



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Integriertes Küstenzonenmanagement in Deutschland

Nationale Strategie für ein integriertes
Küstenzonenmanagement
(Bestandsaufnahme, Stand 2006)

nach der EU-Empfehlung 2002/413/EG vom 30. Mai 2002

Kabinettsbeschluss vom 22.03.2006

Inhalt

1. Übersicht.....	5
2. IKZM auf der EU-Ebene	6
2.1 Motivation und Ziele	6
2.2 Prozess und Dokumente	7
2.3 Weitere für IKZM relevante EU-Politiken	9
3. Bestandsaufnahme der Küstenbereiche von Nord- und Ostsee.....	12
3.1 Charakterisierung der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Situation der Küstenbereiche	12
3.2 Internationales Recht / Internationale Organisationen	13
3.3 Sonstige internationale Zusammenarbeit	17
3.4 Staatsorganisation, Verwaltungsstrukturen und Zuständigkeiten.....	18
3.4.1 Staatsorganisation	18
3.4.2 Verwaltungsstrukturen und Zuständigkeiten im Küstenbereich.....	19
3.5 Wirtschaftliche Akteure im Küstenbereich	20
3.5.1 Schifffahrt.....	20
3.5.2 Hafenwirtschaft.....	21
3.5.3 Industrie.....	23
3.5.4 Landverkehrsinfrastruktur.....	24
3.5.5 Erdöl- und Erdgasförderung.....	25
3.5.6 Erneuerbare Energien	26
3.5.7 Leitungstrassen	27
3.5.8 Sand- und Kiesgewinnung	28
3.5.9 Fischerei und Marikultur	29
3.5.10 Landwirtschaft.....	31
3.5.11 Tourismus.....	32
3.6 Weitere Akteure, Aktivitäten und Instrumente im Küstenbereich.....	33
3.6.1 Küstenschutz.....	33
3.6.2 Ordnung des Schiffsverkehrs	34
3.6.3 Sedimentmanagement	36
3.6.4 Abfallwirtschaft	37
3.6.5 Militärische Landes- und Bündnisverteidigung	38
3.6.6 Siedlungs- und Regionalentwicklung.....	39
3.6.7 Schutzgebiete	40
3.6.8 Kulturerbe.....	42
3.6.9 Ebenen und Instrumente der Raumordnung.....	43
3.6.10 Nichtregierungsorganisationen (NGO).....	46
3.6.11 Bildung und Wissenschaft im Küstenbereich.....	46
3.6.12 Monitoring und Raumbewachung im Küstenbereich	47
3.7 Zustand von Umwelt und Natur im Küstenbereich	49
3.7.1 Nähr- und Schadstoffbelastung	49
3.7.2 Biodiversität im Küstenbereich	51
3.7.3 Umweltqualitätsziele	54
3.8 Klimawandel	54
4. Schritte zu einer nationalen Strategie.....	57
4.1 Was will die IKZM-Strategie?	57
4.2 Was will IKZM?	57

4.3	Was ist IKZM?.....	57
4.3.1	Definitionen	58
4.3.2	IKZM-Grundsätze.....	58
4.4	Was ist IKZM nicht?.....	61
4.5	Wie ist die IKZM-Strategie entstanden?.....	61
4.6	Welche Stärken und Schwächen weist das derzeitige Instrumentarium auf?	62
4.7	Welche Aktivitäten und Maßnahmen wurden bereits durchgeführt?.....	67
4.7.1	Aktivitäten des Bundes.....	67
4.7.2	Aktivitäten der Länder.....	74
4.7.3	Regionale und lokale Aktivitäten	78
4.8	Welche weiteren Schritte sieht die IKZM-Strategie vor?	79
4.8.1	Weitere Optimierung des Instrumentariums.....	79
4.8.2	Organisatorische Möglichkeiten zur Fortführung des Dialogprozesses	82
4.8.3	„best practice“-Projekte und ihre Evaluation.....	83
4.8.4	IKZM-Indikatoren	83
4.8.5	Aktuelle materielle Handlungsfelder.....	85
4.8.6	Forschungsbedarf	86
4.9	Wer setzt die IKZM-Strategie um?	86
5.	Bewertung der voraussichtlichen Auswirkungen der nationalen Strategie auf den Zustand des Küstenbereichs.....	88
6.	Bewertung der Umsetzung und Anwendung der Rechtsvorschriften und Politiken der Gemeinschaft, die Auswirkungen auf den Küstenbereich haben	89

Anhang: Abkürzungsverzeichnis

Vorbemerkung:

Die Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom Mai 2002 zur Umsetzung einer Strategie für ein Integriertes Management der Küstengebiete in Europa bildet den Rahmen für das vorliegende Strategiepapier. Aufbauend auf einer nationalen Bestandsaufnahme werden neben den Schritten zu einer nationalen Strategie auch Grundsätze für das integrierte Management der Küstengebiete entwickelt. Grundsätze, Bestandsaufnahme und Strategie bilden die Kernelemente des nationalen Berichts für ein integriertes Management der deutschen Küstengebiete.

Dem integrierten Küstenzonenmanagement kommt vor dem Hintergrund einer dynamischen Entwicklung vieler Küstenzonen aus ökologischer, wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Sicht erhebliche Bedeutung zu. Nachhaltig und zukunftsfähig ist eine Entwicklung jedoch nur dann, wenn sie das reichhaltige Naturerbe und die natürlichen Lebensgrundlagen für die Menschen heute und für die Generationen nach uns erhält. Auch Schutz und Nutzung der biologischen Vielfalt müssen dazu besser miteinander in Einklang gebracht werden.

Die in verschiedenen europäischen und außereuropäischen Ländern entwickelten Ansätze haben daher zu der Empfehlung des europäischen Parlaments und des Rates vom Mai 2002 zum integrierten Küstenzonenmanagement geführt.

Nach deren Kapitel VI werden folgende Punkte in diesem Bericht angesprochen:

- Ergebnisse der nationalen Bestandsaufnahme
- Nationale Strategie zur Umsetzung des Integrierten Küstenzonenmanagements (IKZM)
- Bewertung der voraussichtlichen Auswirkungen der nationalen Strategie auf den Zustand der Küstengebiete
- Bewertung der Umsetzung und Anwendung der Rechtsvorschriften und Politiken der Gemeinschaft, die Auswirkungen auf die Küstengebiete haben.

Die nationale Strategie versteht Integriertes Küstenzonenmanagement als informellen und damit freiwilligen Ansatz, der durch gute Integration, Koordination, Kommunikation und Partizipation aller Akteure eine nachhaltige Entwicklung des Küstenbereiches unterstützen will. IKZM ist zum einen ein Prozess, der als Leitbild alle Planungs- und Entscheidungsbereiche durchdringen soll und zum anderen ein Instrument der integrierten Identifikation von Entwicklungsmöglichkeiten und Konfliktpotenzialen sowie der Konfliktlösung. Damit kann IKZM einen Beitrag zum Bürokratieabbau leisten, wenn bereits im Vorfeld Konfliktpotenziale erkannt und Lösungsansätze entwickelt werden können. Über die größere Transparenz kann die Akzeptanz von Planungen und Projekten verbessert und Synergieeffekte genutzt werden.

Die Entstehung der nationalen Strategie ist daher von einem plural zusammengesetzten nationalen Arbeitskreis begleitet worden. Vertreter von Bundesressorts und oberen Bundesbehörden, Küsternländern, Umwelt- und Wirtschaftsverbänden sowie den kommunalen Spitzenverbänden hatten bei zwei Sitzungen im April und August 2005 Gelegenheit, die Entwicklung der nationalen Strategie intensiv zu begleiten und zu diskutieren.

Darüber hinaus hatten auch alle nicht in den nationalen Arbeitskreis integrierten Organisationen und Privatpersonen Gelegenheit, sich über die Internetplattform www.ikzm-strategie.de in den Entstehungsprozess der nationalen Strategie aktiv einzubringen.

Die nationale Strategie stellt einen wichtigen Schritt des IKZM-Prozesses in Deutschland dar, der im Dialog unter Beteiligung aller Akteure fortgesetzt werden soll. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Nationale Bericht mit seiner Bestandsaufnahme nur ein Baustein bei der Fortentwicklung der IKZM-Aktivitäten ist.

1. Übersicht

Was will die IKZM-Strategie? Die Strategie eines „integrierten Küstenzonenmanagements“ (IKZM) formuliert auf der EU-Empfehlung basierende IKZM-Grundsätze, beschreibt und analysiert die ökologische, wirtschaftliche, soziale und rechtliche Situation im Küstenbereich und formuliert auf dieser Grundlage Schritte, um den IKZM-Prozess und damit die Verwirklichung der IKZM-Grundsätze zu unterstützen.

Was will IKZM? IKZM will dazu beitragen, den Küstenbereich als ökologisch intakten und wirtschaftlich prosperierenden Lebensraum für den Menschen zu entwickeln und zu erhalten.

Was ist IKZM? IKZM ist ein informeller Ansatz, der durch gute Integration, Koordination, Kommunikation und Partizipation eine nachhaltige Entwicklung des Küstenbereichs unterstützen will. IKZM ist zum einen ein Prozess, der als Leitbild alle Planungs- und Entscheidungsbereiche durchdringen soll und zum anderen ein Instrument der integrierten Identifikation von Entwicklungsmöglichkeiten und Konfliktpotenzialen sowie der unbürokratischen Konfliktlösung.

Was ist IKZM nicht? IKZM ist kein eigenständiges formales Planungs- und Entscheidungsinstrument und kein Instrument zur Durchsetzung von Fach- und Einzelinteressen.

Wo gilt IKZM ? Das IKZM befasst sich mit den Wechselwirkungen zwischen der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ), dem Küstenmeer (12 sm-Zone), den Übergangsgewässern im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), den in den Ästuaren anschließenden tidebeeinflussten Abschnitten und auf dem Land mit den angrenzenden Landkreisen bzw. entsprechenden Verwaltungseinheiten. Die relevante Breite definiert sich im Einzelfall durch die vorhandenen Wechselbeziehungen

Wie ist die IKZM-Strategie entstanden? Die Entstehung ist bereits Teil des IKZM-Prozesses. Sie schließt an umfangreiche (Vor-)Arbeiten verschiedener Beteiligter an, bindet die relevanten Akteure in einem begleitenden Arbeitskreis ein und wird auf einer Tagung vorgestellt und diskutiert. Dabei sind die unterschiedlichen Sichtweisen verschiedener Akteure und die Notwendigkeit einer offenen Kommunikation bereits deutlich geworden und haben die Strategie geprägt.

Welche Schritte sieht die IKZM-Strategie vor? Die Analyse der Situation an der Küste zeigt, dass durch das aktuelle rechtliche Instrumentarium und die darauf basierende Situation der deutschen Küste bereits wesentliche Teile der IKZM-Grundsätze realisiert sind. Die IKZM-Strategie regt eine Reihe von weiteren Anpassungen des rechtlichen Steuerungsinstrumentariums an und will den IKZM-Prozess durch die Schaffung der Voraussetzungen zur Fortführung des Dialogprozesses fördern. In Projekten zur Beschreibung der besten Vorgehensweise (best practice-Projekten) sollen weitere Erfahrungen auf verschiedenen Ebenen entstehen.

Wer setzt IKZM bzw. die IKZM-Strategie um? IKZM soll als Leitbild alle relevanten Bereiche durchdringen; deshalb werden alle Akteure zur unbürokratischen Umsetzung beitragen. Dabei müssen sich von unten nach oben (bottom up) und von oben nach unten (top down) gerichtete Prozesse ergänzen, da für unterschiedliche Problemlagen und Herausforderungen unterschiedliche Ansätze adäquat sind.

2. IKZM auf der EU-Ebene

2.1 Motivation und Ziele

Vor dem Hintergrund der erheblichen Bedeutung, die die Küstengebiete für Europa aus ökologischer, wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Sicht sowie für Erholungszwecke besitzen, hat die Europäische Union sich seit Anfang der 1990er Jahre kontinuierlich mit der Entwicklung der europäischen Küstengebiete und der Bewertung ihres Zustandes befasst. Dabei wurde auf EU-Ebene erkennbar, dass die Siedlungsaktivitäten, der Ausbau der küstennahen und unmittelbar in Küstengebieten gelegenen Infrastruktur und die verstärkten Wirtschaftsaktivitäten eine zunehmende Bedrohung des ökologischen und des sozialen Gleichgewichts von Küstengebieten darstellen und der Druck auf die Ressourcen der Küstengebiete weiter anwächst. Beispielsweise wurde im Bewertungsbericht der Europäischen Umweltagentur für 1999 eine fortlaufende Verschlechterung des Zustands in den Küstengebieten Europas festgestellt. Zudem ist davon auszugehen, dass die Bedrohung der Küstenzonen der Gemeinschaft infolge der Klimaänderungen wächst.

Die Umsetzung eines ökologisch nachhaltigen, wirtschaftlich ausgewogenen, sozial verträglichen und behutsam auf schutzwürdige kulturelle Belange achtenden Küstenzonenmanagements, das die Integrität der Küstenumwelt aufrechterhält, ist deshalb aus Sicht der Europäischen Union von entscheidender Bedeutung.

Da die Probleme der Küstengebiete grenzübergreifend sind, kommt es zu ihrer Bewältigung darauf an, auf europäischer Ebene ein abgestimmtes Vorgehen einschließlich Beratungen mit regionalen Meeresorganisationen oder internationalen Organisationen sicherzustellen. Gleichzeitig erkennt die Europäische Union an, dass das Management der Küstengebiete koordinierte und aufeinander abgestimmte strategische Aktionen auf lokaler und regionaler Ebene erfordert, die einen angemessenen Rahmen auf nationaler Ebene für deren Orientierung und Unterstützung benötigen. Gestützt auf die Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit nach Artikel 5 EG-Vertrag und gemäß dem 7. Protokoll zum Vertrag von Amsterdam erachtet es die Europäische Union angesichts der verschiedenen Voraussetzungen in den Küstengebieten und der Unterschiede im rechtlichen und institutionellen Rahmen der Mitgliedstaaten als notwendig, hierzu mit der Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2002 zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete in Europa (2002/ 413/EG) eine Orientierung auf Gemeinschaftsebene zu geben.

Die Empfehlung sieht vor, dass die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der Strategie für nachhaltige Entwicklung und des Beschlusses des Europäischen Parlaments und des Rates über das sechste Umweltaktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft bei dem Management ihrer Küstengebiete einen strategischen Ansatz verfolgen,

- *„der die Küstenumwelt auf der Grundlage eines Ökosystem-Ansatzes schützt, um ein nachhaltiges Management der natürlichen Ressourcen sowohl des Meeres- als auch des Landstreifens der Küstengebiete zu ermöglichen,*

- *der eine Vorsorge in Hinblick auf die den Küstengebieten infolge der Klimaänderungen drohenden Gefahren gewährleistet,*
- *und gleichzeitig nachhaltig günstige Bedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung und die Beschäftigungslage schafft,*
- *ein funktionierendes soziales und kulturelles System in den lokalen Gemeinwesen fördert sowie*
- *die Steuerung der Wechselwirkungen zwischen Meer und Land durch die zuständigen Behörden besser koordiniert".*

Als übergeordnetes Ziel des Integrierten Küstenzonenmanagements, dem die nationale Strategie folgt, formuliert die EU (wörtliches Zitat): „IKZM versucht langfristig ein Gleichgewicht herzustellen zwischen den Vorteilen der wirtschaftlichen Entwicklung und der Nutzung der Küstengebiete durch den Menschen, den Vorteilen des Schutzes, des Erhalts und der Wiederherstellung der Küstengebiete, den Vorteilen einer Minimierung der Verluste an menschlichem Leben und Eigentum sowie den Vorteilen des Zugangs der Öffentlichkeit zu und der Freude an den Küstenzonen, und zwar stets innerhalb der durch die natürliche Dynamik und Belastbarkeit gesetzten Grenzen“¹

2.2 Prozess und Dokumente

Die Notwendigkeit eines integrierten Managements der Küstenzonen wurde bereits im Juni 1992 auf der Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung (UNCED) in Rio de Janeiro formuliert. Das dort von mehr als 170 Staaten verabschiedete Aktionsprogramm Agenda 21 benennt entwicklungs- und umweltpolitische Zielsetzungen für eine weltweite nachhaltige Entwicklung.

Wichtige EU-Dokumente, die relevante Aussagen und Rahmenbedingungen für ein Integriertes Küstenzonenmanagement treffen, sind insbesondere:

- die Entschließung des Rates vom 6. Mai 1994 zu einer Gemeinschaftsstrategie für ein integriertes Management der Küstengebiete,
- Eine europäische Strategie für das IKZM: allgemeine Prinzipien und politische Optionen (EU 1999),
- die Mitteilungen der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über eine europäische Strategie für das IKZM (KOM (97) 744 endg. und KOM (2000) 547 endg.),

¹ EU (1999): Eine europäische Strategie für das IKZM: allgemeine Prinzipien und politische Optionen.- Generaldirektion Umwelt, nukleare Sicherheit und Katastrophenschutz, Fischerei, Regionalpolitik und Kohäsion.

Um Prinzipien zu entwickeln, die zu angemessenem IKZM beitragen und um einen Konsens über IKZM in der EU und in den Mitgliedstaaten zu fördern, hat die EU ein dreijähriges Demonstrationsprogramm zum Integrierten Küstenzonenmanagement mit 35 Projekten und 6 thematischen Studien durchgeführt. Die in diesem Programm gemachten Erfahrungen wurden in der Empfehlung der EU (Empfehlung 2002/413/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.05.2002 zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete in Europa; Abl. EG Nr. L 148) aufgegriffen und sollen als grundlegende Prinzipien auch in angemessener Form in den nationalen IKZM-Strategien der Mitgliedstaaten berücksichtigt werden, um ein beispielhaftes Management der Küstengebiete mit den besten Methoden zu gewährleisten. Bestätigt werden die in diesem Demonstrationsprogramm identifizierten Grundsätze durch die Ergebnisse der internationalen Kooperationsprojekte NORCOAST und BALTCOAST. Zu den Grundsätzen der EU-Empfehlung gehören:

- umfassende Betrachtungsweise (thematisch wie geografisch),
- langfristige Sichtweise, die das Vorsorgeprinzip berücksichtigt,
- anpassungsfähiges Management im Zuge eines mehrstufigen Prozesses,
- Widerspiegelung der spezifischen Bedingungen in dem betreffenden Gebiet,
- Ausnutzung natürlicher Prozesse und Berücksichtigung der Belastbarkeit von Ökosystemen,
- Einbeziehung aller betroffener Beteiligten,
- Einbeziehung von und Unterstützung der maßgeblichen Verwaltungsstellen auf allen Ebenen,
- Kombination von Instrumenten zur Steigerung der Kohärenz zwischen politischen Zielen sowie Planung und Bewirtschaftung.

Als betroffene Sektoren sollen vor allem Fischerei, Aquakultur, Verkehr, Energie, Ressourcenbewirtschaftung, Arten- und Biotopschutz, Kulturerbe, Regionalentwicklung, Beschäftigung, Fremdenverkehr und Erholung, Industrie und Bergbau, Abfallwirtschaft, Landwirtschaft und Bildung einbezogen sein.

Die Empfehlung sieht ein strukturiertes Verfahren für die Entwicklung von IKZM-Strategien in den EU-Mitgliedstaaten vor:

1. eine Bestandsaufnahme relevanter Nutzungen und künftiger Trends, bestehender Schutzgüter sowie derzeitiger administrativer Zuständigkeiten und rechtlicher Rahmensetzungen;
2. die Entwicklung nationaler IKZM-Strategien in Zusammenarbeit mit den regionalen Behörden und überregionalen Organisationen, in denen geeignete Instrumente identifiziert werden;

3. Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten mit ihren Nachbarländern, um Mechanismen für eine bessere Koordinierung der Reaktionen auf grenzübergreifende Fragen zu erarbeiten;
4. die Berichterstattung und Überprüfung im Rahmen eines Status-Berichtes der Mitgliedstaaten an die Kommission bis Februar 2006.

Die Federführung für die Beratung der Empfehlung lag beim Umweltrat, woraus sich bei der Erarbeitung der nationalen deutschen IKZM-Strategie eine Federführung des BMU ergeben hat.

Beim vorliegenden Rechtsakt des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2002 zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete in Europa (2002/413/EG) handelt es sich um eine Empfehlung. Gem. Art. 249 Abs. 5 EGV sind Empfehlungen nicht verbindlich. Daraus folgt jedoch nicht, sie als rechtlich bedeutungslos einzustufen. Vor allem aufgrund der aus Art. 10 EGV folgenden Pflicht zu gemeinschaftsfreundlichem Verhalten erlangen auch Empfehlungen eine begrenzte rechtliche Relevanz. Empfehlungen legen den Mitgliedstaaten ein bestimmtes Verhalten nahe. Sie sind insoweit zu beachten, als die Mitgliedstaaten ihr Handeln daran orientieren sollten. Vor diesem Hintergrund hat sich die Bundesregierung dafür entschieden, eine IKZM-Strategie für die Bundesrepublik Deutschland zu entwerfen.

2.3 Weitere für IKZM relevante EU-Politiken

Aufgrund der vielfältigen Gestalt und Nutzung der Umwelt im Küstenraum sind fast alle sektoralen Richtlinien der EU für die deutschen Küsten- und Meeresgebiete relevant. Vor dem Hintergrund IKZM sind besonders die folgenden EU-Maßnahmen von Bedeutung.

Lissabon-Strategie und EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung:

Wesentliche Rahmenbedingung für eine zukünftige Entwicklung der Küstenzonen sind die Entwicklungsziele der Europäischen Union, über die Beschäftigung, Wirtschaftsreform und sozialer Zusammenhalt als Bestandteil einer wissensbasierten Wirtschaft gestärkt werden sollen. Diese im März 2000 als Lissabon-Strategie beschlossene wirtschafts- und sozialpolitische Agenda sieht vor, Wissenschaft, Wirtschaft und Sozialsysteme grundlegend umzustrukturieren, um die EU bis zum Jahr 2010 zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wissensbasierten Wirtschaftsraum der Welt zu entwickeln. Als Ziele wurden die Reform der Arbeitsmärkte, die Entwicklung des sozialen Zusammenhaltes, die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit durch Innovation, die Entwicklung der Informationsgesellschaft, die Förderung von Bildung und Forschung, die Vollendung des Binnenmarktes sowie die umweltverträgliche Gestaltung des Wachstums benannt.

Die im Sommer 2001 in Göteborg beschlossene EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung erweitert die Lissabon-Strategie um die Umweltdimension und versteht sich als eine Ergänzung des Engagements der Union für wirtschaftliche und soziale Erneuerung. Die Nachhaltigkeitsstrategie spricht in einem ersten Schritt 4 Themenbereiche an, denen auch aus Sicht der Bundesregierung zentrale Bedeutung für eine nachhaltige Entwicklung zukommt: Klimaänderungen, Verkehr, Gesundheit und natürliche Ressourcen.

Nach den Halbzeitbewertungen durch eine Sachverständigengruppe, die Kommission und den Rat wurde im Jahr 2005 eine Neubelebung der Lissabon-Strategie mit dem besonderen Fokus auf Wachstum und Beschäftigung beschlossen. Demnach wurde festgestellt, dass die Lissabonner Wachstumsziele nur bei intensivierten und koordinierten Reformanstrengungen erreicht werden können. Um ein stärkeres und nachhaltiges Wachstum und die Schaffung von mehr und besseren Arbeitsplätzen zu ermöglichen, wurde eine neue Partnerschaft zwischen Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten ins Leben gerufen und die Entwicklung eines Lissabon-Programms der Gemeinschaft einerseits und nationaler Reformprogramme andererseits beschlossen. In diesem Zusammenhang wurden diverse makro- und mikroökonomische Leitlinien sowie Leitlinien für Beschäftigung aufgestellt und allgemeine Schritte - wie die Konsolidierung bzw. der Ausbau des Binnenmarktes, die Reduzierung administrativer Hemmnisse, die Anwendung der Grundsätze für eine bessere Rechtsetzung, der Ausbau infrastruktureller Maßnahmen und die Stärkung industrieller Grundlagen - gefordert. Neben dieser Hervorhebung der stark ökonomisch und mittelbar sozial geprägten Aspekte werden jedoch auch weiterhin die bedeutende Rolle der Umweltdimension der Lissabon-Strategie betont und die Notwendigkeit umweltschonender Maßnahmen und Aktivitäten bestätigt.

Über die allgemeinpoltische Relevanz der Strategie für die Entwicklung des IKZM hinaus, ergibt sich der Bezug zur Küsten- und Meeresregion vor allem aus der Tatsache, dass der Entwurf einer umfassenden Meerespolitik als Teil der strategischen Ziele der Kommission für den Zeitraum 2005 - 2009 und demnach als Element der Verwirklichung der Schlüsselziele der Lissabon-Strategie betrachtet wird. Die Mitteilung "Towards a Future EU Maritime Policy: A European Vision for Oceans and Seas" der Kommission vom 2. März 2005 zielt auf die Entwicklung der Potenziale der maritimen Wirtschaft in ökologisch nachhaltiger Weise. In der ersten Jahreshälfte 2006 soll ein Grünbuch vorgelegt werden, das die Reichweite und den Umfang der europäischen Meerespolitik bestimmen und einen anschließenden Konsultationsprozess vorbereiten soll (s.u.).

EU-Meeresschutzstrategie

Die Europäische Kommission hat am 24. Oktober 2005 die „Thematische Strategie für den Schutz und die Erhaltung der Meeresumwelt“ vorgelegt, die aus einer Mitteilung (KOM (2005) 504 endgültig) und einem Richtlinienvorschlag zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Richtlinie, KOM (2005) 505 endgültig) besteht. Ziel der Strategie ist es, erstmals eine kohärente europäische Meeresschutzpolitik zu formulieren. Die Strategie folgt dabei dem integrativen Politikansatz (d.h. Berücksichtigung von Umweltgesichtspunkten in anderen Fachpolitiken)

Mit ihrer Mitteilung „Hin zu einer Strategie zum Schutz und zur Erhaltung der Meeresumwelt“ vom 2. Oktober 2002 (KOM(2002) 539 endgültig) an den Rat und an das Europäische Parlament hatte die Europäische Kommission bereits die Grundzüge einer zukünftigen europäischen Meeresumwelt-politik dargestellt. Ziel ist es, im Rahmen eines offenen und kooperativen Prozesses eine gezielte Strategie für die Förderung der nachhaltigen Nutzung der Meere und Ozeane sowie die Erhaltung der weltweiten Ökosysteme des Meeres zu entwickeln. Geleitet wurde die Kommission dabei von der Feststellung, dass es erstens bislang keine integrierte europäische Politik zum Schutz der Meeresumwelt gibt, dass zweitens die Meeresumwelt diversen und zum Teil erheblichen Belastungen ausgesetzt ist, die durch unterschiedliche Nutzungsarten hervorgerufen werden und dass drittens große die Meeresumwelt betreffende Wissenslücken vorhanden sind.

Im Einzelnen zielt die Meeresschutzstrategie vor allem darauf, die biologische Vielfalt zu erhalten und den Schutz von Lebensräumen zu gewährleisten, die Belastungen durch die diversen Nutzungsarten zu verringern sowie eine effizientere Koordinierung der diversen Regelungen und eine effizientere Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Einrichtungen zu ermöglichen. Entscheidend für die Umsetzung der Strategie wird die Umsetzung des Ökosystemansatzes sein, der die Definition ökologischer Qualitätsziele beinhaltet und sich dabei an bekannten Einstufungen wie „günstiger Erhaltungszustand“ und „guter ökologischer Zustand“ orientiert. Zudem sind die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) und die Vogelschutzrichtlinie im Bereich der Meeresumwelt vollständig umzusetzen und anzuwenden. Ebenso sind Maßnahmen zur Verringerung der Belastungen durch diverse Nutzungen durchzuführen und Mechanismen zur vereinfachten Koordinierung bestehender Regelungen und Organisationen zu entwickeln und die Kenntnisse über die Meeresumweltqualität zu verbessern.

EU-Grünbuch zur Meerespolitik

Im März 2005 hat die Europäische Kommission angekündigt, ein Grünbuch für eine zukünftige umfassende europäische Meerespolitik zu verfassen. Es soll eine Meerespolitik konzipiert werden, die im Einklang mit den Zielen der Lissabon-Strategie steht und demnach darauf abzielt, die Entwicklung einer prosperierenden maritimen Wirtschaft und die Realisierung seegestützter Wirtschaftstätigkeiten in ökologisch nachhaltiger Weise zu ermöglichen. Die (oben dargestellte) EU-Meeresschutzstrategie soll nach Auffassung der Bundesregierung dabei ein wichtiger Bestandteil der Meerespolitik sein.

Zentral steht die Feststellung, dass das Meer einen wesentlichen Beitrag zu unseren ökonomischen und biologischen Lebensgrundlagen liefert und ein ebenso beträchtliches Potenzial für das Wirtschaftswachstum bietet. Die bisherige zersplitterte Vorgehensweise bei der Bewirtschaftung der Ozeane und Meere stellt jedoch oftmals ein Hindernis dar, um dieses Potenzial in nachhaltiger Weise bestmöglich zu nutzen. Weiterführend könnte die Wahl eines integrierten Ansatzes sein, der sämtliche sich auf das Meer auswirkenden Wirtschaftstätigkeiten einbezieht bzw. berücksichtigt. Zu prüfen ist demnach, ob die viel versprechenden Synergien zwischen den sektoralen Politiken so optimal eingesetzt werden können, dass dadurch eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit, die Steigerung des Wirtschaftswachstums und eine Förderung der Beschäftigung in ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltiger Weise erreicht werden kann.

Die Kommission wird somit ein Grünbuch zu der künftigen Meerespolitik der EU ausarbeiten und dabei diverse Gesellschaftsgruppen mit einbeziehen. In diesem Rahmen soll auch eine Analyse der ökologischen, wirtschaftlichen, sozialen, geografischen und rechtlichen Gegebenheiten erfolgen, diesbezügliche Forschung und Bildung gefördert, über die Einrichtung eines Meeresinformationssystems nachgedacht und auch die zukünftige Rolle der EU in der globalen Meerespolitik überdacht werden. Die Veröffentlichung des Grünbuchs ist für das Jahr 2006 vorgesehen.

3. Bestandsaufnahme der Küstenbereiche von Nord- und Ostsee

Eine entscheidende Voraussetzung, um im Rahmen von IKZM die Widersprüche und Zielkonflikte bearbeiten zu können, die sich aus unterschiedlichen menschlichen Nutzungen des Küstenraums, der langfristigen Bewahrung der natürlichen Ressourcen und dem Schutz der Ökosysteme im Küstenraum ergeben, ist eine Bestandsaufnahme der bestehenden Nutzungsansprüche und der sich aus ihnen ergebenden Interessenkonflikte. Die nationale Umsetzungsstrategie kann sich dabei auf die Ergebnisse von Forschungs- und Entwicklungsprojekten beziehen, die als Teil der Vorbereitung der nationalen deutschen IKZM-Strategie vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) und vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) in Auftrag gegeben wurden. Die folgende Zusammenstellung basiert deshalb wesentlich auf diesen Vorarbeiten ².

3.1 Charakterisierung der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Situation der Küstenbereiche

Die Küstenlänge Deutschlands beträgt 2389 km und berührt die Bundesländer Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern sowie die Stadtstaaten Hamburg und Bremen.

Die naturräumlichen Dynamiken der beiden Meere unterscheiden sich dabei grundlegend: An der Nordseeküste haben die Gezeiten einen einmaligen Lebensraum aus vorgelagerten Inseln und Halligen, Wattenmeer, Flachwasserbereichen und Marschland geschaffen. Küstenschutz und Landgewinnung an der Wattenmeerküste haben die natürliche Dynamik des Systems über Jahrhunderte verändert und begrenzt sowie eine Kulturlandschaft entstehen lassen. Die Ostsee als fast geschlossenes Meer mit geringer Wasseraustauschrate und ohne nennenswerte Tide weist eine stark strukturierte Küste mit zahlreichen Buchten, Inseln und Halbinseln sowie großen Flachwasserbereichen auf und wird durch den Zufluss großer Süßwassermengen geprägt.

Wirtschaftlich und sozial gehören die deutschen Küstengebiete überwiegend zu den strukturschwachen ländlichen Räumen. An der Nordseeküste weisen besonders die altindustriellen Küstenstandorte Bremerhaven (18,4%), Emden (13%) und Wilhelmshaven (13,7%) aber auch die Landkreise Leer (11,8%) und Aurich (11,8%) deutlich überdurchschnittliche Arbeitslosenzahlen auf (Bundes-

² Zu nennen sind insbesondere

1. das Forschungsprojekt des BMVBS/BBR: Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM): Raumordnungsstrategien im Küstenbereich und auf dem Meer. Projektleitung: Prof. Dr. Bernhard Glaeser, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), 2004;
2. das im Rahmen des BMBF-Förderprogramms „Forschung für ein nachhaltiges Küstenzonenmanagement“ geförderte Projekt IKZM-Oder-Ästuar, das u.a. eine "Bestandsaufnahme der IKZM-relevanten Rechts- und Verwaltungsstrukturen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen unter Berücksichtigung des Internationalen Rechts und des Gemeinschaftsrechts" vorgelegt hat. Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. (IÖR), Dresden, 2004.
3. Weitere für die Vorbereitung der deutschen IKZM Strategie bedeutsame Projekte aus dem BMBF-Förderprogramm sind "Zukunft Küste - Coastal Futures" (Universität Kiel, FTZ Büsum) sowie RETRO (Retrospektive Analyse größerer Planverfahren in der Küstenzone unter der Perspektive der „IKZM-Tauglichkeit, Universität Bremen).

durchschnitt 10,5%; jeweils 2004). Das ostdeutsche Bundesland Mecklenburg-Vorpommern wird als Folge des Strukturwandels nach der deutschen Vereinigung nach wie vor von einer besonders hohen Arbeitslosenquote (20,5%; 2004) belastet³. Die Metropolregionen Hamburg und Bremen/Oldenburg im Nordwesten stellen jedoch Kerne für überregional bedeutsame, dynamische Agglomerationen dar, die auf das Umland ausstrahlen und deren wirtschaftliche Entwicklung sehr bedeutsam auch für die Beschäftigungslage der weiteren Umgebung ist. Weitere Oberzentren wie Kiel und Rostock entfalten eine bedeutende regionale Dynamik. Insgesamt sind die Hafenstandorte von erheblicher Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung. Für große Teile der Küstengebiete ist jedoch eine periphere Lage abseits der Entwicklungszentren und der wesentlichen europäischen Entwicklungsachsen sowie die starke Abhängigkeit von Landwirtschaft, Fischerei und Tourismus kennzeichnend. Die Landwirtschaft ist dabei trotz ihrer begrenzten wirtschaftlichen Bedeutung prägende Nutzungsform und ausschlaggebend für das Bild der Kulturlandschaft im gesamten Küstenraum.

Sowohl die Ökosysteme von Nord- und Ostsee als auch die Küstenlandschaften zeigen eine ausgeprägte natürliche Dynamik und sind einer unterschiedlich starken Veränderung durch die Entwicklung der menschlichen Nutzung ausgesetzt. Dies gilt z.B. für den Küstenschutz an der Nordsee als Voraussetzung für die Besiedlung der Marschen, die urbane Entwicklung, den Ausbau von Häfen und Industrien, die Landwirtschaft, den Tourismus sowie diffuse und punktuelle Stoffeinträge vom Lande aus. Auf dem Meer sind es v.a. die Fischerei, die Rohstoffgewinnung, die Verlegung von Rohrleitungen und Kabeln, die Schifffahrt, die militärische Nutzung und atmosphärische Stoffeinträge.

Die dominierenden Themen sowohl in strukturschwachen wie in -starken Gebieten sind derzeit die wirtschaftliche Entwicklung und die Beschäftigungslage. Eine weitere Zunahme der Disparitäten zwischen stark und schwach entwickelten Küstenräumen ist zu erwarten⁴.

3.2 Internationales Recht / Internationale Organisationen

Seerechtsübereinkommen (SRÜ)

Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 ist mit einem ergänzenden Übereinkommen zur Durchführung der Regelungen zum Meeresbergbau 1994 in Kraft getreten. Grundlegend für die Anwendung dieser Konvention ist die Einteilung der Weltmeere in verschiedene Gebiete, vor allem in innere Gewässer, Küstenmeer, Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ), Festlandsockel und Hohe See. Innere Gewässer und Küstenmeer gehören zum Hoheitsgebiet des Küstenstaates. Die AWZ wird dagegen als Gebiet mit einer besonderen Rechtsordnung eingestuft, in dem der Küstenstaat nur bestimmte Rechte und Hoheitsbefugnisse hat. Ebenso übt der Küstenstaat nur bestimmte souveräne Rechte über den Festlandsockel aus. Auch in Deutschland wurde in Nord- und Ostsee das Küstenmeer auf 12 sm ausgedehnt und zudem die AWZ proklamiert. Dieses zentrale Übereinkommen des Seevölkerrechts bildet den Rechtsrahmen auch bei der Entwicklung eines IKZM.

³ Quelle der Daten zu den Arbeitslosenquoten:

<<http://www.pub.arbeitsamt.de/hst/services/statistik/detail/a.html>>, Tabelle: Arbeitslose – nach Gemeinden, Kreisen, ... (Jahresdurchschnitt).

⁴ BBR (2005) Raumordnungsbericht 2005. Berichte Band 21, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

Hinsichtlich der für ein IKZM relevanten Aktivitäten gilt demnach, dass das SRÜ dem Küstenstaat diverse souveräne Rechte hinsichtlich der Nutzung seines Küstenmeeres, seiner AWZ und seines Festlandssockels zuspricht (vgl. z.B. Art. 2, 56, 60 und 77). Ein Vorrang für bestimmte Nutzungsarten gegenüber anderen Nutzungen wird dabei - mit wenigen Ausnahmen - nicht eingeräumt. Beachtet werden muss jedoch, dass alle Staaten grundsätzlich ein Recht auf friedliche Durchfahrt in den Küstenmeeren haben und auch in der AWZ die Freiheit der Schifffahrt besteht (vgl. Art. 17 und 58). In der AWZ genießen zudem alle Staaten die Freiheit der Verlegung unterseeischer Kabel und Rohrleitungen (vgl. Art. 58).

Das Seerechtsübereinkommen setzt den Staaten auch Pflichten zum Schutz und zur Erhaltung der Meeresumwelt. Dabei handelt es sich einerseits um besondere umweltrechtliche Einschränkungen bei der Inanspruchnahme der souveränen Rechte, wie z.B. die Verpflichtung der Küstenstaaten zur Hege und zur nachhaltigen Bewirtschaftung der Fischbestände in der AWZ (vgl. Art. 61). Andererseits enthält das SRÜ auch wichtige allgemeine die gesamte Meeresumwelt betreffende Regelungen (vgl. Art. 192). Diese beziehen sich vor allem auf den Schutz vor Verschmutzung durch Anlagen, Bauwerke oder Schiffe (vgl. Art. 194 ff). Anerkannt ist auch, dass das globale Seerecht der Einrichtung von bestimmten Schutzgebieten nicht entgegensteht, soweit sich diesbezügliche Restriktionen im Rahmen der den Küstenstaaten durch das SRÜ zugewiesenen Befugnisse halten.

Festzuhalten ist somit, dass das SRÜ dem Meeresumweltschutz neben den verschiedenen Meeresnutzungen eine wichtige Rolle zuweist, weitgehende Gleichrangigkeit der Nutzungsarten im marinen Bereich vorsieht und nur bestimmten Nutzungen (z.B. der Schifffahrt) eine gehobene Stellung einräumt. Auch wenn die Restriktionsmöglichkeit der Küstenstaaten hinsichtlich dieser letztgenannten privilegierten Nutzungen eingeschränkt ist - z.B. können Einschränkungen der Schifffahrt nur auf völkerrechtlicher Ebene durch die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) beschlossen werden - so müssen sich doch auch diese Meeresnutzungsarten gewissen Regeln unterwerfen (vgl. z.B. Art. 58 Abs. 3). Demnach ist eine planerische Betätigung des Küstenstaates im marinen Bereich mit dem Seevölkerrecht vereinbar, wenn sich die Planung innerhalb der AWZ auf das durch das Seerechtsübereinkommen zugewiesene „Funktionsbündel“ beschränkt.

Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation

Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation wurde 1958 durch ein Übereinkommen gegründet, das 1948 von der Seeschiffahrtskonferenz der Vereinten Nationen verabschiedet worden war. 1982 wurde das Übereinkommen über die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO; www.imo.org) im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation ist eine UN-Organisation, zu deren Aufgaben die internationale Gesetzgebung im Bereich der Schiffssicherheit und des Meeresumweltschutzes gehört. Die IMO-Mitgliedstaaten haben bislang 40 Internationale Übereinkommen und Protokolle in Kraft gesetzt sowie über 800 Verhaltenscodizes und Empfehlungen zur Gewährleistung der Sicherheit des Seeverkehrs und zum Schutz der Meere vor Verschmutzung beschlossen. Eine wichtige Konvention aus dem Bereich des Meeresumweltschutzes ist das MARPOL-Übereinkommen, das weltweit dem Schutz der Meeresumwelt vor Verschmutzungen durch Schiffe dient.

Übereinkommen über die biologische Vielfalt

Das Übereinkommen über die biologische Vielfalt (Convention on Biological Diversity – CBD) wurde am 5. Juni 1992 im Rahmen der Rio-Konferenz beschlossen und trat am 29. Dezember 1993 in Kraft. In diesem zentralen und umfassenden völkerrechtlich verbindlichen Übereinkommen sind als Hauptziele die Erhaltung der biologischen Vielfalt, die nachhaltige Nutzung ihrer Bestandteile und die gerechte Aufteilung der sich aus der Nutzung der genetischen Ressourcen ergebenden Vorteile festgelegt. Dabei umfasst die biologische Vielfalt die Vielfalt der Ökosysteme, der Arten sowie die genetische Vielfalt innerhalb der wildlebenden und genutzten Arten.

Die Konvention bezweckt einerseits die Erhaltung in-situ und –ergänzend- ex-situ aller Bestandteile der biologischen Vielfalt, d.h. die Erhaltung der Vielfalt auf der genetischen Ebene, der Arten- und Ökosystemvielfalt. Andererseits enthält sie auch die Verpflichtung die Nutzung der Bestandteile der biologischen Vielfalt nachhaltig zu gestalten.

Die CBD hat in Bezug auf den Schutz und die nachhaltige Nutzung der biologischen Vielfalt der Küsten und Meere auf ihrer zweiten Vertragsstaatenkonferenz 1995 in Jakarta die Vertragsstaaten dazu aufgefordert, ein „Integrated Marine and Coastal Area Management – IMCAM“ umzusetzen (sogenanntes Jakarta-Mandat). Das integrierte Küstenzonenmanagement ist dann auf der sechsten und siebten Vertragsstaatenkonferenz (VSK) 2002 und 2004 als ein wichtiges Element in das Arbeitsprogramm zur biologischen Vielfalt der Küsten und Meere aufgenommen worden.

Für die Entwicklung des IKZM ist ebenfalls der Beschluss der 7. VSK zur Einrichtung von Schutzgebieten bedeutsam (vgl. Art. 8 sowie Arbeitsprogramm zu Schutzgebieten und Arbeitsprogramm zur biologischen Vielfalt der Küsten und Meere). Dazu zählen ebenso Schutzgebiete für Meeres- und sonstige aquatische Ökosysteme unter nationaler Hoheitsbefugnis (vgl. Art. 4), die AWZ ist damit ebenfalls in den Regelungsbereich des Übereinkommens einbezogen.

Klimarahmenkonvention (KRK) und Kyoto-Protokoll

Eine wichtige Bedeutung für die Küsten- und Meeresregion haben das Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen vom 09. Mai 1992 über Klimaänderungen, das auch auf der Rio-Konferenz unterzeichnet wurde, und das Protokoll von Kyoto vom 11. Dezember 1997. Bei der Entwicklung eines IKZM sind vor allem die Zielsetzungen dieser beiden mittlerweile in Kraft getretenen Abkommen zu berücksichtigen.

Die Klimarahmenkonvention hat das Ziel, die Treibhausgaskonzentrationen in der Atmosphäre auf einem Niveau zu stabilisieren, das eine gefährliche anthropogene Störung des Klimasystems verhindert. Entgegengewirkt werden soll damit auch den befürchteten Auswirkungen des Klimawandels auf die Meeresumwelt. Das Übereinkommen fordert von den Vertragsparteien sowohl die Verminderung klimarelevanter Treibhausgasemissionen, um eine Abschwächung der Klimaänderungen zu erreichen als auch die Vorbereitung von Maßnahmen zur Anpassung an die nachteiligen Auswirkungen der Klimaveränderungen, wie z.B. die Entwicklung integrierter Bewirtschaftungspläne für Küstengebiete und die Stärkung des Küstenschutzes. Durch das Kyoto-Protokoll werden Emissionsminderungspflichten für Industriestaaten vereinbart.

Da mit den zu reduzierenden Emissionen Quellen wie Industrie, Energiegewinnung, Verkehr, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft gemeint sind, bewirken die beiden Klimakonventionen eine indirekte Steuerung der nationalen Fachpolitiken. Demnach wird z.B. die nationale Energiepolitik beeinflusst, da neben der Energieeinsparung und der Steigerung der Energieeffizienz auch der Ausbau erneuerbarer Energien emissionsreduzierend wirkt.

Neben der Forderung, dass aufgrund des in der KRK enthaltenen Vorsorgeprinzips alle Aktivitäten in der Küsten- und Meeresregion unter dem Gesichtspunkt des präventiven Klimaschutzes zu betrachten sind, haben die beiden Abkommen somit vor allem in zweifacher Hinsicht Auswirkungen auf die Entwicklung des IKZM. Einerseits ist es notwendig, gewisse Maßnahmen zur Anpassung an die Auswirkungen der Klimaveränderung (z.B. bezogen auf den Küstenschutz) durchzuführen, andererseits haben bestimmte Nutzungsarten positive Auswirkungen auf das Klima (z.B. effiziente Windenergiegewinnung auf See) und tragen demnach zur Einhaltung der völkerrechtlichen Verpflichtungen bei.

Übereinkommen über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets

Das Übereinkommen über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (Helsinki-Übereinkommen, 1992) mit derzeit 7 Anlagen und mit den vorrangigen Zielen, die Verschmutzung der Ostsee zu verhindern und ihre Meeresumwelt zu schützen, ist seit dem 17. Januar 2000 in Kraft. Vertragsparteien sind alle Ostsee-Anrainerstaaten und die Europäische Gemeinschaft. Die Umsetzung des Übereinkommens wird von der Helsinki-Kommission (HELCOM), in der alle Vertragsparteien vertreten sind, überwacht. HELCOM beschließt auf ihren jährlichen Sitzungen rechtlich unverbindliche, jedoch politisch appellative Empfehlungen zum Schutz der Meeresumwelt, welche in nationales Recht der Vertragsstaaten umgesetzt werden sollen.

Das Übereinkommen beschreibt in Artikel 3 die grundsätzliche Verpflichtung der Vertragsparteien, „einzeln oder gemeinsam [...] einschlägige Maßnahmen zur Verhütung und Beseitigung der Verschmutzung [zu treffen], um die ökologische Wiederherstellung des Ostseegebiets und die Erhaltung seines ökologischen Gleichgewichts zu fördern“. Regelmäßig erstellte Zustandsberichte informieren über den jeweils aktuellen Zustand der Ostsee und dienen zur Kontrolle der Erreichung vorgegebener Zielsetzungen. Schwerpunkte liegen auf der Anwendung des Vorsorgeprinzips, der gegenseitigen Information und der Anwendung bester Umweltpraxis und verfügbarer Technologien. Das Übereinkommen verpflichtet in Art. 15 die Vertragsparteien auch „hinsichtlich des Ostseegebiets und seiner von der Ostsee beeinflussten Küstenökosysteme alle geeigneten Maßnahmen zur Erhaltung natürlicher Lebensräume und der Artenvielfalt sowie zum Schutz ökologischer Abläufe“ zu treffen.

Das Übereinkommen wird ergänzt durch eine Vielzahl von Empfehlungen der Helsinki-Kommission (z.B. HELCOM-Empfehlung 15/5 zur Errichtung eines Systems von geschützten Küsten- und Meeresgebieten in der Ostsee; 21/3 über einen nachhaltigen und umweltfreundlichen Tourismus in den Küstenzonen des Ostseegebiets; 21/4 über den Schutz stark gefährdeter oder unmittelbar bedrohter Meeres- und Küstenbiotope des Ostseegebiets; 16/3 die Schaffung einer eigenen Küstenplanungszone und 24/10 die Etablierung eines IKZM).

Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks

Das Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks (Paris, 1992; sog. "OSPAR-Übereinkommen") umfasst den Nordostatlantik und als ein Randmeer des Nordostatlantiks die Nordsee. Es ist ein erweiterbares Rahmenübereinkommen mit den Zielen, die Verschmutzung des Nordostatlantiks zu verhindern und seine Meeresumwelt zu schützen. Es ist am 25. März 1998 in Kraft getreten. Vertragsparteien sind die Anrainerstaaten des Nordostatlantiks und die Europäische Gemeinschaft. Die Umsetzung des Übereinkommens wird von der OSPAR-Kommission (OSPAR), in der alle Vertragsparteien vertreten sind, überwacht.

Das Übereinkommen enthält folgende allgemeinen Verpflichtungen: "Die Vertragsparteien treffen [...] alle nur möglichen Maßnahmen, um Verschmutzungen zu verhüten und zu beseitigen, und unternehmen alle notwendigen Schritte zum Schutz des Meeresgebiets vor den nachteiligen Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten, um die menschliche Gesundheit zu schützen, die Meeresökosysteme zu erhalten und, soweit durchführbar, beeinträchtigte Meereszonen wiederherzustellen" (Artikel 2, Abs. 1a). In diesem Zusammenhang werden von der Kommission u.a. auch Berichte über den Qualitätszustand der Meeresumwelt (z.B. Quality Status Report 2000 – Region II Greater North Sea) als Basis und zur Kontrolle der Effizienz ihrer Politik erstellt. Darüber hinaus wendet das Übereinkommen neben dem Vorsorge- und dem Verursacherprinzip die besten verfügbaren Techniken und die beste Umweltpraxis an. Im Jahr 1998 wurde das Übereinkommen um eine Anlage V "Schutz und Erhaltung der Ökosysteme und der biologischen Vielfalt des Meeresgebiets" sowie einen inhaltlich dazu gehörigen Anhang 3 erweitert. Auf der Grundlage von Anlage V und Anhang 3 befasst sich das Übereinkommen auch mit solchen menschlichen Aktivitäten, die nachteilige Auswirkungen auf die Ökosysteme und die biologische Vielfalt des Meeres haben können, obwohl sie keine Verschmutzung nach sich ziehen.

Zusammenwirken der internationalen Organisationen zum Schutz der Meeresumwelt

HELCOM und OSPAR haben sich auf ihrer ersten gemeinsamen Ministerkonferenz 2003 in Bremen auf gemeinsame Schwerpunkte und Vorgehensweisen sowie verstärkte Zusammenarbeit untereinander und mit der EU geeinigt. Angestrebt werden die Umsetzung einer umfassenden Strategie zum Meeresschutz, der Schutz der Biodiversität unter besonderer Berücksichtigung der Einwirkungen der Fischerei, die Einrichtung eines Netzwerks Mariner Schutzgebiete, sowie die Abstimmung internationaler Schifffahrtsregeln.

3.3 Sonstige internationale Zusammenarbeit

Die Bundesrepublik Deutschland als „Bund“ bzw. die Länder und/oder Gemeinden engagieren sich darüber hinaus in internationalen Gremien, die der Entwicklung und der internationalen Koordination in Bereichen der Wirtschaft und/oder von Maßnahmen zum Schutz des Meeres und der Meeresumwelt dienen. Im Gegensatz zu anderen sektoral arbeitenden Gremien können diese Handlungsvorschläge zu Problemfeldern der nachhaltigen Entwicklung und der Meeresumwelt auch über Zuständigkeitsgrenzen hinweg unterbreiten. Diese Zusammenarbeit basiert u.a. auf politischen Absprachen, nicht jedoch auf formalen Rechtsgrundlagen. Beispiele sind die Internationalen Nord-

seeschutz-Konferenzen (INK), die Trilaterale Wattenmeerkooperation (<http://cwss.www.de>), die Nordsee-Kommission (www.northsea.org), der Baltic-21-Prozess (www.baltic21.org) und die VASAB-Organisation (www.vasab.org).

3.4 Staatsorganisation, Verwaltungsstrukturen und Zuständigkeiten

3.4.1 Staatsorganisation

Gemäß Art. 20 Abs. 1 GG ist die Bundesrepublik Deutschland ein Bundesstaat. Aus diesem Prinzip resultiert eine Aufteilung der Regelungskompetenzen sowie der Verwaltungs- und Organisationsstrukturen in der Bundesrepublik auf den Bund und die Bundesländer, in die das Bundesgebiet gegliedert ist. Oberste Organe des Bundes sind der Bundestag, der Bundesrat, der Bundespräsident, das Bundesverfassungsgericht sowie die Bundesregierung. Festgelegt ist auch, dass das Volk zudem auf Landesebene eine gewählte Vertretung haben muss. Dieses sind die Landesparlamente (Landtage) in den 16 Bundesländern. Sie beschließen Landesgesetze und wählen den Ministerpräsidenten. Aufgrund der Organisation als Bundesstaat liegt das Gesetzgebungsrecht grundsätzlich bei den Ländern (Art. 70 Abs. 1 GG). Dem Bund steht dieses in ausdrücklicher Form dagegen in den Bereichen zu, welche aufgrund der Notwendigkeit einheitlicher Regelung der ausschließlichen Gesetzgebung (Art. 71, 73 GG), der konkurrierenden Gesetzgebung (Art. 72, 74 GG) sowie der Rahmengesetzgebung (Art. 75 GG) unterliegen.

Die für das IKZM relevanten Bereiche sind sowohl der ausschließlichen, der konkurrierenden als auch der Rahmengesetzgebung des Bundes zugeordnet. Zudem gibt es auch einige Bereiche, die in die ausschließliche Länderkompetenz fallen. Verteidigung, Luftverkehr und Verkehr der Eisenbahnen des Bundes sind der ausschließlichen Gesetzgebung des Bundes zuzuordnen. Zur konkurrierenden Gesetzgebung des Bundes gehören dagegen das Recht der Wirtschaft (u.a. Bergbau, Industrie, Energiewirtschaft), Landwirtschaft, Hochsee- und Küstenfischerei, Küstenschutz, das Bodenrecht, Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt, Wasserstrassen, Straßenverkehr und Fernstraßenbau und Abfallwirtschaft. See- und Binnenhäfen liegen in der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz der Länder. Kulturerbe und einige Belange des Tourismus fallen in den Bereich der ausschließlichen Landeskompentenz. Zur Rahmengesetzgebung des Bundes gehören Bereiche wie der Naturschutz, die Raumordnung und der Wasserhaushalt, die bei fast allen Nutzungsformen zu berücksichtigen sind. Die genannten Titel der Rahmengesetzgebungskompetenz sollen durch die politisch beschlossene Föderalismusreform zu Beginn der 16. Legislaturperiode in die konkurrierende Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes überführt werden. Den Ländern werden in diesen Bereichen in unterschiedlichem Umfang Abweichungsrechte eingeräumt.

Die Wahrnehmung von Verwaltungsaufgaben ist grundsätzlich den Ländern vorbehalten, wobei auch die Ausführung von Bundesgesetzen meistens den Ländern obliegt. In der Landesverwaltung ist demnach zwischen dem Vollzug von Landesgesetzen, dem Vollzug von Bundesgesetzen und dem Sonderfall der Bundesauftragsverwaltung zu unterscheiden. Die Kompetenz zum landeseigenen Vollzug von Bundesgesetzen geht aus Art. 83 GG hervor und ist der Regelfall. Dabei unterliegt das Land bei der Ausführung nicht den Weisungen des Bundes, der lediglich die Gesetzmäßigkeit des Verwaltungshandelns im Rahmen der Rechtsaufsicht überwachen kann. Bei der Bundesauftragsverwaltung sind die Länder dagegen der Rechts- und Fachaufsicht des Bundes unterwor-

fen. Diese im Grundgesetz geregelten Bereiche betreffen z.B. die Verwaltung der Fernstraßen. Die Verwaltung in den Ländern folgt einem mehrstufigen Aufbau, wobei die Landesverwaltungen in den fünf deutschen Küstenbundesländern (Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Schleswig-Holstein) inzwischen nur noch zweistufig gegliedert sind. Auch auf Bundesebene ist für den Bereich der bundeseigenen Verwaltung zum Teil ein mehrstufiger Verwaltungsaufbau eingerichtet worden. Während für den Bereich der unmittelbaren Staatsverwaltung die Verwaltung durch staatliche Behörden, d.h. durch Behörden des Bundes oder der Bundesländer, erfolgt, überträgt und überlässt der Staat bei der mittelbaren Staatsverwaltung seine Verwaltungsaufgaben rechtlich selbständigen Organisationen (Körperschaften, Anstalten oder Stiftungen des öffentlichen Rechts).

Die für das IKZM relevanten Bereiche sind diversen Verwaltungskompetenzarten zugeordnet. Unter die bundeseigene Verwaltung fallen unter anderem die Verwaltungsaufgaben bezüglich Verteidigung, Luftverkehr, Verkehr der Eisenbahnen des Bundes, Seeschifffahrt und Wasserstraßen. Die Verwaltung der Bundesfernstraßen erfolgt durch die Länder im Auftrag des Bundes. Die weiteren Verwaltungsaufgaben fallen unter die Landeskompetenz aufgrund des landeseigenen Vollzugs von Bundesgesetzen oder/und aufgrund des Vollzugs von Landesgesetzen. Hinzuweisen ist noch auf die besondere Wahrnehmung der Verwaltungsaufgaben in der AWZ, die überwiegend der bundeseigenen Verwaltung zugeordnet sind. Die bergrechtliche Verwaltung im Bereich des Festlandssockels erfolgt dagegen durch die Landesbergämter.

Auch die Gemeinden (Kommunen) stellen einen wichtigen Baustein des Staatsaufbaus dar, wobei aufgrund der Größe und der Bedeutung zwischen kreisfreien Gemeinden (Städten) und kreisangehörigen Gemeinden zu unterscheiden ist. Den Gemeinden ist das Recht der kommunalen Selbstverwaltung in Art. 28 Abs. 2 GG garantiert, welches sich durch bestimmte kommunale Hoheitsrechte auszeichnet. Gemeindeorgane und deren Kompetenzen sind in landesrechtlichen Gemeindeverfassungen bzw. -ordnungen festgelegt. Diese weichen aus historischen Gründen zum Teil erheblich voneinander ab.

3.4.2 Verwaltungsstrukturen und Zuständigkeiten im Küstenbereich

Bundesministerien mit sektoraler Verantwortung im Meeresbereich sind vor allem das Auswärtige Amt (AA), das Bundesministerium des Innern (BMI), das Bundesministerium der Finanzen (BMF), das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi), das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (BMELV), das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg), das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF).

Zu den **Bundesbehörden/-anstalten** mit Verantwortung für den Meeresbereich gehören u.a. die Bundeszollverwaltung, das Bundespolizeiamt See, die Bundesforschungsanstalt für Fischerei (BFA-Fi), das Bundesinstitut für Risikobewertung (BfR), die Fischereiaufsicht, die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), das Bundesamt für Naturschutz (BfN), das Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) und das Umweltbundesamt (UBA).

Den verschiedenen **Landesministerien** und **Landesbehörden** der Küstenbundesländer obliegen diverse Verwaltungsaufgaben im Küstenmeer. Hervorzuheben sind dabei die beiden Landesämter für Bergbau, Energie und Geologie Clausthal-Zellerfeld und Stralsund, die die Aufgaben des Bundesberggesetzes (BBergG) für den Festlandsockel erfüllen.

3.5 Wirtschaftliche Akteure im Küstenbereich

Um die ökologische, wirtschaftliche und soziale Situation der Küstenbereiche genauer zu kennzeichnen, werden für wesentliche einzelne Nutzungsformen im folgenden jeweils der Status quo, die Perspektiven und zentralen Strategien, der rechtliche Rahmen, die ökonomische, ökologische und soziale Relevanz sowie bedeutsame Konflikte mit anderen Nutzungsformen benannt. Um den Umfang des vorliegenden Papiers zu begrenzen, werden nur ausgewählte Aspekte ohne Anspruch auf Vollständigkeit dargestellt.

3.5.1 Schifffahrt

Status quo: Nord- und Ostsee gehören zu den am meisten und dichtesten befahrenen Meeren der Welt und die Seeschifffahrt ist von erheblicher Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Der intensive internationale Seeverkehr mit hohen Wachstumsraten ist dabei zum einen Folge der engen wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen Deutschland, seinen europäischen Nachbarländern und vielen Ländern anderer Kontinente als auch Ausdruck der Bedeutung dieser Meere als Verkehrswege für den durchquerenden internationalen Schiffsverkehr. In der Nordsee ist der Schiffsverkehr zwischen einigen der bedeutendsten europäischen Häfen (unter anderem Hamburg und Bremen/Bremerhaven) maßgeblich. Als Teil der maritimen Verbundwirtschaft steht die Seeschifffahrt in enger Verbindung mit der Hafenentwicklung, dem Schiffbau, der Küsten- und Binnenschifffahrt sowie der Anbindung an die Landverkehrsnetze. Die Entwicklung der letzten zehn Jahre wurde maßgeblich durch die anhaltend hohen Wachstumsraten im Containerumschlag bestimmt. Ein signifikant hoher Anteil an Schiffsbewegungen in Nord- und Ostsee entfällt auf den Fähr- und RoRo-Verkehr. In der Ostsee ist zusätzlich der Durchgangsverkehr zu russischen Ölhäfen relevant. Das Aufkommen von Schnellfähren für Personen- und Frachtverkehre ist ebenfalls von moderatem Wachstum gekennzeichnet. Der Küstenverkehr an Nord- und Ostsee wird insbesondere durch den Inselfährverkehr, die Küstenfischerei, den Versorgungs- und Unterhaltungsverkehr zu Anlagen auf See und zu Inseln sowie den Sportbootverkehr geprägt.

Perspektiven / Strategien: Die zukünftige Entwicklung des Schiffsverkehrs wird insbesondere durch die hohen Wachstumsraten im Containerverkehr bestimmt. Wichtige Voraussetzungen werden hier auch durch den Ausbau der deutschen Containerumschlagskapazitäten und der zuführenden Schifffahrtswege gestaltet. Für die Ostsee wird mit einer Zunahme durchquerender Öltransporte aus russischen Häfen gerechnet. Würde die Fehmarnbelt-Brücke gebaut, wären mittelfristig Verluste von 10 - 20% im Fährverkehr möglich. Insgesamt wird gleichwohl bis 2015 in Abhängigkeit der Entwicklung der internationalen Handelsbeziehungen von einer Verdopplung des Schiffsverkehrs im Ostseeraum ausgegangen. Als Folge der wachsenden Bedeutung von Offshore-Nutzungen ist auch mit einer Zunahme entsprechender Versorgungsverkehre zu rechnen. Ökonomisch und umweltpolitisch relevant und gewollt ist die angestrebte verstärkte Verlagerung von Straßentransporten auf das Wasser (Road to Sea/Motorways of the Sea).

Rechtlicher Rahmen: Der Schiffsverkehr wird international vor allem durch das UN-Seerechtsübereinkommen vom 10.12.1982 (SRÜ), das die Freiheit und damit die Freizügigkeit der Schifffahrt sichert (s.o.) sowie weitere spezielle Abkommen (z.B. zum Umweltschutz [SOLAS, MARPOL] und i.R.d. Internationalen Seeschiffahrtsorganisation [IMO]) geregelt. Mit dem Seevölkerrecht vereinbare Maßnahmen der EG, die den Seeschiffsverkehr betreffen, basieren auf Art. 80 Abs.2 EGV. Das Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) regelt die Funktion der Wasserstraßen als Verkehrswege und gilt auch im deutschen Küstenmeer. Das Seeaufgabengesetz (SeeAufgG) bildet die Rechtsgrundlage für alle Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie die Verhütung von der Seeschifffahrt ausgehender Gefahren einschließlich schädlicher Umweltauswirkungen. Das Seeaufgabengesetz gilt – soweit völkerrechtlich zulässig – auch jenseits des Küstenmeeres. Die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) regelt das Verhalten der Verkehrsteilnehmer auf den deutschen Seeschiffahrtsstraßen (3-sm-Zone, § 1 Abs. 1 Nr. 1 SeeSchStrO). Das erste Seeschiffahrtsanpassungsgesetz hat durch Änderung des Seeaufgabengesetzes und durch eine Neufassung des Schiffssicherheitsgesetzes die technischen und steuerlichen Bedingungen der Seeschifffahrt an den internationalen Standard angepasst. Weitere Ergänzungen und Änderungen seefahrtsbezogener Vorschriften erfolgten durch das zweite Seeschiffahrtsanpassungsgesetz. Zudem beziehen sich verschiedene umweltrechtliche Regelungen auch auf die Schifffahrt und es bestehen die Schifffahrt betreffende landesrechtliche Regelungen.

Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: Mit seiner zentralen Funktion für die internationalen Wirtschaftsbeziehungen kommt dem Schiffsverkehr eine Schlüsselstellung für die Entwicklung der nationalen Wirtschaft und der internationalen Wirtschaftsbeziehungen zu. Für den deutschen Küstenraum gehen von der Seeschifffahrt zudem erhebliche regionalwirtschaftliche Impulse aus. In regional unterschiedlicher Form ist dabei auch die Entwicklung des Fährverkehrs, des Short Sea Shippings und der Binnenschifffahrt erheblich. Mit dieser Bedeutung kann u.a. durch eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf das Wasser auch eine Entlastung der Umwelt verbunden und über die Sicherung von Beschäftigung auch eine Relevanz für soziale Belange gegeben sein. In Hinblick auf ökologische Belange sind insbesondere vom Schiffsverkehr ausgehende Emissionen in Luft und Wasser, die Verbreitung gebietsfremder Arten durch Ballastwasser, die Auswirkungen der Anpassung der seewärtigen Zufahrten an wachsende Schiffsgrößen sowie Gefährdungen durch Schiffsunglücke - vor allem durch Öltanker – und illegale Tankreinigungen zu betrachtende Aspekte.

Konflikte in der Schifffahrt bestehen mit dem Natur- und Umweltschutz (Ausbau der Zufahrten, Unfälle, Luft- und Wasserverschmutzung). Die Gewährleistung der Sicherheit auf See kann durch feste Installationen im Meer beeinträchtigt werden, insbesondere in der Nähe der Schifffahrtswege. Hieraus resultieren Interessenkonflikte mit der Entwicklung von Offshore-Windkraftanlagen und anderen permanenten Einrichtungen in Küsten- und Meeresgewässern. Die Raumordnung muss deshalb darauf zielen, die unterschiedlichen Nutzungen aufeinander abzustimmen ohne die freie und ungehinderte Passage von Schiffen einzuschränken.

3.5.2 Hafenwirtschaft

Status quo: Die wichtigsten deutschen Seehäfen (Brake, Bremen/Bremerhaven, Brunsbüttel, Cuxhaven, Emden, Hamburg, Kiel, Lübeck, Nordenham, Puttgarden, die Rostocker Häfen, Saßnitz, Stade-Bützfleth, Stralsund, Wilhelmshaven, Wismar) haben 2004 insgesamt ca. 272 Mio. t. umge-

schlagen und sind von erheblicher Bedeutung für den deutschen Außenhandel (2004: 24,6% des deutschen Außenhandels). Neben den beiden deutschen Universalhäfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven, setzen die meisten deutschen Häfen in ihren Umschlagsaktivitäten Schwerpunkte. Rostock und Lübeck sind überwiegend Fähr- und Güterhäfen und Puttgarden und Kiel Fährhäfen, während z. B. in Wilhelmshaven überwiegend Ölumschlag stattfindet. Für die zentralen Umschlagplätze Hamburg und Bremen/Bremerhaven sind Erweiterungen der Umschlagkapazitäten für den Containerverkehr erfolgt bzw. in Vorbereitung. Von entscheidender Bedeutung für die Hafenentwicklung ist außerdem die Optimierung der Verkehrsanbindung. 1999 wurde eine gemeinsame Bund-Länder-Plattform zur deutschen Seehafenpolitik eingerichtet, die u.a. die Optimierung der seegestützten Transportkette zum Ziel hat. Zu den wichtigsten Elementen der deutschen Seehafenpolitik zählt dabei insbesondere der gezielte und koordinierte Ausbau der land- und seeseitigen Zufahrten der Häfen.

Perspektiven / Strategien: Der Güterumschlag der deutschen Seehäfen wird voraussichtlich weiter deutlich anwachsen, wovon sowohl die Nordsee- als auch die Ostseehäfen profitieren werden. Insgesamt ist mit einem weltweiten Anstieg des Transport- und Umschlagvolumens sowie ansteigenden Schiffsgrößen zu rechnen. Daher ist die Fortentwicklung der Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen auf der Grundlage der „Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik“ von großer Bedeutung (Seehafenkonzeption). Eine Verbesserung der Wettbewerbssituation der deutschen Häfen soll auch der von Bremen und Niedersachsen gemeinsam geplante Bau des neuen Tiefwasserhafens für sehr große Containerschiffe in Wilhelmshaven (JadeWeserPort) erbringen, der voraussichtlich 2009/10 in Betrieb gehen soll. Insgesamt ist die Entwicklung der Hafenstandorte zu Logistikzentren von wachsender Bedeutung und stellt zunehmend einen eigenen Wirtschaftsfaktor dar. Mit dem Anstieg der Offshore-Nutzung in den Küstengewässern und der AWZ steigt auch die Bedeutung von Versorgungszentren an der Küste.

Rechtlicher Rahmen: Die Schifffahrt betreffende völker- und europarechtliche Vorschriften haben in vieler Hinsicht auch Auswirkungen auf die Hafenwirtschaft und müssen demnach beachtet werden. Für den konkreten Hafenneubau oder –ausbau sind Planfeststellungsverfahren nach dem WaStrG bzw. Genehmigungsverfahren nach den jeweiligen Wassergesetzen der Küstenbundesländer durchzuführen. Dabei sind insbesondere planerische Vorgaben der Landesplanungsgesetze und der Raumordnungspläne zu beachten. Des Weiteren sind für die Errichtung zusätzlicher Bauten und Anlagen bau- oder immissionsschutzrechtliche Genehmigungen zu beantragen.

Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: Die deutschen Seehäfen haben sowohl für ihre jeweilige Region als auch für den deutschen Außenhandel insgesamt eine zentrale ökonomische und soziale Bedeutung mit positiven Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt. Dabei ist die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Häfen von großer ökonomischer und sozialer Relevanz. Von auch ökologischer Relevanz sind insbesondere die Auswirkungen der Anpassungen der Unterläufe von Elbe und Weser für größere Schiffseinheiten sowie die dadurch u.U. wachsenden Mengen umzulagernden oder zu deponierenden Baggergutes. Hafenerweiterungen können zur Beeinträchtigung ökologisch wertvoller Flächen im Küstenbereich führen; touristische Belange können durch die Veränderung des Landschafts- und Stadtbildes durch Hafenbauten beeinträchtigt werden; sie können aber auch ein Besuchsziel darstellen.

Konflikte: Konflikte bestehen mit dem Natur- und Umweltschutz, der Fischerei, dem Tourismus und örtlich der Bevölkerung, insbesondere durch die Erweiterung von Hafenanlagen und den Ausbau der nötigen Infrastruktur, auch im Vor- und Nachlauf.

3.5.3 Industrie

Status quo: Die Küstengebiete der Bundesländer Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein gehören zu den vergleichsweise schwach industrialisierten Gebieten der Bundesrepublik Deutschland. Umso bedeutsamer sind industrielle Kerne vor allem in den Hafenstädten Emden, Bremen und Bremerhaven, Wilhelmshaven, Kiel, Rostock, Stralsund und Wolgast, insbesondere im Bereich Schiffbau und Fahrzeugbau. In den Bundesländern Hamburg, Bremen und örtlich in Niedersachsen und Schleswig-Holstein hat der industrielle Sektor (Stahl, Schiffbau, Fahrzeugbau, Luftfahrt, Chemie) nicht nur regional einen erheblichen Anteil an der Wirtschaftskraft, sondern ist darüber hinaus z.T. auch von nationaler und internationaler Bedeutung. Örtlich ist auch die Nahrungsmittelindustrie von größerer Bedeutung.

Perspektiven / Strategien: Da von den Städten, die über relevante industrielle Kerne verfügen, mit Ausnahme Hamburgs und Bremens, alle zu Gebieten mit überdurchschnittlichen wirtschaftlichen Strukturproblemen gehören, kommt für diese Städte und ihr Umland der Sicherung der industriellen Wirtschaftskraft eine große Bedeutung für die regionale Entwicklung zu. Auch Hamburg als führendes nationales Wirtschaftszentrum misst der Sicherung der Standortbedingungen der ansässigen Schlüsselindustrien eine entscheidende strategische Bedeutung bei und hat in den vergangenen Jahren erhebliche finanzielle und politische Anstrengungen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen unternommen. Die verschiedenen in Norddeutschland ansässigen Industrien (insbesondere Schiffbau, Fahrzeugbau, Luft- und Raumfahrtindustrie) müssen längerfristig als wichtige Stützen der regionalen Wirtschaftsentwicklung gelten, deren Stärkung entscheidend von der Entwicklung des globalen Handels abhängt. Regionale Bedeutung hat auch die Fertigung und Entwicklung von Windkraftanlagen erlangt, die insbesondere durch die Entwicklung der Offshore-Windenergie weiter zunehmen kann.

Rechtlicher Rahmen: Für das Anlagenrecht sind auf völkerrechtlicher Ebene unterschiedliche Übereinkommen von Bedeutung. Diese betreffen vor allem Fragen der Luftverunreinigung und der Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht (z.B. das UN-Rahmenübereinkommen von 1992 über Klimaänderungen und das Kyoto-Protokoll von 1997 sowie die Espoo-Konvention von 1991). Ebenso sind auf europarechtlicher Ebene thematisch naheliegende Rechtsakte verabschiedet worden, die u.a. als umweltschutzrechtliche Regelungen in das nationale Planungsrecht der Mitgliedstaaten eingreifen wie z.B. IVU-Richtlinie, FFH- und UVP-Richtlinie. Im deutschen Recht sind vor allem das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), dazugehörige Verwaltungsvorschriften (TA-Luft, TA-Lärm), das Wasserhaushaltsgesetz (WHG), das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG), das Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG), die Landesplanungsgesetze der Küstenländer, das Baugesetzbuch (BauGB) und die Verwaltungsverfahrensgesetze (VwVfG) sowie weitere spezielle Fachgesetze für die Zulassung und den Betrieb industrieller Anlagen von Bedeutung.

Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: Die Industriestandorte in den norddeutschen Küstengebieten haben insbesondere in den strukturschwachen Gebieten eine entscheidende Bedeutung für die regionale Wirtschaft und können einen wichtigen Beitrag zur Beschäftigungssi-

cherung und z.T. zum –wachstum leisten. Von ökologischer Bedeutung ist in verschiedenen Fällen der Erweiterung bestehender Industrieanlagen und der Ansiedlung neuer Anlagen die Nutzung ökologisch bedeutsamer Flächen. Die von der Industrie ausgehenden Emissionen in Luft, Wasser und Böden haben als Folge der verschärften Regelungen der Vergangenheit dagegen inzwischen zwar an Bedeutung verloren, müssen aber dennoch weiter beachtet werden.

Konflikte: Die Entwicklung und Erweiterung von Industriestandorten kann mit Zielen des Natur- und Umweltschutzes durch die Inanspruchnahme ökologisch bedeutsamer Flächen, der Landwirtschaft und anderen Flächennutzungen sowie angrenzender Wohnbebauung konfliktieren.

3.5.4 Landverkehrsinfrastruktur

Status quo: Während die Metropolregionen Hamburg und Bremen/Oldenburg im Nordwesten sowie die regionalen Zentren Kiel und Rostock an die europäischen Hauptverkehrsachsen angebunden sind, besteht für große Teile der deutschen Küstenregionen abseits des Entwicklungskorridors Dänemark-Kiel/Lübeck-Hamburg-Bremen eine schlechtere regionale Verkehrsnetz sowie ein mangelhafter Zugang zu nationalen und internationalen Verkehrskorridoren. Neben dem Autobahnnetz sind für die wirtschaftliche Entwicklung nicht nur der Küstenregionen das Schienenverkehrsnetz, der Binnenschiffsverkehr und der Verbund zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern von zentraler Bedeutung.

Perspektiven / Strategien: Prognostiziert ist ein weiteres Wachstum des Verkehrsaufkommens gerade auch im Bereich des Güterfernverkehrs insbesondere auch als Folge des wachsenden Umschlagvolumens der deutschen Seehäfen. Der Bundesverkehrswegeplan 2003 unterstützt den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit den vorrangigen Zielen der Lückenschließung in den neuen Bundesländern. Weiterhin sind die für die deutschen Seehäfen wichtigsten Infrastrukturvorhaben des „Prioritäten-Konzepts Seehafenanbindungen“ aus der „Gemeinsamen Plattform zur deutschen Seehafenpolitik“ in den Bundesverkehrswegeplan 2003 eingegangen. Vorgesehen sind im Küstenbereich 6 Projekte zum Aus- und Weiterbau von Bundesautobahnen, 6 Vorhaben zum Ausbau von Bundesschienenwegen sowie 3 Projekte zur Erweiterung von Bundeswasserstraßen im Binnenbereich. Diese Vorhaben sind z.T. auch Bestandteil der transeuropäischen Netze für Verkehr. Im Rahmen der TEN-Projekte werden bilaterale Gespräche zwischen Deutschland und Dänemark in Hinblick auf die feste Fehmarnbeltquerung geführt.

Rechtlicher Rahmen: Die Verkehrspolitik der EG ist in den Art. 70-80 EGV geregelt. Zudem sind die Art. 154-156 EGV für die Entstehung transeuropäischer Netze zu beachten. Planung und Realisierung von Verkehrswegen und anderen Verkehrsinfrastrukturen in Deutschland regeln die für die jeweiligen Verkehrsträger geltenden speziellen Gesetze (z.B. Bundesfernstraßengesetz (FStrG), Landesstraßengesetze, Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG), Luftverkehrsgesetz (LuftVG)), sowie verkehrsträgerübergreifend die einschlägigen Verwaltungsverfahrensgesetze. Nur für die neuen Bundesländer und Berlin ist zudem das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz einschlägig. Zur Beurteilung und Bewertung der Auswirkungen auf Umwelt und Natur sind sowohl bei Planung und Bau der Verkehrsinfrastrukturen als auch hinsichtlich der vom Verkehr ausgehenden Wirkungen die einschlägigen umwelt- und naturschutzrechtlichen Bestimmungen (wie etwa BNatSchG, FFH-RL, Vogelschutzrichtlinie und WRRL) zu beachten.

Für Eingriffe durch den Bau von öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen in das Eigentum Privater sind in den Landesenteignungsgesetzen und im Baugesetzbuch (BauGB) die anzuwendenden entschädigungsrechtlichen Bestimmungen enthalten.

Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: Leistungsfähige Verkehrsverbindungen stellen insbesondere für die Hafenwirtschaft und die Industrie eine entscheidende Erfolgsbedingung dar, die z.B. angesichts der wachsenden Umschlagsmengen im Containerverkehr auf zusätzliche Kapazitäten ausgelegt sein müssen, um den Anforderungen der Hafenstandorte zu entsprechen. Bedarf an zusätzlichen Verkehrsverbindungen ist für die meisten Hafenstandorte erkennbar. Von Bedeutung ist die Verkehrsinfrastruktur auch für den Tourismus, der durch die bessere Erreichbarkeit (z.B. in Mecklenburg-Vorpommern durch die A20) der Küstengebiete profitiert. Gleichzeitig entfaltet der Bau neuer bedeutsamer Verkehrsverbindungen neben weiteren Beeinträchtigungen in den vergleichsweise dünn besiedelten und gering erschlossenen Gebieten eine besonders große ökologische Zerschneidungswirkung. Für den Personenverkehr ist auch für die peripheren Räume die Bedeutung einer guten Versorgung durch Bus und Bahn hoch.

Konflikte bestehen in erster Linie mit dem gebietsbezogenen Naturschutz sowie lokal mit durch Bau- und Betriebslärm betroffenen Anwohnern sowie der Naherholung.

3.5.5 Erdöl- und Erdgasförderung

Status quo: In der Nordsee findet die Erdölförderung hauptsächlich in britischen und norwegischen Gewässern statt, während Erdgas auch aus den Flachwasserbereichen vor der niederländischen und dänischen Küste gewonnen wird. In der deutschen AWZ und im Küstenmeer wird ebenfalls Erdgas gefördert, zudem bestehen auf großen Flächen Explorationsrechte. Derzeit gibt es im deutschen Bereich drei in Betrieb befindliche Offshore-Anlagen: Die Öl-Förderinsel Mittelplate (Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer), die Gasförderplattform Manslagt Z1 im Bereich der Emsmündung und die Gasförderplattform A6-A in der AWZ.

Perspektiven / Strategien: Zwischen 1990 und 1998 hat sich die Anzahl der Öl- und Gasplattformen in der Nordsee von 300 auf 475 erhöht und die Ölproduktion verdoppelt. Damit einher geht ein Anstieg der Öl- und Gaspipelines, insbesondere der internationalen Verbindungen und Verbindungen zum Festland durch das Küstenmeer. Auch in der deutschen AWZ ist mit einer verstärkten Förderung zu rechnen; Gasexplorationen sind auch für das Wattenmeer geplant. Langfristig ist jedoch ein Rückgang der Förderung aufgrund Ausbeutung der Lagerstätten absehbar.

Rechtlicher Rahmen: Aus völkerrechtlicher Sicht ist das Seerechtsübereinkommen von Bedeutung. Basierend auf den energierechtlichen Kompetenzen der EG wurden mehrere die Erdöl- und Erdgasförderung betreffende Rechtsakte erlassen, die vor allem die Weiterentwicklung des Binnenmarktes auch in diesem Bereich bezwecken. Das Bundesberggesetz (BBergG) regelt zur Sicherung der Rohstoffversorgung das Aufsuchen, Gewinnen und Aufbereiten von Bodenschätzen. Auch die Verlegung der Rohrleitungen zum Transport der Rohstoffe fällt in den Regelungsbereich des BBergG.

Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: Die Förderung von Erdöl und Erdgas in der Nordsee leistet einen bedeutsamen Beitrag zur europäischen Rohstoffversorgung. Ökologisch rele-

vant sind das erhöhte Umweltrisiko durch Unfälle und die Belastungen durch die Installation und den Betrieb der Plattformen und der dazugehörigen Rohrleitungen.

Konflikte können hinsichtlich der Exploration und Produktion sowie Trassenführung der Pipelines v.a. mit dem Natur- und Umweltschutz, mit der Fischerei und den zukünftigen Übertragungsnetzen für Strom aus Offshore-Windenergieanlagen sowie den Parks selbst bestehen (Erhaltung der Zugänglichkeit der Erlaubnisgebiete für Exploration und Produktion von Kohlenwasserstoffen). Diese können sich bei der Ausweitung der Förderung in der deutschen AWZ verschärfen. In Schleswig-Holstein besteht trotz erheblicher Investitionen in den Umweltschutz ein Interessenskonflikt mit dem Nationalpark zur prinzipiellen Frage der Ölförderung im Nationalpark.

3.5.6 Erneuerbare Energien

Status quo: In den Küstenbundesländern wird in steigendem Maße Strom aus erneuerbaren Energien – vor allem durch die Nutzung von Windenergie, aber zum Teil auch Biomasse und Photovoltaik – gewonnen. Bis Juni 2005 waren in Deutschland insgesamt rund 17.130 MW Windkraftleistung installiert, mit der über 5 Prozent des deutschen Stromverbrauchs gedeckt wurden. Ein erheblicher Anteil der Anlagen ist dabei in unmittelbarer Nähe der Küste installiert worden. Vor dem Hintergrund der technischen Entwicklung und der Förderung regenerativer Energien durch das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) sowie des höheren Windertragspotenzials auf dem Meer und der Abnahme geeigneter Standorte an Land ist auch das Interesse an der Errichtung von Offshore-Windparks deutlich gestiegen; derzeit sind die ersten zehn Parks in der Nord- und Ostsee genehmigt (zum aktuellen Stand: www.bsh.de) und für weitere laufen Genehmigungsverfahren.

Perspektiven / Strategien: Die Strategie der Bundesregierung für die Entwicklung der Windenergienutzung im Meer sieht vor, dass bis 2010 bis zu 2.000 - 3.000 MW Leistung installiert werden können. Bis 2030 gelten 20.000 - 25.000 MW installierte Leistung im Meer als möglich. Dies setzt allerdings voraus, dass die Offshore-Windenergie mittel- bis langfristig wettbewerbsfähig wird. Der Schwerpunkt der deutschen Offshore-Entwicklung konzentriert sich auf den Bereich der AWZ. Nur vereinzelt wird es ggf. zur Realisierung von kleineren Windparks innerhalb der 12 sm-Zone kommen. Die Bundesregierung hat in ihrer Strategie festgelegt, dass der Ausbau der Windenergie auf See umwelt- und naturgerecht erfolgen muss und finanziert dazu umfangreiche Forschungsprojekte sowie identifiziert konfliktarme Flächen, die sich für eine Ausweisung als besondere Eignungsflächen für Windenergie anbieten. Zudem haben viele europäische Küstenstandorte ein hohes Leistungspotenzial für die Stromproduktion aus Meeresströmungs-, Wellen- und Gezeitenkraftwerken; diese werden allerdings gegenwärtig in Deutschland aufgrund fehlender Potenziale und leistungsfähiger Standorte sowie bestehender Interessenskonflikte mit anderen Nutzungen nicht realisiert. In der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung wird neben der Ausweitung der Erzeugung erneuerbarer Energien eine Erhöhung der gesamtwirtschaftlichen Energieeffizienz angestrebt.

Rechtlicher Rahmen: Von völkerrechtlicher Bedeutung für die Ausgestaltung der Energiepolitik sind das Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen vom 09.05.1992 über Klimaänderungen und das Protokoll von Kyoto vom 11.12.1997 (s.o.). Für den Bau und Betrieb von Offshore-Windenergieanlagen ist das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen zu beachten. Daneben hat die EU zahlreiche Richtlinien verabschiedet, die sich direkt oder indirekt auch auf

Offshore-Windenergieanlagen beziehen können, u.a. die Richtlinie 2001/77/EG zur Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen im Elektrizitätsbinnenmarkt einerseits sowie andererseits umweltrechtliche Regelungen, die in das nationale Planungsrecht der Mitgliedstaaten eingreifen, wie z.B. die UVP- und FFH-Richtlinie. In Deutschland regelt das Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz - EnWG) die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Erzeugung und Verteilung von Strom und Gas. Für die Entwicklung der Windenergie maßgeblich ist das EEG, das die Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien an der Stromversorgung zum Ziel hat. Die Zulassung von Windenergieanlagen richtet sich für Anlagen an Land und im Küstenmeer im Wesentlichen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und für Anlagen in der AWZ nach der Seeanlagenverordnung (SeeAnlV; diese ermöglicht die Ausweisung von besonderen Eignungsgebieten für Windkraftanlagen) sowie dem Raumordnungsgesetz (ROG), das die Festlegung von Vorrang-, Vorbehalts- und Eignungsgebieten für bestimmte Nutzungen und Funktionen des Raums ermöglicht. Das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ermöglicht die Ausweisung von Meeresschutzgebieten, in denen keine Förderung (Vergütung) der Offshore-Windkraftnutzung erfolgt.

Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: Die Entwicklung der Offshore-Windenergie soll einen entscheidenden Beitrag zur Gewährleistung einer nachhaltigen Energieversorgung Deutschlands leisten und damit langfristig eine gleichermaßen ökonomische wie ökologische Bedeutung gewinnen. Ökonomisch relevant sind die mit dem Wachstum der Windenergie-Branche insbesondere in der Küstenregion durch Bau und Betrieb entstehenden wirtschaftlichen Potenziale. Mögliche nachteilige ökonomische Auswirkungen und Rückwirkungen auf den Fremdenverkehr beeinflussen die Diskussion. Gleichzeitig besteht noch Unsicherheit über die negativen Auswirkungen auf ökologische Belange, die derzeit umfangreich untersucht werden; zudem finden im Rahmen der Genehmigungsverfahren umfangreiche Datenerhebungen statt und für die Bau- und Betriebsphasen ist ein begleitendes ökologisches Monitoring vorgesehen (www.bsh.de). Auch Bau und Betrieb der seeverlegten Leitungstrassen, die u.U. die Nationalparks im Wattenmeer durchqueren müssen, sind ökonomisch und ökologisch relevant; das gilt auch für die zur Ableitung des Stroms erforderlichen zusätzlichen Leitungskapazitäten an Land. Von gleichermaßen ökonomischer, ökologischer und sozialer Relevanz sind die von den Installationen ausgehenden Gefährdungen des Schiffsverkehrs, welche durch die im Genehmigungsverfahren durchgeführte Risikoanalyse geprüft werden und einen Versagensgrund für die Genehmigung darstellen können.

Konflikte der Offshore-Windenergie und der damit verbundenen zusätzlichen Leitungskapazitäten an Land bestehen mit einer Vielzahl anderer Nutzungsinteressen von Schifffahrt, Fischerei, Militär und Tourismus. Konflikte bestehen ebenfalls mit dem Naturschutz. Die Steuerung der Nutzung der Offshore-Windenergie gehört gegenwärtig neben anderen raumbedeutsamen Nutzungsformen zu einer der zentralen Aufgaben der Raumordnung im Küstenbereich und damit auch zu einer wichtigen Herausforderung einer nationalen deutschen IKZM-Strategie.

3.5.7 Leitungstrassen

Status quo: Die Verlegung verschiedener Kabel und Leitungen auf dem Meeresboden ist sowohl national als auch international gängige Praxis. Die Verlegung im Meer gewährleistet oft eine kurze Verbindung, da planerische Vorgaben bzgl. einzuhaltender Trassen weitgehend nicht bestehen. Die Verlegung erfolgt in Abhängigkeit von den örtlichen Erfordernissen entweder offen, vergraben oder

auch in Tunneln bzw. Horizontalbohrlöchern. Bedeutsame Leitungen in der Nordsee sind beispielsweise die Erdgasrohrleitungen NORPIPE, EUROPIPE I und II.

Perspektiven / Strategien: International sind Leitungswege von zunehmender Bedeutung für die Verlegung von Telekommunikations- und Datenleitungen, Elektrokabeln sowie Öl- und Gasrohrleitungen. Hinzu kommen spezielle Produktleitungen, die sich aus den neuen maritimen Nutzungsformen ergeben, wie beispielsweise Hochspannungsleitungen. Zur Minderung von Nutzungskonflikten auf Land geht der Trend weiter zu einer zunehmenden Verlegung von Kabeln und Versorgungsleitungen im Meer, der sich zudem durch die wachsende Vernetzung der europäischen Wirtschaftsräume und die Liberalisierung beispielsweise der Strommärkte weiter verstärken wird. In Deutschland wird auch die Entwicklung der Offshore-Windenergie in der näheren Zukunft zu einem weiteren Bedarf an Stromleitungen auf See und an Land führen. Bei neuen Landleitungen wird gegenwärtig alternativ zu Freileitungen auch die Verlegung von (i.d.R. teureren) Erdkabeln diskutiert.

Rechtlicher Rahmen: Auf völkerrechtlicher Ebene ist vor allem das Seerechtsübereinkommen für die Verlegung von Leitungstrassen von Bedeutung. Gemäß der Möglichkeiten, die der EG durch Art. 154-156 EGV auch für transeuropäische Leitungsnetze zugewiesen wurden, sind Leitlinien zur Förderung des Verbundes von Elektrizitätsnetzen (TEN-Energie) aufgestellt worden. Auf bundesdeutscher Ebene unterliegt die Erteilung von Genehmigungen für die Verlegung und den Betrieb von Kabeln und Leitungen (z.B. Kommunikationskabel und Transitrohrleitungen) den Regelungen des Bundesberggesetzes (BBergG) bzw. (z.B. bei der Netzanbindung von Offshore-Windparks) der Seeanlagenverordnung (SeeAnIV).

Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: Die zunehmende Bedeutung von Seeverbindungen für Telekommunikation, Energieversorgung und Industrie führt zu einer wachsenden ökonomischen Relevanz, die für einzelne Branchen (z.B. Offshore-Windenergie, Offshore-Erdöl- und Ergasförderung) zudem entscheidende Entwicklungsvoraussetzung ist. Gleichzeitig können andere wirtschaftliche Aktivitäten wie Fischerei und Schifffahrt beeinträchtigt werden. Von ökologischer Relevanz ist, dass marine Ökosysteme durch Verlegung und Wartung sowie bei Erdölpipelines potentiell durch Störfälle gefährdet werden. Weiterer Forschungsbedarf besteht hinsichtlich möglicher Auswirkungen elektromagnetischer Felder auf aquatische Organismen; Minderungsmaßnahmen wie vergrößerte Überdeckung und Bündelung werden heute z.T. bereits vorbeugend beauftragt.

Konflikte: Zu den wesentlichen Konfliktfeldern zählen Fischerei und die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, Naturschutz und zweckgebundene Flächenausweisungen, die eine geradlinige Trassenführung verhindern (Windenergie, Naturschutz). Erforderlich aus Sicht der Raumordnung ist die Ausweisung von Kabel- bzw. Leitungskorridoren. Deutlich wird auch der internationale Abstimmungsbedarf auf der Ebene der regionalen Meere und, aktuell besonders bei Stromleitungen, die Konflikte bei der Weiterführung an Land.

3.5.8 Sand- und Kiesgewinnung

Status quo: Sand- und Kiesabbau an der Küste und in der AWZ ist ein Wirtschaftszweig, der bis zu 15% des nationalen Bedarfs deckt. Die Aggregate finden hauptsächlich bei Hafenerweiterungen

und in der Bauindustrie Verwendung. Die meisten kommerziell interessanten Sand- und Kiesablagerungen finden sich in den flacheren Gebieten der Nordsee von 6 bis 20 m Tiefe. Darüber hinaus wird Sand auch für Sandvorspülungen im Küstenschutz verwendet.

Perspektiven / Strategien: Vor dem Hintergrund der Konfliktpotenziale auf dem Land und der Verknappung der Rohstoffe kann der Offshore-Abbau voraussichtlich an Bedeutung gewinnen. Es sind bereits eine Reihe von Abbaugenehmigungen erteilt worden; das Gesamtvolumen der nutzbaren Ablagerungen ist bisher noch nicht bestimmt.

Rechtlicher Rahmen: Aus völkerrechtlicher Sicht sind umweltrelevante Bestimmungen und Empfehlungen des Seerechtsübereinkommens, des Helsinki- und OSPAR-Übereinkommens, sowie aus europäischer Sicht in das nationale Planungsrecht der Mitgliedstaaten eingreifende Rechtsakte wie die UVP- und FFH-Richtlinie von Bedeutung. Auf bundesdeutscher Ebene regelt das Bundesberggesetz (BBergG) zur Sicherung der Rohstoffversorgung das Aufsuchen, Gewinnen und Aufbereiten von Bodenschätzen.

Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: Nicht nur aufgrund wachsender Abbaumengen ist der marine Sand- und Kiesabbau von nicht unerheblicher ökonomischer und ökologischer Relevanz. Entnahmen können nur begrenzt durch natürliche Prozesse ausgeglichen werden. In ökologischer Hinsicht ist insbesondere von Bedeutung, dass im Abbauggebiet in bestimmten Fällen Flora und Fauna durch direkte Habitatverluste stark beeinträchtigt werden können. Dies kann mittelbar auch nachteilige Auswirkungen auf die Fischerei haben. Die ökologischen Auswirkungen sind durch geeignete Maßnahmen zu begrenzen, um Flora und Fauna im Abbauggebiet so wenig wie möglich und nur zeitlich befristet zu beeinträchtigen.

Konflikte bestehen mit dem Naturschutz, Offshore-Windparkprojekten, dem Verlegen von Leitungen, der Fischerei und durch die potentielle Veränderung der Küstenmorphologie auch mit dem Küstenschutz.

3.5.9 Fischerei und Marikultur

Status quo: Die Nordsee zählt zu den bedeutendsten Fischfanggebieten der Welt. Zu den wichtigsten Konsumfischen gehören Hering, Makrele, Kabeljau und Seelachs. An der deutschen Nordseeküste ist besonders die Krabbenfischerei und der Fang von Plattfischen von Bedeutung. Auch in der Ostsee spielen die Küstengewässer eine besondere Rolle für die Fischerei. Die wichtigsten Fischarten sind hier Dorsch, Hering, Sprotte und Lachs.

Die Aufzucht von Fischen, Krebstieren und Weichtieren in Salz und Brackwasser in der Marikultur findet bisher nur in den Küstengewässern und nicht in der AWZ statt, ist allerdings insgesamt noch von relativ geringer ökonomischer Relevanz. An der Nordsee und im norddeutschen Wattenmeerbereich ist die Produktion auf Miesmuscheln und in geringem Ausmaß auch auf Austern konzentriert. In der Ostsee ist die Bedeutung auch aufgrund der ungünstigen natürlichen Rahmenbedingungen gering.

Perspektiven / Strategien: Einige Bestände wie die von Seelachs, Hering und Garnelen befinden sich in einem guten Zustand. Andere kommerziell wichtige Arten wie z. B. Kabeljau, Dorsch

und Scholle sind trotz umfangreicher Fangbeschränkungen massiv überfischt; bei einigen Arten ist unklar, ob eine Regeneration möglich ist. Von Bedeutung ist insgesamt die flächendeckende Entwicklung einer ökosystemverträglichen Fischerei. Der Trend geht deshalb sowohl in der Nord- als auch in der Ostsee zu weiter reduzierten Fangquoten und verschärften Managementmaßnahmen, insbesondere zu einer weiteren Verringerung des Fangaufwands und der Fangflotten bei verstärkter internationaler Konkurrenz. Auch in der Küstenfischerei in der Nord- und Ostsee ist die Zahl der im Fischfang Beschäftigten stetig zurückgegangen, hat sich regional allerdings stabilisiert und ist dort wirtschaftlich und sozial von einiger Bedeutung. Auf europäischer Ebene gibt es Bestrebungen die Marikultur deutlich weiterzuentwickeln, sie kann in Anbetracht stagnierender oder gar rückläufiger Fischereierträge neue Perspektiven bieten. Ihre Durchführung muss mit der Wahrung der Umweltverträglichkeit und der Belange des Verbraucherschutzes einhergehen. Dazu gehört auch, dass für Marikulturanlagen keine ökosystemfremden Arten genutzt werden. Aus ökonomischen und ökologischen Erwägungen stellen auch moderne landbasierte Aquakulturanlagen (sog. Kreislaufanlagen) eine Perspektive/Alternative dar.

Rechtlicher Rahmen: Auf völkerrechtlicher Ebene ist das Seerechtsübereinkommen von besonderer Bedeutung. Hinzuweisen ist zudem auf einen – nicht-verbindlichen – Verhaltenskodex der Welternährungsorganisation (FAO) für verantwortungsvolle Fischerei. Gemäß Art. 3 Abs. 1 Buchstabe e des EG-Vertrages erstreckt sich die Tätigkeit der Europäischen Gemeinschaft auch auf die Fischerei. Wie die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) beruht die Gemeinsame Fischereipolitik (GFP) auf den Artikeln 32 bis 38 in Titel II des EG-Vertrages. Zentral für die GFP der EG sind einerseits die Erhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen der Fischerei-Grundverordnung (GrundVO) von 2002 und andererseits die Vermarktungsregeln der Verordnung über die gemeinsame Marktorganisation der Fischereierzeugnisse sowie der Erzeugnisse der Aquakultur von 1999. Das bundesdeutsche Fischereirecht besteht vor allem aus dem Seefischereigesetz (SeeFischG), der auf ihm basierenden Seefischereiverordnung (SeeFischVO), sowie der Seefischerei-Bußgeldverordnung die insbesondere die Umsetzung des EG-Rechts regeln. Zudem sind noch landesrechtliche das Bundesrecht ergänzende Vorgaben von Bedeutung (Küstenfischereiverordnungen der Länder). Für die Marikultur im Küstenmeer sind vor allem wasserrechtliche Vorgaben (WHG und Landeswassergesetze) maßgeblich. In den unter Schutz gestellten Vogelschutzgebieten in der AWZ ist die Errichtung mariner Aquakulturanlagen untersagt.

Die Zuständigkeit für die Fischereiüberwachung ist zwischen dem Bund und den Küstenbundesländern aufgeteilt. Die Fischereikontrolle und die Verfolgung von Verstößen erfolgt für den Bereich der AWZ durch den Bund. Für die Zuteilung und Verwaltung der deutschen Fangquoten sowie für Regelungen des Fischereiaufwandes ist dabei die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) zuständig. Die Fischereiüberwachung innerhalb des Küstenmeeres und in den Häfen, insbesondere auch die Überwachung der Anlandungen, sowie die dortige Verfolgung von Verstößen gegen Fischereivorschriften obliegt dagegen grundsätzlich den betreffenden Küstenländern. Zusätzlich bestehen koordinierte Kontrollaktivitäten der verschiedenen Bundes- und Landesbehörden.

Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: Neben ihrer sich verringernden ökonomischen Relevanz, die jedoch regional weiterhin bedeutsam und auch stabil ist, hat insbesondere die regionale Küstenfischerei auch eine soziale Bedeutung durch ihren Beitrag zur kulturellen Identität der Küstenregionen, die wiederum eng mit anderen Nutzungen wie dem Tourismus verknüpft ist. Abhängig von Art und Umfang kann die Fischerei das ökologische System beeinträchtigen. Neben dem Einfluss auf die Populationen der Zielarten können auch die Verluste durch Beifang und die

Beeinträchtigungen des Meeresgrundes durch die Schleppnetzfisherei problematisch sein und zu möglichen Veränderungen in den ökologischen Systemen von Nord- und Ostsee führen. Auch Marikultur kann zu spezifischen ökologischen Auswirkungen führen, die es bei Genehmigungen zu berücksichtigen gilt.

Konflikte: Konflikte der Fischerei bestehen mit dem Naturschutz bei Überfischungserscheinungen, bei der Beifangproblematik und bei Fangmethoden, die eine Veränderung von Lebensgemeinschaften und Lebensräumen bewirken können. Dies gilt in besonderem Maße für ökologisch sensible Gebiete. Konflikte innerhalb der Fischerei bestehen durch verstärkte Konkurrenz, Umstrukturierung der EU-Fischereipolitik und nicht nachhaltige Ressourcennutzung. Potenziell wird die Fischerei auch von Eutrophierung und dem Stoffeintrag durch die Flüsse beeinflusst. Weitere Konflikte ergeben sich im Zusammenhang mit dem Bau von permanenten Strukturen wie Hafenerweiterungen und absehbar mit der Errichtung von Offshore-Windparks, die Fanggebiete unzugänglich machen sowie Kabel- und Rohrtrassen. Projekte der Marikultur sind hinsichtlich möglicher Zielkonflikte mit dem Natur- und Umweltschutz zu prüfen.

3.5.10 Landwirtschaft

Status quo: In großen Teilen der deutschen Küstengebiete ist die Landwirtschaft die flächenmäßig deutlich dominierende Nutzung. Aufgrund der ökonomischen Randbedingungen hat sich die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe in den vergangenen Jahrzehnten zwar sehr stark verringert, die Größe der einzelnen Höfe hat sich jedoch stark vergrößert. Nach wie vor kommt der Landwirtschaft in den strukturschwachen Küstenräumen eine große wirtschaftliche und v.a. soziale Bedeutung zu.

Perspektiven / Strategien: Trotz der strukturellen Veränderungen im Agrarsektor wird die Bedeutung der Landwirtschaft für die Küstenkreise voraussichtlich auch weiterhin erhalten bleiben. Ein Beitrag zu einer auf Nachhaltigkeit orientierten Entwicklung der Landwirtschaft soll von der "Nationalen Strategie zur ländlichen Entwicklung" ausgehen. Wie in den vergangenen Jahren wird auch absehbar die Entwicklung in der Landwirtschaft v.a. von der Agrarpolitik der EU bestimmt werden.

Rechtlicher Rahmen: Völkerrechtliche Regelung, die die Landwirtschaft betrifft ist v.a. das Übereinkommen über die biologische Vielfalt (CBD von 1992). Aus europarechtlicher Sicht sind die Art. 32-38 EGV bedeutsam, die die Landwirtschaft zum Teil des gemeinsamen Marktes machen. Als wichtiges strukturpolitisches Element ist dabei die Verordnung über die Förderung der Entwicklung des ländlichen Raums durch den Europäischen Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft (EAGFL) von 1999 hervorzuheben. Sie wird 2007 abgelöst von der Verordnung zur Förderung der Entwicklung des ländlichen Raumes durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds (ELER-VO). In Deutschland sind neben Regelungen des BImSchG, des WHG und des UVPG unter anderem das Tierschutzgesetz (TierSchG), das Tierseuchengesetz (TierSG), das Gesetz zum Schutz der Kulturpflanzen (Pflanzenschutzgesetz - PflSchG), das Düngemittelgesetz (DüMG) und vor allem auch das neugeregelte Gesetz zur Regelung des Gentechnikrechts (GenTG) relevant. Daneben ist zudem die „Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ (GAK) und das „Bundesprogramm ökologischer Landbau“ von Bedeutung.

Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: Neben ihrer ökonomischen Bedeutung für die wirtschaftlich schwachen Küstengebiete besitzt die Landwirtschaft auch eine erhebliche soziale Relevanz für die Erhaltung traditioneller Kulturlandschaften, Baukulturen und der Dorfstrukturen als wichtigen ländlichen Sozialräumen. Ökologisch bedeutsam ist, dass die aus ökonomischen Gründen betriebene Intensivierung der Landwirtschaft zu einer Reduzierung der ökologischen Bedeutung der genutzten Flächen geführt hat und der Austrag von Nährstoffen aus den Flächen in die Gewässer auch für den Nährstoffeintrag in den Küstenbereich relevant ist. Es ist in den letzten Jahren ein umfangreiches Regel- und Förderungswerk entstanden, mit dem Ziel diese Auswirkungen zu reduzieren.

Konflikte bestehen insbesondere mit dem Naturschutz sowie mit dem Gewässerschutz; bei eingedeichten Flächen können künftig eventuell auch Konflikte mit dem Küstenschutz eintreten (erforderliche Verfahrensmaßnahmen aufgrund des Klimawandels).

3.5.11 Tourismus

Status quo: Der Tourismus zählt in vielen Küstengemeinden und auf den deutschen Inseln zu den wichtigsten Wirtschaftsfaktoren. Zur Attraktivität der naturnahen Küstenlandschaften für Freizeit und Erholung kommen immer mehr auch Küstenstädte, die durch Umnutzung alter Werft- und Industrieanlagen attraktive städtische Erholungs- und Handelsräume direkt am Wasser schaffen (Hafenrevitalisierung). Von erheblicher Bedeutung ist auch die Wassersportnutzung; besonders in Mecklenburg-Vorpommern sind in den letzten Jahren viele Sportboothäfen neu entstanden. Eine gute Qualität der Küstengewässer als Badegewässer ist für die Tourismusentwicklung von zentraler Bedeutung.

Perspektiven / Strategien: Für die Küstenorte wird der Fremdenverkehr voraussichtlich auch in Zukunft die tragende Wirtschaftskraft bleiben. Ausschlaggebend für den Erfolg im interregionalen Wettbewerb sind Strategien, die die Besonderheiten der Landschaft konsequent nutzen und im Marketing herausstellen. Die Ferienorte an der Küste unternehmen Anstrengungen, die hohe Saisongebundenheit des Fremdenverkehrs zu verringern. Als auf nationaler Ebene vorgeschlagene Strategie zur nachhaltigen Entwicklung des Fremdenverkehrs ist die Konzeption der Bundesregierung für den Bereich Umweltschutz und Tourismus (Drucksache des Bundestages 14/8951) zu nennen.

Rechtlicher Rahmen: Die Tätigkeit der Gemeinschaft umfasst nach Maßgabe des EG-Vertrages auch Maßnahmen im Bereich des Fremdenverkehrs (Art. 3 EGV). Dort wird sie bislang jedoch nur ergänzend tätig. In Deutschland sind vor dem Hintergrund der Erholungsfunktion von Natur und Landschaft das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und die landesrechtliche Ausgestaltung in den Landesnaturschutzgesetzen auch für den Sektor Fremdenverkehr und Erholung relevant. Die Badegewässerrichtlinie vom 8.12.1975 regelt die Qualität der europäischen Badegewässer und deren Überwachung. Sie wird in Deutschland durch die Bundesländer umgesetzt, die entsprechende Landesverordnungen erlassen haben. Zur Zeit wird die Badegewässerrichtlinie umfassend überarbeitet. Die neue Richtlinie wird voraussichtlich Anfang 2006 in Kraft treten.

Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: In den insgesamt strukturschwachen Küstengebieten kommt dem Fremdenverkehr eine zentrale Bedeutung zu, die die wirtschaftliche Ent-

wicklung prägt. Aufgrund eines bedeutenden Anteils privater Vermieter und kleinerer Pensionen entfaltet der Tourismus zudem eine erhebliche ökonomische Breitenwirkung. Sehr große touristische Infrastrukturkomplexe existieren an der deutschen Küste nur vereinzelt.

Dabei steht der Tourismus in sehr engen Wechselbeziehungen mit anderen Interessen. Von einer touristischen Nutzung können Beeinträchtigungen ökologisch bedeutsamer Lebensräume ausgehen. Dies gilt auch für Großschutzgebiete (z.B. Nationalparke) an der Küste, selbst wenn ein System zur Besucherlenkung existiert. Zu Beeinträchtigungen der Umwelt kann es v.a. durch das erhöhte Verkehrsaufkommen und den Ausbau der erforderlichen Infrastruktur kommen. Hohe Besucherzahlen können neben den positiven Wirkungen auch negative Wirkungen auf die sozialen Beziehungen in den Zielorten haben.

Aber auch der Tourismus reagiert sensibel auf Beeinträchtigungen der Umwelt. So können die Qualität der Badegewässer und der Strände die Urlaubsentscheidung stark beeinflussen. Akute Umweltprobleme können unmittelbar zu sinkenden Besucherzahlen und damit zu erheblichen wirtschaftlichen Einbußen führen. Auch Veränderungen im Landschaftsbild können sich negativ auswirken.

Konflikte können mit den Interessen des Naturschutzes, des Küstenschutzes, der Landwirtschaft (Errichtung von emissionsintensiven Stallanlagen) und der Entwicklung der Windenergie (an Land und auf See) bestehen.

3.6 Weitere Akteure, Aktivitäten und Instrumente im Küstenbereich

3.6.1 Küstenschutz

Status quo: Die ausgedehnten Niederungen an der Nordsee und in geringerem Umfang auch an der Ostsee sind ohne Küstenschutzmaßnahmen nicht besiedelbar und Maßnahmen zum Schutz vor Sturmfluten und (historisch) zur Landgewinnung haben insbesondere an der Nordseeküste gleichermaßen die Landschaft und die regionale Kultur geprägt. Neben Deichen gehören auch Sturmflutsperrwerke, Vorlandsicherungen, Sandvorspülungen, Uferwände u.a. zu den Maßnahmen des Küstenschutzes. Der säkulare Meeresspiegelanstieg erfordert eine kontinuierliche Anpassung und Verstärkung der Küstenschutzanlagen, die durch einen erheblichen finanziellen Beitrag des Bundes unterstützt wird.

Perspektiven / Strategien: Seit dem Ende der Landgewinnung im Küstenbereich beschränken sich die Maßnahmen heutzutage auf den Erhalt der bestehenden Schutzanlagen bzw. des bestehenden Schutzniveaus. Um die Auswirkungen auf Naturflächen zu verringern, wird integrierten Managementstrategien ein verstärktes Interesse entgegengebracht, für die eine Akzeptanz in der Bevölkerung jedoch z.T. noch entwickelt werden muss. Besonders im Ostseebereich bildet auch eine geordnete Deichrückverlegung eine Möglichkeit, Küstenschutz und Naturschutz in Einklang zu bringen und Aufwendungen für den Küstenschutz zu reduzieren. Langfristig ist für den Küstenschutz vor allem der Umgang mit den Effekten des globalen Klimawandels, etwa einem steigenden Meeresspiegel und veränderten Risiken für Extremereignisse, von großer Bedeutung, da sich hier-

aus neue Anforderungen an den Küstenschutz ergeben können. Von großer Bedeutung sind zudem die Erweiterung des Wissensstandes über küstendynamische Prozesse, die Funktionstüchtigkeit der Küstenschutzanlagen sowie die Analyse von Gefährdungen.

ComCoast-COMbined functions in COASTal defence zones (Kombinierte Funktionen in Küstenschutz-zonen) ist ein INTERREG III B-Projekt zur Entwicklung und Demonstration innovativer Lösungen zum Schutz vor Überflutung in Küstenregionen (www.comcoast.org), ebenso safecoast (www.safecoast.org).

Deutschland beteiligt sich darüber hinaus in Kooperation mit den Niederlanden, Großbritannien, Belgien und Dänemark an der Weiterentwicklung von Küstenschutzstrategien im Rahmen von Interreg-IIB-Projekten.

Rechtlicher Rahmen: Der Küstenschutz wird von den Bundesländern durchgeführt. Der Bund beschränkt sich auf seine Beteiligung über die in Art. 91a Abs.1 Nr.3 GG geregelte „Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ und einige Vorgaben des WHG. Kompetenzrechtlich unterliegt der Küstenschutz zwar der konkurrierenden Gesetzgebungsbefugnis des Bundes. Da der Bund von dieser keinen Gebrauch gemacht hat, wird der Küstenschutz durch die Landeswassergesetze (bzw. Deichgesetz in Niedersachsen) der Küstenbundesländer geregelt. Für die Durchführungsplanung von Bedeutung sind zudem von den Bundesländern erstellte Generalpläne Küstenschutz, die zwar rechtlich unverbindlich sind, wohl aber durchaus faktische Relevanz entfalten können.

Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: Das bestehende Schutzniveau stellt insbesondere für weite Teile der Nordseeküste eine wichtige Voraussetzung für die Sicherung der wirtschaftlichen und sozialen Beziehungen dar.

Konflikte können mit dem Naturschutz sowie bei Deichverstärkungen auch mit Anliegern sowie der touristischen Nutzung bestehen. Das Konfliktpotential mit dem Naturschutz ist in den letzten Jahren durch vermehrte Kommunikation und die Definition von gemeinsam getragenen Randbedingungen reduziert worden. Allerdings war der Bau des Emssperrwerkes einer der zentralen Konflikte zwischen Natur- und Küstenschutz in der jüngeren Vergangenheit. Der Umfang der ökologischen Beeinträchtigungen hängt auch von sich ggf. ändernden künftigen Küstenschutzstrategien ab.

3.6.2 Ordnung des Schiffsverkehrs

Status quo: Das Seeaufgabengesetz weist der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Aufgaben der Schifffahrtspolizei zu. Dazu wurde von den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest das Verkehrssicherungskonzept "Deutsche Küste" entwickelt (www.wsv.de/wsd-n/Schifffahrt/S1/Verkehrssicherung/index.html) das die Zielsetzungen „Sicheres Schiff“, „Sicherer Verkehrsweg“ und „Optimiertes Unfallmanagement“ über verschiedene Module wie Verkehrswegeföhrung, Meldepflichten und Unfallmanagement erreicht. Neben präventiven Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren sind auch solche zur Bewältigung von eingetretenen Schadensfällen vorgesehen.

Im Koordinierungsverbund Küstenwache arbeiten die Vollzugskräfte des Bundes auf See zusammen, also die Einrichtungen des Bundes, die im Bereich des maritimen Umweltschutzes, der Sicherheit des Schiffsverkehrs, des polizeilichen Grenzschutzes, des Zolls sowie des Fischereischutzes auf der Nord- und Ostsee tätig sind. Das Küstenwachzentrum Nordsee in Cuxhaven und das Küstenwachzentrum Ostsee in Neustadt/Holstein koordinieren die Einsätze vor den deutschen Küsten.

Zur Verbesserung der maritimen Notfallvorsorge auf Nord- und Ostsee hat das Havariekommando als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer am 01. Januar 2003 seinen Betrieb in Cuxhaven aufgenommen (www.havariekommando.de). Diese Einrichtung bündelt die Verantwortung für die Planung, Vorbereitung, Übung und Durchführung von Maßnahmen zur Verletztenversorgung, zur Schadstoffunfallbekämpfung, zur Brandbekämpfung, zur Hilfeleistung, sowie zur gefahrenabwehrbezogener Bergung bei komplexen Schadenslagen auf See und einer strukturierten Öffentlichkeitsarbeit.

Zur Verbesserung der polizeilichen Gefahrenabwehr haben Bund und Länder im September 2005 eine Verwaltungsvereinbarung zur Schaffung eines Maritimen Sicherheitszentrums getroffen. In dem neuen Zentrum werden das Havariekommando, der Koordinierungsverbund Küstenwache, der Internationale Kontaktpunkt und die Wasserschutzpolizei-Leitstelle der Küstenländer zusammengeführt. Änderungen der gesetzlichen Zuständigkeiten sind damit nicht verbunden. Jede Behörde bleibt räumlich und sachlich für ihren Aufgabenbereich zuständig.

Perspektiven / Strategien: Die aktuelle Weiterentwicklung der Zusammenarbeit zwischen den Behörden des Koordinierungsverbundes Küstenwache, den Wasserschutzpolizeien der Küstenländer, des Internationalen Kontaktpunktes und dem Havariekommando z.B. durch die Einrichtung des Maritimen Sicherheitszentrums zu einem engen Verbund und die kontinuierliche Anpassung an sich ändernde Anforderungen wird als dringliche Aufgabe angesehen.

Rechtlicher Rahmen: Völkerrechtliche Vorgaben ergeben sich insbesondere aus den Vorschriften des Seerechtsübereinkommens oder des Bergungsübereinkommens von 1989 sowie Rechtsakten der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO). Ebenso wurden auf europäischer Ebene aufgrund vereinzelter schwerwiegender Schiffsunfälle diverse diesbezügliche Initiativen gestartet. Bundesrechtliche Vorgaben ergeben sich u.a. aus dem Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) und dem Seeaufgabengesetz (SeeaufgG). Koordinierte Vorhaben auf bundesdeutscher Ebene stützen sich auf unterschiedliche Gesetzesgrundlagen mit Küsten- und Meeresbezug (z.B. Regelungen des Strafgesetzbuches (StGB), des Wasserhaushaltsgesetzes des Bundes (WHG) sowie der Wassergesetze der Länder) und erhalten ihre Rechtsform durch Verwaltungsvereinbarungen (wie z.B. die Vereinbarung zwischen Bund und den Küstenbundesländern zur Einrichtung eines Maritimen Sicherheitszentrums).

Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: Die Ordnung des Schiffsverkehrs einschließlich der Abwehr von Umweltgefahren und das effektive Management von Notfällen und Unfallfolgen hat vor dem Hintergrund der potentiellen Folgen von Schiffshavarien oder Unglücken an Anlagen unterschiedlichster Art für die ökologische, wirtschaftliche und soziale Situation der deutschen Küste einen sehr hohen Stellenwert und trägt wesentlich zur Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen bei. Wie bereits in der Vergangenheit wird sie auch weiter den sich ändernden Anforderungen angepasst. Dazu gehört derzeit v.a. die erwartete zukünftige Nutzung durch Offshore-Windparks mit ihren Konsequenzen für das Unfallrisiko und die Notfallvorsorge.

