

**Raumordnungskonzept
für das
niedersächsische Küstenmeer**

**Niedersächsisches Ministerium für den ländlichen Raum,
Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
- Regierungsvertretung Oldenburg -
Landesentwicklung, Raumordnung**

Stand 2005

Inhalt

A. Vorbemerkungen	5
1. Bisherige Aktivitäten.....	5
2. Erfordernis	5
3. Aussagebereiche	5
3.1. Räumliche Gliederung.....	5
3.2. Grenzen	5
3.3. Zuständigkeiten	6
4. Bindungswirkung.....	8
5. Struktur des Konzepts.....	8
6. Aufstellungsverfahren.....	9
B. Grundsätze	11
1. Raumordnungspolitische Grundsätze.....	11
1.1. Erreichen einer möglichst hohen dauerhaften wirtschaftlichen Effizienz	11
1.2. Erhaltung der Integrität der natürlichen Systeme und Prozesse	11
1.3. Breite gesellschaftliche Akzeptanz aller Maßnahmen	12
2. Planungsgrundsätze	12
C. Ziele	13
C 1 Hafententwicklung.....	13
C 2 Verkehr, insbesondere Schifffahrt	20
C 3 Energie, insbesondere Windenergie	29
C 4 Tourismus	35
C 5 Fischerei	39
C 6 Rohstoffgewinnung	44
C 7 Naturschutz.....	50
C 8 Schutz der Kulturlandschaften und der kulturellen Sachgüter	56
C 9 Küstenschutz	60
C 10 Katastrophenschutz, zivile Verteidigung.....	66
C 11 Militärische Verteidigung	69
Anhang	71
Quellen, Materialien, Fachgutachten und -pläne	73
Richtlinien, Empfehlungen, Gesetze, Verordnungen und andere Vorgaben	76
Internetadressen	80

A. Vorbemerkungen

1. Bisherige Aktivitäten

Sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene sind zahlreiche Ansätze für Küstenzonenmanagement im Nordseeraum erkennbar, z.B. EU-Demonstrationsvorhaben, Interreg-Projekte und die Cuxhavener Erklärung (im Einzelnen s. Anhang).

2. Erfordernis

Für den niedersächsischen landwärtigen Küstenbereich sind neben dem Landes-Raumordnungsprogramm bisher für die Landkreise Aurich, Cuxhaven, Friesland, Stade, Wesermarsch und Wittmund Regionale Raumordnungsprogramme aufgestellt worden. Im derzeit gültigen Landes-Raumordnungsprogramm 1994 sind nur wenige raumordnerische Ziele für den Wasserbereich enthalten. Aktuell befindet sich eine Änderung des Landes-Raumordnungsprogramms zur Festlegung von Eignungsgebieten von Offshore-Windparks in Aufstellung und mit der Bekanntmachung der Allgemeinen Planungsabsichten im Ministerialblatt (Nds. MBL. Nr. 15 vom 04.05.2005) der Startschuss für eine grundlegende LROP-Novellierung gegeben. Einige Fachverwaltungen haben bereits aus ihrer fachlichen Sicht Pläne aufgestellt.

Einen integrativen Ansatz in Form eines koordinierten fachübergreifenden Planes für das Küstenmeer gibt es bisher nicht. Nur durch sektorübergreifende Instrumente kann die zwangsläufig auf jeweils eine Nutzungsform fixierte beschränkte Sichtweise fachplanerischer Ansätze überwunden werden.

3. Aussagebereiche

3.1. Räumliche Gliederung

Dieses raumordnerische Konzept macht in erster Linie Aussagen zum niedersächsischen Teil des Küstenmeeres einschließlich der inneren Gewässer.

Dieser Bereich wird zum Land hin durch die Mittlere Tide-Hochwasser-Linie (MThw-Linie) - einschließlich der binnenlands liegenden Seeschiffahrtsstraßen - und in der Nordsee durch die 12 Seemeilen-Grenze begrenzt. Insofern sind die Küstenästuare und Seeschiffahrtsstraßen Teil des ROKK. Seewärts grenzt an das Küstenmeer die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) mit dem darunter liegenden deutschen Festlandssockel als Teil der Hohen See. Auch wenn AWZ und Landflächen nicht zum eigentlichen Planungsraum gehören, werden für diese Bereiche im vorliegenden Konzept Aussagen getroffen, soweit dies inhaltlich sinnvoll ist.

3.2. Grenzen

An den niedersächsischen Planungsraum grenzen im Westen die Niederlande, im Nordosten Hamburg und Schleswig-Holstein an. Vor Cuxhaven liegt die Hamburgische Exklave mit den Inseln Neuwerk und Scharhörn. Umschlossen von Niedersachsen ist das Land Bremen mit den Städten Bremen und Bremerhaven.

Auf die Probleme nicht abschließend geregelter Grenzen mit unterschiedlichen Grenzauffassungen wird in diesem Konzept nicht weiter eingegangen.

Lediglich für den Ems-Dollart-Bereich wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die Niederlande und Deutschland zur Handhabung des strittigen Grenzbereiches am 08. April 1960 den Ems-Dollart-Vertrag (BGBl. II vom 25.06.1963 S. 602) in Verbindung mit weiteren Zusatzabkommen abgeschlossen haben.

3.3. Zuständigkeiten

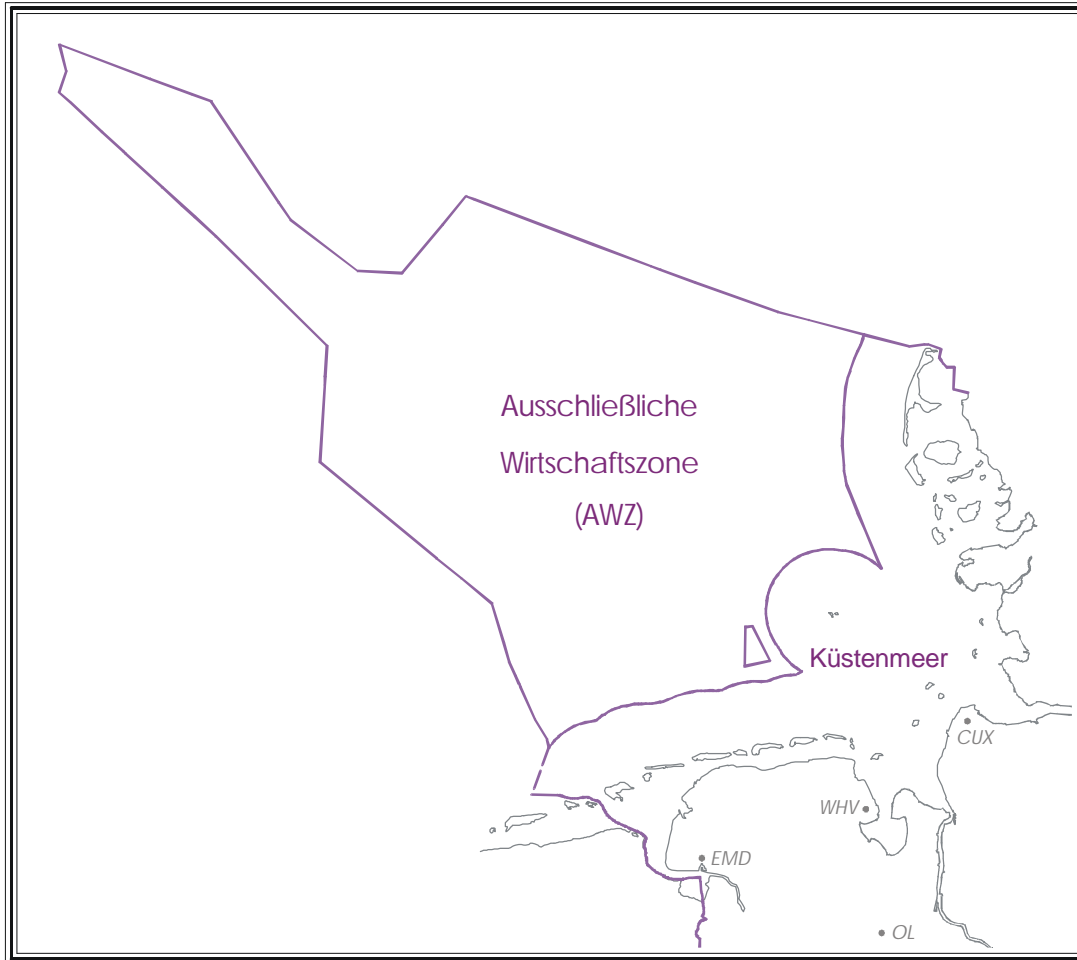
Wesentlich für die Verwaltung und Planung im Küstenraum ist, dass die Gemeinden und Landkreise an der MThw-Linie enden. Unterhalb der MThw-Linie befindet sich das so genannte „ursprünglich gemeindefreie Gebiet“, soweit es nicht durch Hoheitsakt mit einer Grenzbestimmung dem Gebiet einer Gemeinde zugewiesen oder zum gemeindefreien Gebiet erklärt worden ist. Entsprechend erstreckt sich die Regional- und Bauleitplanung nur auf den Land-, nicht jedoch auf den Meeresbereich.

Nur die Landesplanung (Landes-Raumordnungsprogramm) umgreift sowohl den terrestrischen als auch den marinen Bereich, letzteren bis zur seewärtigen Staatsgrenze (12 Seemeilen-Grenze).

Die Meeresflächen unterhalb der MThw-Linie bis zur 12-Seemeilen-Grenze einschließlich der Tiefwasserreedee stehen im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Bundeswasserstraßenverwaltung). Andere Nutzungen der Bundeswasserstraße als die durch die Schifffahrt bedürfen gemäß Bundeswasserstraßengesetz der Genehmigung durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Des Weiteren bedürfen andere Nutzungen privatrechtlicher Vereinbarungen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.

Nach den Bestimmungen des Seerechts-Übereinkommens der Vereinten Nationen hat seewärts der Staatsgrenze die Bundesregierung die Regelungskompetenz für den Bereich der Ausschließlichen Wirtschaftszone. Die Kompetenz erstreckt sich auf die Erforschung und Ausbeutung, Erhaltung und Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen, die Errichtung und Nutzung von Bauwerken, die wissenschaftliche Meeresforschung und den Umweltschutz. Ein (privatrechtliches) Eigentum für diese Flächen gibt es nicht.

Mit dem Europarechtsanpassungsgesetz Bau - EAG Bau vom 24. Juni 2004 ist der Bundesregierung die Raumordnungskompetenz (Raumordnungspläne) im Bereich der Ausschließlichen Wirtschaftszone übertragen worden. Gemäß des § 18a ROG hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) für die AWZ Ziele und Grundsätze der Raumordnung aufzustellen. Diese sollen dem ROG zufolge die wirtschaftliche und wissenschaftliche Nutzung des Meeresgebietes, die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit der Seeschifffahrt, sowie den Schutz der Meeresumwelt umfassen. Zur Aufstellung derartiger Grundsätze und Ziele ermittelt der Bund zurzeit in einem ersten Verfahrensschritt bestehende und zukünftige Nutzungsansprüche an die AWZ. Darauf aufbauend soll dann ein erster Rahmenplan gefertigt werden, der dann einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) unterzogen wird.



4. Bindungswirkung

Das ROKK ist im rechtlichen Sinn nicht bindend. Zwar werden im ROKK die in Raumordnungsprogrammen üblichen Begriffe (z. B. Vorranggebiete) benutzt, allerdings haben sie in diesem Konzept einen anderen Rechtscharakter.

Wegen der diversen vorhandenen und geplanten Nutzungen dürfte dieses Konzept gleichwohl eine faktische Bindungswirkung im Sinne einer Selbstverpflichtung entfalten und eine Orientierungshilfe für die Koordinierung von Planungen und Maßnahmen im Küstenmeer sein.

Dieses soll zum einen durch die von Anfang an sehr breite Beteiligung aller relevanten Akteure, zum anderen durch die weitgehend im Konsens zu erfolgenden Festlegungen des ROKK erreicht werden.

Bestehende Rechtsnormen des Bundes, z. B. Bundeswasserstraßengesetz, und Gesetze des Landes, z. B. über den Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“, sowie des weiteren Regionale Raumordnungsprogramme, Bauleitpläne, genehmigte Trassen und Anlagen, bleiben unberührt. Das ROKK bildet eine Grundlage für die aktuelle Änderung des Landes-Raumordnungsprogramms sowie dessen Gesamtnovellierung. Nur diese verbindlichen Raumordnungspläne können vor dem Hintergrund der teilweise massiven Interessengegensätze im Küstenmeer eine dauerhafte Rechtswirkung durchsetzen.

So verstanden entfaltet das ROKK schwergewichtig für das eigentliche Küstenmeer, also von der MThw-Linie bis zur 12-sm-Grenze, Handlungsorientierung. Da zahlreiche Nutzungen von außerhalb des Küstenmeeres, also von der AWZ aus, einwirken, wird die AWZ bis in etwa nördlich der beiden Verkehrstrennungsgebiete in den räumlichen Aussagebereich einbezogen. Sinngemäß gilt das für einige landseitige Nutzungen, die im Bereich der an der Küstenlinie angrenzenden Landkreise und der in das Binnenland hineinreichenden Seeschiffahrtsstraßen liegen, im Falle der Hinterlandanbindung der Häfen durch Binnenschiffahrt, Bahn und Straße, aber auch darüber hinaus.

Das ROKK ist kein Raumordnungsplan i. S. § 7 (5) ROG gem. Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (Abl. Nr. L 197 S.30). Eine Strategische Umweltprüfung (SUP) ist daher nicht durchzuführen.

5. Struktur des Konzepts

Das ROKK formuliert ein durchgängiges und geschlossenes System von raumordnerischen Grundsätzen und Zielvorstellungen für das niedersächsische Küstenmeer. Methodisch werden dazu abgestuft von allgemeinen Grundsätzen über Planungsleitlinien sachbezogene Zielaussagen zu den wesentlichen, das Niedersächsische Küstenmeer prägenden Raumnutzungen, Nutzungsansprüchen und Potentialen entwickelt. Die Verzahnung der einzelnen Bereiche wird durch die Analyse der Wechselwirkungen und Konfliktbereiche zu anderen Nutzungen bzw. Potentialen veranschaulicht.

Die Zielaussagen folgen einer einheitlichen Struktur. Ihnen vorangestellt ist in jedem Sachkapitel eine kurze Situationsbeschreibung, in der aktuelle Tendenzen der jeweiligen Raumnutzung unter quantitativen und qualitativen Aspekten beleuchtet werden. Hieran schließt sich jeweils die Identifizierung bedeutsamer Wechselwirkungen und Konfliktbereiche an, wesentliche Lösungsansätze hierzu werden dargestellt.

Die darauf aufbauenden Zielaussagen werden differenziert in eine Wiedergabe bereits festgelegter und damit förmlicher Ziele der Raumordnung aus dem LROP und den RROP sowie den originären Zielaussagen des ROKK. Diese werden wiederum gegliedert in Ziele für den

Meeresbereich (i. d. R für die 12 sm- Zone und falls erforderlich für die AWZ) sowie den Landbereich.

Im letzten Punkt eines jeden Sachkapitels werden schließlich Visionen / noch nicht ausreichend untersuchte Handlungsansätze dargestellt, die langfristig geeignet sein können, die im Meeresbereich bestehenden oder zu erwartenden Nutzungskonflikte zu lösen.