3.6.3 Sedimentmanagement

Status quo: Um Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt zu gewährleisten, ist die Umlagerung von Sediment erforderlich. Das im Küstenbereich umgelagerte Baggergut stammt hauptsächlich aus dem Unterhalt der Schifffahrtsstraßen und Häfen. Insgesamt werden in Deutschland 46 Millionen m³/a umgelagert, davon entfallen 35 Mio. m³/a auf die Seeschifffahrtsstraßen und 6 Mio. m³/a auf die Seehäfen. Die Umlagerung von Baggergut findet in der Nordsee im Wesentlichen im Bereich der äußeren Ästuar von Ems, Weser und Elbe statt. Der Anteil der in der Ostsee umgelagerten bzw. eingebrachten Mengen ist dabei aufgrund der schwächeren Sedimentdynamik gering. Belastetes Material (besonders aus der Hafenerhaltung) wird unter erheblichem Aufwand an Land deponiert.

Perspektiven / Strategien: Da der überwiegende Teil des umgelagerten bzw. eingebrachten Baggerguts durch die Unterhaltungsbaggerungen in den Schifffahrtsstraßen anfällt, wird die zukünftige Menge unter anderem auch von Art und Umfang weiterer Ausbauten von Seeschifffahrtsstraßen an der Küste bestimmt. Insgesamt werden sich die Mengen nach Einschätzung von OSPAR nur relativ wenig verändern.

Rechtlicher Rahmen: Aufgrund völkerrechtlicher Empfehlungen (London-Übereinkommen von 1972 über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen, OSPAR-Übereinkommen und Helsinki-Übereinkommen) wurde vom BMVBS die „Handlungsanweisung Baggergut Küste“ (HABAK) erarbeitet, die sich als verbindliche Verwaltungsvorschrift an die Wasser- und Schifffahrtsämter richtet und bei allen Baggermaßnahmen in den Bundeswasserstraßen anzuwenden ist (www.htg-baggergut.de). Soweit auch Binnengewässer als Regelungsgegenstand des IKZM betrachtet werden, ist zudem die „Handlungsanweisung Baggergut Binnengewässer“ (HABAB) von Bedeutung. In einigen Küstenländern bestehen zudem länder-eigene Konzepte. In einem Bund-Länder-Arbeitskreis für den Umgang mit Baggergut an der Küste (BLABAK) werden zur Zeit "Gemeinsame Empfehlungen zur Umsetzung der internationalen Baggergut-Richtlinien in Bund und Ländern" erarbeitet. Im Hoheitsbereich beurteilt sich die Umlagerung von Baggergut innerhalb von Bundeswasserstraßen nach § 7 Abs. 3 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG); außerhalb der Bundeswasserstraßen und in den Fällen, die nicht unter § 7 Abs. 3 WaStrG fallen, ist für das Einbringen von Baggergut in Gewässer eine wasserrechtliche Erlaubnis nach Landesrecht erforderlich. In der AWZ unterliegt das Einbringen von Baggergut nach § 5 Hohe-See-Einbringungsgesetz einer Genehmigungspflicht. In den unter Schutz gestellten Vogelschutzgebieten im Bereich der AWZ ist es untersagt.

Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: Die Aufrechterhaltung der planfestgestellten Fahrwassertiefen ist ökonomisch von großer Bedeutung. Die Umlagerung von Baggergut kann prinzipiell mit ökologischen Beeinträchtigungen verbunden sein; wobei stärker kontaminiertes Baggergut von besonderer Relevanz ist (www.SedNet.org). Durch die Anwendung der einschlägigen nationalen Empfehlungen sollte jedoch in der Regel ein ökonomisch, sozial und ökologisch verträgliches Baggergutmanagement zu gewährleisten sein.

Konflikte bei der Einbringung in Gewässer, Umlagerung und der Ablagerung von Baggergut an Land bestehen in erster Linie mit dem Naturschutz, dem Gewässerschutz, dem Tourismus und der Fischerei.

3.6.4 Abfallwirtschaft

Status quo: Das Einbringen von Abfällen (Dumping) ist weitgehend, die Abfallverbrennung auf See (v.a. Verbrennung halogenierter Lösungsmittel aus industrieller Produktion) vollständig verboten. Trotz gesetzlicher Regelungen sind Müll (z.B. treibende Fischereinetze) und illegal entsorgte Ölrückstände nach wie vor ein Problem für die Meeresumwelt. Zu den wesentlichen Quellen zählen Müll aus dem Schiffsbetrieb (Fischerei, kommerzielle Schifffahrt) sowie aus touristischen Aktivitäten an der Küste. Schätzungsweise 95% des gesamten Mülls im OSPAR-Geltungsbereich besteht aus nichtabbaubarem Plastik.

Die Abfallentsorgung an Land ist durch die Umsetzung des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes seit 1996 schrittweise durch die Entwicklung einer Recyclingwirtschaft modernisiert worden, der 2002 19,5 Mio. t Abfälle von insgesamt 40,8 Mio. t Siedlungsabfällen zur Verwertung zugeführt wurden (Anteil: 48%). Das insgesamt auf hohem Niveau konstante Abfallaufkommen belegt eine tendenzielle Abkoppelung vom Wirtschaftswachstum.

Perspektiven / Strategien: Durch die Ausgestaltung des rechtlichen Rahmens ist die Einbringung von Abfällen (mit Ausnahme der zulässigen Einbringung von Baggergut und von Urnen) sowie die Abfallverbrennung auf See vollständig eingestellt worden. Trotz der Ausweisung der Nord- und Ostsee als MARPOL-Sondergebiete, in denen die Entsorgung von Ölrückständen sowie von Schiffsmüll bis auf Lebensmittelreste verboten ist, und trotz der Verbesserung von Hafenauffangeinrichtungen und vermehrter Kontrollen kommt die verbotswidrige Entsorgung von Ölrückständen und Schiffsmüll weiterhin vor.

Durch die Beendigung der Deponierung unbehandelter Siedlungsabfälle zum Juni 2005 wird die Modernisierung von Abfallbehandlungsanlagen an Land vorangetrieben.

Rechtlicher Rahmen: Das internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73/78) ist darauf gerichtet, die Verschmutzung des Meeres durch „betriebsbedingte“ (Schiffs-) Einleitungen zu verhindern: Verhütung der Verschmutzung durch Öl (Anlage I), Überwachung der Verschmutzung durch die als Massengut beförderten schädlichen flüssigen Stoffe (Anlage II), Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schadstoffe, die auf See in verpackter Form befördert werden (Anlage III), Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsabwasser (Anlage IV), Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll (Anlage V), Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsabgase (Anlage VI).

Das Helsinki-Übereinkommen bezweckt den Schutz der Meeresumwelt in der Ostsee. Es erfasst sämtliche möglichen Verschmutzungsquellen und enthält Bestimmungen zur Verhütung der Verschmutzung von Land aus, der Verschmutzung durch das Einbringen von Abfällen, der Verschmutzung durch den Schiffsbetrieb und enthält das Verbot der Verbrennung.

Das OSPAR-Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt im Nordostatlantik enthält Bestimmungen zur Verhütung der Verschmutzung von Land aus, durch Einbringen oder Verbrennung sowie durch Offshore-Quellen (Öl und Gas)

Für den marinen Küstenbereich ist die EG-Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände von Bedeutung.

Das Hohe-See-Einbringungsgesetz von 1998 verbietet das Einbringen von Abfällen und sonstigen Stoffen und Gegenständen in die Hohe See sowie die Verbrennung von Abfällen und sonstigen Stoffen auf Hoher See. Ausgenommen sind die Einbringung von Baggergut und Urnen zur Seebeisetzung.

Die EG-Abfallrichtlinie regelt die Entsorgung von Abfall im landseitigen Küstenbereich; sie wird durch weitere Richtlinien wie die Abfallverbrennungsrichtlinie ergänzt. In Deutschland wird die Abfallentsorgung gem. Art. 74 Abs. 1 Nr. 24 GG durch den Bund mit dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/AbfG) geregelt, das durch Landesabfallgesetze ergänzt wird.

Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: Probleme mit treibendem Schiffs-, Fischer- und Hausmüll ergeben sich vor allem dadurch, dass Tiere bestimmte Müllpartikel irrtümlich als Nahrung aufnehmen oder sich im Müll verfangen sowie dadurch, dass Bootspropeller durch treibende Netze oder andere Güter beschädigt werden können. Anschwemmungen größerer Mengen Mülls verursachen ästhetische Probleme und beeinflussen die Ökosysteme an der Küste. Ihre Beseitigung ist zudem mit Kosten verbunden.

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

3.6.5 Militärische Landes- und Bündnisverteidigung

Status quo: Sowohl in der Nordsee als auch in der Ostsee bestehen militärische Übungs- und Erprobungsgebiete, die von der Deutschen Marine, der Luftwaffe und im Rahmen gemeinsamer Übungen auch von verbündeten Luft- und Seestreitkräften, sowie vom Rüstungsbereich zu Erprobungszwecken genutzt werden. Diese Nutzungen können aus Sicherheitsgründen Einfluss auf eine zeitgleiche anderweitige Nutzung haben (z.B. Fischerei). Die Zahl der Marine- und Luftwaffenstützpunkte im deutschen Küstenraum hat sich als Folge der Reformen der Bundeswehr seit 1990 wiederholt verringert.

Perspektiven / Strategien: Im Rahmen der Transformation der Bundeswehr wird sich die Anzahl der Bundeswehrstandorte insbesondere auf Grundlage der Stationierungsentscheidung vom 01. November 2004 insgesamt weiter verringern. In Bezug auf die militärisch genutzten Flächen und Gebiete auf See werden sich allerdings zunächst keine signifikanten Änderungen ergeben. Die geschlossenen oder zukünftig zu schließenden Standorte ermöglichen den betroffenen Gebietskörperschaften, die freiwerdenden Flächen in die zivile Strukturplanung mit einzubeziehen.

Rechtlicher Rahmen: Nach dem Bundesleistungsgesetz (BLG) dürfen Gebiete der Hoheitsgewässer für Manöver oder sonstige Übungen benutzt werden. Beschränkungen der nach internationalem Recht erlaubten militärischen Nutzung sind nach dem Bundesnaturschutzgesetz in der ausschließlichen Wirtschaftszone und auf dem Festlandsockel nicht zulässig. Bei Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ist auf Flächen, die ausschließlich oder überwiegend der Verteidigung dienen, die bestimmungsgemäße Nutzung zu gewährleisten.

Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: Für die strukturschwachen Küstenregionen haben insbesondere in den Bereichen Wilhelmshaven, Kiel/Flensburg und Rostock die Standorte

der Bundeswehr eine erhebliche und über lange Zeit strukturprägende Bedeutung als Arbeitgeber und als Nachfrager von Dienstleistungen.

Aus dem militärischen Übungsbetrieb und aus dem Erprobungsbetrieb können sich lokal Beeinträchtigungen für Mensch und Umwelt ergeben. Gleichzeitig gehen jedoch wegen des Ausschlusses anderer Nutzungen in diesen Gebieten auch positive Wirkungen auf die Umwelt aus.

Konfliktpotenziale können in einzelnen Fällen in geringem Umfang mit der Fischerei, der Schifffahrt, dem Tourismus und dem Naturschutz bestehen. Ein größeres Konfliktpotenzial birgt der zunehmende Ausbau der Offshore-Windenergienutzung.

3.6.6 Siedlungs- und Regionalentwicklung

Status quo: Die deutsche Küste weist als ländlicher Peripherieraum bis auf wenige Zentren eine geringe Besiedlungsdichte auf. Sie liegt z.B. in Nordfriesland mit 80 Einwohnern pro km² deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 229 bzw. dem schleswig-holsteinischen Durchschnitt von 175. Husum, Heide und Brunsbüttel zählen mit jeweils ca. 20.000 Bewohnern schon zu den größeren Zentren an der schleswig-holsteinischen Westküste. Mit einer durchschnittlichen Einwohnerzahl von 170/km² ist die schleswig-holsteinische Ostküste mit den urbanen und suburbanen Schwerpunkten um Kiel, Flensburg und Lübeck vergleichsweise dicht besiedelt. Die Küstenregion Niedersachsens weist dagegen ebenfalls eine geringe Bevölkerungsdichte und wenige städtische Zentren (z.B. Emden, Wilhelmshaven und Cuxhaven als zentrale Orte) auf. Lediglich das Oberzentrum Bremerhaven mit seinen rund 117.000 Einwohnern weist eine Einwohnerdichte auf, die mit der von Ruhrgebietsstädten vergleichbar ist. Der Großteil der Küste Mecklenburg-Vorpommerns ist als strukturschwacher ländlicher Raum mit starken oder sehr starken Entwicklungsproblemen klassifiziert. Hier treffen starke Bevölkerungsabnahme, Überalterung der Bevölkerung sowie hohe Arbeitslosigkeit zusammen. Mit einer durchschnittlichen Einwohnerzahl von unter 50/km² zählen weite Teile des Landes zu den am dünnsten besiedelten Regionen Deutschlands. Außer Rostock mit seinem suburbanen Umland gibt es wenige Mittelstädte mit mittel- und z.T. oberzentraler Ausstrahlung (z.B. Stralsund, Greifswald, Wismar). Eine bedeutende Funktion für die räumliche und ökonomische Entwicklung der Küstenregion haben die Metropolregionen und Verkehrsknotenpunkte Hamburg und Bremen/Oldenburg, die in einem starken Kontrast zu den ländlichen Peripherieräumen stehen.

Perspektiven / Strategien: Seit 1988 wird in Schleswig-Holstein ein tendenzieller Bevölkerungszuwachs gemessen, insbesondere in den touristischen Zielgebieten bei gleichzeitiger Stagnation bzw. Rückgang im ländlichen Hinterland. An der schleswig-holsteinischen Ostküste führen die Abwanderung aus den Städten in die ländlichen Räume ebenfalls zu einem Bevölkerungszuwachs und einer wirtschaftlichen Dynamik, die durch ein Beschäftigungswachstum in diesen Gebieten die Arbeitsplatzverluste in den Kernstädten teilweise kompensiert. Besonders für das Umland Hamburgs ist ein steigender Druck auf die Landflächen als Ergebnis der Suburbanisierung erkennbar; das gilt auch z.B. für die Inseln durch Zweitheimnutzung und Tourismusentwicklung. Trotz eines leichten Bevölkerungsrückganges im Land Bremen besitzt insbesondere im Umland der Stadt Bremen die Suburbanisierung eine erhebliche Dynamik, während im Falle Bremerhavens tendenziell ein starker Bevölkerungsschwund zu verzeichnen ist. Für Mecklenburg-Vorpommern ist weiterhin mit einer abnehmenden Bevölkerung, insbesondere durch Abwanderung in die westdeutschen Bundesländer und in die Ballungszentren zu rechnen, die mittelfristig auch die Gewährleistung des bestehenden

Standards öffentlicher Infrastrukturen in Frage stellen kann. Perspektivisch ist v.a. die weitere Gestaltung der Kooperation zwischen den Städten und ihrem Umland, aber auch zwischen den Metropolregionen und den peripheren Räumen von Bedeutung.

Die erwartete weitere Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsflächen ist also regional sehr unterschiedlich. Die Verringerung der Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche pro Jahr ist einer der Indikatoren der Nachhaltigkeitsstrategie für Deutschland und Strategien zur Reduzierung des Flächenverbrauchs werden im Fortschrittsbericht 2004 diskutiert. Die Verringerung der insbesondere in dicht besiedelten Gebieten auftretenden Umweltbelastungen (v.a. durch verkehrsbedingte Lärm- und Abgasemissionen) sollen Gegenstand einer "Thematischen Strategie für eine städtische Umwelt" der Europäischen Kommission werden, die nach einer Mitteilung der Kommission (KOM(2004)60) gegenwärtig vorbereitet wird.

Rechtlicher Rahmen: Auf europäischer Ebene bestehen bislang keine bindenden Rechtssetzungen für die Raumentwicklung (vgl. z.B. das rechtlich unverbindliche Europäische Raumentwicklungskonzept), jedoch umweltrechtliche Regelungen, die in das nationale Planungsrecht der Mitgliedstaaten eingreifen (z.B. FFH-Richtlinie, SUP-Richtlinie). In Deutschland wird die Raumordnung durch das Raumordnungsgesetz (ROG) und die Planungsgesetze der Länder geregelt. Das zentrale Instrument der Planung in den Gemeinden ist die Bauleitplanung, deren rechtliche Grundlagen im Baugesetzbuch (BauGB) niedergelegt sind.

Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: Gebiete mit einer leistungsfähigen Wirtschaftsstruktur und guten öffentlichen Infrastrukturen besitzen wichtige Voraussetzungen für eine weitere dynamische wirtschaftliche Entwicklung und stabile bis wachsende Einwohnerzahlen. Während in diesen Gebieten die wirtschaftlichen und sozialen Grundlagen für eine durchschnittlich gute Lebensqualität der Bevölkerung gegeben sind, können die Zersiedlung der Landschaft und die Nutzung naturnaher Flächen für Wohnen und Gewerbe negative ökologische Folgen haben. In Gebieten mit Bevölkerungsrückgang droht als Konsequenz die verringerte Auslastung und Wirtschaftlichkeit von Infrastrukturen, die die betroffenen Gebietskörperschaften zu Angebotsreduzierungen und Schließungen zwingen kann und die die wirtschaftliche und soziale Attraktivität dieser Gebiete weiter reduzieren. Eine entsprechende Problemlage ist insbesondere in ländlichen Gebieten Mecklenburg-Vorpommerns sowie in den Städten Bremerhaven und Wilhelmshaven zu befürchten.

Konflikte: Zu den Herausforderungen im Küstenraum und potentiellen Konflikten zählt die Gefahr der wachsenden Disparitäten zwischen den beiden Metropolregionen Hamburg und Bremen/Oldenburg im Nordwesten auf der einen Seite und den peripheren Räumen auf der anderen Seite. In Gebieten mit erheblichem Bevölkerungswachstum bestehen Konflikte mit dem Naturschutz; in Gebieten mit starkem Rückgang der Bevölkerung wie in Teilen von Mecklenburg-Vorpommern können sich negative Rückwirkungen auf das gesellschaftliche Zusammenleben sowie die Tragfähigkeit von Infrastruktureinrichtungen ergeben.

3.6.7 Schutzgebiete

Status quo: Mit der Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes im April 2002 wurde eine entscheidende rechtliche Grundlage für die Einrichtung von Meeresschutzgebieten geschaffen. Damit können NATURA-2000-Gebiete nun auch in der AWZ ausgewiesen werden.

In allen Küstenländern stehen große Küstenbereiche aufgrund ihrer herausragenden Bedeutung für Flora und Fauna unter Naturschutz. Insbesondere das Wattenmeer und die vorpommerschen Bodden besitzen eine weltweite Bedeutung als einzigartiger Lebensraum und Brut- und Rastgebiet für viele Vogelarten. Derzeit bestehen in der Nordsee die Nationalparke Niedersächsisches, Hamburgisches und Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer, mit denen der größte Teil der Küste, mit Ausnahme der Flussmündungsbereiche, unter Schutz steht. Diese Gebiete stellen zusammen mit weiteren Flächen außerdem Schutzgebiete nach der internationalen Ramsar-Konvention zum Schutz von Feuchtgebieten und nach der EU-Vogelschutzrichtlinie dar und bilden zusammen mit anderen Flächen in der AWZ und im Küstenmeer einen Bestandteil des NATURA-2000-Netzwerks. Das Wattenmeer ist zudem als Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) der IMO anerkannt. In der Ostsee bestehen die Nationalparke Jasmund und Vorpommersche Boddenlandschaft sowie das Biosphärenreservat Südostrügen, die zumindest teilweise zugleich, zusammen mit weiteren Gebieten, als „Baltic Sea Protected Areas“ (BSPA nach HELCOM) zum Schutz empfohlen sind. Diese und weitere Gebiete sind auch als Vogelschutzgebiete und FFH-Vorschlagsgebiete gemeldet. Mit Ausnahme der russischen Hoheitsgewässer wurde die gesamte Ostsee als PSSA ausgewiesen. Im Bereich der AWZ hat der Bund drei Gebiete in der Nordsee und fünf Gebiete in der Ostsee als künftige FFH-Gebiete vorgeschlagen. Je ein weiteres Gebiet in Nord- und Ostsee hat er im September 2005 als Europäisches Vogelschutzgebiet gemeldet und durch Erlass von Naturschutzgebietsverordnungen national unter Schutz gestellt.

Perspektiven / Strategien: Gegenwärtig werden Meeresschutzgebiete verstärkt eingerichtet und anerkannt. In der AWZ ist der Prozess in Deutschland frühzeitig begonnen worden, aber noch nicht abgeschlossen. Vor allem die marinen Natura 2000-Gebiete sowie die marinen Nationalparkflächen stellen in Deutschland einen wichtigen Baustein des 2003 von HELCOM und OSPAR beschlossenen und bis 2010 zu etablierenden kohärenten Netzwerks von Meeresschutzgebieten in Ostsee und Nordostatlantik dar. Bis 2012 sollen diese Gebiete Teil des - im Rahmen des CBD einzurichtenden - weltweiten Netzwerkes von Meeresschutzgebieten werden. Mit steigendem Bewusstsein für die Umwelt und dem Interesse an naturnaher Erholung kommt den Nationalparks im Küstenraum eine wachsende Bedeutung im Tourismus zu. Für die betroffenen Regionen können Großschutzgebiete somit zu Werbeträgern werden, die, bei Sicherstellung eines adäquaten Gebietsschutzes, eine nachhaltige touristische Entwicklung der umliegenden Gebiete fördern können.

Rechtlicher Rahmen: Zu den wichtigsten internationalen Konventionen zählen das Übereinkommen über die biologische Vielfalt von 1992 (CBD), die Ramsar-Konvention zum Schutz von Feuchtgebieten von 1971, das Bonner Übereinkommen zur Erhaltung der wandernden wildlebenden Tierarten von 1979 und die darunter geschlossenen Spezialabkommen zum Schutz von Zugvögeln sowie zum Schutz von Seehunden und Walen. Die CBD hat auf ihrer 7. Vertragsstaatenkonferenz beschlossen, bis 2010 auf Land und bis 2012 auf dem Meer ein repräsentatives, weltweites Schutzgebietsnetz zu errichten. Die Trilaterale Kooperation zum Schutz des Wattenmeeres bietet einen wichtigen Rahmen für das zusammenhängende Management des Naturraums zwischen den Niederlanden, Deutschland und Dänemark (www.waddensea-secretariat.org). Seitens der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) sind Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA) in Nord- und Ostsee anerkannt worden. HELCOM empfiehlt die Ausweisung spezieller Baltic Sea Protected Areas (BSPAs) im Ostseeraum. Auch im Rahmen von OSPAR soll eine Ausweisung von Marine Protected Areas (MPAs) in Nordsee und Nordatlantik (u.a. auch in der Hohen See), erfolgen. Erste Benennungen seitens der OSPAR – Vertragsparteien wurden zum Jahresende 2005 erwartet. Von Deutschland wurden der „Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer“ und das „Seevogel-

schutzgebiet Helgoland“ gemeldet. Auf europäischer Ebene sind vor allem die Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979), welche europaweit die Einrichtung Europäischer Vogelschutzgebiete erfordert, sowie die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992), nach der jedes Land im Rahmen des Netzwerks NATURA 2000 FFH-Gebiete ausweisen muss, von herausragender Bedeutung. Die Einrichtung von Naturschutz- und Meeresschutzgebieten ist in Deutschland im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und den Landesnaturschutzgesetzen geregelt. Wichtige Rahmenbedingungen stellen zudem die Nationalparkgesetze der Küstenländer dar.

Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: Im Zuge der Nutzungsintensivierung ist der Schutz der Meere und ihrer Ökosysteme ein immer wichtigeres nationales und internationales Anliegen. Die hohe Dynamik und Vernetztheit des Systems erschwert dabei einen wirksamen Schutz. Naturschutzrechtliche Schutzgebiete besitzen eine erhebliche Bedeutung für den Erhalt der Ökosysteme der Küstenzone. Die Zonierungskonzepte und Managementmaßnahmen bedeuten verschiedene Nutzungsbeschränkungen, die besonders die Fischerei und den Tourismus betreffen können. Die Novellierung des Nationalparkgesetzes 1999 in Schleswig-Holstein wurde von erheblichen Debatten und Widerstand der Bewohner begleitet. Allerdings sind selbst in Nationalparks absolute Nutzungsausschlüsse selten; viele an sich untersagte Nutzungen bleiben zudem über Ausnahmeregelungen weiterhin zulässig. Freiwillige Vereinbarungen mit Nutzern werden angestrebt. Deshalb und aufgrund von diffusen Belastungen und Vollzugsdefiziten kann selbst eine Unterschutzstellung als Nationalpark oder Naturschutzgebiet häufig keinen vollständigen Ausschluss von Beeinträchtigungen des Gebietes bewirken.

Konflikte: In Abhängigkeit von ihren Schutzzwecken und den dazu erlassenen Ge- und Verboten können Meeresschutzgebiete mit solchen Nutzungsformen in Konflikt treten, die sich negativ auf die geschützten Arten und Lebensräume auswirken. Dazu können u.a. Sedimententnahme und -umlagerung, die Fischerei, der Seeverkehr, der Bau und Unterhalt von Leitungstrassen, die Offshore-Windenergie und der Tourismus zählen. Bei entsprechendem Management und angemessener Einbindung der lokalen Bevölkerung können der Tourismus und andere Nutzungen oft mit den Zielen des Naturschutzes in Einklang gebracht werden.

3.6.8 Kulturerbe

Status quo: Sowohl die Wattenmeerküste als auch die Regionen der deutschen Ostseeküste weisen einen historisch entstandenen Bestand an regionalen Kulturgütern auf, der für die Identität der Gebiete von hoher Bedeutung ist. Dies betrifft gleichermaßen typische Siedlungsmuster, von Landwirtschaft, Fischerei und Seefahrt geprägte Traditionen und soziale Beziehungen, historische Bauwerke, das Landschaftsbild selbst sowie die regionalen Dialekte. Im Falle der Wattenmeerregion ist die durch die Landgewinnung geprägte Kulturlandschaft selbst Teil dieses Erbes. Trotz der beschleunigten Veränderungen, den diese regional gebundenen Traditionen in der modernen Gesellschaft unterliegen, kommt dem Kulturerbe zum einen eine Rolle bei der Selbstverortung der Regionen im gesellschaftlichen Wandel zu, zum anderen sind diese regionenspezifischen Merkmale gerade in Gebieten mit hoher Bedeutung für den Tourismus zu einem wichtigen Standortfaktor geworden.

Perspektiven / Strategien: Merkmale der regionalen Traditionen, die an bestehende Erwerbsstrukturen wie die Fischerei, Seefahrt/Schiffbau und die Landwirtschaft gebunden sind, können durch die Verringerung der Beschäftigung in diesen Sektoren substantiell bedroht werden. Gleichzeitig bieten touristische Konzepte eine Möglichkeit, Ressourcen für den Erhalt kulturprägender Branchen und identifikationsstiftender Bauwerke zu mobilisieren. Die Zunahme von Nutzungen, die auf dauerhafte und weithin sichtbare Bauwerke bzw. Installationen angewiesen sind, können allerdings das Bild einer offenen und weiten Landschaft verändern.

Rechtlicher Rahmen: Bedeutsam ist insbesondere das internationale Übereinkommen vom 23.11.1972 zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt und die European Landscape Convention des Europarates von 2000. Die EG besitzt im Bereich Kultur lediglich eine komplementäre Zuständigkeit. In Deutschland sind zum einen die Denkmalschutzgesetze der Länder sowie das Bundesnaturschutzgesetz relevant, das in § 2 Abs. 1 Nr. 14 BNatSchG historische Kulturlandschaften und -landschaftsteile als schützenswert bestimmt.

Ökonomische, ökologische und soziale Relevanz: Die verschiedenen Elemente des Kulturerbes (Landschaftsbild, Bauwerke, lokale Traditionen und Sozialbeziehungen) sind als Bestandteil des Selbstverständnisses der regionalen Bevölkerung insbesondere von sozialer Relevanz. Die Bedeutung regionaler Kulturbestände als Attraktion für den Fremdenverkehr verleiht dem Kulturerbe außerdem eine erhebliche ökonomische Relevanz, wobei die mit hohen Besucherzahlen verbundenen Veränderungen der lokalen Wirtschaftsstruktur und die Nachfrage nach touristischen Angeboten verschiedene Merkmale des kulturellen Erbes gleichzeitig verändern. Zahlreiche schützenswerte Bauwerke und Landschaftsmerkmale stellen zudem ein Hindernis für die Entwicklung der betreffenden Flächen für andere Nutzungen wie z.B. Industrie- und Siedlungsflächen dar.

Konflikte bestehen insbesondere mit der Windenergienutzung an Land und auf See, der Erweiterung von Industrieflächen, der industriellen Landwirtschaft sowie zum Teil mit dem Tourismus. Der Erhalt der durch Landgewinnung geprägten Kulturlandschaft kann mit Zielen des Natur- und Umweltschutzes sowie mit den Anforderungen, die an den Küstenschutz gestellt werden, konfliktieren.

3.6.9 Ebenen und Instrumente der Raumordnung

Die Aufgaben der **Raumordnung** sind innerhalb der föderalen Struktur Deutschlands auf verschiedene administrative Ebenen verteilt. Bundesgesetzliche Grundlage für die Raumordnung ist das Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG), das als Rahmengesetz die wesentlichen Leitlinien für die Raumordnung des Gesamtstaates aufstellt und die Instrumente der Raumplanung festlegt. Konkretisiert wird das ROG durch Landesplanungsgesetze. Instrumentell zeichnet sich das deutsche Raumordnungsrecht vor allem durch die Aufstellung von Raumordnungsplänen bzw. –programmen auf Landes- und Regionalebene sowie in der Beeinflussung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen auf kommunaler Ebene aus. Die Bauleitpläne (Flächennutzungs- und Bebauungspläne) sind den Zielen der Raumordnung anzupassen. Die Verknüpfung mit dem Fachrecht erfolgt durch Raumordnungsklauseln mit z.T. weit reichenden Bindungswirkungen (vgl. § 4 Abs. 1 ROG). Im terrestrischen Bereich besteht demnach ein gestaffeltes System der Raumplanung auf Bundes-, Landes-, Regional- und Gemeindeebene, in das auch das Fachrecht eingebunden ist. Die Raumplanung im Küstenmeer und in der AWZ war dagegen bislang defizitär. Durch die zurzeit erfolgende Aufstellung von Raumordnungsplänen in diesen Gebieten werden die bestehenden Defi-

zite jedoch weitgehend behoben. Allerdings erscheint im Bereich der AWZ die Verknüpfung mit Teilen des Fachrechts noch nicht ausgereift. Die Raumplanung in der AWZ ist ausschließlich der Bundesebene zugewiesen und erfolgt ausschließlich über raumplanerische Festlegungen (Ziele und Grundsätze der Raumordnung).

Die in den **Landes-** und **Regionalraumordnungsprogrammen** festgelegten Ziele der Raumordnung sind für die Behörden der Länder, die Landkreise, die Gemeinden und die Personen des Privatrechts in Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben verbindlich. Die Bindungswirkungen gegenüber Bundesbehörden richten sich nach § 5 ROG. Einzelne Sicherungsinstrumente, wie z.B. das Raumordnungsverfahren oder die Untersagung raumordnungswidriger Planungen und Maßnahmen, ermöglichen die Abstimmung von Einzelvorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung. An der Aufstellung der Raumordnungsprogramme werden alle betroffenen öffentlichen Stellen, darunter die Kommunen, Bundes- und Landesbehörden, zudem Naturschutzverbände und die allgemeine Öffentlichkeit sowie bei Landesprogrammen die Nachbarländer und Nachbarstaaten beteiligt. Dieser integrative Prozess dient nicht zuletzt der Abstimmung mit den jeweiligen Fachplanungen und der formellen Einbindung möglichst vieler Interessengruppen. Auf der nationalen Ebene dient die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) der Koordinierung der verschiedenen Ansätze der Raumordnung in den Ländern und der Ausarbeitung rahmengebender nationaler Konzepte.

Neben den formellen Ansätzen der Raumordnung hat sich seit den 1990er Jahren die informelle regionale und überregionale Zusammenarbeit besonders auch für strukturell schwache Gebiete als bedeutsames Instrument entwickelt. Regionale Kooperationen sind oft Schwerpunkte der Landesraumordnungsprogramme, deren Schaffung und Intensivierung häufig besonders gefördert werden. Regional und interregional können informelle Ansätze der Raumordnung einen wichtigen Beitrag zur Verwirklichung der Raumordnungspläne leisten. Ihre Ausrichtung ist oft auch wirtschaftlich, jedoch zählt ebenfalls der Interessenausgleich zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen zu den zentralen Aufgaben. Zu den bekanntesten Instrumenten gehören regionale Entwicklungskonzepte, Städtenetze, Regionalmanagement und Regionalmarketing. Der Vorteil dieser Instrumente liegt in der Möglichkeit, sie flexibel und problemorientiert ohne verbindliche rechtliche Anforderungen einzusetzen und die aktive Einbindung aller relevanten Personen und Institutionen zu ermöglichen.

Informelle Instrumente wie der Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen (1992), der Raumordnungspolitische Handlungsrahmen (1995), das Europäische Raumentwicklungskonzept (1999) sowie die Leitlinien für eine nachhaltige räumliche Entwicklung auf dem europäischen Kontinent (CEMAT 2000) geben zusätzliche Orientierungen für die raumstrukturelle Entwicklung der Küstenbereiche. Angesichts veränderter Rahmenbedingungen werden diese Dokumente derzeit z. T. überarbeitet.

Für die Aufgaben der Raumplanung auf Landesebene sind in **Niedersachsen** als oberste Landesplanungsbehörde das Niedersächsische Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz und als untere Landesplanungsbehörden die Landkreise und kreisfreien Städte (im Küstenraum sind dies die Kreise Leer, Aurich, Wittmund, Friesland, Wesermarsch, Cuxhaven und Stade sowie die kreisfreien Städte Emden und Wilhelmshaven) zuständig. Die Bezirksregierungen als obere Landesplanungsbehörden wurden zum 31.12.2004 aufgelöst. An den Standorten der vier Bezirksregierungen wurden Regierungsvertretungen eingerichtet, die seit dem 01.01.2005 als regionale Außenstellen der Fachministerien bzw. der Landesregierung tätig sind.

Von Bedeutung sind außerdem die einzelnen Fachverwaltungen, die ebenfalls in die Raumplanung eingebunden sind.

Im Rahmen der von der Landesregierung angestrebten Verwaltungsstrukturreform in **Schleswig-Holstein** soll die Regionalplanung künftig auf vier bis fünf auf der Ebene und in Trägerschaft der Kreise und kreisfreien Städte zu bildende kommunale Verwaltungsregionen verlagert werden. Auf der kommunalen Ebene sind Stadt-Umland-Konzepte, regionale Entwicklungskonzepte und Bauleitplanungen für die Ausfüllung der Vorgaben der Landes- und Regionalplanung verantwortlich. Die Regionalpläne gelten bis zur Hoheitsgrenze des Küstenmeeres.

In **Mecklenburg-Vorpommern** ist das Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung mit der Abteilung Raumordnung und Landesplanung oberste Landesplanungsbehörde. Innerhalb der Landesregierung hat sie die Aufgabe, die Fachplanungen anderer Ressorts räumlich abzustimmen und in die Raumordnungsprogramme zu integrieren. Ihr obliegt auch die Raumplanung in der 12 sm-Zone (www.am.mv-regierung.de/raumordnung/publikationen.html). Die Regionalplanung, insbesondere die Erarbeitung von Regionalen Raumordnungsprogrammen, findet in den 4 Planungsregionen Westmecklenburg, Mittleres Mecklenburg/Rostock, Mecklenburgische Seenplatte und Vorpommern durch die jeweiligen Regionalen Planungsverbände statt.

Für die Stadtstaaten **Bremen** und **Hamburg** gilt, dass gem. § 8 Abs. 1 S. 2 ROG ein Flächennutzungsplan gem. § 5 BauGB die raumordnerischen Programme und Pläne ersetzt. In Hamburg wird die Aufgabe der Raumplanung von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt wahrgenommen, in Bremen vom Senator für Bau, Umwelt und Verkehr.

Raumordnung und IKZM

Raumordnung und IKZM zielen auf eine querschnittsorientierte Betrachtung und Abwägung von Interessens- bzw. Nutzungsansprüchen und sind der Förderung der nachhaltigen Entwicklung in Küstenräumen verpflichtet. Nach § 1 Abs. 2 ROG ist es Leitvorstellung der Raumordnung, die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang zu bringen; dabei stehen sich ökologische, ökonomische, und soziale Interessen prinzipiell gleichberechtigt gegenüber. Während IKZM als informelles Instrument v.a. Anregungen z.B. zur Optimierung des formalen Instrumentariums geben, langfristige Entwicklungsmöglichkeiten des Küstenbereichs identifizieren, Abstimmungen ohne formalen Zwang zur Entscheidung vorbereiten und die Vernetzung und Kommunikation zwischen Akteuren u.U. umfassend unterstützen kann, stellt die Raumordnung im Gegensatz zum IKZM ein formales Planungs- und Entscheidungsinstrument dar. Der Raumordnung kommt bei der Umsetzung von IKZM deshalb eine wichtige Rolle zu, da sie den formalen Rahmen für eine nachhaltige Entwicklung des Küstenbereichs zumindest bzgl. der raumwirksamen Belange bilden kann.

Allerdings schwächen unterschiedliche Zuständigkeiten (die verschiedenen Küstenländer im Küstenmeer und an Land und der Bund in der AWZ) die Raumordnung im Küstenbereich. Durch entsprechende Abstimmung bei der Aufstellung der Raumordnungspläne wird jedoch die Kompatibilität der raumplanerischen Festlegungen in der AWZ, im Küstenmeer und auf dem angrenzenden Land zunehmend gewährleistet. Für die marine Raumordnung sind die raumordnerischen Instru-

mente und Methoden und ihre Verknüpfung mit der terrestrischen Raumordnung noch weiter zu entwickeln⁵.

3.6.10 Nichtregierungsorganisationen (NGO)

Die verschiedenen gesellschaftlichen Interessen in den deutschen Küstengebieten werden von einer Vielzahl von Verbänden, Vereinen, Fachorganisationen, Initiativen und Netzwerken mit regionaler, nationaler oder internationaler Ausrichtung vertreten, die durch ihre Aktivitäten dazu beitragen, Wechselwirkungen zwischen einzelnen ökonomischen, sozialen und ökologischen Belangen zu dokumentieren und zu thematisieren. Die im breiten Spektrum der NGO entstehenden Fach- und Handlungskompetenzen bilden damit eine wichtige Voraussetzung um politische Strategien entwickeln zu können, die angesichts der Komplexität der Interessenlagen, der sachlichen Probleme und der bestehenden Ungewissheiten adäquat sind. Gleichzeitig stellt die öffentliche Diskussion über die zwischen den gesellschaftlichen Organisationen bestehenden Unterschiede in der Bewertung von Entwicklungen und der Formulierung von Interessen einen wichtigen Teil des gesellschaftlichen Willensbildungsprozesses dar.

Bund, Länder und Gemeinden verfolgen das Ziel, die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen staatlichen Ebenen sowie benachbarten Gebietskörperschaften und Staaten an der Küste zu intensivieren, die Entwicklungspotenziale der Küstenregionen zu verbessern, Widersprüche zwischen einzelnen Entwicklungszielen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu überwinden und die Beteiligung aller jeweils relevanten Akteure zu fördern. Projektbezogenen Interessenkonflikten und konträren sektoralen Entwicklungszielen zum Trotz ist deshalb die Zusammenarbeit der staatlichen Ebenen mit den unterschiedlichen Stakeholdern und die gemeinsame Mitwirkung in unterschiedlichen Netzwerken eine wichtige Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung.