Die raumordnerischen Aussagen dieses Konzepts werden zeichnerisch in drei Karten dargestellt:

- **Karte 1: Bestand**
Vorhandene und planerisch festgestellte Nutzungen, in Raumordnungsprogrammen festgelegte Ziele und Darstellungen in genehmigten Flächennutzungsplänen
- **Karte 2: Nutzungsabsichten**
Geplante Nutzungen / nicht förmlich festgestellte Nutzungsansprüche und -absichten
- **Karte 3: Raumbedeutsame Belange / ROKK-Zielsetzungen**
Darstellung prioritärer und raumbedeutsamer Standorte sowie Gebiete als „Zielsetzungen“ des Raumordnerischen Konzepts für das niedersächsische Küstenmeer.

Prioritäre Gebiete und Standorte für

- Umschlagsplätze für die Schifffahrt / Häfen
- Industriestandorte am seeschifftiefen Wasser, ggf. auch Standorte von Gewerbe, Werften, Dienstleistungsunternehmen für die Schifffahrt
- Schiffsverkehr
- Windenergienutzung
- Erholung/Tourismus
- Natur und Landschaft

Bedeutsame Gebiete für

- Windenergienutzung
- Natur und Landschaft
- Aufsuchung, Erkundung und Gewinnung von Bodenschätzen
- Militärische Nutzung

Die Darstellung „erforderlich bzw. geeignet, bedarf weiterer Abstimmung“ bedeutet, dass diese Vorhaben grundsätzlich realisierbar, aber einem Abstimmungsverfahren zu unterziehen sind, um raumordnerisches Ziel werden zu können.

6. Aufstellungsverfahren

Zur Einleitung des Aufstellungsverfahrens wurden im Februar 2002 alle maßgeblichen Behörden und Institutionen über die Ziele und Inhalte des beabsichtigten ROKK informiert und gebeten, regionalplanerisch bedeutsame Hinweise und Materialien, die aus Ihrer Sicht in das Konzept einfließen sollten, zur Verfügung zu stellen. Es sollte außerdem dargelegt werden, welche aktuellen oder geplanten Nutzungen der jeweiligen Behörde den Planungsraum tangieren. Die Beteiligten sind zudem ermutigt worden, interessante Ideen und Visionen mitzuteilen, die evtl. später einmal Gegenstand weiterer Diskussionen oder Foren werden könnten.

Auch regionale Interessengruppen und Vereinigungen außerhalb der Behördenstrukturen sollten in das Verfahren einbezogen werden. Dazu wurden die Gemeinden, die Landkreise

und Fachbehörden gebeten, in Frage kommende Adressaten zu benennen, damit diese im weiteren Verfahren förmlich beteiligt werden konnten.

Die eingegangenen Beiträge, Anregungen und Stellungnahmen wurden zusammen mit eigenen Erarbeitungen zu dem Konzept-Entwurf ROKK 2004 zusammengeführt. Er beinhaltete eine ca. 60-seitige Textfassung sowie drei thematische Karten im Maßstab 1:300.000.

Dieser Entwurf wurde Gegenstand eines Abstimmungsverfahrens, an dem insgesamt ca. 300 Behörden, Institutionen und benannte Interessengruppen beteiligt wurden.

Da im Sinne der IKZM-Prinzipien eine breite Information der Öffentlichkeit angestrebt wurde, wurde in verschiedenen regionalen Zeitungen über das ROKK informiert und darauf hingewiesen, dass interessierte Bürgerinnen und Bürger den Konzeptentwurf bei ihrer Gemeinde oder ihrem Landkreis einsehen konnten.

Die im zweiten Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen, Anregungen und Hinweise wurden ausgewertet und im Rahmen der Erarbeitung der vorliegenden abschließenden Fassung des ROKK berücksichtigt.

Insgesamt soll die intendierte Selbstbindung der in der Region relevanten Akteure durch das ROKK mit einer von Anfang an sehr breiten Beteiligung aller Betroffenen, sowie durch die weitgehend im Konsens zu erfolgende Festlegung der Zielaussagen erreicht werden.

B. Grundsätze

1. Raumordnungspolitische Grundsätze

Auf der Grundlage der drei Nachhaltigkeitsprinzipien wird von folgenden raumordnungspolitischen Grundsätzen ausgegangen:

1.1. Erreichen einer möglichst hohen dauerhaften wirtschaftlichen Effizienz

- Grundsatz der günstigsten Transportwege: Güter- und Warenströme aller Art sollen weitgehend, insbesondere im weltweiten internationalen Warenaustausch über Schiffsverkehre abgewickelt werden. Projekte und Aktivitäten auf dem Meer dürfen die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht dauerhaft oder wesentlich beeinträchtigen.
- Grundsatz der bedarfsgerechten landseitigen Anbindung der Schifffahrt: Güter- und Warenströme sollen dort angelandet und verarbeitet werden, wo die natürlichen und anthropogen bedingten Standortvorteile und Gegebenheiten zukunftsweisend ausgenutzt werden können.
- Grundsatz des präventiven Insel- und Küstenschutzes: Die Lebensbereiche der Bevölkerung sind sowohl gegen Sturmfluten als auch gegen Küstenerosion zu sichern.
- Grundsatz der Nutzbarmachung regenerativer Offshore-Energiequellen: Geeignete Räume für Anlagen und Bauwerke zur regenerativen Energieerzeugung – einschließlich Festlandanbindung – sind zu sichern und zu entwickeln.
- Grundsatz der touristischen Nutzung der Küstenzone: Verträgliche touristische Nutzungen auf den Inseln, im Watten- und im Küstenmeer sind zu erhalten und zu entwickeln.
- Grundsatz der Erforschung und Ausbeutung, Erhaltung und Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen: Bereiche mit vorhandenen Bodenschätzen (Öl, Gas, Kies, Sand, Klei, Ton, etc.) und deren Landanbindung sind ebenso wie natürliche Ressourcen (Fische, Krebse, Muscheln, Algen) sowie geeignete Räume für Marikulturformen zu sichern.

1.2. Erhaltung der Integrität der natürlichen Systeme und Prozesse

- Grundsatz des Schutzes: Wertvolle marine Lebensräume sind zu erhalten und zu entwickeln
- Grundsatz der Vorsorge: Gegen potentiell umweltbelastende Einflüsse auf den Planungsraum oder wesentliche Teile davon ist durch Anwendung der „Besten-Verfügbaren-Technik (BVT)“ i. S. der EG-Richtlinie über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung vom 30. Oktober 1996 (IVU-Richtlinie) Vorsorge zu treffen.
- Grundsatz des Verursacherprinzips: Die für die Entstehung, Vermeidung oder Beseitigung eines Umweltschadens Verantwortlichen haben auch die entsprechenden Kosten zu tragen.
- Grundsatz der Vermeidung: Mögliche Schäden für den Planungsraum oder wesentliche Teile davon sind zu vermeiden.
- Grundsatz der Verlagerung: Aktivitäten sind in Bereiche zu verlagern, in denen sie die geringsten schädlichen Auswirkungen haben.
- Grundsatz der Kompensation: Für nicht vermeidbare Auswirkungen von Maßnahmen sind nach Möglichkeit Kompensationsmaßnahmen zu ergreifen.

1.3. Breite gesellschaftliche Akzeptanz aller Maßnahmen

- Grundsatz der Öffentlichkeitsinformation: Alle Beteiligten sind so frühzeitig wie möglich über geplante Aktivitäten zu unterrichten, damit alle relevanten Erkenntnisse zur späteren Entscheidungsfindung vorliegen.
- Grundsatz der nachbarschaftlichen Beteiligung: Über geplante Aktivitäten ist grenzüberschreitend zu informieren.
- Grundsatz der Planungskoordination: Gleichartige Maßnahmen verschiedener Planungsträger sind zu koordinieren und nach Möglichkeit einer abgestimmten Lösung zuzuführen.
- Grundsatz der Interessenabwägung: Auf der Grundlage und der Kenntnis der vielfältigen Interessenlagen sind ausgewogene Entscheidungen nach dem jeweiligen Stand der Technik zu treffen. Alle relevanten Belange sind in die Abwägung einzustellen. Jede ernsthaft in Betracht kommende Alternative muss in Betracht gezogen und erwogen werden.

2. Planungsgrundsätze

Die verschiedenen Nutzungsfunktionen sollen sich möglichst nicht beeinträchtigen. Das kann durch räumliche, zeitliche Staffelung oder Mehrfachnutzung von Räumen erreicht werden.

Für die gesamte Nordsee sollen die folgenden allgemeinen Prinzipien gelten:

1. Es darf nicht zu einer Abwälzung der Probleme vom Land auf das Wasser kommen. Auch muss vermieden werden, dass sich das Meer zu einer Zufluchtsstätte für Raumforderungen entwickelt, die auf dem Land unerwünscht sind.
2. Es darf nicht zu irreversiblen Störungen und Verschmutzungen des Meeres und der darauf bezogenen natürlichen Systeme kommen – weder auf direktem Wege noch über die Flüsse oder über die Luft.
3. Dem Entstehen von Verunreinigungen der Medien ist nach Möglichkeit an der Quelle entgegenzuwirken, bestehende Belastungen sind zu vermindern.

Das ökonomische Potential ist zu erkennen; auf dieser Grundlage sind Nutzungsfestlegungen zu treffen.

Projekte und Aktivitäten sind auf dem Meer nur zulässig, wenn Nutzen und Erforderlichkeit nachgewiesen wurden. Dabei sind Standorte und Linienführungen mit der gebotenen Sorgfalt zu prüfen. Die Planung neuer Vorhaben und die Erweiterung vorhandener Projekte auf dem Meer dürfen erst dann stattfinden, wenn deren Folgen für Küstengebiete und Meer, die damit in Verbindung stehenden fraglichen Aspekte und die Art und Weise, wie mit diesen Fragen umzugehen ist, untersucht und dargelegt wurden.

C. Ziele

C 1 Hafententwicklung

1. Begründende Erläuterungen

1.1. Situationsbeschreibung

Der niedersächsische Küstenraum hat in der Vergangenheit seine Entwicklungschancen, die sich aus der Lagegunst am z. T. seeschifftiefen Fahrwasser liegen, noch nicht voll ausgeschöpft. Die vorhandenen Ansatzstellen hafengebundener und exportorientierter Betriebe haben noch Kapazitätsreserven.

Dass der Bereich der niedersächsischen Nordseeküste noch eher zu den strukturschwachen Gebieten der Bundesrepublik Deutschland gehört, zeigen die Werte von Arbeitslosenquote und des Bruttoinlandsprodukts pro Einwohner. Sie sind in vielen Teilregionen schlechter als die Vergleichswerte des Landes. Ein wesentlicher Grund hierfür ist die räumliche Randlage der Region innerhalb des Bundesgebiets. Die internationalen Verbindungen über die Nordsee konnten diesen Nachteil bisher nicht ausgleichen.

An der Schnittstelle Land-See sind die Seehäfen die wesentlichen Portale für die internationalen Wirtschaftsbeziehungen. Ihre Erhaltung sowie die Anpassung an aktuelle und zukünftige Bedarfe hat deshalb eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung

Der Seeverkehrsumschlag in den großen niedersächsischen Seehäfen (Wilhelmshaven, Brake, Stade-Bützfleth, Emden, Nordenham, Cuxhaven, Papenburg, Leer und Oldenburg) lag im Jahr 2003 bei rund 58 Millionen Tonnen. Für 2004 wurde ein anhaltend hohes Wachstum von rund 4 % prognostiziert (*Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 08.09.2004*). Der Seegüterumschlag aller deutschen Seehäfen lag im Jahr 2003 bei etwa 254,8 Mio. Tonnen. Damit wird knapp ein Viertel aller deutschen Seegüter über einen niedersächsischen Hafen verschifft.

Güterumschlag der Seeschifffahrt 2003

Ausgewählte Häfen	Güterumschlag 2003 in t
Wilhelmshaven	39.427.447
Brake	5.178.110
Stade-Bützfleth	4.181.537
Emden	3.313.144
Nordenham	2.944.255
Cuxhaven	1.195.631
Papenburg	436.109
Leer	393.284
übrige	787.695
insgesamt	57.857.212

statistische Monatshefte Niedersachsen 4/2004

Umschlagsentwicklung der deutschen Nordseehäfen bis zum Jahre 2015

Häfen	Umschlag in Mio. t		Basisprognose in Mio. t		Potentialschätzung in Mio. t	
	1992	1998	2010	2015	2010	2015
z. B. Massengut, trocken u. flüssig:						
Hamburg	36,4	36,9	38,6	39,1	41,2	42,8
Bremerhaven	10,2	10,4	11,5	11,7	11,5	11,7
Wilhelmshaven*)	31,5	43,7	37,6	37,5	43,8	44,1
Emden	1,1	0,6	0,9	0,9	0,9	0,9
Brake	3,2	3,1	4,2	4,3	4,2	4,3
Nordenham	3,1	1,8	2,4	2,6	2,4	2,6
Cuxhaven	0,4	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7
Brunsbüttel	7,9	7,8	8,2	7,3	8,5	8,7
Gesamt	93,7	104,8	102,1	104,1	113,2	115,7
z. B. Containerumschlag brutto inkl. Eigengewicht:						
Hamburg	23,6	36,6	58,7	66,8	64,9	79,2
Bremerhaven	12,6	18,2	36,0	42,1	38,4	46,9
Wilhelmshaven*)	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Emden	0,1	0,2	0,6	0,6	0,6	0,6
Brake	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Nordenham	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Cuxhaven	0,2	0,3	0,5	0,5	0,5	0,5
Brunsbüttel	---	---	---	---	---	---
Gesamt	36,6	55,5	96,0	110,2	104,6	127,4
Umschlag sämtlicher Güter:						
Hamburg	64,8	76,2	100,7	109,6	108,6	124,4
Bremerhaven	29,9	34,5	54,6	61,2	55,9	64,6
Wilhelmshaven*)	31,6	44,0	37,8	37,7	44,0	44,3
Emden	1,8	3,1	4,3	4,6	4,3	4,6
Brake	4,7	4,8	6,3	6,6	6,3	6,6
Nordenham	3,4	2,0	2,6	2,7	2,6	2,7
Cuxhaven	1,3	1,5	1,9	2,1	2,0	2,1
Brunsbüttel	7,9	7,9	7,4	7,5	8,6	8,9
Gesamt	145,5	173,9	215,5	231,9	232,4	258,2

*) ohne Berücksichtigung des Jade-Weser-Ports

Quelle: PLANCO; ISL 2000 - Studie „Entwicklungstendenzen der deutschen Seehäfen bis zum Jahre 2015“

(Forschungs- und Entwicklungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 10/2000)

Wie aus der o. a. Tabelle zu entnehmen ist, zeigen sich für die deutschen Nordseehäfen erhebliche Entwicklungspotentiale. Nach Maßgabe der Potentialschätzung wird der Gesamtumschlag im Jahre 2015 gegenüber dem Basisjahr 1998 jährlich durchschnittlich um 2,4 % zunehmen (Basisprognose 1,7 %). Wachstumspotentiale werden vordringlich im Containerumschlag gesehen. Im Jahre 2015 wird annähernd jede zweite in den deutschen Nordseehäfen umgeschlagene Tonne Containerladung sein und das Gesamtumschlagsniveau somit maßgeblich bestimmen.