3.6.11 Bildung und Wissenschaft im Küstenbereich

Bildung und Wissenschaft sind zunehmend zentrale Voraussetzungen für die Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft sowie für die Bereitstellung von Orientierungs- und Handlungskompetenzen für politische Aushandlungsprozesse und Entscheidungen. Für den deutschen Küstenraum kommt einem hohen Ausbildungs- und Wissenschaftsniveau deshalb eine wichtige Bedeutung zu, um als vergleichsweise strukturschwacher Raum den notwendigen Strukturwandel zu einer wissensintensiven Ökonomie mit vollziehen zu können. Hierfür sind Einrichtungen notwendig, die Kompetenzen in den für den Küstenraum maßgeblichen Branchen und Sektoren zur Verfügung stellen (z.B. maritime Verbundwirtschaft, Luft- und Raumfahrt) und hier als Kompetenzzentren wirken. Die Meerestechnik ist eine Branche, die eine breite Palette von Technologiefeldern umfasst und weltweit über ein hohes Wachstumspotenzial verfügt. In Deutschland wird Meerestechnik vor allem in kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) betrieben. Für sie besteht insbesondere in der Offshoretechnik, der maritimen Umwelttechnik und der Polartechnik die Chance, sich neue Perspektiven im weltweit expandierenden Meerestechnikmarkt zu erschließen. Im Vordergrund der technologischen Entwicklung steht die nachhaltige und umweltverträgliche Nutzung der maritimen

⁵ BBR (2005) Raumordnungsbericht 2005. Berichte Band 21, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

Ressourcen und die Schaffung meeres technischer Wirtschafts- und Arbeitsmarktpotenziale (www.bmbf.de).

Parallel besteht ein Bedarf an Einrichtungen, die zu einem vertieften Verständnis der Wechselbeziehungen zwischen marinen Ökosystemen und ökonomischen und sozialen Prozessen beitragen, die vielfältigen Unsicherheiten in der Bewertung von Entwicklungen verringern helfen und hierdurch die Grundlage für Handlungsstrategien schaffen, die der Komplexität der Verhältnisse in der Küstenregion gerecht werden. Eine wichtige Aufgabe, die die Wissenschaft auf der Basis ihrer Auseinandersetzung mit den Prozessen im Küstenraum und im Meer wahrnehmen kann, ist zudem das Monitoring der für die Küstenregion charakteristischen Prozesse.

An der deutschen Küste existiert eine Vielzahl von wissenschaftlichen Einrichtungen, die die hohe Bedeutung zeigen, die diesem Bereich auch in der Forschungsförderung zugesprochen wird. Dies sind u.a. das Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung (AWI) und das Max-Planck-Institut für Marine Mikrobiologie (MPI) in Bremerhaven, die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR), das GKSS - Institut für Küstenforschung (IfK), das Institut für Ostseeforschung Warnemünde (IOW), das Forschungs- und Technologiezentrum Westküste (FTZ) sowie das Leibniz-Institut für Meereswissenschaften an der Universität Kiel (IFM-GEOMAR), das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), das Zentrum für marine Umweltwissenschaften (MARUM) und die landeseigene Gesellschaft für angewandten Umweltschutz und Sicherheit im Seeverkehr (GAUSS) in Bremen, das Institut für Chemie und Biologie des Meeres (ICBM) der Universität Oldenburg, das Zentrum für Meeres- und Klimaforschung (ZMK) der Universität Hamburg, das Zentrum für Marine Tropenökologie (ZMT) an der Universität Bremen, das Maritime Institut Bremen an der Hochschule Bremen, das DFG-Forschungszentrum Ozeanränder, das Forschungszentrum Teramare und das Senckenberg-Institut in Wilhelmshaven sowie in Hinblick auf das Umwelt- und sozioökonomische Monitoring im Wattenmeerbereich die Nationalparke Schleswig-Holsteinisches / Hamburgisches / Niedersächsisches Wattenmeer sowie Vorpommersche Boddenlandschaft.

Bedeutsam sind weiterhin Kommunikationsnetzwerke die helfen können, etwaige Konflikte zwischen Wissenschaftlern, Umweltschützern, Managern, Planern und Politikern zu überbrücken. Als Beispiele lassen sich u.a. die EUCC - Die Küsten Union Deutschland e.V. (EUCC-Deutschland) (www.eucc-d.de), die Deutsche Gesellschaft für Meeresforschung (DGM) (www.meeresforschung.de) und das Konsortium Deutsche Meeresforschung (KDM) (www.deutsche-meeresforschung.de) anführen. Von Bedeutung als Netzwerk ist auch das Kuratorium für Forschung im Küsteningenieurwesen (KFKI (<http://kfki.baw.de>)) als Zusammenschluss der auf dem Gebiet des Küsteningenieurwesens tätigen Fachverwaltungen des Bundes und der Küstenländer (BMVBS, BMELV, BMBF sowie die zuständigen Ressorts der deutschen Küstenländer). Der Vernetzung innerhalb der maritimen Wirtschaft und Wissenschaft (Unternehmen, Verbände und Forschungseinrichtungen) dient das Deutsche Maritime Kompetenz Netz DMKN (www.dmkn.de).

3.6.12 Monitoring und Raumbewachung im Küstenbereich

In Deutschland wird eine Vielzahl von Daten zur ökologischen, ökonomischen und sozialen Situation kontinuierlich im Rahmen unterschiedlichster Aufgaben und Zielstellungen erhoben.

Raubeobachtung: Das Bundesamt für Bau und Raumordnung (BBR) erhebt flächendeckend für die Bundesrepublik in regelmäßigen Abständen Daten zu Bevölkerungszahlen, Arbeit, Bildung, Wirtschaft, Freizeit, Flächennutzung, Gesundheit, Siedlungsstruktur, Soziales, Umwelt, Verkehr und Energie, Wanderungen, Wohnen und Nachhaltigkeit und veröffentlicht diese auch. Diese Bereiche werden durch insgesamt 230 Indikatoren erfasst, mit denen die räumliche Entwicklung in den Kreisen oder Raumordnungsregionen sowie Zustand und Entwicklung der regionalen Lebensbedingungen gemessen und bewertet werden. Die Indikatoren werden nach Möglichkeit jährlich aktualisiert (www.bbr.bund.de). Die Basisdaten der Laufenden Raubeobachtung Deutschland stammen im Wesentlichen von den statistischen Ämtern des Bundes und der Länder. Neben diesen bundesweit vergleichbaren und verfügbaren Daten werden aber auch die Informationen anderer Behörden, Ämter und Organisationen genutzt.

BLMP-Messprogramm: Zur Beschreibung der Umweltqualität von Nord- und Ostsee werden im Rahmen des Bund-Länder-Messprogramms Meeresumwelt Nord- und Ostsee (BLMP) regelmäßig Untersuchungen durchgeführt, mit denen u.a. auch den Anforderungen des OSPAR Joint Monitoring and Assessment Programm (JAMP) für die Nordsee und für den Bereich der Ostsee die Anforderungen des HELCOM COMBINE entsprochen wird. Als übergreifendes Überwachungsprogramm für Nord- und Ostsee ermöglicht das Programm u.a. die Beschreibung der aktuellen Belastung und langfristiger Trends von Meerwasser, Sedimenten und Organismen und die Beurteilung der Auswirkungen anderer, nicht schadstoffgebundener anthropogener Faktoren. Messgrößen sind meeresphysikalische Parameter, Spurenmetalle sowie organische Spurenstoffe in Meerwasser, Sediment und Organismen, Nährstoffe, Sauerstoff, Schwefelwasserstoff sowie marine Lebensgemeinschaften (Phyto- und Zooplankton, Makrophytenbestand, Makrozoobenthos, Seevogelbestände). Damit wird insbesondere der Schadstoffproblematik und der Eutrophierung küstennaher Gewässer Rechnung getragen. Die Daten werden in der MUDAB (Meeresumweltdatenbank) beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) geführt und gepflegt, Berichte auf der Homepage des BSH unter MURSYS (Meeresumweltreportsystem) veröffentlicht. Die für die Nordsee erhobenen Daten sind ebenfalls Bestandteil des Trilateralen Wattenmeer Monitoring Programms (TMAP). Die deutsche Meeresumweltüberwachung wird derzeit an die Anforderungen der EU mit dem Schwerpunkt der WRRL und der NATURA 2000-Richtlinien, sowie mit Blick auf die Entwicklung der EU-Meeresschutzstrategie weiterentwickelt. Ein Schwerpunkt der Arbeit liegt bei der schnelleren Informationsaufbereitung und -bereitstellung auch für IKZM-relevante Fragestellungen.

Weitere bedeutsame Informationen ergeben sich unter anderem aus den folgenden Informations- und Berichtssystemen:

Das Metadatensystem NOKIS (Nord- und Ostsee- Küsten-Informationssystem), das als Basisversion vorliegt, dient dem nationalen und internationalen Informations- und Datenaustausch der Küstenforschung. In seiner Konzeption als offenes System mit Transparenz gegenüber existierenden und zukünftigen Systemen lässt es eine Beteiligung weiterer Interessenten zu (<http://nokis.baw.de/>). Der für den deutschen Nord- und Ostseeraum vorhandene, DV-gestützte Vorsorgeplan Schadstoffunfallbekämpfung (VPS) enthält eine Vielzahl von Daten, die eine schnelle Entscheidungsfindung im Havariefall unterstützen. CONTIS (Continental Shelf Information System) ist eine Meeresdatenbank des BSH, die v.a. über die aktuellen Nutzungen der Meeresumwelt informiert. Ziel ist es u.a., sich anbahnende Interessenkonflikte zwischen einzelnen Nutzungen frühzeitig zu erkennen (www.bsh.de/de/Meeresnutzung/).

3.7 Zustand von Umwelt und Natur im Küstenbereich

Der aktuelle Zustand von Umwelt und Natur des deutschen Bereichs von Nord- und Ostsee wurde in einem Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen⁶ beschrieben. Der Bericht macht deutlich, dass es für die beiden Meeresgebiete trotz zahlreicher nationaler und internationaler Schutzbestimmungen keine Entwarnung gibt. Einer Reihe von erreichten Entlastungen, z.B. hinsichtlich der anthropogenen Phosphat- oder Schwermetallfrachten in Nord- und Ostsee steht ein insgesamt stark gestiegener Nutzungsdruck gegenüber. Als zentrale Belastungen werden die intensive Fischereiwirtschaft, Schad- und Nährstoffeinträge, Umweltrisiken und Belastungen durch die Seeschifffahrt sowie lokale raumwirksame Eingriffe genannt. Die nachfolgende Charakterisierung basiert wesentlich auf diesem aktuellen Sondergutachten sowie dem aktuellen Wadden Sea Quality Status Report⁷.

3.7.1 Nähr- und Schadstoffbelastung

Nährstoffe

Nach wie vor führen übermäßige Nährstoffeinträge (Phosphor (P)- und Stickstoffverbindungen (N)) in Nord- und Ostsee auch wegen der Langfristigkeit der Auswirkungen zur schwerstwiegenden Beeinträchtigung dieser Ökosysteme. Eintragspfade für Nährstoffe in Nord- und Ostsee sind die Luft, Flüsse und direkte Einleitungen im Küstenbereich. Durch die Verwendung phosphatfreier Waschmittel sowie Maßnahmen zur P- und N-Eliminierung aus industriellen und kommunalen Abwässern konnten die Einträge aus diesen Quellen erheblich gesenkt werden. Hinsichtlich des politischen Ziels, bezogen auf 1985 die Einträge beider Nährstoffe um 50% zu reduzieren, wurde auf alle Eintragspfade bezogen bis zum Jahre 2000 für Phosphor eine Eintragsminderung von 64%, für Stickstoff aber nur von 37% erreicht. Die erhöhten Stickstoff-Einträge in Nord- und Ostsee stammen heute überwiegend aus landwirtschaftlichen Quellen.

Die deutschen Flusseinträge in die Nordsee sind seit 1990 (normiert) um 50% für Gesamtphosphor und 30% für Gesamtstickstoff zurückgegangen. Die P-Konzentrationen im Wattenmeer und in der Deutschen Bucht sind ebenfalls gesunken, während sich für N-Konzentrationen noch keine eindeutigen Trends andeuten. Für beide Nährstoffe gilt, dass die Werte in der Nähe der Ästuarie nach wie vor deutlich höher sind. Im Wattenmeer sind jedoch weiterhin deutliche Auswirkungen der Eutrophierung feststellbar und es ist als Problemgebiet bei der Eutrophierung eingestuft.

Für die Ostsee zeigen die Nährstoffmessungen im Rahmen des BLMP im Küstenbereich hohe Phosphat- und Nitratwinterkonzentrationen. Langfristig nimmt das Phosphat jedoch auch in der Ostsee leicht ab. Stickstoffverbindungen zeigen dagegen keinen eindeutigen Trend. Die erhöhten Nährstoffgehalte führen zu einem Anstieg der Anzahl und Produktivität der Algenblüten. Seegrass und Blasentang gehen in ihren Beständen zurück. Es kommt regelmäßig zu Sauerstoffmangelsituationen am Meeresboden. Unter diesen Bedingungen können zusätzlich sedimentgebundene Nährstoff-

⁶ SRU, 2004: Meeresumweltschutz für Nord- und Ostsee. Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen. Nomos-Verlag, 265 S.

⁷ K. Essink, C. Dettmann, H. Farke, K. Laursen, G. Lüerßen, H. Marencic, W. Wiersinga (Eds.) (2005): Wadden Sea Quality Status Report 2004.- Wadden Sea Ecosystem 19.

fe freigesetzt werden. Damit wäre selbst bei baldiger Reduzierung der Einträge kein schneller Rückgang der Eutrophierungsfolgen zu erwarten. Als zusätzliches Problem stellt sich das ostseeartige Massenaufreten von Blaualgen (Cyanobakterien) dar. Seit 1997 kam es durch eine eutrophierungsbedingte Verschiebung im Artenspektrum wiederholt zu „Rekordblüten“ toxischer Blaualgen.

Vor dem Hintergrund sinkender Emissionen von Nährstoffen über die Flüsse erhält der Eintrag über die Luft zunehmende Bedeutung. Das gilt sowohl für den Ferntransport als auch für die lokalen Einträge u.a. die Emissionen von Schiffsmotoren.

Schadstoffe

Die Ablagerung und Anreicherung von Schadstoffen (v.a. Schwermetalle und Arsen, organische Substanzen, Öl sowie Radionukleide) im Meer kann weiterhin zu Schädwirkungen bei den marinen Lebewesen aber auch indirekt beim Menschen führen. Besonders wichtig sind in diesem Zusammenhang Stoffe die chemisch nicht abbaubar sind und die sich in Lebewesen anreichern, dabei akut oder chronisch toxisch wirken oder in den endokrinen Stoffwechsel der Lebewesen eingreifen. Quellen dieser Stoffe sind – neben dem Schiffsverkehr (s.u.) - landgestützte Industrieanlagen, diffuse Einträge aus Altstandorten etc., die Landwirtschaft und kommunale Abwässer. Die Schadstoffe werden entweder bei Verbrennung in die Luft abgegeben, erreichen das Meer im küstennahen Bereich als direkter Eintrag über Landabflüsse und über die Flüsse, die aufgrund ihrer großflächigen Einzugsbereiche besonders stark belastet sind.

Die Schwermetallfracht der Flüsse als wesentlicher Eintragspfad konnte in den letzten Jahren deutliche reduziert werden. Im Wasserkörper zeigt sich für fast alle im Rahmen des Bund-Länder-Messprogramms Meeresumwelt Nord- und Ostsee (BLMP) erfassten Schwermetalle eine Abnahme der Konzentrationen von der Küste hin zur offenen Nordsee. Belastungsschwerpunkte sind die innere Deutsche Bucht sowie die Mündungen der Flüsse Ems, Weser und Elbe. Die Konzentration der Schwermetalle im Nordseewasser zeigt trotz sinkender Schwermetallfrachten in den Flüssen seit 1990 keine abnehmende Tendenz mehr. Ursache hierfür kann die Remobilisierung dieser Stoffe aus den Sedimenten sein. In den Sedimenten der Watten und der inneren Deutschen Bucht werden im Vergleich zu den Hintergrundwerten erhöhte Schwermetallkonzentrationen mit in den letzten 20 Jahren für Quecksilber, Cadmium, Blei, Kupfer und Zink abnehmenden Werten gemessen. Die Schwermetallgehalte in Miesmuscheln und Plattfischen zeigen allerdings keine abnehmenden Konzentrationen, doch sind die Werte nicht kritisch. Allerdings können die Eier der Flusseechwalbe regional noch so stark mit Quecksilber belastet sein, dass ein negativer Effekt auf den Bruterfolg nicht ausgeschlossen werden kann.

In den Gewässern der deutschen Ostseeküste konnte im Allgemeinen kein Trend des Schwermetallgehalts beobachtet werden, während in der Ostsee insgesamt ein Rückgang des Schwermetallgehalts im Wasser seit 1980 festzustellen ist. Die Schwermetallkonzentrationen im Sediment der Ostsee sind im Vergleich zu 1900 um das 2-4fache angestiegen. Die Schwermetallkonzentrationen in den Lebewesen der Ostsee (Beispiel Hering) zeigen für das Blei einen deutlichen Rückgang, der auf die Verwendung bleifreier Kraftstoffe zurückgeführt wird. Beim Quecksilber dagegen gibt es keine Hinweise auf eine Reduzierung der Belastung, für das Cadmium kann sogar ein Anstieg verzeichnet werden.

Zu den besonders kritischen organischen Substanzen in Nord- und Ostsee gehören polychlorierte Biphenyle (PCB), polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK), Lindan, Dioxine, Nonylphenol und Tributylzinn (TBT). Für den Großteil dieser Stoffe existieren Zulassungsbeschränkungen bzw. Nutzungsverbote, so dass der Eintrag in Nord- und Ostsee deutlich reduziert werden konnte. Dennoch liegen die Konzentrationen im Wasser und Sediment besonders in den Flussmündungsgebieten und im Küstenbereich der Nordsee noch immer über den Hintergrundwerten. Zunehmend wird die Gefährdung der marinen Lebewelt durch andere organische Stoffe erkannt, die bislang noch nicht im Rahmen von Monitoringprogrammen erfasst werden. Zu diesen Stoffen gehören u.a. Arzneimittel, die in Kläranlagen nicht zurückgehalten werden und im Meer nachgewiesen werden können sowie polare Pestizide. Einige dieser sogenannten „neuen“ organischen Schadstoffe (u.a. Nonylphenol) führen zu hormonellen Wirkungen auf die Fischfauna.

Eintragspfade von Öl in die deutsche AWZ von Nord- und Ostsee sind die Flüsse, Küstenabwässer, Ölförderanlagen und der Schiffsverkehr. An den Dauermessstellen des BLMP in der Ostsee wurde nur eine geringe Belastung mit Erdölkohlenwasserstoffen festgestellt, in der Nordsee waren die Werte insbesondere im Einzugsgebiet des Elbewassers erhöht. Für beide Meeresgebiete kann gegenwärtig jedoch keine Trendaussage getroffen werden. Obwohl Nord- und Ostsee nach dem MARPOL-Abkommen unter Schutz stehen, werden nach wie vor im Bereich der Schifffahrtswege höhere Konzentrationen an Kohlenwasserstoffen nachgewiesen, die ein Indiz für illegale Tankreinigungen bzw. Ölablässe sind. Es wird für Nord- und Ostsee eine Zunahme der chronischen Ölbelastung mit dem ansteigenden Schiffsverkehr erwartet.

Radioaktive Substanzen anthropogenen Ursprungs sind in Nord- und Ostsee nachzuweisen. Quellen der Belastung sind die Atomwaffentests in den 1950er und 60er Jahren, Ableitungen aus atomaren Wiederaufbereitungsanlagen, Einträge aus sonstigen kerntechnischen Anlagen und die unfallbedingte Freisetzung von Radioaktivität in Tschernobyl. In der Nordsee ist der Tschernobyl-Fallout nicht mehr nachweisbar, während er in der Ostsee die Hauptbelastung mit radioaktiven Substanzen darstellt.

3.7.2 Biodiversität im Küstenbereich

Unter Biodiversität wird nach der Biodiversitätskonvention von Rio de Janeiro in 1992 (CBD) die Variabilität aller lebenden Organismen aus allen Gebieten (terrestrische, marine und andere aquatische Ökosysteme) und die Variabilität ihres ökologischen Wirkungsgefüges verstanden. Das schließt drei hierarchische Betrachtungsebenen ein: die innerartliche (genetische) Vielfalt, die Vielfalt von Arten und die Vielfalt von Ökosystemen (www.biodiv.org und Kap. 3.2).

Biodiversität kann durch die menschliche Nutzung und Belastung von Ökosystemen oder von einzelnen Komponenten dieser Systeme reduziert werden. Generell lässt sich feststellen, dass durch Verbesserungen im Bereich des Umweltschutzes, durch die Einrichtung von Schutzgebieten und den Artenschutz nur zum Teil die Voraussetzung für einen erfolgreichen Biodiversitätsschutz geschaffen wurden. Oftmals führt der noch immer hohe und sogar steigende anthropogene Nutzungsdruck auf Küsten- und Meeresökosysteme zu einer Verminderung der Biodiversität. Die Weltgemeinschaft hat sich auf dem Nachhaltigkeitsgipfel in Johannesburg 2002 demgegenüber dazu verpflichtet, den Verlust an biologischer Vielfalt bis zum Jahr 2010 signifikant zu reduzieren. Die EU

hat sich darüber hinaus auf dem Göteborg-Gipfel sogar dazu verpflichtet den Verlust der Biodiversität bis 2010 zu stoppen.

Biodiversität ist ein qualitatives Merkmal, das vor dem Hintergrund historischer Daten oder aber wissenschaftlicher Zeitreihen für Teilräume definiert werden kann. Die Biodiversität muss also entsprechend in einem Monitoring beobachtet und die Effektivität des Biodiversitäts-Managements zum Erreichen von Zielen überprüft werden. In der Bergen Deklaration werden für die Nordsee ökologische Qualitätselemente benannt, die als Indikatoren für die Entwicklung der Biodiversität gelten können. Unter diesen Indikatoren werden z.B. das Vorkommen und die Verbreitung von gefährdeten Arten, die Bestandsentwicklung des Seehunds, der Anteil großer Fische an den Fischpopulationen bzw. -gemeinschaften genannt.

Konkret wurde von den Unterzeichnern der Konvention die Einrichtung eines weltweiten, repräsentativen Netzes von Schutzgebieten zur Erhaltung der Biodiversität und damit auch zum Schutz seltener Arten und Lebensräume auch in der Meeresumwelt, einschließlich von Gebieten auf hoher See, bis zum Jahr 2012 vereinbart.

Status quo der Biodiversität in der Nordsee

Die Bejagung aber auch eine niedrige Fruchtbarkeit infolge hoher Schadstoffbelastungen waren in der Vergangenheit Hauptursache für die Bestandsrückgänge der Meeressäuger in der Nordsee. Jagdverbote, der Rückgang der Konzentration besonders belastender Schadstoffe (z.B. DDT) sowie die Einrichtung von Schutzgebieten haben beim Seehund zur Erholung der Bestände geführt. Derzeit werden Populationsschwankungen durch wiederholte Staupepidemien verursacht. Die Regenerationsfähigkeit des Bestandes ist aber auch nach der zweiten Epidemie in 2002 gegeben. Langfristige Erhebungen liegen für den Schweinswal bisher nicht vor; Aussagen dazu sind deshalb unsicher. Die Kegelrobbe war in der südöstlichen Nordsee bereits langfristig ausgelöscht. Derzeit gibt es in der deutschen Nordsee zwei reproduzierende Bestände und die Anzahl der Kegelrobben in der südlichen und südöstlichen Nordsee nimmt zu. Für alle Meeressäuger gilt, dass die Sterblichkeit als Beifang bei der Fischerei nach wie vor hoch ist.

Bei den Brutvögeln des Wattenmeers gibt es artspezifisch sowohl Zu- als auch Abnahmen zu verzeichnen. Bei den Zugvögeln, die das Wattenmeer zur Nahrungsaufnahme nutzen, deutet sich bei 22 von 34 im Rahmen des TMAPs (Trilateral Monitoring and Assessment Program) untersuchten Vogelarten ein Rückgang der Anzahl an.

Durch intensive Fischerei wurden bei Kabeljau, Wittling, Seezunge und Scholle die nach ICES (International Council for the Exploration of the Sea) definierten sicheren Grenzen ihrer Bestände unterschritten. Vom Aussterben bedroht ist der europäische Aal. Knorpelfische wie Haie und Rochen sind durch die Fischerei gefährdet, da sie die hohe Mortalität als Beifang nicht - wie andere Fischarten - durch hohe Reproduktionsraten ausgleichen können. Insgesamt werden für die deutsche Nord- und Ostsee 56 Fischarten (ohne Durchzügler) als gefährdet geführt, davon gelten 5 als ausgestorben oder verschollen.

Im Wattenmeer und in der Nordsee kam es fischerei- und eutrophierungsbedingt zu Veränderungen in der Gemeinschaft der Bodenlebewesen. So sind Riffe des vielborstigen Wurms *Sabellaria spinulosa*, als Lebensraum durch die FFH-Richtlinie geschützt, vermutlich v.a. durch bodengängi-

ges Fanggeschirr weiträumig vernichtet worden; eine Regeneration der Bestände deutet sich nicht an. In den 1980er Jahren verarmte die Bodentiergemeinschaft an manchen Bereichen der Nordsee aufgrund von eutrophierungsbedingten Sauerstoffmangelsituationen. Die Regeneration erfolgte innerhalb weniger Jahre. Permanent sind dagegen die Effekte der Baumkurrenfischerei, die insbesondere bei sensiblen Arten wie der Muschel *Arctica islandica* zu Bestandsrückgängen geführt haben.

Die Seegrasbestände (*Zostera marina*) wurden in den 1930er Jahren durch eine Krankheit stark dezimiert. Verbunden mit der generellen Trübungszunahme im Wasser des Wattenmeers entwickelten sich keine neuen Bestände im Sublitoral. Seegraswiesen im Eulitoral nahmen in den Niederlanden und Niedersachsen von 1950 – 1990 ab, nicht dagegen im schleswig-holsteinischen Wattenmeer. Derzeit scheint es zu einer leichten Erholung der Bestände zu kommen. Die Flächen der Salzwiesen nehmen in weiten Teilen des Wattenmeeres zu.

Tiere und Pflanzen aus weitentlegenen Gebieten werden unbeabsichtigt mit dem Ballastwasser der Schiffe eingeschleppt oder zum Zweck der Marikultur eingeführt. Sobald sie sich erfolgreich etabliert haben, sind sie nicht mehr aus den betroffenen Ökosystemen zu entfernen. Derzeit gibt es an der Nordseeküste 80 solcher Arten, davon 52 im Wattenmeer und den angrenzenden Ästuaren. Bislang wurden noch keine Verdrängungen einheimischer Arten durch die Neozoa verzeichnet.

Status quo der Biodiversität in der Ostsee

Im Allgemeinen treffen für die marinen Säugetiere der Ostsee die gleichen Bestandsgefährdungen wie in der Nordsee zu. Die Abundanz des Schweinswals in der Ostsee ist deutlich niedriger und die großräumige Verteilung der Tiere variiert interannuell stärker als in der Nordsee. Zur langfristigen Bestandsentwicklung können keine Aussagen gemacht werden. Die Population des Schweinswals in der östlichen Ostsee gilt allerdings als sehr stark bedroht. Seehunde und Kegelrobben kommen im deutschen Gebiet der Ostsee nur selten vor und bilden keine Bestände.

Die südliche Ostsee ist wichtiges Überwinterungsgebiet für die Eisente. Aber auch Schellenten, Trauerenten, Seetaucher und verschiedene Gänsearten sind hier auf dem Zug oder im Winter zu finden. Von den Indikatorarten des Küsten- und Seevogelmonitorings sind die Bestände von Alpenstrandläufer und Zwergseeschwalbe an der deutschen Ostseeküste so niedrig, dass sie in den nächsten Jahren vollständig verschwinden können. Der Seeadlerbrutbestand nimmt dagegen kontinuierlich zu (1994 ca. 34 Brutpaare, 2003 mehr als 70 Brutpaare).

Wie der Kabeljau in der Nordsee ist der Ostseedorsch in seinem Bestand stark gefährdet. Neben der Überfischung adulter und juveniler Stadien spielt hier auch noch das Absterben der Eier bei Sauerstoffmangelsituationen in der Ostsee eine Rolle. Die Häufigkeit dieser Ereignisse hat sich durch die Eutrophierung stark erhöht.

Baumkurrenfischerei mit ihren großflächigen Effekten auf das Makrozoobenthos findet in der Ostsee aufgrund der pelagischen Zielarten der Fischerei nicht statt. Dafür wird die Artenvielfalt der Bodentiere stärker als in der Nordsee durch Sauerstoffmangelsituationen reduziert.

Auch in der Ostsee verschwand das Seegras *Zostera marina* um 1930. Während zu dieser Zeit Makroalgen bis in 8 m Wassertiefe vorkamen, ist z.B. der Zostera-Gürtel heute auf 0-4 m Tiefe

beschränkt. Neben der Zunahme der Trübung spielt die eutrophierungsbedingte Bevorteilung bestimmter Algenarten eine Rolle.

Der Übergangsbereich zwischen Land und Wasser ist in der Ostsee örtlich durch Salzwiesen und Röhrichte gekennzeichnet. Trendaussagen, wie sich diese Flächen entwickeln, gibt es nicht. Generell unterliegen sie - wie auch die Dünen – örtlich starkem anthropogenen Belastungsdruck.

In der Ostsee gibt es mehr als 70 sogenannte Neozoa, Arten die nicht zum ursprünglichen Inventar der Ostsee gehören. Etwa 30% davon machen Fische aus, die überwiegend im Rahmen von Besatzmaßnahmen ausgesetzt wurden bzw. mit Ballastwasser in die Ostsee gelangten.

3.7.3 Umweltqualitätsziele

Gesellschaftlich gesetzte Umweltqualitätsziele beschreiben den angestrebten Zustand der Umwelt und berücksichtigen Aspekte wie die Regenerationsrate wichtiger Ressourcen, die ökologische Tragfähigkeit von Systemen, den Schutz der menschlichen Gesundheit und die Bedürfnisse heutiger und zukünftiger Generationen. National findet neben dem ökosystemaren Ansatz insbesondere das Leitbild der nachhaltigen Entwicklung zunehmend Eingang in die Definition von Umweltqualitätszielen.

Konkrete Umweltqualitätsziele werden im Rahmen unterschiedlicher Vereinbarungen auf regionaler, nationaler und transnationaler Ebene mit unterschiedlichen Verbindlichkeiten für ihre Erreichung bzw. Einhaltung formuliert. Im marinen Bereich sind Strukturen wie TMAP, OSPAR, HELCOM, ICES und die IMO von besonderer Bedeutung. Fortschritte beim Erreichen der Qualitätsziele werden durch Langzeitbeobachtungen ausgewählter Parameter überprüft (z.B. TMAP alle 5 Jahre) und u.a. in Form von „Quality Status Reports“ oder „Periodic Assessments“ veröffentlicht. Mit der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) vom 23. 10. 2000 bzw. deren Tochterrichtlinien werden für die aquatischen Ökosysteme erstmals verbindliche Umweltqualitätsziele definiert.

3.8 Klimawandel

Prognosen und aktuelle Trends

Küstenrelevante Aspekte des Klimawandels sind vor allem der Anstieg der Atmosphärentemperaturen und des Meeresspiegels sowie die Zunahme von Stürmen und Änderung der Niederschlagsverteilung. Dies wird see- und landseitig Auswirkungen auf die Küstenlinie haben. Die von IPCC 2001 (www.ipcc.ch) betrachteten Szenarien gehen von 8 bis maximal 88 cm Anstieg des globalen Meeresspiegels bis 2100 aus, mittlere Werte liegen zwischen 30 und 50 cm. Das Ausmaß des Anstiegs wird wesentlich von den zukünftigen klimarelevanten Emissionen abhängen. Infolge regionaler und lokaler Effekte wie Landsenkung, Änderung der Meeresströmungen und des lokalen Tideklimas sind regional deutliche Abweichungen von den globalen Werten zu erwarten.

Im letzten Jahrhundert betrug der Anstieg des mittleren Meeresspiegels an der deutschen Nordseeküste im Durchschnitt etwa 15 cm. Die Anstiegsraten an einzelnen Tidepegeln können wegen lokaler Effekte dabei stark voneinander abweichen; ob eine Beschleunigung erkennbar ist, wird

kontrovers diskutiert. Auch ob eine signifikante Zunahme der Sturmflutwasserstände an der deutschen Nordseeküste zu erwarten ist wird kontrovers diskutiert, nach aktuellen Ergebnissen aber immer plausibler. Es besteht weiterer Bedarf zur Analyse und Prognose der Entwicklungen.

Die Trilaterale Kooperation zum Schutz des Wattenmeeres hat durch ihre Arbeitsgruppe „Coastal Protection and Sea Level Rise – CPSL“ Betrachtungen zur Bedeutung des Klimawandels für das Wattenmeer, zu dessen Auswirkungen und zu Anpassungsstrategien des Küstenschutzes verfasst (<http://www.waddensea-secretariat.org/management/cpsl/cpsl.html>).

Auswirkungen

Die ökologischen, ökonomischen und sozialen Auswirkungen solcher Veränderungen auf den Küstenraum sind vielfältig⁸. Untersuchungen, zum Beispiel im BMBF-Vorhaben KRIM (www.krim.uni-bremen.de), deuten darauf hin, dass offene Küsten und Vorländer zwar in begrenztem Umfang dem Meeresspiegelanstieg folgen können, jedoch Umlagerungsprozesse deutlich zunehmen werden. Die o.g. trilaterale Expertengruppe CPSL geht davon aus, dass das Wattenmeer einen Anstieg von 50 cm pro Jahrhundert durch verstärkte Materialumlagerungen vermutlich noch ausgleichen kann. Steigt der Meeresspiegel noch stärker an, könnten insbesondere die intertidalen Flächen signifikant abnehmen. Dies hätte erhebliche Konsequenzen für den Küstenschutz.

Anpassungsstrategien

Derzeit wird ein säkularer Meeresspiegelanstieg von 25-30 cm/100 Jahre bei der Bemessung der Küstenschutzanlagen berücksichtigt; Schleswig-Holstein und z.T. auch Niedersachsen berücksichtigen zusätzlich bereits eine durch den Klimawandel bedingte Beschleunigung. Auch der in den o.g. Studien angenommene stärkere Anstieg ist in den nächsten Jahrzehnten voraussichtlich mit den üblichen Techniken und Strategien zu bewältigen. Bei noch stärkerem Meeresspiegelanstieg müssten dagegen vermehrt alternative Lösungen wie Staffelung des Schutzsystems geprüft werden.

Bereits heute steigen die Kosten für die regelmäßigen Instandsetzungsarbeiten und Verstärkungen der Küstenschutzanlagen stetig an. Die Investitionen für Verstärkungen werden grundsätzlich zu 70% vom Bund und zu 30% von den Küstenländern im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ getragen. Bei einem Meeresspiegelanstieg von 1 Meter bis 2100 und steigender Sturmtätigkeit hält die o.g. trilaterale Expertengruppe CPSL eine Verdoppelung der erforderlichen Kosten zur Gewährleistung der heutigen Sicherheitsstandards für nicht unmöglich.

Auch aus diesem Grund betont sie die Bedeutung einer vorsorgenden Regionalplanung für die Küste auf Basis der Grundsätze des IKZM. Als mögliche Elemente regionaler Küstenpläne werden in der Literatur Flutrisikoräume mit entsprechenden Regelungen für künftige Entwicklungen sowie Pufferzonen an den Küsten, die Raum für den Küstenrückgang oder Küstenschutz reservieren, genannt. Die CPSL schlägt vor, die Machbarkeit von entsprechenden regionalen Küstenplänen zu untersuchen. Die sich aus diesen Küstenplänen ergebenden Einschränkungen wären durch ein integratives Konfliktmanagement zu begleiten, das in entsprechende IKZM-Ansätze eingebettet werden sollte. Somit kann IKZM die Bewältigung der Folgen des Klimawandels unterstützen.

⁸ EEA (2004) Impacts of Europe's changing climate. EEA Report 2/2004 (European Environment Agency)

Es kann davon ausgegangen werden, dass die binnendeichs eintretenden Klimafolgen durch die entwickelten wasserwirtschaftlichen Managementsysteme und –organisationen, allerdings mit zusätzlichen Kosten, bewältigt werden können.

4. Schritte zu einer nationalen Strategie

4.1 Was will die IKZM-Strategie?

Die Nationale Strategie wird in dem von der EU gesteckten Rahmen, der in Kap. 2 zusammenfassend dargestellt worden ist, für die spezifischen Verhältnisse in Deutschland entfaltet. Sie setzt darauf, dass IKZM als Leitbild langfristig das Handeln und den zugrunde liegenden rechtlichen Rahmen durchdringen wird und so zu einer nachhaltigen Entwicklung des Küstenbereichs beiträgt.

Die nationale IKZM-Strategie will einen flexiblen Rahmen für die Implementierung von IKZM als Leitbild für das Handeln im Küstenbereich darstellen und dazu:

- IKZM definieren und IKZM-Grundsätze formulieren;
- vor dem Hintergrund einer Bestandsaufnahme im Küstenbereich und der IKZM-Grundsätze Stärken und Schwächen des derzeitigen Instrumentariums und vordringliche Handlungsfelder identifizieren;
- Schritte zur Realisierung der IKZM-Grundsätze aufzeigen;
- IKZM als Chance für die nachhaltige Entwicklung des Küstenbereichs darstellen;
- die Einbindung in den europäischen Kontext sicherstellen;
- die Aufgaben der Bundesebene umreißen und einen Rahmen für die Umsetzung von IKZM in den Bundesländern und Regionen bilden.

Die Empfehlungen der EU machen deutlich, dass die konkrete Umsetzung von IKZM wesentlich auch auf der lokalen und regionalen Ebene erfolgt. Für die spezifischen Verhältnisse in Deutschland mit seiner föderalen Struktur werden jedoch auch Aspekte der Küstenentwicklung identifiziert, die nicht ausschließlich auf der regionalen Ebene entschieden werden, so dass der IKZM-Prozess auch die Bundesebene einschließen muss.

4.2 Was will IKZM?

IKZM will dazu beitragen, den Küstenbereich als ökologisch intakten und wirtschaftlich prosperierenden Lebensraum für den Menschen zu entwickeln und zu erhalten.

4.3 Was ist IKZM?

IKZM ist ein informeller Ansatz, der durch gute Integration, Koordination, Kommunikation und Partizipation eine nachhaltige Entwicklung des Küstenbereichs unterstützen will. IKZM ist zum einen

ein Prozess, der als Leitbild alle Planungs- und Entscheidungsbereiche durchdringen soll und zum anderen ein Instrument der integrierten Identifikation von Entwicklungsmöglichkeiten und Konfliktpotenzialen sowie der Konfliktlösung.

4.3.1 Definitionen

Im vorliegenden Bericht wird der Begriff IKZM, angelehnt an die Formulierungen der EU (EU 1999), in folgender Perspektive benutzt:

Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) ist der dynamische, kontinuierliche, iterative, ausgewogene und vom Nachhaltigkeitsprinzip geleitete informelle Prozess der systematischen Koordination aller Entwicklungen im Küstenbereich in den durch die natürliche Dynamik und Belastbarkeit gesetzten Grenzen.

Der Begriff Küstenbereich wird im vorliegenden Bericht, orientiert an funktionalen Wechselwirkungen, in folgender Perspektive benutzt:

Der Küstenbereich ist der Raum, in dem terrestrische und maritime Prozesse und Nutzungen (ökologische, ökonomische und sozio-kulturelle) sich gegenseitig beeinflussen. Das IKZM befasst sich mit den Wechselwirkungen zwischen der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ), dem Küstenmeer (12 sm-Zone), den Übergangsgewässern im Sinne der WRRL, den in den Ästuaren anschließenden tidebeeinflussten Abschnitten und auf dem Land mit den angrenzenden Landkreisen bzw. entsprechenden Verwaltungseinheiten. Die relevante Breite definiert sich im Einzelfall durch die vorhandenen Wechselbeziehungen.