In der Seeschifffahrt ist der Trend zu größeren Schiffseinheiten unübersehbar. Dies gilt insbesondere für die Containerschifffahrt. Überproportionales Wachstum der Warenströme erhöht die Nachfrage nach effizienten Umschlagsplätzen. Im Hinblick auf die Standorterfordernisse und Handlungsempfehlungen werden die seewärtigen Zufahrten den Zugang auch für neue Seeschiffsgenerationen gewährleisten müssen, um die Wettbewerbsfähigkeit mit ande-

ren Häfen in der europäischen Nordwestrange zu erhalten. Rotterdam und auch asiatische Häfen stellen sich bereits auf die Schiffe der neuen Generation ein.

Die Planung des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven ist das derzeit wichtigste niedersächsische Hafenprojekt. Deutschland braucht einen Tiefwasserhafen, um vor dem Hintergrund der steigenden Mengen- und Schiffsgrößenentwicklung bis zum Ende dieses Jahrzehnts an der schnellen Weiterentwicklung des Containerverkehrs teilnehmen zu können.

Wilhelmshaven ergänzt als einziger Tiefwasserhafen in der Deutschen Bucht die traditionellen Häfen Hamburg und Bremerhaven in geradezu idealer Weise. Die Schaffung von neuen Containerumschlagskapazitäten an der deutschen Nordseeküste an diesem ökonomisch und ökologisch sinnvollsten Standort ist erforderlich, um im europäischen Kontext weiter wettbewerbsfähig gegenüber den Westhäfen zu bleiben.

Der Jade-Weser-Port wird in Kooperation mit dem Bundesland Bremen und in Ergänzung des bestehenden Hafens Bremerhaven geplant. Die Ausbaumöglichkeiten in Bremerhaven werden nach Bau des in Planung befindlichen Container-Terminals CT IV weitgehend erschöpft sein. Eine von niedersächsischer und bremischer Seite angestrebte Kooperation mit Hamburg kam bislang nicht zustande; Hamburg schließt nach Durchführung der Elbevertiefung eine Kooperation jedoch nicht aus.

Neben der seewärtigen Zufahrt hat die Hinterlandanbindung der Seehäfen per Schiene, Straße und Binnenwasserstraße eine große wettbewerbsrelevante Bedeutung. Aufgrund weitgehend optimierter Transportprozesse auf See gewinnt die kostengünstige Hinterlandanbindung im Wettbewerb der Seehäfen zunehmend an Bedeutung.

Ein wesentlicher Wachstumssektor für die Häfen ist die Windenergie. Neben dem Festland sind derzeit auch Anlagen in der Nordsee geplant (siehe Kapitel 4. Energie, insbes. Windenergie). Von dieser Entwicklung können sowohl die niedersächsische Windkraftindustrie mit den zahlreichen Ausrüstungs-, Wartungs- und Zulieferfirmen als auch die maritime Wirtschaft in den Bereichen Werften, Häfen, Charter und Service stark profitieren.

Sowohl die Stadt Emden als auch Cuxhaven sind dabei, sich als Offshore-Basis für die Entwicklung von Hochseewindparks zu entfalten. Auf dem Larrelter/Wybelsumer Polder hat sich in den letzten Jahren die Windenergienutzung etabliert. Diese Vorranggebiete sind Basis wirtschaftlicher Nutzung in Emden. Der Landkreis Cuxhaven hat mit der Änderung und Ergänzung seines RROP für den sachlichen Teilabschnitt Windenergie 2004 die raumordnerischen Voraussetzungen für die Planung und Projektierung des Offshore-Windreferenzfeldes Altenbruch II geschaffen. Damit wird Altenbruch II zu einer Ergänzung des Offshore-Testfeldes, das am Grodener Elbdeich entsteht.

Neben der teilweise noch bestehenden Bedeutung der kleineren Küstenhäfen für die Fischerei gewinnen die Kutter-, Siel- und / oder Fährehäfen zunehmend an Attraktivität für den Tourismus und den Erhalt der Kulturlandschaft.

1.2. Wechselwirkungen und Konfliktbereiche

Die wirtschaftliche Entwicklung im Küstenraum, auch die der Häfen, hat insbesondere Auswirkungen auf

- die Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen und damit auf den Wohlstand in der Region, wobei den Häfen als wichtigstes Portal für den Im- und Export auch eine nationale Bedeutung zukommt

- die Bevölkerungsentwicklung durch den Zu- oder Fortzug von Menschen und somit auf die Siedlungsentwicklung
- die Inanspruchnahme von Grund und Boden sowie mögliche Beeinträchtigungen von Naturgütern und Tourismus

Die wirtschaftliche Entwicklung im Küstenraum, auch die der Häfen, wird insbesondere beeinflusst durch

- die weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen
- Aktivitäten der regionalen Akteure
- die Entwicklungen und Angebote in anderen konkurrierenden Regionen
- Sicherung, Neu- und Ausbau sowie Weiterentwicklung von Verkehrs-/ Hinterlandverbindungen, Tiefe des Fahrwassers, Größe und Anzahl von Liegeplätzen, Art und Arbeitsgeschwindigkeit der Abfertigungsanlagen sowie Kommunikationsinfrastrukturen
- Wechselwirkungen unterschiedlicher Entwicklungen, z. B. Windparks / Schiffshaveriegefahr
- Förderinitiativen und -programmen aus europäischen, Bundes- und Landesmitteln
- Umweltauflagen und Schutzgebietsausweisungen des Naturschutzes
- Die Verschlickung bzw. Versandung von Wasserwegen - unabhängig davon, ob es sich dabei um Bundeswasserstraßen, Wattfahrwasser oder Hafenzufahrten handelt - ist für die küstennahen Häfen, die Inselversorgung, aber auch für die weiter flussaufwärts liegenden Hafenstandorte oder Anleger ein immer wieder auftretendes, kostenintensives Problem, das deren Nutzung und Erhaltung erschwert.

1.3. Lösungsansätze

Zentraler Leitgedanke ist es,

- die Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Wirtschaft zu stärken und zu einer Verbesserung der Beschäftigungssituation zu kommen, nämlich
- durch ein Zusammenwirken der Beteiligten aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Kammern, um eine vorausschauende, auf die spezifischen Erfordernisse der Küstenregion abgestimmte Wirtschaftspolitik zu verwirklichen;
- die Nutzung der seenahen Standvorteile sowohl für den Güterumschlag als auch für die Ansiedlung von vor allem export-, aber auch importorientierte Betriebe voranzutreiben,
- die Aktivitäten in den Hafenstandorten auszuweiten, z. B. durch Bereitstellung von qualitativ und quantitativ hochwertigen Gewerbeflächen an geeigneten Standorten,
- Suchräume für ggf. notwendige Infrastrukturmaßnahmen freizuhalten und
- vorrangige Nutzungsmöglichkeiten und deren Durchsetzung gegenüber nachrangigen zu erkennen.

2. Zielaussagen

2.1. Raumordnungsprogramme

Mit Bekanntgabe der Allgemeinen Planungsabsichten im Ministerialblatt (Nds. MBL. Nr. 15 v. 04.05.2005) befindet sich derzeit eine grundlegende Novellierung des Landes-Raumordnungsprogramms im Verfahren. Siehe www.ml.niedersachsen.de.

Im geltenden Landes-Raumordnungsprogramm 1994 sind folgende Ziele festgelegt:

C 1.8.01 Vorranggebiete für hafensorientierte industrielle Anlagen sind in diesem Programm bestimmt und in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt.

C 3.1 Gewerbliche Wirtschaft und Fremdenverkehr

01 In allen Landesteilen ist darauf hinzuwirken, dass die vorhandenen Arbeitsstätten im produzierenden Gewerbe sowie im privaten und öffentlichen Dienstleistungsbereich gesichert, weiterentwickelt und durch neue ergänzt werden.