Damit ist IKZM die einzige Ebene, auf der dieser funktional zusammenhängende Raum auch in seiner Gesamtheit betrachtet wird.

4.3.2 IKZM-Grundsätze

Der vorliegende Bericht ist als Baustein eines gesellschaftlichen Prozesses zu verstehen, der die weitere Konkretisierung des bisher nur ansatzweise bestimmten IKZM-Begriffs auch als politisch-normativen Prozess versteht, der als gesellschaftliche Aufgabe in der Zukunft auf weiter verbreiteter Basis fortgesetzt werden soll. Auf der Grundlage der Empfehlungen der EU und eines noch nicht abgeschlossenen gesellschaftlichen Diskurses in Deutschland sind die zentralen IKZM-Grundsätze die Folgenden:

(1) IKZM soll eine nachhaltige Entwicklung des Küstenbereichs mit seinen spezifischen ökologischen, ökonomischen und sozialen Eigenschaften befördern und die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung unterstützen.

Dies erfordert

(1.1) einen offenen Dialog aller Akteure über die **langfristigen Visionen einer nachhaltigen Entwicklung** verschiedener Teilräume und der Küste insgesamt; die Entwicklung von Strategien zur Zielerreichung und ihre breit abgestimmte Umsetzung;

(1.2) eine **gleichberechtigte Berücksichtigung** der verschiedenen Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung mit Orientierung an der deutschen Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie;

(1.3) einen wirkungsvollen und naturverträglichen **Schutz menschlichen Lebens** vor Naturgefahren;

(1.4) die Sicherung und Entwicklung von Rahmenbedingungen, die eine dynamische **wirtschaftliche Entwicklung** und eine nachhaltige Erhöhung der **Beschäftigungsquote** fördern;

(1.5) einen schonenden Umgang mit den natürlichen **Ressourcen** und eine Reduzierung vorhandener **Umweltbelastungen**;

(1.6) die langfristige Sicherung und Entwicklung der **ökosystemaren Funktionen und Ressourcen** des Küstenbereichs auf der Basis des Ökosystemansatzes, auch als Grundlage ihrer wirtschaftlichen Nutzung;

(1.7) eine angemessene Berücksichtigung **langfristiger Auswirkungen** sowohl von Richtlinien und Bestimmungen, Planungen und Entwicklungskonzepten als auch von weiteren absehbaren Veränderungen (z.B. Klimawandel);

(1.8) **transparente Planungs- und Genehmigungsverfahren.**

(2) IKZM stellt ein Leitbild für politisches und gesellschaftliches Handeln auf allen Ebenen im Küstenbereich dar und zielt darauf, die Koordination der Entwicklung des Küstenbereichs in umfassender Betrachtungsweise und durch Integration aller Belange zu verwirklichen.

Dies erfordert

(2.1) eine **gute horizontale Integration** von nebeneinander bestehenden Richtlinien und Bestimmungen, Zuständigkeiten, Planungen und Entwicklungskonzepten staatlicher und gesellschaftlicher Akteure;

(2.2) eine **gute vertikale Integration** von Richtlinien und Bestimmungen, Planungen und Entwicklungskonzepten zwischen verschiedenen staatlichen Ebenen;

(2.3) eine **gute territoriale Integration** von Richtlinien und Bestimmungen, Planungen und Entwicklungskonzepten, die verschiedene in Wechselbeziehung zueinander stehende geographische und politische Teilgebiete betreffen;

(2.4) eine **gute zeitliche Integration** von aufeinander folgenden Zielen, Planungen und Entwicklungskonzepten;

(2.5) die Sicherung bzw. Herstellung **vergleichbarer Rahmenbedingungen** für die wirtschaftliche Entwicklung und den Schutz der Küstenräume innerhalb der EU;

(2.6) aufeinander abgestimmte und möglichst einfache Richtlinien und Bestimmungen.

(3) IKZM bezieht alle relevanten Politikbereiche, wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Akteure, gesellschaftlichen Gruppen und Verwaltungsebenen in den Prozess ein, um Entwicklungspotenziale frühzeitig zu erkennen, konsensfähige Lösungen zu identifizieren und das Konfliktmanagement zu verbessern.

Dies erfordert

(3.1) eine frühzeitige, umfassende und gleichberechtigte **Kommunikation** zwischen allen jeweils relevanten Akteuren;

(3.2) Das Vorhandensein und die Nutzung unterschiedlicher, jeweils angemessener **Beteiligungungsverfahren**;

(3.3) Das Vorhandensein und die Zugänglichkeit aller jeweils relevanten **Informationen** und Forschungsergebnisse.

(4) IKZM versteht sich als kontinuierlicher Prozess, der die Phasen der Planung, Umsetzung und Evaluation von Veränderungen im Küstenbereich verbindet, um so Erfahrungen bestmöglich für die Zukunft nutzbar zu machen.

Dies erfordert

(4.1) **Planungs- und Genehmigungsverfahren**, die die ökonomischen, ökologischen und sozialen Komponenten in angemessen umfassender Weise aufbereiten, kommunizieren und in der Abwägung berücksichtigen;

(4.2) ein **Monitoring und eine Evaluation** der ökologischen, sozialen und ökonomischen Veränderungen im Küstenbereich und eine allgemein zugängliche Dokumentation der Ergebnisse;

(4.3) eine Fortsetzung der **Forschungen** im Küstenbereich, u.a. zu den Möglichkeiten multipler Nutzungen, der natürlichen Dynamik und Belastbarkeit der Ökosysteme, effektiver Methoden der Kommunikation und Abstimmung sowie integrativer Bewertungsverfahren;

(4.4) die **Überprüfung** des Etablierungsprozesses von IKZM und der Konsequenzen der Umsetzung der nationalen Strategie für die Küstenzone.

Wesentlicher Aspekt des IKZM-Anspruchs ist es, das Management der Küstenzone als kontinuierlichen Prozess zu begreifen, so dass auch die nationale Strategie und ihre Schritte zur Umsetzung von IKZM als Prozess verstanden werden.

Die nationale Strategie stellt auch einen Beitrag zur Mitgestaltung des weiteren IKZM-Prozesses auf Gemeinschaftsebene dar.

4.4 Was ist IKZM nicht?

- IKZM ist kein eigenständiges formales Planungs- und Entscheidungsinstrumentarium.
- IKZM ist kein Instrument zur Durchsetzung von Fach- und Einzelinteressen.
- IKZM kann und soll nicht politische, rechtliche und administrative Vorgaben, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten ersetzen.

4.5 Wie ist die IKZM-Strategie entstanden?

Die Nationale Strategie ist unter Federführung des Bundesumweltministeriums im Rahmen eines Forschungs- und Entwicklungsvorhabens – durchgeführt vom Büro BioConsult, Bremen - entstanden. Die Strategie konnte an umfangreiche (Vor-)Arbeiten verschiedener Bundesressorts, Länderaktivitäten und regionale Initiativen anschließen. So ist im Rahmen eines durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vergebenen Forschungsprojektes eine Bestandsaufnahme erarbeitet worden, die einen wesentlichen Input darstellt (s. Kap. 3). Auf dieser Basis haben BMVBS und BBR auch Vorschläge für eine nationale Strategie aus Sicht der Raumordnung erarbeitet. Das Wadden Sea Forum hat ebenfalls Empfehlungen für die nationale IKZM-Strategie erarbeitet.

Auf einer Sitzung am 14.4.2005 haben Vertreter der Landesplanung der Bundesländer Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen „10 Thesen zu Funktion und Grenzen von IKZM und zur Rolle der Raumordnung im IKZM-Prozess“ zustimmend zur Kenntnis genommen, die ebenfalls einen wesentlichen Input darstellen.

Um die enge Abstimmung mit den verschiedenen Bundesressorts und den Küstenbundesländern und die Einbeziehung aller betroffenen Parteien und der Öffentlichkeit sicherzustellen, wurde die Entwicklung der nationalen IKZM-Strategie in einen Prozess eingebettet, der versucht, die beste-

henden Erfahrungen und bereits vorliegenden Beiträge in die nationale Strategie zu integrieren. Dazu wurde u.a. ein Arbeitskreis „Nationale IKZM-Strategie“ initiiert, der am 26. April und am 25. August 2005 getagt und die Vorschläge zur Ausgestaltung der nationalen IKZM-Strategie diskutiert hat. Sowohl die Teilnehmer als auch Dritte hatten Gelegenheit, sich auch durch schriftliche Stellungnahmen zu beteiligen.

Dabei sind unterschiedliche und zum Teil gegensätzliche Vorstellungen zwischen den beteiligten gesellschaftlichen Interessen sichtbar geworden. So wird die Formulierung einer IKZM-Strategie von einer Gruppe von Beteiligten abgelehnt bzw. nicht für sinnvoll und erforderlich gehalten. Ein anderer Teil sieht in IKZM v.a. einen die Raumordnung ergänzenden Ansatz, der auf eine Verbesserung der Kommunikation und Abstimmung zielt. Eine dritte Gruppe sieht die Aufgabe von IKZM wesentlich in einer Stärkung ökologischer Belange. Dies macht zum einen deutlich, dass die klassischen gesellschaftlichen Diskussionslinien sich auch bei der Erarbeitung der IKZM-Strategie manifestieren; zum anderen wird deutlich, dass durch unterschiedliche Grundhaltungen einzelner Akteure und Gruppen die Entwicklung einer gemeinsamen Vision über eine nachhaltige Entwicklung an der Küste notwendig und mit Hilfe einer IKZM-Strategie weiter zu diskutieren ist. Der Aufbau zusätzlicher Bürokratien ist zu vermeiden.

Im Frühjahr 2006 soll die Strategie auf einer Tagung der Öffentlichkeit und den betroffenen Interessenvertretern vorgestellt werden. Um die Beteiligung der Öffentlichkeit und die Einbeziehung aller betroffenen Akteure zu erleichtern, ist eine IKZM-Website aufgebaut worden, auf der der Prozess dokumentiert wird (www.ikzm-strategie.de). Im Februar 2006 wird die Bundesregierung der Kommission gemäß der Empfehlung 2002/413/EG berichten.

4.6 Welche Stärken und Schwächen weist das derzeitige Instrumentarium auf?

Im Folgenden wird auf der Grundlage der Bestandsaufnahme (s. Kap. 3) und weiterer Analysen (u.a. KANNEN 2000⁹; SCHUCHARDT et al. 2004¹⁰; GLAESER et al. 2005¹¹; DASCHKEIT 2005¹²; BOSECKE 2005¹³) dargestellt, wie die derzeitige Situation im Küstenbereich vor dem Hintergrund der oben formulierten IKZM-Grundsätze zu bewerten ist, um darauf aufbauend den Handlungsbedarf zur Realisierung der Grundsätze identifizieren zu können.

⁹ KANNEN, A. (2000): Analyse ausgewählter Ansätze und Instrumente zu IKZM und deren Bewertung.- Berichte des FTZ Büsum Heft 23.

¹⁰ SCHUCHARDT, B. et al. (2004) : Retrospektive Analyse größerer Planverfahren in der Küstenzone unter der Perspektive „IKZM-Tauglichkeit“.- Coastline Reports 3.

¹¹ GLAESER, B. (2005) (Hrsg.): Küste, Ökologie und Mensch. IKZM als Instrument nachhaltiger Entwicklung.- Oekom-Verlag.

¹² Daschkeit, A. (2005): IKZM – sozial-ökologische Perspektiven und Fallstudien.- Habilitationsschrift Universität Kiel.

¹³ BOSECKE, T. (2005): Vorsorgender Küstenschutz und IKZM an der deutschen Ostseeküste. Strategien, Vorgaben und Defizite aus Sicht des Raumordnungsrechts, des Naturschutz- und europäischen Habitatschutzrechts sowie des Rechts der Wasserwirtschaft.- Springer-Verlag.

Grundsatz 1: Nachhaltige Entwicklung

Stärken: Die Bundesregierung hat eine nationale Strategie für eine nachhaltige Entwicklung formuliert, den Stand der Umsetzung in 2004 in einem Fortschrittsbericht dokumentiert und durch einen Wegweiser Nachhaltigkeit 2005 aktualisiert. Eine Vielzahl von Aktivitäten sind auch von anderen Ebenen ergriffen worden.

Als Stärken lassen sich identifizieren:

- zunehmende Thematisierung des Ziels der nachhaltigen Entwicklung im Küstenbereich;
- zunehmende Berücksichtigung des Ziels der nachhaltigen Entwicklung in Rechtsakten (z.B. ROG; Förderinstrument GAK);
- die verstärkte Förderung regenerativer Energien durch das EEG auch und besonders im Küstenbereich;
- eine Ausweisung von Schutzgebieten (z.B. Nationalparks) und eine zügige Meldung und Unterschutzstellung von NATURA 2000-Gebieten in der AWZ zur Sicherung der natürlichen ökosystemaren Dynamik;
- modellhafte Trilaterale Zusammenarbeit zum Schutz des Wattenmeeres seit 1978;
- die Reduzierung von Einträgen verschiedener umweltrelevanter Stoffe und Stoffgruppen;
- die (z.T. geplante) Ausdehnung der Raumordnungspläne der Küstenländer auf die 12 sm-Zone und die zurzeit erfolgende Raumordnung in der AWZ.

Schwächen: Trotz dieser Stärken lassen sich eine Reihe von Schwächen identifizieren, die z.T. aus der allgemeinen Unschärfe des Begriffs resultieren, z.T. aber auch spezifisch für den Küstenbereich sind.

Als wesentliche Schwächen lassen sich identifizieren:

- eine derzeit noch z.T. nur schwache Auseinandersetzung mit dem Ziel der nachhaltigen Entwicklung bei manchen Akteuren im Küstenbereich;
- eine derzeit noch nur sporadische Erarbeitung von regionalen Zielen für eine nachhaltige Entwicklung in einem offenen, alle Akteure einschließenden Dialog;
- ein z.T. unzureichend aufeinander abgestimmtes rechtliches Instrumentarium zur Unterstützung einer nachhaltigen Entwicklung des Küstenbereichs;

- eine schleichende Degradation bestimmter Aspekte der Umweltqualität und der Biodiversität;
- unzureichende wissenschaftliche Grundlagen zur Bestimmung bestimmter ökologischer Belastungsgrenzen und deren mangelnde normative Verankerung;
- eine unzureichende Berücksichtigung der Konsequenzen langfristiger Veränderungen (z.B. Klimawandel) für eine nachhaltige Entwicklung;
- eine z.T. wenig ausgeprägte Berücksichtigung der Möglichkeiten der Mehrfachnutzung von Flächen.

Grundsatz 2: Gute Integration

Stärken: Das in Deutschland entwickelte abgestufte und ineinander greifende (planungs-) rechtliche Instrumentarium stellt grundsätzlich bereits geeignete Instrumente zur horizontalen, vertikalen, territorialen und zeitlichen Integration bei der Koordination der Entwicklung des Küstenbereichs zur Verfügung.

Als Stärken lassen sich identifizieren:

- eine etablierte gestufte Raumordnung mit einer umfangreichen Partizipation im terrestrischen Bereich und eingeschränkt auch im Küstenmeer;
- die zurzeit in Aufstellung befindliche Raumplanung in der AWZ mit integrierter SUP und umfassender integrierender Wirkung;
- derzeitige Aufstellung von Raumordnungszielen für die Küstenmeere durch die Länder mit integrierter SUP;
- vermehrte Anwendung querschnittsorientierter Planungs- und Bewertungsansätze z.B. bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes. Dabei werden die Instrumente Kosten-/Nutzenanalyse, Umweltrisiko- und FFH-Verträglichkeitseinschätzung und Raumwirksamkeitsanalyse verknüpft eine integrierte SUP ist durchzuführen;
- das Instrument des Raumordnungsverfahrens zur frühzeitigen und großräumigen Interessenabwägung mit öffentlicher Beteiligung und integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung;
- das Instrument des Planfeststellungsverfahrens mit seiner konzentrierenden Wirkung und umfassenden Berücksichtigung von Betroffenheiten mit integrierter UVP.

Schwächen: Trotz des differenzierten, grundsätzlich geeigneten rechtlichen (Planungs-) Instrumentariums resultieren aus dem Leitbild IKZM jedoch darüber hinausgehende Ansprüche an die

Ausgestaltung dieses (Planungs-) Instrumentariums; auch die aktuelle Entwicklung des Küstenbereichs erfordert Erweiterungen desselben.

Als Schwächen lassen sich identifizieren:

- das Fehlen einer nicht nur das Küstenmeer und den küstennahen Landbereich, sondern auch die AWZ umfassenden Raumordnung;
- die häufige Zergliederung von territorial übergreifenden Planungsvorhaben in verschiedene Teilvorhaben aufgrund unterschiedlicher Rechtsgrundlagen und Zuständigkeiten in AWZ, Küstenmeer und an Land;
- eine gelegentlich unzureichende Verzahnung und Koordinierung von relevanten Prozessen und Arbeitsabläufen im Rahmen des bestehenden Verwaltungs- und Rechtsrahmens;
- eine z.T. zu wenig ausgeprägte Berücksichtigung von Wechselwirkungen zwischen den Nutzungen bzw. wirtschaftlichen Sektoren einerseits sowie deren Wechselwirkung mit Schutzansprüchen andererseits;

Grundsatz 3: Gute Partizipation und Kommunikation

Stärken: Eine breite, frühzeitige, umfassende und gleichberechtigte Beteiligung aller relevanten Politikbereiche, wirtschaftlichen Akteure, gesellschaftlichen Gruppen und Verwaltungsebenen in die verschiedenen Prozesse bei der Entwicklung des Küstenbereichs ist durch das vorhandene rechtliche Instrumentarium und die etablierte Praxis, die z.T. darüber hinaus geht, grundsätzlich gegeben. Es existieren eine Reihe von Regelungen bzgl. der Zugänglichkeit der jeweils relevanten Informationen.

Als Stärken lassen sich identifizieren:

- die gesetzlich verankerte und praktizierte Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen von Genehmigungsverfahren und bei der Aufstellung der Planwerke der Raumordnung;
- ein etabliertes Verbandsbeteiligungsrecht auf Länder- und Bundesebene;
- durch das Umweltinformationsgesetz des Bundes und die Umweltinformationsgesetze der Länder eine verbesserte Zugänglichkeit von Daten;
- die vermehrte Nutzung des Internets zur zeitnahen Bereitstellung von Daten und Ergebnissen.

Schwächen: Trotz der Erweiterung und Stärkung der Beteiligungsrechte in den vergangenen Jahren resultieren aus dem Leitbild IKZM jedoch darüber hinaus gehende Ansprüche an die Ausgestaltung der Partizipation.

Als Schwächen lassen sich identifizieren:

- eine gelegentlich unzureichende Kommunikation zwischen den Akteuren;
- eine eingeschränkte Nutzung unterschiedlicher, jeweils angemessener Beteiligungsverfahren und der Möglichkeiten zur Konfliktlösung durch Aushandlung;
- z.T. fehlende Ansprechpartner auf der regionalen Ebene.

Grundsatz 4: Erfahrungstransfer

Stärken: Im Küstenbereich werden eine große Zahl von ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Parametern erfasst, die eine Beschreibung und Bewertung von Veränderungen für viele Aspekte erlauben:

Als Stärken lassen sich identifizieren:

- umfangreiche kontinuierliche Monitoringprogramme zur Raumentwicklung und zur Umweltqualität;
- umfangreiche Erfassung und Verfügbarkeit statistischer Daten zur sozialen und wirtschaftlichen Säule der Nachhaltigkeit;
- in jüngster Zeit deutlich weiter verbesserte Zugänglichkeit von Daten aus Monitoringprogrammen.

Schwächen: Trotz dieser relativ guten Datenlage resultieren aus dem Leitbild IKZM jedoch darüber hinausgehende Ansprüche an die Datenlage, v.a. an die Auswertung und Bewertung.

Als Schwächen lassen sich identifizieren:

- die Überprüfung der Erreichung von Nachhaltigkeitszielen, deren Formulierung noch überwiegend aussteht, und der Implementierung von IKZM erfordert z. T. Indikatoren, für die die vorhandene Datenlage nicht ausreicht;
- eine z.T. nur ungenügende Bereitstellung von Daten auch aus der Wissenschaft;
- eine unzureichende räumliche und inhaltliche Abstimmung zwischen unterschiedlichen Monitoringprogrammen.

Das Stärken- und Schwächenprofil macht deutlich, dass wesentliche Aspekte der IKZM-Grundsätze durch die in Deutschland auf der entsprechenden gesetzlichen Grundlage etablierte Planungspraxis

in wichtigen Bereichen verwirklicht sind. Es wird aber auch deutlich, dass weitere Schritte zur Verbesserung der Zielerreichung auf Planungs- und insbesondere auf Einzelentscheidungsebene unternommen werden müssen.

4.7 Welche Aktivitäten und Maßnahmen wurden bereits durchgeführt?

In den vergangenen Jahren sind in Deutschland auf allen Ebenen bereits unterschiedliche Aktivitäten zur Implementierung von IKZM bzw. zur Weiterentwicklung des rechtlichen Instrumentariums in den Bereichen Raumordnung, Verfahren und Information initiiert worden, die inhaltlich für die Verwirklichung der Ziele von IKZM von erheblicher Bedeutung sind. Zudem haben der Bund, die Länder und die kommunalen Gebietskörperschaften vielfältige Aktivitäten entwickelt, um die Nachhaltigkeit in der deutschen Küstenzone zu fördern, die Zusammenarbeit zwischen staatlichen, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und wissenschaftlichen Einrichtungen und Organisationen zu verbessern sowie die Qualität des zur Verfügung stehenden Wissens weiter zu entwickeln. Von besonderer Bedeutung sind die folgenden Maßnahmen:

4.7.1 Aktivitäten des Bundes

Der föderalen Struktur der Bundesrepublik Deutschland entsprechend kommt dem Bund im Rahmen von IKZM neben eigenen Aufgaben die Aufgabe zu, durch die Entwicklung des rechtlichen Rahmens die Voraussetzungen für die rechtssetzenden Initiativen der Länder zu schaffen und insbesondere europäische Rechtssetzungen in nationales deutsches Recht zu übertragen. Neben der Zusammenarbeit mit den europäischen Partnerländern, der Förderung der Wissenschaft, der Wahrnehmung der verschiedenen relevanten Aufgaben des Bundes kommt insbesondere der Abstimmung mit den Ländern eine zentrale Bedeutung zu. In Hinblick auf die Ziele von IKZM sind in den vergangenen Jahren wichtige Verbesserungen für die horizontale und vertikale Integration, die Beteiligung der Öffentlichkeit und die Verfügbarkeit von Informationen erreicht worden, die sowohl auf die Umsetzung europäischer Regelungen in deutsches Recht als auch auf die Weiterentwicklung der nationalen Rechtslage zurückzuführen sind und die als ein entscheidender Beitrag zur Umsetzung von IKZM in Deutschland zu werten sind.

Nachhaltigkeitsstrategie:

Im April 2002 wurde die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie mit dem Titel "Perspektiven für Deutschland" von der Bundesregierung verabschiedet. Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie ist eine Balance zwischen den Bedürfnissen der heutigen Generation und den Lebensperspektiven künftiger Generationen; die Strategie betont die Bedeutung der ökologischen Funktionsfähigkeit als Voraussetzung für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung. Für folgende als prioritär definierte Handlungsfelder werden die Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung konkret gemacht und damit für das Handeln der Bundesregierung wie auch der anderen Akteure der Nachhaltigkeit relevant: I. Energie effizient nutzen - Klima wirksam schützen; II. Mobilität sichern - Umwelt schonen; III. Gesund produzieren - gesund ernähren; IV. Demographischen Wandel gestalten; V. Alte Strukturen

verändern - neue Ideen entwickeln; VI. Innovative Unternehmen - erfolgreiche Wirtschaft; VII. Flächeninanspruchnahme vermindern.

Das Bundeskabinett hat am 10. August 2005 einen Bericht zur Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie mit dem Titel "Wegweiser Nachhaltigkeit 2005" verabschiedet. Er dokumentiert die Umsetzung der 2002 beschlossenen Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie "Perspektiven für Deutschland" und greift die Ergebnisse des "Fortschrittsberichts 2004 - Stand und Perspektiven" auf und schreibt sie zugleich fort (www.bundesregierung.de).

Nationale maritime Konferenz:

Die Bundesregierung hat im Jahr 2000 einen Dialog über Verbesserungen der Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft in Deutschland begonnen, um unter Beteiligung aller relevanten Akteure und politischen Ebenen die Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft in Deutschland durch Vernetzung, Kooperation, Innovation und Kompetenz weiter zu optimieren. Im Rahmen dieses Dialogs wurden bislang vier Nationale Maritime Konferenzen in Emden (2000), Rostock (2001), Lübeck (2003) und Bremen (2005) mit themenbezogenen Arbeitsgruppen durchgeführt, in denen die Entwicklung strukturpolitischer Konzepte für das deutsche maritime Cluster im Vordergrund standen (www.bmwi.bund.de).

Strategische Umweltprüfung:

Nach der Richtlinie 2001/42/EG vom 27. Juni 2001 sind bereits Pläne und Programme künftig einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) zu unterziehen. Die Umweltauswirkungen des Plans oder Programms werden dabei unter Mitwirkung aller betroffenen Umweltbehörden und der Öffentlichkeit ermittelt, beschrieben und bewertet. Hierdurch soll gewährleistet werden, dass Umweltbelange frühzeitig und weiträumig aufgezeigt und bei der Ausarbeitung und Annahme der Pläne und Programme berücksichtigt werden. Die Ergebnisse dieser Prüfung gehen dann in den weiteren Planungsprozess ein. Mittlerweile wurden die Gesetze des Bundes, u. a. das Raumordnungsgesetz (ROG), das Wasserhaushaltsgesetz (WHG), das Baugesetzbuch (BauGB) und auch das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), an die Richtlinie angepasst. Von den deutschen Plänen und Programmen mit Küstenbezug sind demnach Hochwasserschutzpläne, Maßnahmenprogramme der WRRL bzw. des WHG, Raumordnungsplanungen auf regionaler und Landesebene, Planungen in der AWZ nach dem ROG und der SeeAnIV, Bauleitplanungen, Landschaftsplanungen und bestimmte Abfallwirtschaftsplanungen SUP-pflichtig. Zusätzlich kann die Durchführung der Strategischen Umweltprüfung in weiteren Einzelfällen erforderlich sein.

Die Durchführung der SUP im Offshore-Bereich wird gegenwärtig durch ein im Auftrag des BMU durchgeführtes Forschungsprojekt zum Thema "Strategische Umweltprüfung und strategisches Umweltmonitoring für die Offshore-Windenergienutzung" vorbereitet.

Wasserrahmenrichtlinie:

Die europäische Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik), die im Rahmen der Regelungen der Bewirtschaftung von Flussgebietseinheiten und Küstengewässern auch die Beteiligung

der Öffentlichkeit und die Kooperation mit Betroffenen vorsieht, ist durch die Novellierung des Wasserhaushaltsgesetzes (Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts - Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vom 19. August 2002) bereits in Bundesrecht umgesetzt worden, wodurch die Voraussetzungen für die Anpassung des Wasserrechts der Länder geschaffen wurden (s.u.). Ergebnisse der aktuellen Bestandsaufnahme sind unter www.umweltbundesamt.org/fpdf-l/2888.pdf zusammengestellt.

Umweltinformationsgesetz und Informationsfreiheitsgesetz:

Die Aarhus-Konvention über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten setzt einen internationalen Maßstab für die Beteiligung und Information der Öffentlichkeit. Nachdem mit der Neugestaltung des Umweltinformationsgesetzes (UIG) seit Februar 2005 die neue EU-Umweltinformationsrichtlinie für Bundesbehörden und die informationspflichtigen Stellen des Bundes, in deutsches Recht umgesetzt wurde, bestehen insoweit verbesserte Möglichkeiten für den Bürger, Umweltinformationen von dort zu erhalten. Der Zugang zu Umweltinformationen nach dem Umweltinformationsgesetz wird durch das am 1. Januar 2006 in Kraft getretene Informationsfreiheitsgesetz des Bundes auf Bundesebene, das nicht nur den Zugang zu Umweltinformationen ermöglicht, ergänzt, und damit die für IKZM bedeutsamen Informationsrechte noch erweitert. Auch einzelne Bundesländer haben bereits Landesinformationsfreiheitsgesetze bzw. Umweltinformationsgesetze erlassen bzw. bereiten entsprechende Regelungen zum Zugang zu Umweltinformationen vor. Dadurch wird die Zugänglichkeit von Informationen in der Praxis für Bürgerinnen und Bürger erheblich erweitert.

Umsetzung der Richtlinie 2003/35/EG zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Die bundesrechtliche Umsetzung der Richtlinie 2003/35/EG, die ebenso auf der Aarhus-Konvention basiert, wird derzeit von der Bundesregierung vorbereitet. Die hierfür erstellten Entwürfe eines Öffentlichkeitsbeteiligungsgesetzes, sowie eines Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes sollen bald beschlossen werden. Dabei sollen unter anderem in Ergänzung zur SUP-Richtlinie eine Öffentlichkeitsbeteiligung bei bestimmten Plänen und Programmen eingeführt und die nationalen Bestimmungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung bei Zulassungsverfahren für Industrieanlagen und Infrastrukturmaßnahmen nach der UVP-Richtlinie und der IVU-Richtlinie der EG ergänzt werden. Zudem sollen Rechtsschutzmöglichkeiten in Umweltangelegenheiten ergänzt und die umweltrechtliche Verbandsklage bei Zulassungsentscheidungen für Industrieanlagen und Infrastrukturmaßnahmen nach der UVP-Richtlinie und der IVU-Richtlinie der EG eingeführt werden.

NATURA 2000 Rechtsakte/Schutzgebiete:

Mit Inkrafttreten der europäischen Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie, 92/43/EWG vom 21. Mai 1992) zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen verpflichteten sich die Mitgliedstaaten der EU bereits 1992 ein zusammenhängendes Netz von Schutzgebieten zu schaffen. Dieses NATURA 2000-Schutzgebietsnetz wird aus Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung der FFH-Richtlinie zusammen mit den Europäischen Vogelschutzgebieten gemäß der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979) gebildet. Ziel der Einrichtung dieses Netzes ist der Erhalt der biologischen Vielfalt an Land, im Süßwasser

und im Meer. Das Bundesumweltministerium (BMU) hat im Mai 2004 acht Gebiete in der AWZ von fast 950.000 ha Fläche als FFH-Vorschlagsgebiete und zwei Vogelschutzgebiete mit mehr als 500.000 ha als nationalen Beitrag Deutschlands zum Schutzgebietsnetz NATURA 2000 an die Europäische Kommission gemeldet. Die beiden Vogelschutzgebiete sind seit September 2005 als Naturschutzgebiete unter Schutz gestellt. Zusammen mit der Ausweisung von Flächen im Küstenmeer und auf dem küstennahen Festland durch die Bundesländer sind jetzt bzw. absehbar große Flächen im Küstenbereich als NATURA 2000-Flächen gesichert (<http://www.habitatmarenatura2000.de>).

Gesetz zur Verbesserung des vorbeugenden Hochwasserschutzes:

Das am 10.05.2005 in Kraft getretene Gesetz zur Verbesserung des vorbeugenden Hochwasserschutzes enthält bundesweit einheitliche Vorgaben für eine wirksame Hochwasservorsorge und hat vor allem zur Änderung u.a. des Wasserhaushaltsgesetzes geführt. Zentraler Grundsatz ist es die oberirdischen Gewässer so zu bewirtschaften, dass soweit wie möglich Hochwasser zurückgehalten, der schadlose Wasserabfluss gewährleistet und der Entstehung von Hochwasserschäden vorgebeugt wird. Einerseits wird den einzelnen Flüssen mehr Raum gegeben, andererseits soll sich die Nutzung der von Überflutungen bedrohten Flächen stärker an den Hochwassergefahren orientieren. Die Bundesländer sind aufgefordert, innerhalb von fünf bis sieben Jahren Überschwemmungsgebiete festzusetzen, in denen ein grundsätzliches Verbot für die Planung neuer Baugebiete gilt, das nur unter strengen Voraussetzungen einige Ausnahmen zulässt. Hinsichtlich landwirtschaftlich genutzter Flächen müssen die Länder dafür sorgen, dass Bodenerosion und Schadstoffeinträge in die Gewässer vermieden oder verringert werden. Neben den Überschwemmungsgebieten sind zudem überschwemmungsgefährdete Gebiete festzulegen und Hochwasserschutzpläne aufzustellen.

Trilaterale Zusammenarbeit zum Schutz des Wattenmeeres:

Die Trilaterale Kooperation zum Schutz des Wattenmeeres zwischen Dänemark, Deutschland und den Niederlanden stellt seit 1978 eine modellhafte Zusammenarbeit zum gemeinsam abgestimmten Management des Wattenmeeres dar. Die Kooperation behandelt Themen wie das gemeinsame Monitoring (TMAP), die Nominierung des Wattenmeeres als Weltnaturerbe, die Implementierung relevanter EU-Richtlinien und Empfehlungen, die Fortschreibung des Wattenmeerplans sowie Ziele und Massnahmen für Lebensräume und Arten. Der Beitrag des Bundes besteht u. a. in der Außenvertretung Deutschlands in den Trilateralen Gremien, in der Koordination und Zusammenarbeit mit den Küstenländern und in der Mitfinanzierung des Trilateralen Wattenmeer-Sekretariats in Wilhelmshaven. Ab dem Jahre 2006 wird Deutschland turnusgemäß den Vorsitz für voraussichtlich vier Jahre übernehmen.

Nationale Strategie zur nachhaltigen Nutzung und zum Schutz der Meeresumwelt:

Die Bundesregierung erarbeitet derzeit eine Nationale Strategie zur nachhaltigen Nutzung und zum Schutz der Meere (Nationale Meeresstrategie). Die Strategie soll einerseits einen Beitrag zur nationalen Umsetzung des integrativen Politikansatzes leisten, andererseits deutsche Positionen im Rahmen internationaler Übereinkommen, der Ausgestaltung der europäischen Meeresschutzstrategie wie auch der zukünftigen europäischen Meeresschutzpolitik (Grünbuch) untermauern und transportieren. Die dort zu formulierenden materiellen Ziele können einen wesentlichen Beitrag zur Umset-

zung der nationalen deutschen IKZM-Strategie bilden. Entsprechend den Zielen der europäischen Meeresschutzstrategie zielt auch die nationale deutsche Strategie darauf, die nachhaltige Nutzung der Meere sicher zu stellen und die Meeresökosysteme zu erhalten.

Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt:

Das Bundesumweltministerium hat in der 15. Legislaturperiode einen Entwurf für eine umfassende Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt vorgelegt. Darin werden Leitbilder, zukunftsorientierte Ziele und Maßnahmen formuliert, um den Schutz der biologischen Vielfalt zu verbessern und mit einer naturverträglichen und nachhaltigen Nutzung zu kombinieren. Für die Küsten und Meere benennt der Entwurf u.a. das Ziel, bis 2015 einen guten ökologischen und chemischen Qualitätszustand zu erreichen und bis 2010 den Rückgang von Arten und die Degradierung von Lebensräumen zu stoppen. Diese nationale Strategie zur biologischen Vielfalt wird als Strategie der Bundesregierung in der 16. Legislaturperiode fortentwickelt. Mit dieser Strategie wird die Verpflichtung des Art. 6 CBD der Erstellung einer nationalen Biodiversitätsstrategie erfüllt.

Nationaler Strategieplan für die Entwicklung ländlicher Räume

Der nationale Strategieplan basiert auf den Strategischen Leitlinien der EU und der ELER-VO. Die Politik für ländliche Räume soll die Reformen der 1. Säule der GAP flankieren und gleichzeitig einen Beitrag zur Umsetzung der überarbeiteten Lissabon-Strategie für Wachstum und Beschäftigung und der Nachhaltigkeitsziele von Göteborg leisten. Es werden damit die folgenden drei Ziele verfolgt:

Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Land- und Forstwirtschaft durch Förderung der Umstrukturierung, der Entwicklung und der Innovation,

Verbesserung der Umwelt und Landschaft,

Verbesserung der Lebensqualität im ländlichen Raum und Diversifizierung der ländlichen Wirtschaft.

Diese Ziele werden über drei thematische Schwerpunkte und einen methodischen Schwerpunkt, der vor allem lokale Entwicklungsstrategien nach dem Leader-Ansatz unterstützt, umgesetzt.

Der Nationale Strategieplan enthält die wirtschaftliche, strukturelle ökologische und soziale Situation ländlicher Räume und ihre Entwicklungspotenziale, ein strategisches Gesamtkonzept sowie Prioritäten für die Schwerpunkte. Deutschland wird der Europäischen Kommission hierzu eine Rahmenregelung auf der Basis der GAK mit Fördermaßnahmen vorlegen, die durch ländereigene Programme ergänzt werden können. Hieraus ergeben sich bereits Möglichkeiten zur Entwicklung integrierter regionaler Entwicklungsstrategien auch für den Küstenbereich, die genutzt werden können.

Ausdehnung des Raumordnungsgesetzes auf die AWZ:

Das Raumordnungsgesetz, das bereits für das Hoheitsgebiet des Küstenmeeres (12-Seemeilen-Zone) besteht, ist in Übereinstimmung mit dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen

(SRÜ) von 1982 auf die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ, 200-Seemeilen-Zone) ausgedehnt worden, um in Abstimmung mit den Nachbarländern und Küstenländern eine konkrete Raumplanung in der AWZ zu entwickeln. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ist nun befugt, Ziele und Grundsätze der Raumordnung hinsichtlich der wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Nutzung, hinsichtlich der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit der Seeschifffahrt sowie zum Schutz der Meeresumwelt für die AWZ aufzustellen. Dies erfolgt unter Beteiligung der fachlich betroffenen Bundesministerien und der Länder. Das BSH führt die vorbereitenden Verfahrensschritte zur Aufstellung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung einschließlich der Festlegungen der Vorrang-, Vorbehalts- und Eignungsgebiete nach § 7 Abs. 4 ROG, insbesondere die Umweltprüfung und die Öffentlichkeitsbeteiligung, durch. Seit Januar 2005 befindet sich der Raumordnungsplan für die AWZ in Aufstellung; das Inkrafttreten ist für das Jahr 2007 geplant.

Das BMVBS sowie das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung haben das Forschungsvorhaben „Strategien und Szenarien zur Raumnutzung in den deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszo- nen in Nordsee und Ostsee“ sowie das Rechtsgutachten „Ausweisung von besonderen Eignungsge- bieten für Offshore-Windkraftanlagen in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) - Wahrung möglicher Belange der Bundesraumordnung“ in Auftrag gegeben (Informationen dazu im Rahmen der Dokumentation des Workshops "Raumordnung auf dem Meer" (www.bbr.bund.de)). Im Rah- men des Umweltforschungsplans des Bundesumweltministerium (BMU) haben das Umweltbundes- amt (UBA) das Vorhaben " Anforderungen des Umweltschutzes an die Raumordnung in der deut- schen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) - einschließlich des Nutzungsanspruchs Windener- gie" und das Bundesamt für Naturschutz (BfN) das Vorhaben" Naturschutzfachliche und natur- schutzrechtliche Anforderungen im Gefolge der Ausdehnung des Raumordnungsregimes auf die deutsche Ausschließliche Wirtschaftszone" vergeben.