02 Auf den Abbau wirtschaftsstruktureller und standortbedingter Schwächen der Wirtschaft ist - insbesondere in den ländlichen Räumen - hinzuwirken. Wirtschaftsstrukturdefizite sind durch Ansiedlung neuer und ergänzender Betriebe zu mindern.

Standortdefizite sind soweit wie möglich durch standortspezifische Bündelung leistungsfähiger, wirtschaftsnaher Infrastruktur, insbesondere der Informations-, Kommunikations-, Transport- und Umwelttechnik, auszugleichen.

03 Regions- und standortspezifische Vorteile, wie

- Lage am seeschifftiefen Fahrwasser*
- Lage an Schnittstellen überregionaler Verkehrssysteme*
- Nähe zu Großbetrieben mit umfangreichem und differenziertem Zulieferbedarf*
- Nähe zu Forschungseinrichtungen, sind gezielt zu nutzen und zu sichern.*

04 Lage und Umfang zusätzlicher gewerblicher Nutzungen sind an der Immissionsvorbelastung, den absehbaren und unvermeidbaren zusätzlichen Immissionsbelastungen sowie den Bedingungen der Emissionsausbreitung auszurichten. Aus Gründen des vorsorgenden Umweltschutzes und der Konfliktvermeidung können Nutzungsabstufungen oder Nutzungsbeschränkungen festgelegt werden. Die Wiederverwendung von Industrie- und Gewerbeflächen soll Vorrang vor der Erschließung neuer Gewerbe- und Industrieflächen haben.

05 Für die Ansiedlung neuer, die Erweiterung, Umstrukturierung und Verlagerung bestehender Arbeitsstätten im produzierenden Bereich sind geeignete Flächen, vorrangig in den Zentralen Orten der in Ziffer B 6.07 LROP I benannten Schwerpunkte bedarfsgerecht zu sichern.

Bei der Ausweisung von Flächen für gewerbliche Nutzungen ist die ökologische Belastbarkeit des jeweiligen Standortes und seines Umfeldes zu berücksichtigen.

Im Hinblick auf die wachsende Bedeutung des Dienstleistungsbereichs sind dafür besonders geeignete Standorte und Flächen zu sichern.

06 Vorranggebiete für hafensorientierte industrielle Anlagen werden gesichert in

- Cuxhaven*
- Emden*
- Stade*
- Wilhelmshaven*
- Loxstedt bei Bremerhaven*

Anmerkung: Nach der am 19.06.2000 zwischen der Gemeinde Loxstedt, dem Landkreis Cuxhaven, der Stadt Bremerhaven und der Freien Hansestadt Bremen (Stadt und Land) abgeschlossenen „Verwaltungsvereinbarung über die Entwicklung in Teilbereichen Luneplate / Luneort“, ist die Luneplate für den Naturschutz gesichert ist und nur noch ein Teil (rd. 200 ha) für Gewerbe vorgesehen.

C 1.8.02 Vorrangstandorte für Seehäfen sind in diesem Programm bestimmt und in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt.

C 3.2.06 Um die Fischerei weiterhin zu erhalten, sind ihre Belange bei allen raumbedeutsamen Maßnahmen, vor allem im Watten- und Küstenmeer, zu beachten.

C 3.6.4.02 Als Vorrangstandorte werden folgende Seehäfen bestimmt:

- Emden
- Wilhelmshaven
- Brake
- Cuxhaven
- Stade/Bützfleth
- Nordenham
- Leer
- Papenburg
- Oldenburg.

C 3.6.4.01 Die Funktionsfähigkeit der wirtschaftlich bedeutenden See-, Binnen- und Inselversorgungshäfen ist zu sichern. Die Seehäfen sind zu modernen Mehrzweckhäfen zu entwickeln.

C 3.1.03 Regions- und standortspezifische Vorteile, wie die Lage am seeschifftiefen Fahrwasser, sind gezielt zu nutzen und zu sichern.

2.2. ROKK-Zielaussagen

Meeresbereich

- Vor Wilhelmshaven ist ein neuer Tiefwasserhafen (Jade-Weser-Port) zu errichten.
- Die großen Häfen wie z. B. Emden, Brake, Nordenham, Cuxhaven und Stade-Bützfleth sind weiter zu entwickeln - an ausgewählten Standorten beispielsweise für Bereiche regenerativer Energien. Zu entwickeln sind nach Möglichkeit ebenfalls die kleineren Siel-, Insel- und Inselversorgungshäfen mit ihren unterschiedlichen Funktionen wie Küstenfischerei, grenzüberschreitender Wassertourismus, Tourismus, etc. - einschließlich ihrer Zufahrten.
- Weiter zu entwickeln sind auch die Wattfahrwässer, die Schifffahrtswege vom Festland zu den Inseln sowie vom Küstenmeer zu den Inselhäfen.
- Vor der Vertiefung von Flussabschnitten, dem Ausbau von Häfen oder deren Zufahrten sind neben der Darlegung des Bedarfs und der wirtschaftlichen Belange Untersuchungen zur Abwendung eventueller ökologischer Auswirkungen erforderlich.

Landbereich

- Für den geplanten Jade-Weser-Port sind die Verkehrsverbindungen in das Hinterland auszubauen, vorrangig durch den Ausbau des Schienennetzes und der Straßenverbindungen. Nach Möglichkeit soll dabei im Interesse einer umweltverträglichen Nutzung zeitnah eine entsprechende Eisenbahninfrastruktur geschaffen werden, z. B. durch Umgehungen. Insbesondere der Bau der „Küstenautobahn“ ist für die Ein- und Anbindung des geplanten Tiefwasserhafens in das norddeutsche Hafennetz und an die Region von großer Bedeutung.
- Die Häfen und Umschlagsplätze an den Binnenwasserstraßen sollen zukünftig mehr als bisher Aufgaben bei der Bewältigung von Hafenhinterlandverkehren übernehmen. Neben

einer möglichen Arbeitsteilung zwischen den Seehäfen empfiehlt sich auch eine Arbeitsteilung zwischen den verschiedenen GVZ-Standorten.

- Hafenfazilitäten und -flächen sind in geeigneter Lage für die Weiterentwicklung der Offshore-Industrie, die Offshore-Installationen baut, aber auch wieder abwracken bzw. entsorgen kann (z. B. Ölförderplattform „Brent Spar“), sowie insbesondere für die Produktion, (Vor-) Montage, Errichtung und den Betrieb von Windkraftanlagen für den Offshorebereich zu sichern und herzurichten. Dies gilt vornehmlich für Emden und Cuxhaven (vgl. auch Niedersächsisches Aktionsprogramm zur Planung von Windenergiestandorten im Offshore-Bereich), aber auch für andere Häfen wie Wilhelmshaven und Brake. Die Kooperation mit dem Land Bremen ist vor allem im Zusammenhang mit der Entwicklung der Offshore-Industrie weiter auszubauen.
- Zur Realisierung von Großprojekten sind vorsorglich Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu sichern.

3. Visionen

Die Unterhaltung der Häfen ist zu gewährleisten. Hierzu gehören, unter Berücksichtigung des Erfordernisses sowie der ökonomischen und ökologischen Vertretbarkeit, neben Ausbau und Unterhaltung der Zufahrten auch Ausbau und Unterhaltung der Häfen selbst (z.B. Piers, Hafenbecken, Liegewannen an den Brücken). Um die weitere Entwicklung der Häfen nicht zu behindern, müssen Hafenerweiterungsgebiete in ausreichender Größe vorgehalten sowie die Möglichkeit der Ansiedlung hafenauffiner Industrie berücksichtigt werden. Neben Injektionsbaggerverfahren („agitation dredging“) muss auch die Umlagerung und Verklappung von Baggergut für die Landeshäfen sowie die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wirtschaftlich möglich sein, wenn dies mit den Anforderungen des Wasser- und Umweltschutzes vereinbar ist. Dabei sind stets die Anforderungen der Nachhaltigkeit in angemessener Weise zu prüfen (z. B. Zwischenlagerung und Verwendung geeigneter Materialien im Deichbau).

Neue wachsende Märkte entstehen in den osteuropäischen Ländern, insbesondere im Baltikum und in Russland. Die Landverbindungen sind schon weitgehend überlastet bzw. nicht oder nur in unzureichender Qualität vorhanden, so dass in Zukunft eine noch größere Bedeutung auf die Feederdienste zukommt. Insbesondere der Jade-Weser-Port kann als Transshipment-Hafen (Umschlag von Schiff zu Schiff) für Osteuropa und Russland profitieren, denn die eher geringe Nachfrage dort lastet die großen Übersee-Containerschiffe nicht aus.

Zur Erhaltung und zum weiteren Ausbau der Position der deutschen Nordseehäfen im Seehafenwettbewerb bedarf es auch zukünftig erheblicher, gemeinsamer Anstrengungen von allen Beteiligten. Die intensiviertere, abgestimmte, konzeptionelle Zusammenarbeit zwischen Bund, Küstenländern sowie der Hafen- und Transportwirtschaft wird in der künftigen Entwicklung eine zunehmende Bedeutung haben.

Der Feederverkehr soll über geeignete Wasserstraßen abgewickelt werden. Dabei wird auch ein neu zu bauender Jade-Weser-Kanal für die Binnenschiffanbindung Wilhelmshavens als eine langfristige Vision für eine spätere Weiterentwicklung des Jade-Weser-Ports angesehen.

C 2 Verkehr, insbesondere Schifffahrt

1. Begründende Erläuterungen

1.1. Situationsbeschreibung

Der Nordsee kommt als Verkehrszone (Nordsee-Achse / Nordsee-Korridor) große Bedeutung zu, indem sie eine Erschließungsfunktion für sämtliche Häfen Niedersachsens, Bremen und Hamburg wahrnimmt und darüber hinaus dem Transitverkehr in Richtung Skandinavien und Ostsee dient.

In der Nordsee und der Deutschen Bucht sind parallel zur Küste verlaufende Verkehrstrennungsgebiete (VTG) geschaffen worden, um Kollisionsgefahren zu minimieren und den Schiffsverkehr so sicher wie möglich zu gestalten. Dies sind Schifffahrtswege, die durch Trennlinien oder Trennzonen in Einbahnwege geteilt sind, auf denen jeweils nur in der vorgegebenen Fahrtrichtung gefahren werden darf. Die VTG (Terschelling-German Bight, German Bight Western Approach, Jade Approach) sind in den Karten 1 und 3 dargestellt. Ebenfalls dargestellt sind in Karte 1 die Tiefwasserreedeen vor Helgoland, die als großräumiger Ankerplatz wichtige Funktionen für die Seeschifffahrt erfüllen. Auf den Verkehrstrennungsgebieten konzentrieren sich die Hauptverkehrsströme, die sich anschließend in die Reviere Ems, Jade, Weser und Elbe verteilen. Der Schiffstransport von Gütern und Waren aller Art ermöglicht insbesondere im internationalen, weltweiten Warenaustausch eine Entlastung der Landwege quer durch Deutschland in den Nordosten Europas.

An die landseitige Begrenzung des Verkehrstrennungsgebietes Terschelling-German Bight schließt sich die Küstenverkehrszone (KVZ) an. Im Süden wird sie begrenzt durch die Ostfriesische Inselkette und das dem Elbe-Weser-Dreieck vorgelagerte Wattengebiet. Die KVZ darf vom Durchgangsverkehr, der den entsprechenden Einbahnweg des angrenzenden Verkehrstrennungsgebietes sicher befahren kann, in der Regel nicht benutzt werden. Dieses Verbot gilt nicht für Schiffe, die einen Hafen innerhalb der KVZ anlaufen bzw. aus einem solchen auslaufen wollen oder zur Abwendung einer unmittelbaren Gefahr befahren müssen. Fahrzeuge von weniger als 20 m Länge, Segelfahrzeuge und fischende Fahrzeuge sind von der Verbotsregel ausgenommen.

Die VTG und die KVZ vor der deutschen Küste sind Bestandteil eines vom Englischen Kanal ausgehenden Gesamtsystems, welches von der IMO (International Maritime Organisation / einer Unterorganisation der UNO) beschlossen wurde und seit dem 8. Oktober 1992 in seiner jetzigen Form besteht. Sie haben sowohl innerhalb des Deutschen Hoheitsgebietes (12-sm-Zone) sowie außerhalb (Hohe See) Gültigkeit.

Einen guten Überblick über das Verkehrsaufkommen in der Deutschen Bucht überhaupt, differenziert nach Schiffsgröße in Bruttoreaumzahl, verschafft die Jahresstatistik der Wasser- und Schifffahrtsdirektion NW - siehe www.wsd-nordwest.de. Von der lokalen Kleinschifffahrt über Fahrgastsschiffe und Tanker bis hin zu Transport- und Containerschiffen ergaben sich für 2004 insgesamt 66.759 registrierte Bewegungen.

Für die Ordnung der Schifffahrt und den schiffsgerechten Zustand im Bereich der Bundeswasserstraßen ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zuständig. Als Bundeswasserstraße gelten die Binnenwasserstraßen des Bundes, die dem allgemeinen Verkehr dienen und die Seewasserstraßen (§ 1 WaStrG). Die Grenze zwischen Binnenwasser- und Seewasserstraße ist die (schwankende) Einflussgrenze von Ebbe und Flut in der Flussmündung.

Als sehr problematisch wird von Seiten der Schifffahrt die Verlegung von Stromkabeln für Offshore-Windenergieparks durch oder am Rande von Fahrwassern, insbesondere der größeren Flussästuare und im engeren Bereich der Deutschen Bucht, wo viele Verkehrswege zusammentreffen, angesehen. So hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ohne fachübergreifende Abstimmung größere Areale wegen möglicher Ankerverbotszonen und Kabelgefährdungen zu Tabubereichen erklärt. Bei einzelnen anstehenden Planungen ist jedoch nach Würdigung aller Aspekte im Rahmen einer Gesamtabwägung zu klären, ob und unter welchen Bedingungen Kabel oder Korridore realisierbar sind.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat sog. „uneingeschränkte Manövriergebiete“ sowie Kabelverbotszonen definiert, um sicherstellen zu können, dass der für die Schifffahrt notwendige Manövrierraum nicht durch Windenergieanlagen oder andere Bauwerke zu stark eingeschränkt wird. Gerade in den Ansteuerungsbereichen der Ästuare muss eine ausreichende „Interventionsfläche“ für mögliche Notschleppeinsätze (Maritime Notfallvorsorge) vorgehalten werden. Zum Manövrieren sind auch das im Notfall erforderliche Werfen des Ankers sowie auch ein Verdriften mit geworfenem Anker zu zählen. Kabeltrasse-Querungen von Fahrwassern haben sich Grundsätzlich auch ein unabweisbares minimales Maß zu beschränken.

Um den Sicherheitsbelangen der Seeschifffahrt in der Deutschen Bucht besser gerecht zu werden, müssen vor allem wegen der geplanten Offshore-Windparks wesentlich mehr geeignete Bergungsschlepper - deren exakter Bedarf noch zu bestimmen ist - in der Nähe der Windfarmen verfügbar gemacht werden.

Durch die Gezeiten und die Sedimentfracht der Flüsse kommt es zu einer Verschlickung und Versandung von Flussmündungen, Fahrwasserrinnen und Häfen. Um die Funktion für die Schifffahrt zu erhalten, sind Unterhaltungsbaggerungen unumgänglich.