Novellierung der Seeanlagenverordnung:

Zur verbesserten Berücksichtigung der Belange des Umwelt- und Naturschutzes entstand der Ent- wurf der Bundesregierung zur Novellierung der Seeanlagenverordnung (SeeAnIV) im Rahmen der Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes. Die Neuregelung bezweckt die Festlegung von besonde- ren Eignungsgebieten für Windkraftanlagen in der deutschen AWZ und fordert die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für Offshore-Windkraftanlagen in der AWZ. Dies bietet im Rahmen der lediglich als Kontrollerlaubnis ausgestatteten Genehmigung einen verbesserten Schutz sowohl der Meeresfauna und -flora als auch der Vogelarten, die die AWZ als Durchzugsgebiet nut- zen bei gleichzeitig erhöhtem Nutzungsdruck.

Havariekommando:

Zur Verbesserung der maritimen Notfallvorsorge auf Nord- und Ostsee hat das Havariekommando als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer am 01. Januar 2003 seine Arbeit in Cuxhaven aufgenommen (www.havariekommando.de). Diese Einrichtung bündelt die Verantwor- tung für die Planung, Vorbereitung, Übung und Durchführung von Maßnahmen zur Verletztenver- sorgung, zur Schadstoffunfallbekämpfung, zur Brandbekämpfung, zur Hilfeleistung, sowie zur Ge- fahrenabwehr bezogenen Bergung bei komplexen Schadenslagen auf See und einer strukturierten Öffentlichkeitsarbeit.

Hafenkonzeption für die deutschen Seehäfen

Mit der Erweiterung der Märkte durch die zunehmende Globalisierung und die Folgen der EU-Osterweiterung gerät die Frage des Transportes von Gütern und Personen immer stärker in den Blickpunkt sowohl der Wirtschafts- als auch der Umweltpolitik. Herausforderung der deutschen und auch europäischen Politik ist es daher, die wirtschaftlichen Chancen der wachsenden Güter- und Personenströme zu nutzen und gleichzeitig die Beeinträchtigungen für Mensch und Umwelt auf das geringst mögliche Maß zu reduzieren. *„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 Seehafenplattform“ mit den Ländern abstimmen (Seehafenkonzeption).“* (Kabinettsbeschlusses vom 15.09.04). 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.

Monitoring und Informationen:

Grundlegende Informationen, die für die Zwecke von IKZM notwendig sind und die die zentralen Grundlagen für das Monitoring der deutschen Küstenregion darstellen, werden den zuständigen Stellen des Bundes und der Länder sowie in erheblichem Umfang auch der Öffentlichkeit kontinuierlich u.a. im Rahmen der Tätigkeit des BSH, durch das Trilaterale Monitoring- und Bewertungsprogramm (TMAP) zum Wattenmeer und der laufenden Raumbewertung des BBR zur Verfügung gestellt. Dies ist ausführlicher in Kap. 3.6 dargestellt.

Forschung:

Zur Vorbereitung der nationalen deutschen IKZM-Strategie und vor dem Hintergrund der Berichtspflicht der Bundesregierung an die Kommission haben das BMVBS und das BBR im Rahmen des Projektes „Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM): Raumordnungsstrategien im Küstenbereich und auf dem Meer“ eine Bestandsaufnahme durchgeführt, die wesentliche Voraussetzung des vorliegenden Berichts ist. Darüber hinaus hat das BMBF das Förderprogramm „Forschung für ein nachhaltiges Küstenzonenmanagement“ initiiert, in dem die Verbünde „Forschung für ein IKZM in der Odermündungsregion“ (www.ikzm-oder.de) und „IKZM an der Westküste Schleswig-Holsteins; Coastal Futures“ (www.coastal-futures.org) zur Entwicklung regionaler, umsetzungsorientierter IKZM-Konzepte gefördert werden. Weiterhin wurde das Projekt "Retrospektive Analyse größerer Planverfahren in der Küstenzone unter der Perspektive >IKZM-Tauglichkeit< (RETRO)" gefördert (www.retro.uni-bremen.de). Diese Förderaktivitäten des BMBF zum IKZM sind eingebunden in das Rahmenprogramm „Forschungen für die Nachhaltigkeit (FO-NA)“, aus dem auch das Verbundvorhaben „Klimawandel und präventives Risiko- und Küstenschutzmanagement an der deutschen Nordseeküste (KRIM)“ (www.krim.uni-bremen.de) gefördert wurde. In einem weiteren Vorhaben wird gemeinsam mit dem Land Niedersachsen seit 2003 an der Universität Oldenburg eine Nachwuchsgruppe „Integrative Modellierung und Planungsunterstützung im Lebensraum See und Küste (IMPULSE)“ gefördert. Es werden computergestützte Entscheidungshilfssysteme erstellt, die wichtige Instrumente für das IKZM werden können (www.icbm.de/impulse/).

Neben diesen Forschungsaktivitäten, die direkt mit der Entwicklung von IKZM in Deutschland verbunden sind, besteht eine Vielzahl unterschiedlicher wissenschaftlicher Aktivitäten, die ökonomische, soziale, ökologische und geologische Prozesse im Meer und in der Küstenzone zum Gegenstand haben und entscheidende Beiträge zur Weiterentwicklung der notwendigen Wissensbestände liefern (siehe hierzu Kapitel 3.6).

4.7.2 Aktivitäten der Länder

Die Küstenländer der Bundesrepublik Deutschland beteiligen sich schon seit einigen Jahren in verschiedenen Projekten an der Entwicklung und Durchführung von IKZM und Konzepten der nachhaltigen Entwicklung im Küstenraum. Zudem sind die Küstenländer in erheblichem Umfang für die Umsetzung europäischer Rechtssetzungen verantwortlich, die eine entscheidende Bedeutung für die Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für IKZM haben. Die folgende kurze Darstellung kann keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.

Strategische Umweltprüfung: Die Umsetzung der SUP - Richtlinie in den Gesetzen des Bundes (ROG, BauGB, UVPG, s.o.) hat die Voraussetzungen für die Übernahme der Regelungen der Richtlinie in Landesrecht geschaffen, die in den einzelnen Ländern gegenwärtig vorbereitet und verwirklicht wird. Die Umsetzung wird in den kommenden Jahren zu einer Erweiterung der Öffentlichkeitsbeteiligung in der Praxis bei der Aufstellung von Landes- und Regionalraumordnungsprogrammen nach dem Raumordnungsrecht führen.

Wasserrahmenrichtlinie: Mit der Anpassung des Wasserhaushaltsgesetzes wurde die Grundlage für die Anpassung der Landeswassergesetze der Länder geschaffen, die inzwischen in fast allen Küstenbundesländern erfolgt ist. Zudem werden Verordnungen zur Umsetzung der Richtlinienanträge erarbeitet. Die grundsätzliche Abstimmung gemeinsamer Fragen und der Handhabung des wasserrechtlichen Instrumentariums wird von den Ländern im Rahmen der Ländergemeinschaft Wasser (LAWA) durchgeführt. Von den zehn deutschen Flussgebietseinheiten im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie haben sieben einen Bezug zur deutschen Küstenregion (Ems, Weser, Elbe, Eider, Schlei/Trave, Warnow/Peene, Oder). Die Flussgebietseinheiten Eider und Warnow/Peene befinden sich innerhalb eines Bundeslandes, so dass für die Verwaltung dieser Gebiete keine länderübergreifende Abstimmung erforderlich ist. Bei den anderen fünf Gebietseinheiten ist jedoch eine Beteiligung von mindestens zwei Bundesländern erforderlich. Hierfür wurden Koordinierungsverbände zwischen den jeweils beteiligten Ländern gebildet, die zumeist durch verwaltungsrechtliche Vereinbarungen zustande kamen. Die Umweltministerien der Länder sind dabei die zuständigen Behörden. Mittlerweile wurde auch die erforderliche Bestandsaufnahme abgeschlossen (www.umweltbundesamt.org/fpdf-l/2888.pdf), die Ergebnisse sind der Kommission mitgeteilt worden. Bis Ende 2009 sind die Maßnahmenprogramme und Bewirtschaftungspläne in den Flussgebietseinheiten aufzustellen, um bis 2015 das Ziel eines guten Gewässerzustandes zu erreichen (www.wasserblick.net).

NATURA 2000-Rechtsakte / Schutzgebiete: Nach der Anpassung des Bundesnaturschutzgesetzes wurden mittlerweile auch die Naturschutzgesetze der Länder geändert. Die Länder sind für die Identifizierung, Auswahl, Meldung, Unterschutzstellung und Betreuung der Schutzgebiete (auch für die Meeresflächen im Küstenmeer, jedoch nicht für die AWZ) zuständig. Dies bezieht sich sowohl auf FFH-Gebiete als auch auf Europäische Vogelschutzgebiete. Dieser Prozess ist mit der bis

Januar 2005 erfolgten Nachmeldung an die Kommission deutlich vorangetrieben worden. Die Länder bereiten gegenwärtig die Ausweisung, Unterschutzstellung (z.T. bereits erfolgt) und Betreuung der Gebiete vor, um die biologischen Vielfalt in der Küstenregion in umfassender Weise zu erhalten. Die in der FFH-Richtlinie normierte und auch im deutschen Recht verankerte Verträglichkeitsprüfung, die vor der Zulassung von Projekten bzw. der Aufstellung von bestimmten Plänen durchzuführen ist, wird insbesondere durch den von der Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung (LANA) entwickelten Kriterienkatalog zur Ermittlung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen durch Projekte oder Pläne verwirklicht, der Leitlinien für die zentrale Bestimmung der Erheblichkeitsschwelle im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung aufstellt.

Darüber hinaus sind im Hinblick auf die Entwicklung von IKZM in den einzelnen deutschen Küstenländern die folgenden Aktivitäten von besonderer Bedeutung:

Schleswig-Holstein:

Schleswig-Holstein hat mit dem „Rahmenkonzept Integriertes Küstenzonenmanagement in Schleswig-Holstein“ bereits 2003 eine Strategie entwickelt und beschlossen, die die Chancen des IKZM für Schleswig-Holstein aufzeigt (www.landesplanung.schleswig-holstein.de). Es sieht ausdrücklich die fachübergreifende Vernetzung von Einzelinitiativen und die Herstellung einer größtmöglichen Akzeptanz aller Beteiligten durch Information, Abstimmung und Zusammenarbeit vor, um einen breiten gesellschaftlichen Dialog und die Einbindung und Kommunikation mit der Öffentlichkeit zu erreichen. Als Informationsknoten ist hierzu im Innenministerium (Landesplanung) des Landes eine Info- und Koordinierungsstelle IKZM eingerichtet worden. Zudem erfolgt unter Federführung des Ministeriums für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr im Rahmen der Initiative „Zukunft Meer“ ein Austausch zwischen den Ressorts zum IKZM, maritimer Wirtschaft und europäischer Meerespolitik in Form eines interministeriellen Arbeitskreises. Das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr ist zudem in das Cluster „Maritime Wirtschaft“ der Region K.E.R.N. (Kreise Rendsburg-Eckernförde, Neumünster und Kiel) eingebunden. Zur Verbesserung des Informationsflusses unterstützt das Innenministerium den elektronischen Küsten-Newsletter des EUCC-Deutschland. Darüber hinaus unterstützt das Land regionale IKZM-Aktivitäten sowie deren Vernetzung mit der Landesebene durch einen informellen Gesprächskreis mit Vertretern der Kreise und kreisfreien Städte.

Die Landesregierung hat im Herbst 2003 die Initiative „Zukunft Meer“ ins Leben gerufen. Ziel der Initiative ist es, die sich aus der in Deutschland einzigartigen Lage zwischen zwei Meeren ergebenden Potenziale besser zu nutzen, neue Impulse für die Wirtschaft in der Küstenregion Schleswig-Holsteins zu geben und so das Wachstum und die Beschäftigung in Schleswig-Holstein zu stärken. Mit dieser Initiative soll Schleswig-Holstein zu einer „Europäischen Modellregion“ entwickelt werden. Ein zentraler Baustein innerhalb dieser Initiative stellt der Aufbau eines Clusters „Maritime Wirtschaft“ durch die schleswig-holsteinische Region K.E.R.N. (Kreise Rendsburg-Eckernförde, Neumünster und Kiel) dar.

Entsprechend der Zielsetzung des IKZM Rahmenkonzeptes Schleswig-Holstein wurde bei der Landesplanung im Innenministerium des Landes ein Raumordnungsbericht „Küste und Meer“ im Rahmen der Initiative „Zukunft Meer“ erarbeitet. Damit wurde erstmals eine raumordnerische Betrachtung des Meeres- und Küstenbereiches von Nord- und Ostsee in Schleswig-Holstein vorgenommen. Mit dem Bericht soll ein umfassender Überblick über raumbedeutsame Nutzungen und Konflikte am und im Meer gegeben werden, wodurch eine Sensibilisierung für raumordnerische Prob-

lemstellungen erreicht werden soll. Darüber hinaus sollen die raumordnerischen Handlungsbedarfe im Hinblick auf eine Fortschreibung des Landesraumordnungsplanes aufgezeigt, sowie Hinweise zur Verbesserung von Managementprozessen im Rahmen des IKZM gegeben werden.“

Das Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein beteiligt sich darüber hinaus an dem INTERREG III C-Projekt „Coastal Practice Network“ – (CoPraNet; www.coastalpractice.net), um die Vernetzung von Fachleuten aus Wissenschaft und Verwaltung zu entwickeln. Auch an dem Interreg-III B-Projekt „BALTCOAST - Transnationale Raumnutzungsstrategien im Offshorebereich“ ist Schleswig-Holstein beteiligt, um transnational Methoden und Abstimmungsverfahren zur Steuerung der Nutzungsinteressen zu entwickeln.

Niedersachsen:

Ein wesentlicher Baustein der niedersächsischen IKZM-Strategie stellt das „Raumordnungskonzept für das Niedersächsische Küstenmeer (ROKK)“ dar. Das ROKK 2005 formuliert unterhalb der förmlichen und rechtsverbindlichen Ebene des Landes-Raumordnungsprogramms und der Regionalen Raumordnungsprogramme der Küstenlandkreise erstmals übergreifend für das gesamte niedersächsische Küstenmeer rechtlich unverbindliche, raumordnerische Aussagen. Es umfasst für insgesamt elf Fachkapitel eine Situationsbeschreibung, die Identifikation von Konfliktbereichen und daraus abgeleitet die Formulierung von zunächst rechtlich unverbindlichen raumordnerischen Zielen, die darauf aufbauend um langfristige Handlungsansätze und Visionen ergänzt werden. Vorgeschlagen werden unter anderem „Prioritäre“ beziehungsweise „Bedeutsame Gebiete“ für Häfen, Industriestandorte, Schiffsverkehr, Natur und Landschaft, für Windenergienutzung, die Aufsuchung, Erkundung und Gewinnung von Bodenschätzen sowie Erholung.

Das ROKK ist ein Angebot an interessierte Kreise, sich über die verschiedenen Nutzungs- und Schutzansprüche im Küstenmeer sowie die daraus resultierenden Konfliktsituationen zu informieren und darauf aufbauend einen Dialog über raumordnerische Lösungsansätze zu initiieren und eine nachhaltige Entwicklung im Küstenraum voranzutreiben und zu gewährleisten.

Das ROKK ist auf der Internetseite www.rv-ol.niedersachsen.de veröffentlicht und soll entsprechend den weitergehenden Entwicklungen bei Bedarf fortgeschrieben werden.

Verbindliche Grundsätze und Ziele der Raumordnung zur Nutzungskoordination und Entwicklung im niedersächsischen Teil des Planungsraumes Nordsee sollen im Rahmen der anstehenden Gesamtnovellierung des niedersächsischen Landes-Raumordnungsprogrammes festgelegt werden, welche im Jahr 2007 abgeschlossen werden soll.

Mecklenburg-Vorpommern:

In Mecklenburg-Vorpommern liegt das neue Landesraumentwicklungsprogramm (LEP) seit 2005 als Landesverordnung vor. Es enthält ein eigenes Kapitel „Integriertes Küstenzonenmanagement und Raumordnung im Küstenmeer“ (www.am.mv-regierung.de/raumordnung). Grundlage für die Ausweisungen bilden die aus verschiedenen IKZM-Projekten gewonnenen Erfahrungen (bottom-up-Ansatz) sowie die daraus resultierende Erkenntnis, dass, bedingt durch den steigenden Nutzungsdruck auf das Küstenmeer und die Küstenzonen, raumordnerische Lösungen und Steuerungsmaßnahmen notwendig sind, um Interessen- bzw. Nutzungskonflikte zu vermeiden.

In den 90er Jahren wurde eine ganze Reihe von Projekten zu integriertem Küstenzonenmanagement (IKZM) im Ostseeraum mit Schwerpunkt in den Baltischen Staaten durchgeführt. Aus den Erfahrungen der Raumplanung mit diesen Projekten ist die Idee zum INTERREG III B Projekt Balt-Coast „Integrierte Küstenzonenentwicklung im Ostseeraum“ entstanden, dass auch Empfehlungen zur Umsetzung von IKZM erarbeitet hat (www.baltcoast.org). Die Minister für Raumplanung und Entwicklung der Länder der Ostseeregion haben die Projektidee im Rahmen ihrer 5. Ministerkonferenz in Wismar im September 2001 als eines ihrer zentralen Anliegen aufgegriffen und als Teil der „Wismar Erklärung zur transnationalen Raumordnung und Entwicklung der Ostseeregion bis 2010“ verabschiedet. Besonderen Akzent setzt BaltCoast auf die Berücksichtigung der unterschiedlichsten Küstenräume mit den verschiedensten Nutzungen und Nutzungsintensitäten, die ausdrückliche Einbeziehung des Offshore-Bereiches sowie auf die Verknüpfung des Küstenzonenmanagements mit den Instrumenten der Raumplanung. Neben der Federführung im Rahmen des Gesamtprojektes hat die Landesplanung Mecklenburg-Vorpommern die Verantwortung für die Subprojekte „Greifswalder Bodden“ und „Wismar Buch“, die sich beide in Mecklenburg-Vorpommern befinden, im Arbeitspaket „Konfliktmanagement in sensiblen Bereichen“ übernommen. Beide Subprojekte hatten zum Ziel, Entwicklungsmöglichkeiten in ökologisch sensiblen Räumen aufzuzeigen. Im Mittelpunkt stand die aktive Zusammenarbeit mit den regionalen Akteuren (Schützer und Nutzer). Im Rahmen der beiden Subprojekte sind praktikable und umsetzungsorientierte Lösungsvorschläge zur Konfliktvermeidung und –minimierung durch räumliche und zeitliche Entflechtung von Nutzungen erarbeitet worden. Diese Lösungsvorschläge sollen im Rahmen der Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogramms im Küstenmeer aufgenommen werden und Verbindlichkeit erlangen.

Aktuell läuft u.a. das Projekt „Forschung für ein IKZM in der Odermündungsregion“ (www.ikzm-oder.de), für die die bestehenden grenzübergreifenden deutsch-polnischen Aktivitäten im Rahmen der vom Umweltministerium Mecklenburg-Vorpommern und von der Wojewodschaft Westpommerns getragenen Agenda 21 „Stettiner Haff“ die Plattform bilden.

Hamburg und Bremen:

Die Länder Bremen und Hamburg verfügen als Stadtstaaten nur über einen kleinen Anteil der Flächen im norddeutschen Küstenmeer. Gleichwohl leistet Hamburg mit dem Hamburgischen Nationalpark Wattenmeer einen wichtigen Beitrag zum Schutz des Wattenmeeres (s.o). Hamburg beteiligt sich an der Kooperation STRING (Öresund Region, West Zealand, Storstrøm, Schleswig-Holstein und Hamburg), die seit 1999 Potenziale und Hürden der regionalen Entwicklung identifiziert und auch eine Strategie zur Umsetzung des Küstenzonenmanagements anstrebt. Die Raumplanung wird in beiden Ländern über die Flächennutzungsplanung durchgeführt. Im Hinblick auf IKZM sind die zu den beiden Ländern gehörenden Städte Bremen, Bremerhaven und Hamburg zentrale Zentren der maritimen Verbundwirtschaft, deren Einbeziehung eine bedeutende Voraussetzung für eine erfolgreiche deutsche IKZM Strategie ist. Mit dem Landesamt für Entwicklungszusammenarbeit Bremen und dem Bereich „Umwelt, natürliche Ressourcen und Ernährung“ der InWEnt GmbH (Regionalzentrum Bremen) wurde ein internationales Schulungsnetzwerk von Expertinnen für Integriertes Küstenzonenmanagement etabliert.

4.7.3 Regionale und lokale Aktivitäten

In den kommunalen Gebietskörperschaften im deutschen Küstenraum haben sich in den vergangenen Jahren vielfältige Aktivitäten entwickelt, die der Förderung von Nachhaltigkeit und der Entwicklung von IKZM verpflichtet sind:

In zahlreichen Kommunen auch im deutschen Küstenbereich wurden im Anschluss an die UNCED-Konferenz von 1992 in Rio de Janeiro Agenda-21-Prozesse initiiert, in denen unter Beteiligung lokaler Akteure und Bürgerinnen und Bürger Leitbilder für eine nachhaltige lokale Entwicklung formuliert und Pilotprojekte zur Verwirklichung einzelner Ziele begonnen wurden. Im Anschluss an diese vielfältigen lokalen und regionalen Netzwerke, Bürgergruppen und Lokale Agenda 21-Gruppen hat das von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) geförderte Projekt Coastal Network - Coastal Zone Agenda 21 begonnen, mit ausdrücklichem Bezug auf das Leitbild IKZM in der Ostseeregion diese lokalen Initiativen auch international zu vernetzen, zu qualifizieren und einen Informationsaustausch zu ermöglichen.

Die Kreise Dithmarschen und Nordfriesland in Schleswig-Holstein haben zusammen mit dänischen und niederländischen regionalen Gebietskörperschaften der Wattenmeerregionen 1994 die Interregionale Wattenmeerzusammenarbeit (Inter-Regional Wadden Sea Cooperation IRWC) mit dem Ziel ins Leben gerufen, Schutz und nachhaltige Nutzung des internationalen Wattenmeerraumes auch auf der regionalen Ebene gezielt zu unterstützen.

Die schleswig-holsteinische Region K.E.R.N. hat neben dem Cluster „Maritime Wirtschaft“ einen Arbeitsschwerpunkt im Bereich IKZM (www.kern.de), der den Ostsee-Küstenbereich von Hohwacht bis Kappeln betrifft, insbesondere im Rahmen eines Arbeitskreises der Region K.E.R.N., der mit Vertretern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung besetzt ist und sich mit maritimen Fragestellungen und Projekten befasst. Daneben hat auch die Region Uthlande (www.regionuthlande.de), die die Inseln und Halligen im nordfriesischen Wattenmeer vertritt, das Thema IKZM aktiv „bottom-up“ aufgegriffen und u.a. einen Beirat IKZM gegründet. An der Westküste (Kreise Nordfriesland und Dithmarschen) ist darüber hinaus das Projekt „Coastal Future“ und im Kreis Ostholstein das Regionalmanagement „Maritime Wirtschaft“ zu nennen. Im Rahmen von STRING II haben Storstrøms Amt (DK), Region Skane (S) und Schleswig-Holstein gemeinsam an einem IKZM-Projekt gearbeitet. Der Abschlussbericht ist unter www.balticstring.net/documents zu finden.

Über 30 kommunale Gebietskörperschaften der Wattenmeerinseln haben sich zum internationalen Verbund Euregio „Die Watten“ (www.waddenisland.de) zusammengeschlossen, um gemeinsame Probleme und Projekte beraten zu können. Die Euregio setzt sich u.a. mit Wasserstraßen im Wattenmeer, IKZM, Offshore-Windparks und der Sicherheit auf See auseinander.

Das Trilaterale Wattenmeerforum (Trilateral Wadden Sea Forum – WSF; www.waddenseaforum.org) hat unter Beteiligung von lokalen und regionalen Stakeholdern und Behördenvertretern aus Dänemark, den Niederlanden und Deutschland im Rahmen eines Interreg III geförderten Projektes konkrete Vorschläge für eine nachhaltige Entwicklung in der Wattenmeerregion entwickelt und auch Empfehlungen zur Implementierung von IKZM gegeben.

Im Rahmen des BMBF-Förderprogramms „Forschung für ein nachhaltiges Küstenzonenmanagement“ fördert die Bundesregierung gegenwärtig zwei Verbünde (www.coastal-futures.org und www.ikzm-oder.de), die regionale, umsetzungsorientierte und insbesondere dem Prinzip der Nachhaltigkeit verpflichtete IKZM-Konzepte entwickeln wollen. Diese Ansätze zielen insbesondere auf die Einrichtung von IKZM-Foren als neuen kommunikativen Strukturen zur Realisierung von IKZM, die ausdrücklich auch die Beteiligung lokaler und regionaler Akteure und Interessen in die Entwicklung der Handlungsstrategien vorsehen.

Die in diesen Prozessen unter Beteiligung kommunaler Gebietskörperschaften entwickelten Kooperations- und Vertrauensbeziehungen zwischen staatlichen Einrichtungen und den Vertretern unterschiedlicher gesellschaftlicher Interessen, stellen für die im Rahmen einer nationalen deutschen IKZM-Strategie zu entwickelnden Beteiligungsformen eine wesentliche Grundlage dar. Als Ergebnis der Vielzahl und Vielfalt dieser Kooperationen, Initiativen und Prozesse liegt in Deutschland ein Schwerpunkt der Aktivitäten zur Umsetzung von IKZM auf der regionalen und lokalen Ebene.

4.8 Welche weiteren Schritte sieht die IKZM-Strategie vor?

Die Bestandsaufnahme hat gezeigt, dass das in Deutschland entwickelte, gesetzlich verankerte und gesellschaftlich akzeptierte Planungsinstrumentarium und seine aktuellen Veränderungen eine gute Plattform für die Implementierung von IKZM in Deutschland darstellen bzw. wesentliche Grundsätze bereits angewendet werden. Die nationale Strategie schließt ausdrücklich an dieses vorhandene Instrumentarium an und zielt nicht darauf, IKZM als eigenständiges Planungs- und Entscheidungsinstrument zu entwickeln. Die nationale Strategie setzt vielmehr darauf, dass IKZM als Leitbild langfristig das Handeln, den zugrundeliegenden rechtlichen Rahmen und die auf der Grundlage des rechtlichen Rahmens durchgeführten Abwägungs- und Entscheidungsprozesse durchdringen wird und so zu einer nachhaltigen Entwicklung des Küstenbereichs beiträgt.

Zur weiter verbesserten Umsetzung der Grundsätze des IKZM verfolgt die nationale Strategie deshalb vier Stränge:

- (1) die weitere Optimierung des rechtlichen Instrumentariums entsprechend den IKZM-Grundsätzen;
- (2) Schaffung der Voraussetzungen zur Fortführung des Dialogprozesses;
- (3) „best practice“-Projekte und ihre Evaluation;
- (4) Entwicklung und Anwendung von IKZM-Indikatoren.

4.8.1 Weitere Optimierung des Instrumentariums

Die nationale Strategie regt die folgenden weiteren Schritte zur Optimierung des vorhandenen Instrumentariums und zur verbesserten Umsetzung eines IKZM an:

Förderung einer nachhaltigen Entwicklung:

- Die vorhandenen im Küstenbereich anzuwendenden Gesetze, Richtlinien und Regelwerke der verschiedenen Ebenen sollten, soweit noch nicht erfolgt, dem **Ziel einer nachhaltigen Entwicklung** verpflichtet werden.
- Ziele einer nachhaltigen Entwicklung des Küstenbereichs sollten für die verschiedenen Küstenräume in einem offenen Dialog unter Beteiligung der relevanten Akteure erarbeitet werden. Dazu sind die nötigen organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen.
- Die derzeit laufende Umsetzung der EU-WRRL stellt einen wichtigen Schritt zur Sicherung und Entwicklung der Umweltqualität und der ökosystemaren Funktionen auch der Küstenzone dar. Allerdings umfasst die WRRL-Küstenzone derzeit nur einen Bereich von 1 sm seewärts der Basislinie bzw. für den chemischen Zustand die 12 sm-Zone, also nur einen Teil des IKZM-Küstenbereichs (Definition s.o.). Die nachhaltige Entwicklung der sich daran anschließenden Gewässer soll im Rahmen einer zu entwickelnden Meeresstrategie-Richtlinie unter Einbeziehung der regionalen Meeresschutzübereinkommen weiter vorangetrieben werden.
- Im Küstenbereich gelten die Vorschriften des direkten Artenschutzes (§§ 42 ff. BNatSchG). Es ist zu prüfen, inwieweit diese Vorschriften auch auf die AWZ ausgedehnt werden.
- Es soll geprüft werden, ob wie in der BioDiv-Strategie vorgesehen, eine Geltungserstreckung der **Eingriffsregelung** auf die AWZ sinnvoll und möglich ist. Dann sollten besondere Modelle und Verfahren für die Anwendung der Eingriffsregelung im Meeresbereich entwickelt werden.
- Eine nachhaltige Entwicklung sichert die Integrität und Funktionsfähigkeit der Ökosysteme des Küstenbereichs und vermeidet eine schleichende Degradation. Es sollen **Forschungen** gefördert werden, die eine planungsrelevante Konkretisierung dieser Aufgabe durch eine Instrumentalisierung der Grenzen der natürlichen Dynamik und Belastbarkeit ermöglichen, Entwicklungsoptionen und –spielräume für nachhaltiges Wirtschaften aufzeigen und die Entwicklung nachhaltiger Raumnutzungsmuster unterstützen.

Weitere Verbesserung der Integration:

- Um die territoriale Integration zu verbessern, sollte die **Aufteilung von Planungsvorhaben** in mehrere Verfahren vermieden werden. Eine Arbeitsgruppe aus Vertretern des Bundes und der Küstenländer sollte prüfen, ob und wie die Rechtsgrundlagen für die Bereiche Ausschließliche Wirtschaftszone, Küstenmeer und Land weiter aufeinander abgestimmt und die Behandlung übergreifender Verfahren auch mit dem Ziel einer Vereinfachung von Genehmigungsverfahren geregelt werden könnte.

- Aktuell werden Elemente der EU- Meerespolitik, die nationale Meeresstrategie und die IKZM-Strategie formuliert. Hierbei ist eine inhaltliche Abstimmung notwendig. Die Abstimmung sollte entsprechend den IKZM-Grundsätzen in einem offenen Dialog erfolgen.
- In der AWZ sollte die rechtliche Verbindlichkeit der Ziele und Grundsätze der Raumordnung insbesondere durch die Einfügung einer **Raumordnungsklausel in die SeeAnIV** ermöglicht werden.
- Es sollte geprüft werden, ob und wie den Küstenbereich umfassende, die vorhandenen territorialen Grenzen übergreifende **maritime Raumentwicklungskonzepte** etabliert werden können.
- Dem **Raumordnungsverfahren** kommt in den Küstenländern eine wichtige Steuerungs- und Abstimmungsfunktion zu und es kann auch für Vorhaben sinnvoll sein, die bisher nicht in der Liste der Vorhaben, bei denen ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist, enthalten sind. Eine Erweiterung dieser Liste um bislang nicht genannte raumbedeutsame Planungen erscheint sinnvoll und sollte geprüft werden (z.B. Kabel für Offshore-Windparks).
- Wie auch in der SUP-Richtlinie angeregt, sollte unter dem Aspekt der **Verfahrensbeschleunigung und Deregulierung** geprüft werden, wie die verschiedenen Umweltprüfungen (z.B. der NATURA 2000-Rechtsakte, der Eingriffsregelung und der SUP-RL) ohne materielle und kompetenzielle Abschwächung miteinander verknüpft werden können, um Mehrfachprüfungen zu reduzieren.
- Entsprechend den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom März 2005 zur Lissabon-Strategie ist eine stärkere Ausrichtung der Förderprogramme (Ausnahme: Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Regionalen Wirtschaftsstruktur“) im Hinblick auf die Zielsetzung der „Förderung einer nachhaltigen Entwicklung“ zu prüfen.
- Um den Flächenverbrauch zu reduzieren soll geprüft werden, ob und wie **Mehrfachnutzungen** umweltverträglich ermöglicht werden können.

Weitere Verbesserung der Partizipation, der Kommunikation und des Erfahrungstransfers:

- Im Rahmen von komplexen projektbezogenen Genehmigungs- und Planungsverfahren sollte die Möglichkeit geschaffen werden, in das Verfahren unbürokratisch einen **informellen, nicht-majoritären Prozess** auf freiwilliger Basis zu integrieren. Dies könnten je nach Aufgabe Informationsveranstaltungen, begleitende Arbeitskreise oder auch umfangreichere Mediationsprozesse sein. Ziel ist es, die auch im nachfolgenden Genehmigungsverfahren beteiligten Akteure bereits im Vorfeld des Verfahrens zu einer Berücksichtigung anderer gesellschaftlicher Interessen, der bestehenden Rahmenbedingungen und Anforderungen anzuhalten, ohne ihnen jedoch inhaltliche Vorgaben zu machen oder ihre jeweilige Rechtspositionen zu schmälern.

Schnittstelle zum formalen Genehmigungsverfahren könnte ein erweiterter Scoping-Termin sein.

- Die **regionale Ebene** ist eine der wichtigen Ebenen für IKZM-Prozesse; sie sollte deshalb zukünftig gestärkt werden. Neben der Unterstützung von regionalen Managementprozessen z.B. im Rahmen eines Regionalmanagements kann hier die Benennung von Kontaktpersonen sinnvoll sein, die die Aktivitäten und Informationen innerhalb der Region koordinieren und den Informationsfluss zur Landesebene und anderen Regionen sicherstellen.
- die Abstimmung zwischen verschiedenen **Monitoringprogrammen** sollte weiter verbessert werden und die Laufende Raubeobachtung des BBR und der Länder gemeinsam mit dem BSH auf die 12 sm-Zone und die AWZ ausgedehnt werden.
- Die Verfügbarkeit von Informationen zu den Entwicklungen und Planungen im Küstenbereich ist eine wesentliche Voraussetzung erfolgreicher IKZM-Prozesse. Eine allgemein zugängliche, Internet-basierte **zentrale Informationsplattform** ist erforderlich. Diese soll bestehende Plattformen zusammenführen bzw. nutzen.

4.8.2 Organisatorische Möglichkeiten zur Fortführung des Dialogprozesses

Bei Fortführung des Dialogprozesses sind u.a. nachfolgend dargestellte Möglichkeiten organisatorischer Einbindung denkbar und im Einzelnen zu prüfen.

a.) Die Einrichtung eines **nationalen IKZM-Sekretariats** ggf. gemeinsam mit den Küstenländern könnte beispielsweise dazu beitragen, die Umsetzung der nationalen Strategie zu begleiten und voranzutreiben. Es könnte folgende Aufgaben wahrnehmen: Informationsaustausch, Zusammenarbeit mit den Ländern zur Unterstützung regionaler IKZM-Aktivitäten, Entwicklung internationaler Kontakte, Abschätzung der Auswirkungen nationaler und internationaler Politiken auf den Küstenbereich, Analyse langfristiger Veränderungen (z.B. Klimawandel), Politikberatung und „Frühwarnsystem“, Aufbau von Netzwerken.

Sowohl die Abstimmung bei einzelnen grenzüberschreitenden Planungen als auch die Harmonisierung der den Küstenbereich betreffenden nationalen und transnationalen Regelungen ist eine wichtige Voraussetzung, um die nachhaltige, dynamische Entwicklung der Küste zu befördern und Wettbewerbsnachteile zu verhindern. Dazu sollten die vorhandenen transnationalen Gremien z.B. Europäische Umweltagentur verstärkt von der nationalen und z.T. auch der regionalen Ebene genutzt und die eigenen Positionen dort eingebracht werden.

b.) Gemeinsam mit den jeweils betroffenen Küstenländern könnte ein **Ostsee- und ein Nordsee-forum** etabliert und unterstützt werden. Sie könnten beispielsweise folgende Aufgaben wahrnehmen

- Erarbeitung langfristiger Visionen der nachhaltigen Entwicklung des Küstenschutzes in einem offenen Dialog,
- Vernetzung verschiedener Akteure,
- Einrichtung von Kommunikationsplattformen.

In deliberativen Demokratien gewinnen solche Konsultations- und Verhandlungsprozesse im Vorfeld politischer Entscheidungen an Bedeutung und Erfahrungen aus anderen Beratungsprozessen zeigen, dass professionell gestaltete und durchgeführte Gremien auch und gerade ohne politische Entscheidungskompetenz einen wichtigen Beitrag in multidimensionalen Entscheidungsprozessen und auch einen Beitrag zur Deregulierung liefern können. In den beiden Foren könnten alle relevanten Akteure gleichberechtigt vertreten sein; als Orientierung kann das trilaterale Wadden Sea Forum dienen, an das sich das Nordseeforum u.U. auch anschließen könnte. Das Forum könnte auch die Umsetzung des IKZM-Prozesses und die Weiterentwicklung der nationalen Strategie und weiterer IKZM-Aktivitäten begleiten. Es würde nur Empfehlungen aussprechen und es könnten auch Minderheitenpositionen dargestellt werden. Alle entstehenden Dokumente wären frei verfügbar. Die Ergebnisse würden u.a. in die Raumordnung eingespeist werden.

Aufgrund vorliegender nur z.T. positiver Erfahrungen mit informellen Arbeitsgruppen z.B. im Agenda 21 Prozess könnten die beiden Foren vorerst für 3 Jahre berufen werden und dann eine Evaluation der Arbeit stattfinden.

4.8.3 „best practice“-Projekte und ihre Evaluation

In den vergangenen Jahren sind von verschiedenen Bundesressorts und den Ländern, aber auch auf regionaler Ebene eine Vielzahl von IKZM-Aktivitäten initiiert worden. Dazu gehören auch Forschungs- und best practice-Projekte, die zum Teil noch nicht abgeschlossen sind. Die Ergebnisse der Projekte werden hinsichtlich ihrer Konsequenzen für das IKZM ausgewertet werden. Die Ergebnisse fließen in die Fortschreibung der nationalen Strategie ein und können vor dem Hintergrund der gewonnenen Erfahrungen als Grundlage für die neu zu konzipierenden Projekte dienen. Es sollen weitere best practice-Projekte im Rahmen der nationalen Strategie initiiert und unterstützt werden (besonders im Bereich der unten aufgeführten materiellen Handlungsfelder), um auf verschiedenen Ebenen Erfahrungen mit IKZM entstehen zu lassen, die möglichen Synergieeffekte einer gleichberechtigten Berücksichtigung ökologischer, ökonomischer und sozialer Aspekte zu zeigen und die Erfahrungen für die Fortschreibung der IKZM-Strategie nutzen zu können.

4.8.4 IKZM-Indikatoren

Die Etablierung eines (einfachen) **Indikatorensystems** zur Beschreibung des IKZM-Umsetzungsprozesses (Fortschrittsindikatoren) und der Nachhaltigkeit der Nutzung (Zustandsindikatoren) der Küstenzone ist weiter zu prüfen, mit dem sich Deutschland auch an entsprechenden weiteren Aktivitäten auf EU-Ebene beteiligt. Dies soll auf der Grundlage des EU-Vorschlags zu einem Indikatorensystem erfolgen (www.ikzm-strategie.de), der jedoch auf die spezifischen Bedingungen in Deutschland anzupassen ist und stärker die regionalen Spezifika berücksichtigen muss. Da-

bei ist anzustreben, dass an vorhandene Datenbestände und Indikatoren wie z.B. der laufenden Raumbbeobachtung angeschlossen werden kann.

Die Entwicklung und Anwendung eines solchen Indikatorensystems soll zwei Aufgaben erfüllen: zum einen soll es dabei helfen, die Diskussion über Zielvorstellungen im Rahmen von IKZM-Prozessen (sowohl im Hinblick auf den Zustand von Küstenräumen als auch im Hinblick auf den Verlauf von IKZM-Prozessen bzw. deren Fortschritt) zu strukturieren. Zum anderen soll es ermöglichen, durch Wiederholungsuntersuchungen zeitliche Tendenzen zu erkennen – gleichermaßen für die Entwicklung der Küste und für den IKZM-Fortschritt.

Eine Plattform zur Verständigung über IKZM-Zustandsindikatoren und IKZM-Prozessindikatoren sollen das Ostsee- und das Nordseeforum sein. Dabei ist zu beachten, dass die verschiedenen Ebenen – national, regional, lokal – angemessen beteiligt werden.

Die in dem EU-Vorschlag vorgenommene Unterteilung in so genannte Zustands- und Fortschrittsindikatoren ist prinzipiell sinnvoll, wobei für die konkrete Verwendung Folgendes berücksichtigt werden sollte:

Zustands- (Nachhaltigkeits-) Indikatoren

Die von der EU vorgeschlagenen Zustandsindikatoren sind nur dann sinnvoll einzusetzen, wenn sie ausführlich hergeleitet und umfassend beschrieben werden; entscheidend ist dabei die Begründung, warum gerade der jeweilige Indikator im Kontext von IKZM-Prozessen Relevanz besitzt. Es muss konkrete Zielvorstellungen darüber geben, welche Indikatoren Aussagen über Entwicklungen und den gewünschten Zustand des Küstenraumes gestatten (= normative Frage).

Vor einer Ableitung von Nachhaltigkeitsindikatoren müssen also Nachhaltigkeitsziele für den Küstenbereich formuliert werden; diese Zielbestimmungen sind bislang nur zum Teil erfolgt, gleichzeitig aber als essenzieller Bestandteil von IKZM-Prozessen anzusehen. Es soll deshalb eine der Aufgaben der IKZM-Foren sein Zielvorstellungen für Küstenräume auf verschiedenen Ebenen zu entwickeln, zu diskutieren und miteinander in Einklang zu bringen. Dabei sind die Spezifika der regionalen Ebene angemessen zu berücksichtigen.

Das Indikatorensystem zu IKZM sollte soweit wie möglich auf vorhandene Arbeiten des Bundes und der Länder Bezug nehmen, bspw. auf die "Laufende Raumbbeobachtung" des BBR, die Daten des BLMP, des UBA bzw. der BfN sowie insbesondere auf die Indikatorensysteme des Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Nachhaltige Entwicklung (BLAG-NE) und der Länderinitiative Kernindikatoren (LIKI).

Der komplexe Indikatorensatz sollte vereinfacht werden, um Anwendung und Akzeptanz zu erhöhen.

Fortschrittsindikatoren

Die Verwendung der von der EU vorgeschlagenen Fortschrittsindikatoren, die die Implementierung von IKZM beschreiben sollen, ist schwierig, da sie kaum zu operationalisieren sind. Die bisherige Praxis der EU-Staaten, Daten zu den Indikatoren per Selbsteinschätzung (ja / nein) von – wie auch

immer ausgewählten – stakeholdern zu erheben, kann kaum valide Ergebnisse zeitigen. Zudem sind eine Reihe von Dopplungen erkennbar sowie Aspekte, die in Bezug auf IKZM inhaltlich nicht weiterführen. Deshalb sieht die IKZM-Strategie vor, die Fortschrittsindikatoren durch eine „Checkliste“ zu IKZM-relevanten Aspekten zu ersetzen. Um auch in methodischer Hinsicht eine transparente Erhebung von Informationen und Daten zu gewährleisten, wird vorgeschlagen, einige Teilaspekte der Checkliste auf der Grundlage verfügbarer Dokumente (gewissermaßen nach „Aktenlage“) und einen anderen Teil durch eine – zumindest annähernd – repräsentative Akteursbefragung per standardisiertem Fragebogen zu erheben.

4.8.5 Aktuelle materielle Handlungsfelder

Obwohl zentrale Aufgabe von IKZM die Verbesserung der Integration und Kommunikation zwischen verschiedenen Interessen und Akteuren ist, lassen sich aus der Bestandsaufnahme (Kap. 3) auch aktuelle Handlungsfelder ableiten, auf die IKZM-Aktivitäten in den nächsten Jahren z.B. im Rahmen von „best practice“-Projekten fokussieren sollten. Dies sind v.a.:

- Die derzeit zu erwartende dynamische Entwicklung der **Offshore-Windenergie** und die mögliche Entwicklung **anderer erneuerbarer Energien** sowie absehbar des **Offshore-Bergbaus** erfordern eine umfassende Bearbeitung der Zielkonflikte zwischen den neuen Entwicklungen, dem Naturschutz, der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, des Tourismus und der Fischerei.
- Im Zusammenhang mit der voraussichtlich verstärkten Nutzung auch des Küstenmeeres und der AWZ sollte untersucht werden, ob und wo Möglichkeiten zur verträglichen **Mehrfachnutzung** von Flächen (inkl. Marikultur) bestehen, um gemeinsam mit den Akteuren zu einer Reduzierung des Flächenbedarfs zu kommen.
- 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 geprüft werden.
- Vor dem Hintergrund des Klimawandels kommen veränderte Herausforderungen auf den **Küstenschutz** zu, die vorhandene Konflikte verstärken und neue entstehen lassen können. Hier sollten langfristige Strategien eines integrierten Küstenschutzmanagements entwickelt werden.
- Die örtlich bestehenden Konflikte zwischen der Entwicklung des **Tourismus und anderen Nutzungen** und dem **Naturschutz** sollten durch moderierte Verfahren bearbeitet werden.

Im Rahmen des weiteren IKZM-Prozesses soll dieser Katalog aktueller Handlungsfelder aktualisiert werden. Darüber hinaus sollte angestrebt werden, auch bereits die aktuellen Entwicklungen an der Küste soweit wie möglich den IKZM-Grundsätzen entsprechend zu gestalten.

4.8.6 Forschungsbedarf

Der Prozess der Implementierung des Integrierten Küstenzonenmanagements in Deutschland sollte über die bereits durchgeführten und noch laufenden Forschungsprojekte durch solche Projekte unterstützt werden, die interdisziplinär die Voraussetzungen und Möglichkeiten einer nachhaltigen Entwicklung an der Küste unter Berücksichtigung der ökologischen, ökonomischen und sozialen Aspekte der Nachhaltigkeit erforschen, die Orientierungs- und Handlungswissen zur Umsetzung einer solchen Entwicklung generieren und gleichzeitig aktiv (regionale) IKZM-Prozesse unterstützen. Dazu gehören die Forschungsfelder:

- vertiefte Analyse aktueller und möglicher zukünftiger Trends im ökonomischen, ökologischen und sozialen Bereich und ihrer Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung der Küstenzone einschließlich der planungsrelevanten Analyse ökologischer, gesellschaftlicher und ökonomischer Prozesse und Perspektiven im Küstenraum sowie Forschung zur Entwicklung nachhaltiger Raumnutzungsmuster (u.a. Möglichkeiten der Mehrfachnutzung);
- Implikationen einer möglichen weiteren Optimierung des rechtlichen Instrumentariums entsprechend den IKZM-Grundsätzen;
- (Weiter-) Entwicklung und Anwendung von methodischen Ansätzen bei informellen Dialog- und Abstimmungsprozessen und ihrer Anbindung an formale Verfahren;
- (Weiter-) Entwicklung und Anwendung von methodischen Ansätzen für ein „visionbuilding“ z.B. über Szenarien und unter Berücksichtigung des Globalen Wandels (nach Evaluation der Ergebnisse der IKZM-Projekte Coastal Futures und Oder);
- Entwicklung und Anwendung von IKZM-Indikatoren;
- auf der Grundlage einer Bedarfsanalyse Entwicklung einer zentralen nutzerfreundlichen Informationsplattform unter Nutzung und ggfls. Zusammenführung vorhandener Angebote.

Es ist zu empfehlen, diese Forschungen in Kooperation mit (regionalen) Stakeholdern zu entwickeln und im Rahmen von „best practice-Projekten“ durchzuführen, in denen allgemein gültige Aspekte mit regionalen Spezifika anwendungsorientiert verbunden werden können. Dazu sollten neben einer Begleitung durch die nationale, ressortübergreifend finanzierte Forschungsförderung, ebenfalls Mittel der nächsten INTERREG-Phase vorgesehen werden.

4.9 Wer setzt die IKZM-Strategie um?

Die nationale Strategie sieht die weitere Optimierung des vorhandenen Instrumentariums, die Schaffung der Voraussetzungen zur Fortführung des Dialogprozesses sowie die Initiierung weiterer best practice-Projekte einschließlich ihrer Evaluation vor. Die Umsetzung muss auf verschiedenen Ebenen sowohl „top down“ als auch „bottom up“ erfolgen.

Für die weitere Optimierung des vorhandenen Instrumentariums im Sinne der IKZM-Grundsätze ist der Bundes- bzw. Landesgesetzgeber zuständig. Diesbezüglich wird somit ein „top down“-Ansatz

verfolgt. Die vorhandenen und eventuellen neuen gesetzlichen Regelungen übertragen diversen Akteuren Aufgaben im Rahmen der IKZM-Umsetzung. Dabei handelt es sich vor allem um Bundes- und Landesbehörden, aber auch um weitere Akteure. Die Legislative bzw. die Exekutive des Bundes und der Länder werden zudem die Rahmenbedingungen für die Bereitstellung von Ressourcen und Kommunikationsplattformen schaffen und bestimmte Koordinierungsaufgaben übernehmen müssen.

Der andere Schwerpunkt der Umsetzung wird dagegen durch den „bottom up“-Ansatz verwirklicht. Von der regionalen und kommunalen Ebene aber auch den unterschiedlichen Verbänden und der allgemeinen Öffentlichkeit sind entscheidende Impulse zu erwarten. Neben der Entwicklung eigener IKZM-Initiativen ist aufgrund der noch zu erweiternden Informationsgrundlage eine projektabhängige und projektunabhängige Beteiligung diverser staatlicher und gesellschaftlicher Akteure u.a. in den best practice-Projekten, aber auch in der „alltäglichen“ Arbeit erforderlich.

Gerade auch um das Zusammenspiel der „top down“- und „bottom up“-Ansätze zu optimieren, ist der begonnene Dialogprozess weiterzuführen. Dazu sind unter Einbeziehung der Beteiligten geeignete Wege aufzuzeigen und die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, wie der Prozess fortgeführt werden kann. . In diesem Rahmen soll die Überprüfung, Analyse und Bewertung diverser Strategien, Maßnahmen und Aktivitäten erfolgen. Auch die gemeinsame Planung und Weiterentwicklung des nationalen IKZM-Prozesses, wie auch die europäische und internationale Abstimmung sowie der diesbezügliche Austausch soll hier vorbereitet werden.

5. Bewertung der voraussichtlichen Auswirkungen der nationalen Strategie auf den Zustand des Küstenbereichs

Wie oben dargestellt, ist in Deutschland bereits in der Vergangenheit ein komplexes Planungsinstrumentarium entwickelt worden, so dass eine Reihe der in der EU-Empfehlung formulierten IKZM-Prinzipien bereits erfüllt war. Weiter sind in jüngerer Zeit verschiedene EU-Politiken und – Richtlinien in deutsches Recht umgesetzt worden, wodurch besonders der ökologische Aspekt von Nachhaltigkeit gestärkt worden ist. Eine Umsetzung der IKZM-Strategie kann im Küstenbereich dazu beitragen, dass Konflikte früher erkannt, win-win-Situationen entwickelt und für alle tragfähige Kompromisse gefunden werden können.

Allerdings ist während der Formulierung der nationalen Strategie auch deutlich geworden, dass starke Vorbehalte gegenüber weiteren verbindlichen Vorgaben der EU im Küstenbereich bestehen. Von einer Reihe von Akteuren wurde bereits jetzt eine Überregulierung gesehen und Deregulierung gefordert und die Formulierung einer nationalen IKZM-Strategie als nicht erforderlich bewertet. Vor diesem Hintergrund, und auch vor dem Hintergrund der relativ „weichen“ EU-Empfehlung zu IKZM ist auch die nationale IKZM-Strategie auf eine Verwirklichung in kleinen Schritten angelegt. Erst wenn sich in Zukunft diese ersten Maßnahmen für alle Akteure bewähren, wird es sinnvoll möglich sein, den Prozess weiter zu intensivieren.

Die in der nationalen Strategie vorgesehenen bzw. vorgeschlagenen Schritte werden zu einer ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltigen Entwicklung des Küstenbereichs beitragen und die Integration der verschiedenen Belange verbessern. Wie groß dieser Beitrag tatsächlich sein wird, lässt sich derzeit kaum einschätzen und hängt von der weiteren Ausgestaltung des IKZM-Prozesses ab.

6. Bewertung der Umsetzung und Anwendung der Rechtsvorschriften und Politiken der Gemeinschaft, die Auswirkungen auf den Küstenbereich haben

Von den Politiken und Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft haben diverse zumindest mittelbar Auswirkungen auf die Küstengebiete. Im Folgenden werden jedoch nur die Akte behandelt, die einen direkten bzw. offensichtlichen Bezug zum Küstengebiet haben. Dazu gehören die NATURA 2000-Rechtsakte (FFH-Richtlinie¹⁴ und Vogelschutz-Richtlinie¹⁵), die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)¹⁶, die von der europäischen Kommission vorgeschlagene Meeresstrategie-Richtlinie, die Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung (SUP-RL)¹⁷, die Fischerei-, die Agrar-, die Energie- sowie die Regional- und Strukturpolitik. Hinzuweisen ist auch auf die transeuropäischen Netze (TEN)¹⁸ und die neuesten Entwicklungen in der europäischen Meerespolitik.

NATURA 2000-Rechtsakte (FFH- und Vogelschutz-Richtlinie)

Die (oben dargestellten) Maßnahmen zur Umsetzung der NATURA 2000-Rechtsakte, vor allem die umfangreiche Meldung von Schutzgebieten im marinen Bereich, sind zu begrüßen, da sie zu einer nachhaltigen Entwicklung des Küstenbereichs beitragen. Allerdings kann ihre Ausweisung auch zu Lasten anderer Akteure gehen; deshalb ist entsprechend den IKZM-Grundsätzen eine umfangreiche Beteiligung insbesondere bei den der Meldung nachgelagerten Ausweisungen sinnvoll. Die Unterschutzstellung der beiden Vogelschutzgebiete in Nord- und Ostsee im September 2005 erfolgte durch je eine Naturschutzgebietsverordnung (BGBl. 2005 I, S. 2778 ff.) nach einer breiten Öffentlichkeitsbeteiligung und der Anhörung anerkannter Naturschutzverbände.

Entscheidend für die umfassende Umsetzung der NATURA 2000-Rechtsakte ist zudem die Anwendung der FFH-Verträglichkeitsprüfung, die vor der Zulassung von Projekten bzw. der Aufstellung von bestimmten Plänen durchzuführen ist. Gerade in dieser Verträglichkeitsprüfung kommt das in den NATURA 2000-Rechtsakten enthaltene Konzept des abgestuften Naturschutzes zur Geltung, welches eine Vorgabe für die IKZM-relevante Abwägung zwischen Umweltschutz und umweltbeeinträchtigenden Nutzungen gibt.

¹⁴ Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. EG Nr. L 206/7).

¹⁵ Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (ABl. EG Nr. L 102/1).

¹⁶ Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. EG Nr. L 327/1).

¹⁷ Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme vom 27. Juni 2001 (ABl. EG Nr. L 197/30).

¹⁸ Vgl. Art. 154ff EGV und insbesondere die darauf basierenden Entscheidungen des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien zu den transeuropäischen Elektrizitäts-, Verkehrs- und Telekommunikationsnetzen.

Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

Die oben geschilderte wasserrechtliche Entwicklung ist zu begrüßen. Die Wasserrahmenrichtlinie kann - vor allem auch aufgrund ihres integrativen Ansatzes - als wichtiger Baustein für die Implementierung von IKZM betrachtet werden. Durch die Erstreckung des Anwendungsbereichs dieser Richtlinie, des WHG sowie der Landeswassergesetze und demnach auch des Regelungsbereiches des Flussgebietsmanagements auf IKZM-relevante Gebiete ist eine Vorprägung des rechtlichen Instrumentariums für die Küstenregion festzustellen. Demnach wird die Aufstellung von Maßnahmenprogrammen und Bewirtschaftungsplänen die ökologische Situation der Küstenregion direkt positiv beeinflussen. Da bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Meeresstrategie-Richtlinie ähnliche Probleme wie bei der WRRL-Umsetzung aus verwaltungsorganisatorischer Sicht vorhersehbar sind, ist zudem zu prüfen, ob und inwieweit die Erfahrungen aus der Verwaltungszusammenarbeit und -organisation in den einzelnen Flussgebietseinheiten für die Kooperation im Rahmen der IKZM-Implementierung nutzbar gemacht werden können. Ähnliches könnte hinsichtlich der Erfahrungen mit der ausgeweiteten, die Aufstellung, Überprüfung und Aktualisierung der Bewirtschaftungspläne betreffenden Öffentlichkeitsbeteiligung geschehen.

SUP-Richtlinie

Nach den positiven Erfahrungen, die im nationalen Recht mit der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß der UVP-Richtlinie gemacht wurden, setzte sich auf europäischer Ebene der Gedanke durch, diese projektbezogene Umweltprüfung um eine planbezogene, die strategische Umweltprüfung, zu ergänzen. Durch die frühzeitige Integration einer Umweltprüfung in den Planungs- und Entscheidungsprozess wird die Berücksichtigung von Umweltbelangen auf vorgelagerter Planungsebene verbessert und dadurch einerseits ein hohes Umweltschutzniveau erreicht sowie andererseits ein konsistenterer Planungsrahmen für die Wirtschaft geschaffen.

Vor allem aufgrund ihrer großflächigen und planbezogenen Betrachtungsweise und ihres über den sektoralen und medialen Blickwinkel hinausgehenden, gesamthaften Konzeptes wird die strategische Umweltprüfung als wichtiges Element des IKZM verstanden. Gerade durch diese Prüfung kann eine Abwägung des Umweltschutzes einerseits und der umweltbeeinträchtigenden Nutzungen andererseits auf einer vorgelagerten Ebene erfolgen und demnach viel Konfliktpotential bereits in einer frühzeitigen Phase abgebaut werden. Diesem Unterziel dient auch die in der SUP-Richtlinie enthaltene und gegenüber der UVP-Richtlinie ausgeweitete Alternativenprüfung.

Die SUP-Richtlinie enthält auch Regelungen, um den verfahrensmäßigen Aufwand einer SUP sinnvoll zu begrenzen. Die SUP-Richtlinie gibt u.a. die Anregung an die Mitgliedstaaten, Normen zu schaffen, die die diversen Umweltprüfungen (z.B. der NATURA 2000-Rechtsakte, der Eingriffsregelung und eben auch der SUP-RL) miteinander verknüpfen, um dadurch Mehrfachprüfungen zu reduzieren. Ebenso ist die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung als Teil der strategischen Umweltprüfung hervorzuheben, die damit bereits eine wichtige Anforderung an die Entwicklung des IKZM erfüllt.

Fischereipolitik

Die Fischereipolitik wird maßgeblich im Rahmen der Europäischen Union gestaltet; sie ist ein voll vergemeinschafteter Rechtsbereich (Gemeinsame Fischereipolitik - GFP). Die wichtigsten Verord-

nungen werden vom Kreis der Fischereiministerinnen und -minister (Fischereirat) auf Vorschlag der Europäischen Kommission erlassen. Der Fischereirat regelt insbesondere Gesamtfangmengen und Quoten für kommerziell genutzte Arten, technische Maßnahmen (Vorschriften zu Fanggeräten, Fangverboten) und fischereistrukturpolitische Vorgaben. Für die Durchführung der getroffenen Maßnahmen sind die Mitgliedstaaten zuständig.

Eine Reihe von Fischbeständen (z. B. Kabeljau) befinden sich in schlechter Verfassung. Die GFP steht vor der Herausforderung, diese Bestände wieder auf ein zufriedenstellendes Niveau zu bringen. Wesentlich ist es, die Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung der Bestände anzuwenden, so wie sie in der GFP verabschiedet wurden. Ökosystemansatz und Vorsorgeprinzip bieten hier die Richtschnur. Die Fischerei sollte negative Auswirkungen auf Lebewesen des Meeresbodens vermeiden und selektivere bzw. umweltfreundlichere Fangtechniken nutzen.

In den kommenden Jahren will die Bundesregierung alles tun, um die notwendigen Erhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen zu verbessern und konsequent anzuwenden, damit auf Dauer eine umweltverträgliche und nachhaltige Fischerei sichergestellt werden kann. Insbesondere kommt es darauf an, die illegale Fischerei sowie Rückwürfe unbeabsichtigt mitgefangener Fische und anderer Meeresorganismen zu unterbinden. Für einen nachhaltigen Ausbau der marinen Aquakultur sollen die geeigneten Fischarten für die Aquakultur und ihre Haltungsbedingungen identifiziert, die Aufzucht von wichtigen Fischarten im großen Maßstab gemeistert und die Ernährung der in Aquakultur gehaltenen Tiere umweltverträglich gestaltet sowie die Abwässer geklärt werden. IKZM kann für die Moderation der dazu erforderlichen Veränderungsprozesse sinnvoll sein.

Agrarpolitik

Die agrarpolitischen Maßnahmen der Europäischen Gemeinschaft und die nationale Umsetzung dieser Vorgaben haben bislang eine intensive Landwirtschaft gefördert und dadurch, trotz verschiedener Maßnahmen der Umweltpolitik, einen hohen Nährstoffeintrag in die Meeresgebiete bewirkt. Die Gemeinschaft versucht mittlerweile diese Eutrophierung, von der eine besondere Gefährdung für die marinen Gebiete ausgeht, durch gezielte wasserpolitische Aktivitäten wie die Nitratrichtlinie¹⁹, die Kommunalabwasserrichtlinie²⁰ und auch die Wasserrahmenrichtlinie zu vermindern.

Zudem verfolgt sie seit 1992 schrittweise eine neue gemeinsame Agrarpolitik (GAP), die sich u.a. eine umweltverträglichere Landwirtschaft zum Ziel setzt. Dazu beitragen soll erstens ein neues Betriebsprämienystem, bei dem die Direktzahlungen nicht mehr an die Produktion gekoppelt sind, zweitens die Bindung der Zahlungen unter anderem an die Einhaltung von Umweltnormen und drittens eine verstärkte Politik zur Entwicklung des ländlichen Raums. Diese neue Politik wird auch in der nationalen Agrarpolitik Deutschlands vor allem durch das Hauptinstrument, die „Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ (GAK), umgesetzt.

Auch wenn diese Maßnahmen langfristig einen Beitrag zu nachhaltigen Wirtschaftsweisen liefern werden, so ist eine Verbesserung der Situation in den marinen Gebieten durch Einbindung in ein

¹⁹ Richtlinie 91/676/EWG des Rates vom 12.12.1991 zum Schutz der Gewässer vor Verunreinigungen durch Nitrat aus landwirtschaftlichen Quellen (ABl. EG Nr. L 375/180).

²⁰ Richtlinie 91/271/EWG des Rates vom 21.05.1991 über die Behandlung kommunaler Abwasser (ABl. EG Nr. L 135/40).

integriertes, strategisches Konzept erforderlich. Dieses sollte zumindest die Integration der Meeresumweltschutzziele in die Gestaltung der Agrarpolitik beinhalten.

Energiepolitik

Die Energiepolitik der EG zielt darauf, die Energieversorgungssicherheit innerhalb der Gemeinschaft zu gewährleisten. Für die Küsten- und Meeresregion und demnach auch die Entwicklung des IKZM sind dabei vor allem zwei Säulen von Bedeutung: der Import von Gas und Öl, die Exploration und Förderung im Küstenbereich sowie die Förderung der erneuerbaren Energien. In den aktuellen Schlussfolgerungen wird diesbezüglich konstatiert, dass einerseits Öl und Erdgas weiterhin wichtige Energieträger seien und andererseits in erneuerbaren Energien förderungswürdiges Potential stecken würde.

Dementsprechend wird im Rahmen der Energiepolitik der EG die Öffnung neuer Einfuhrwege für Öl und Gas gefordert. Zugleich wird aber auch die Berücksichtigung der Umweltaspekte als zentrales Element derartiger Importaktivitäten festgesetzt. Neben dem Import derartiger Energieträger aus Nichtmitgliedstaaten kommt zudem der Stärkung des Erdgasbinnenmarktes eine gewisse Relevanz für den Küstenbereich zu. Auch der deutschen Energiepolitik ist die Bedeutung der Energieträger Öl und Erdgas bewusst. Für den Transport bestehen demnach gesetzliche Anforderungen mit Genehmigungsrechten und -pflichten, die den Grundzügen der Energiepolitik der EG - auch hinsichtlich der Umweltverträglichkeit - entsprechen.

Auch die Küsten- und Meeresregion wird für derartige Aktivitäten in Anspruch genommen. Demnach ist auch hier im Sinne einer IKZM-Strategie die Einbindung in ein integratives Konzept erforderlich, um die konkurrierenden Interessen schon frühzeitig in Einklang zu bringen.

Innerhalb der anderen Säule, die die Förderung der erneuerbaren Energien betrifft, hat die Gemeinschaft das Ziel vorgegeben, bis 2010 den Anteil der erneuerbaren Energien an der Stromerzeugung zu verdoppeln. Neben der EG unterstützt auch Deutschland diese Politik durch umfangreiche Förderprogramme.

Das Hauptinstrument innerhalb der deutschen Energiepolitik ist das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG), mit dem ein die erneuerbaren Energien förderndes Einspeisesystem eingeführt wurde. Dabei werden Stromnetzbetreiber verpflichtet, Strom aus erneuerbaren Energien vorrangig abzunehmen und dafür eine gesetzlich festgelegte Vergütung zu zahlen. Durch dieses EEG konnte eine erhebliche Steigerung der Energiegewinnung mithilfe der erneuerbaren Energieträger erfolgen, so dass Deutschland auf dem Weg ist, die von der EG gesetzten Ziele für 2010 zu erreichen.

Vor allem das Potential der Windenergiegewinnung auf See wurde dabei erkannt; dabei besteht Abstimmungsbedarf mit anderen Nutzungen und dem Natur- und Umweltschutz. Die Novelle des EEG im Jahr 2004 sieht für das „Repowering“ und für Anlagen in der AWZ in Abhängigkeit von der Küstenentfernung und Wassertiefe eine spezifizierte Förderung vor. Keinen Anspruch auf Vergütung nach EEG haben Windenergieanlagen, deren Errichtung nach dem 1. Januar 2005 in einem Gebiet der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone oder des Küstenmeeres genehmigt worden ist, das nach § 38 in Verbindung mit § 33 Abs. 2 des Bundesnaturschutzgesetzes oder nach Landesrecht zu einem geschützten Teil von Natur und Landschaft erklärt worden ist. Hinsichtlich der Umweltbeeinträchtigung konnte somit eine Konfliktminderung erreicht werden. Was die Vereinbar-

keit mit anderen Nutzungen betrifft, ist jedoch auch hier die Entwicklung eines integrierten Konzeptes für den Küsten- und Meeresbereich erforderlich, welches z.B. auch die Bündelung diverser Leitungstrassen beinhalten sollte. Die aktuell erfolgte Ausdehnung des Anwendungsbereiches des ROG auf die AWZ stellt dazu einen wichtigen Schritt dar.

Regional- und Strukturpolitik

Die Regional- und Strukturpolitik der Europäischen Gemeinschaft hat das primäre Ziel, die Unterschiede im Entwicklungsstand der verschiedenen Regionen der Mitgliedstaaten zu verringern. Dieses soll vor allem durch die Stärkung der Wettbewerbs- und Anpassungsfähigkeit der Wirtschaft sowie die Sicherung von Arbeitsplätzen erfolgen. Aufgrund der strukturellen Schwäche der Küstenregion Deutschlands, insbesondere Mecklenburg-Vorpommerns, hat diese Politik eine spezielle Bedeutung für die nachhaltige Entwicklung des Küstenbereichs. Eine zentrale Stellung nimmt dabei der Europäische Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) ein, durch den unter anderem Investitionen zur Schaffung und Erhaltung dauerhafter Arbeitsplätze sowie Projekte zur Verbesserung der Infrastruktur finanziell gefördert werden. Prägend für den EFRE ist einerseits die Einbeziehung regionalpolitischer, kommunalentwicklungspolitischer und raumplanerischer Gesichtspunkte sowie andererseits die Einbindung in eine Strategie der nachhaltigen Entwicklung.

Die Festlegung der Fördergebiete für EFRE und GRW (Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Regionalen Wirtschaftsstruktur) erfolgt nach abgestimmten Kriterien unter Berücksichtigung der EU-Vorgaben von Bund und Ländern gemeinsam. Die daraus resultierende Fördergebietskarte wird von der EU-Kommission genehmigt. Davon unabhängig sind der nationale Strategieplan EFRE (ab 2007, vorher Gemeinschaftliches Förderkonzept) und die Operationellen Programme der Länder zu sehen, die inhaltliche Schwerpunkte setzen. Im Rahmen des zukünftigen Strukturfonds für die ländliche Entwicklung (ab 2007) bedarf es nach EU-Vorgaben nicht der Festlegung von Fördergebieten. In Zukunft sollen durch die EU-Strukturpolitik v.a. Themenschwerpunkte gefördert werden; eine entsprechend Berücksichtigung des IKZM ist wünschenswert.

Ergänzend zu diesen klassischen Förderinstrumenten wurden Gemeinschaftsinitiativen wie INTERREG und LEADER+ entwickelt, die auch mehrere große IKZM-Projekte gefördert haben. Auch für die nächste Förderphase von INTERREG sollten IKZM-Aspekte einen Förderschwerpunkt darstellen, um besonders die Regionen bei der Umsetzung von IKZM zu unterstützen.

Da im Rahmen der Fondspolitik demnach auch gemeinsame Leitlinien und Programme aufgestellt werden, die Einfluss auf die raumplanerische Gestaltung und die Flächenbewirtschaftung in den Küstengebieten haben, kann die Regional- und Strukturpolitik u.U. mit der Raumplanung konkurrieren. Auch wenn die Strukturfonds auf eine nachhaltige Entwicklung durch eine ausgewogene Raum- und Siedlungsstruktur hinwirken und dementsprechend Ansätze zum Interessenausgleich enthalten und Umweltaspekte miteinbeziehen, so ist doch nicht zu verkennen, dass die Ausrichtung der Regionalpolitik primär ökonomisch ist. Demnach kann die Regional- und Strukturpolitik nicht als ausreichend integratives Instrument bezeichnet werden. Eine umweltverträgliche, sozial ausgewogene und kohärente Regional- und Strukturfondspolitik, die mit anderen konkurrierenden Politikanalysen vereinbar ist, muss deshalb in den IKZM-Prozess eingebunden werden.

Verkehrsinfrastrukturpolitik (TEN-V)

Für den Bereich der Verkehrsinfrastruktur hat die EG basierend auf den Art. 154-156 EGV gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes geschaffen. Ziel ist es, einen Beitrag zur Umsetzung und Entwicklung des Binnenmarktes und zur Verbesserung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhaltes der Gemeinschaft zu leisten.

Da die EG keine Kompetenz auf dem Gebiet der Netzplanung und Entwicklung hat, beruht die Konzeption der Netze der einzelnen Verkehrsträger auf den nationalen Planungen, die im Rahmen der Fortschreibung der Leitlinien ggf. eine Abstimmung zwischen den jeweils betroffenen Mitgliedstaaten erfahren. Insofern besteht ausgehend von der deutschen Verkehrswegeplanung eine Wechselwirkung mit den TEN-Leitlinien.

Die Leitlinien dokumentieren damit den politischen Willen zur Verwirklichung qualitativ hochwertiger Verkehrsinfrastrukturen von gemeinsamem Interesse, eine Verpflichtung zur Planung oder Realisierung kann daraus aber nicht abgeleitet werden.

EU-Meeresschutzstrategie und Grünbuch zur zukünftigen Meerespolitik

Die (oben dargestellte) EU-Meeresschutzstrategie die auf die Entwicklung eines integrierten, am Ökosystemansatz orientierten Schutzkonzeptes für die Meeresumwelt zielt, ist zu begrüßen. Sie wird die nachhaltige Entwicklung des Küstenbereichs und damit die Zielrichtung der nationalen IKZM-Strategie unterstützen.

Obwohl im Rahmen der Entwicklung der zukünftigen EU-Meerespolitik (Grünbuch zur Meerespolitik) der ökonomische Aspekt das zentrale Ziel der Meerespolitik zu werden scheint, ist zu berücksichtigen, dass die Meerespolitik nur im Sinne einer nachhaltigen Nutzung der Ressourcen der Meere entwickelt werden darf, also einer Nutzung, die den Schutz dieser Ressourcen von vorne herein mit berücksichtigt. Deutlich wird damit, dass gerade auch aus ökonomischer Sicht eine verantwortungsvolle Bewirtschaftung der marinen Ressourcen und demnach die Erhaltung der Ressourcenbasis notwendig ist, um wirtschaftliches Wachstum, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Als Instrument zur Erreichung dieses Ziels soll der integrative Politikansatz genutzt werden.

Abkürzungsverzeichnis

Bei erster Nutzung einer Abkürzung ist diese im Text erklärt, nicht jedoch bei nachfolgenden Nutzungen. Deshalb hier zur besseren Lesbarkeit ein Abkürzungsverzeichnis

AA: Auswärtiges Amt
AEG: Allgemeines Eisenbahngesetz
AWI: Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung, Bremerhaven
AWZ: Ausschließliche Wirtschaftszone
BauGB: Baugesetzbuch
BBergG: Bundesberggesetz
BBR: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BFaFi: Bundesforschungsanstalt für Fischerei
BfG: Bundesanstalt für Gewässerkunde
BfN: Bundesamt für Naturschutz
BfR: Bundesinstitut für Risikobewertung
BfS: Bundesamt für Strahlenschutz
BGR: Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe
BImSchG: Bundesimmissionsschutzgesetz
BLABAK: Bund-Länder-Arbeitskreis für den Umgang mit Baggergut an der Küste
BLAG-NE: Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Nachhaltige Entwicklung
BLE: Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
BLG: Bundesleistungsgesetz
BLMP: Bund-Länder-Messprogramm
BMBF: Bundesministerium für Bildung und Forschung
BMELV: Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
BMI: Bundesministerium des Innern
BMF: Bundesministerium der Finanzen
BMU: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVg: Bundesministerium der Verteidigung
BMWi: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
BNatSchG: Bundesnaturschutzgesetz
BSH: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
BSPA: Baltic Sea Protected Areas
CBD: Convention on Biological Diversity
CONTIS: Continental Shelf Information System
CoPraNet: Coastal Practice Network
CPSL: Coastal Protection and Sea Level Rise

DBU: Deutschen Bundesstiftung Umwelt
DDT: Dichlordiphenyltrichlorethan
DFG: Deutsche Forschungsgemeinschaft
DGM: Deutsche Gesellschaft für Meeresforschung
DMKN: Deutsches Maritimes Kompetenz Netz
DüMG: Düngemittelgesetz
EAGFL: Europäischer Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft
EEA: European Environment Agency
EEG: Erneuerbare-Energien-Gesetz
EFRE: Europäische Fonds für Regionale Entwicklung
EG: Europäische Gemeinschaft
EGV: Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft
ELER: Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums
EnWG: Energiewirtschaftsgesetz
EU: Europäische Union
EUCC-Deutschland: Küsten Union Deutschland e.V.
FAO: Food and Agriculture Organization, Welternährungsorganisation
FFH-RL: Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FONA: Forschungen für die Nachhaltigkeit (Programm des BMBF)
FStrG: Bundesfernstraßengesetz
FTZ Büsum: Forschungs- und Technologiezentrum Westküste
GAK: Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes
GAP: Gemeinsame Agrarpolitik
GAUSS: Gesellschaft für angewandten Umweltschutz und Sicherheit im Seeverkehr
GenTG: Gentechnikgesetz
GFP: Gemeinsame Fischereipolitik
GG: Grundgesetz
GRW: Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Regionalen Wirtschaftsstruktur
HABAB: Handlungsanweisung Baggertgut Binnengewässer
HABAK: Handlungsanweisung Baggertgut Küste
HELCOM: Helsinki-Kommission
ICBM: Institut für Chemie und Biologie des Meeres der Universität Oldenburg
ICES: International Council for the Exploration of the Sea
IfK: Institut für Küstenforschung
IFM-GEOMAR: Leibniz-Institut für Meereswissenschaften an der Universität Kiel
IKZM: Integriertes Küstenzonenmanagement
IMCAM: Integrated Marine and Coastal Area Management
IMO: International Maritime Organisation, Internationale Seeschiffahrtsorganisation
IMPULSE: Integrative Modellierung und Planungsunterstützung im Lebensraum See und Küste
INK: Internationale Nordseeschutzkonferenz
IÖR: Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e.V.

IOW: Institut für Ostseeforschung Warnemünde
IPCC: Intergovernmental Panel on Climate Change
IRWC: Inter-Regional Wadden Sea Cooperation
ISL: Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
JAMP: Joint Monitoring and Assessment Program
KDM: Konsortium Deutsche Meeresforschung
K.E.R.N.: schleswig-holsteinische Region - Kreise Rendsburg-Eckernförde, Neumünster und Kiel
KFKI: Kuratorium für Forschung im Küsteningenieurwesen
KMU: kleine und mittlere Unternehmen
KRIM: Klimawandel und präventives Küstenschutzmanagement an der deutschen Nordseeküste
KRK: Klimarahmenkonvention
KrW-/AbfG: Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz
LANA: Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung
LAWA: Ländergemeinschaft Wasser
LEP: Landesraumentwicklungsprogramm
LIKI: Länderinitiative Kernindikatoren
LuftVG: Luftverkehrsgesetz
MARUM: Zentrum für marine Umweltwissenschaften
MPAs: Marine Protected Areas
MPI: Max-Planck-Institut
MUDAB: Meeresumweltdatenbank
MURSYS: Meeresumweltreportsystem des BSH
N: Stickstoff
NGO: Nichtregierungsorganisation
NOKIS: Nord- und Ostsee- Küsten-Informationssystem
OSPAR-Übereinkommen: Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks
P: Phosphor
PAK: polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe
PCB: polychlorierte Biphenyle
PflSchG: Pflanzenschutzgesetz
PSSA: Particularly Sensitive Sea Area
RETRO: Retrospektive Analyse größerer Planverfahren in der Küstenzone unter der Perspektive der „IKZM-Tauglichkeit“
ROG: Raumordnungsgesetz des Bundes
ROKK: Raumordnungskonzept für das Niedersächsische Küstenmeer
SeeAnIV: Seeanlagenverordnung
SeeAufgG: Seeaufgabengesetz
SeeFischG: Seefischereigesetz
SeeFischVO: Seefischereiverordnung
SeeSchStrO: Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung
SRÜ: Seerechtsübereinkommen

StGB: Strafgesetzbuch
SUP: Strategische Umweltprüfung
SUP-RL: Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung
TA-Lärm: Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm, Verwaltungsvorschrift nach dem BImSchG
TA-Luft: Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TBT: Tributylzinn
TEN: transeuropäische Netze
TEN-V: transeuropäische Verkehrsnetze, Verkehrsinfrastrukturpolitik
TierSchG: Tierschutzgesetz
TierSG: Tierseuchengesetz
TMAP: Trilateral Monitoring and Assessment Program
UBA: Umweltbundesamt
UIG: Umweltinformationsgesetz
UNCED: United Nations Conference on Environment and Development
UVP: Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG: Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
VPS: Vorsorgeplan Schadstoffunfallbekämpfung
VSK: Vertragsstaatenkonferenz
VwVfG: Verwaltungsverfahrensgesetze
WaStrG: Bundeswasserstraßengesetz
WHG: Wasserhaushaltsgesetz
WRRL: Wasserrahmenrichtlinie
WSF: Trilateral Wadden Sea Forum
WSV: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
WZB: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung
ZMK: Zentrum für Meeres- und Klimaforschung der Universität Hamburg
ZMT: Zentrum für Marine Tropenökologie

Herausgeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit (BMU)
D - 53175 Bonn
Fax: 01888 305-2697
E-Mail: service@bmu.bund.de
Internet: www.bmu.de und www.ikzm-strategie.de

Redaktion: Dr. Stefan Lütkes, Heike Holzfuß
Referat N I 5 Recht des Naturschutzes und der Landschaftspflege
Wulf Hülsmann; Umweltbundesamt (UBA)
Dr. Thomas Bosecke für das Bundesamt für Naturschutz (BfN)

Stand: März 2006