Unabhängig davon ist vielfach der Ausbau erforderlich, um mit wachsenden Schiffsgrößen Schritt halten zu können und die Wettbewerbsfähigkeit erhalten, stärken und ggf. ausbauen zu können.

Das bei der Unterhaltung der Verkehrswege in der Bundeswasserstraße anfallende Baggergut wird von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung unter Berücksichtigung der ökonomischen, ökologischen und hydromorphologischen Rahmenbedingungen in der Bundeswasserstraße auf dafür eingerichteten Klappstellen gelagert. Die WSV verfährt dabei strikt gemäß der "Handlungsanweisung für den Umgang mit Baggergut im Küstenbereich" (HABAK-WSV), einer von der Bundesanstalt für Gewässerkunde erarbeiteten Handlungsanweisung, die das OSPAR-Meeresschutzübereinkommen zur Grundlage hat. Sie sieht u. a. regelmäßige Untersuchungen der Klappstellen und des Baggergutes vor. Der den Fahrrinnen entnommene Sand ist kein Rohstoff / Bodenschatz entsprechend dem Landesbergrecht, sondern, auch nachdem er auf Klappstellen verbracht wurde, ein Sediment in der Unterhaltung, über das die WSV Verfügungsberechtigt ist.

Der Bereich des "Großen Knechtsandes" ab "Nordergründe" war nach dem 2. Weltkrieg Abwurfstelle für entsorgte scharfe Restmunition durch die Alliierten Kräfte. So wurden zudem auch unmittelbar vor den Inseln Wangerooge und Spiekeroog im Abstand von 4 bzw. 10 km auf Flächen von 2,5 km² bzw. mehr als 30 km² Munition verklappt, die noch heute am gesamten Nordufer der Insel Wangerooge durch Verdriftung anlanden und entsorgt werden müssen. Täglich muss das gesamte Nordufer Wangeroooges mit den Bühnenanlagen abgesehen werden. Auch die Küstenfischerei erleidet hierdurch Nachteile.

Um dem Naturschutzgedanken innerhalb des seit 1986 bestehenden Nationalparks "Niedersächsisches Wattenmeer" Rechnung zu tragen, trat 1992 die Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee in Kraft. Durch diese werden insbesondere die Brut- und Mauergebiete der Vögel und die Seehundgebiete ge-

schützt, indem das Befahren der Bundeswasserstraßen im Wattengebiet mit Wasserfahrzeugen, Sportfahrzeugen und Wassersportgeräten besonderen Regelungen unterliegt.

Ein unverzichtbares Element zur Hinterlandanbindung der Seewasserstraßen bzw. der Seehäfen stellen die Binnenwasserstraßen mit ihren Binnenhäfen und Umschlagsplätzen dar. Der Dortmund-Ems-Kanal ist dabei die wasserseitige Hinterlandanbindung an das Ruhrgebiet bzw. die Niederlande, die Mittelweser an den Mittellandkanal bzw. die daran angeschlossenen Wirtschaftsräume. Eine Verbindung zwischen diesen beiden für die nordwestdeutschen Seehäfen dominanten Nord-Südachsen stellt der Küstenkanal in Verbindung mit der Seewasserstraße Hunte dar.

Als wichtige Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und dem Nah- und Fernverkehr fungieren Güterverkehrszentren (GVZ). Entsprechende Standorte sind in den Karten 1 und 3 dargestellt, soweit die GVZ bereits vorhanden und /oder im LROP mit dieser Zweckbestimmung festgelegt sind. Mit dem GVZ Emsland in Dörpen unweit des Seehafens in Papenburg existiert lt. LROP für den "Standortraum westliches Niedersachsen" ein Güterverkehrszentrum, welches als erstes seiner Art in Niedersachsen in Betrieb ging und die Verkehrsträger Straße, Wasserstraße und Schiene verknüpft. Das GVZ Emsland wird voraussichtlich ab Ende 2005 auch im dreilagigen Containerverkehr von Emden aus erreichbar sein.

1.2. Wechselwirkungen und Konfliktbereiche

Der Seeverkehr hat insbesondere Auswirkungen auf

- die Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen auch in nachgelagerten Bereichen, insbesondere der Transportwirtschaft und Logistik, und damit auf den Wohlstand in der Region
- die anderweitigen Nutzungsmöglichkeiten (z.B. Windenergie, Leitungs- und Kabelbau), hauptsächlich in den Bereichen der Hauptschiffahrtsrouten
- die Umwelt (direkte: z. B. Abgase, Verlärmung durch Unterwasserschall, Scheuchwirkungen / indirekte: z. B. durch Baggerarbeiten)

Der Seeverkehr wird insbesondere beeinflusst durch

- die weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen
- Förderinitiativen und -programme aus europäischen, Bundes- und Landesmitteln
- den Neu- und Ausbau sowie Erhalt von Verkehrsinfrastruktur (im Vor- und Nachlauf des Seeverkehrs) und Häfen
- Umweltauflagen und Schutzgebietsausweisungen des Naturschutzes
- den Standard der Häfen im weltweiten Wettbewerb
- die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger untereinander
- die Errichtung von Anlagen in, an, unter oder über einer Bundeswasserstraße, z.B. die Verlegung von Kabeln unterhalb von Bundeswasserstraßen, die bei zu geringer Verlegetiefe Gefahren beim Ankerwurf von Schiffen herbeiführen können.

1.3. Lösungsansätze

Hinsichtlich der großräumigen Verkehrsführungen existieren sehr gute, international abgestimmte Lösungen, die raumordnerisch übernommen werden können. Analog gilt das auch für die Befahrensregelungen im Wattenmeer.

Bei der Planung der Offshorewindpark-Stromkabel können im Rahmen von Raumordnungsverfahren in enger Kooperation mit der Wasserschifffahrtsverwaltung und den anderen relevanten Akteuren im Einzelfall raumverträgliche Lösungen erarbeitet werden.

Eventuelle Gefahren durch Einphasen-Gleichstromkabel (Auswirkungen elektromagnetischer Felder auf die Kompassnavigation) sowie Navigationsprobleme durch mangelnde Identifizierbarkeit beleuchteter Seezeichen durch rote Blinklichtfeuer der Windparks (wg. Flugsicherheit an Flügelspitzen) sind bei Planungen mit zu betrachten. Die Minimierung der Unfallgefahren hilft außerdem den Erhalt des im Küstenraum maßgebenden Tourismus zu sichern.

2. Zielaussagen

2.1. Raumordnungsprogramme

Mit Bekanntgabe der Allgemeinen Planungsabsichten im Ministerialblatt (Nds. MBL. Nr. 15 v. 04.05.2005) befindet sich derzeit eine grundlegende Novellierung des Landes-Raumordnungsprogramms im Verfahren. Siehe www.ml.niedersachsen.de .

Im geltenden Landes-Raumordnungsprogramm 1994 sind folgende Ziele festgelegt:

C 3.6.4.03 Zur Ansiedlung von hafenorientierter Industrie und hafenorientiertem Gewerbe sind die erforderlichen Flächen bereitzustellen. Vorrangig sind der Bau des Vorhafens Rysumer Nacken im Rahmen der Umstrukturierung des Emdener Hafens sowie der Bau eines Mehrzweckhafens in Cuxhaven.

C 3.6.4.04 Die Seezufahrten der o. g. Seehäfen und der für das Land ebenso bedeutsamen Seehäfen Hamburg, Bremen und Bremerhaven sind zu sichern und - soweit wirtschaftlich und umweltverträglich durchführbar - ggf. den sich ändernden Anforderungen der Seeschifffahrt anzupassen. Die Ems ist im Zusammenhang mit der Errichtung des Vorhafens Rysumer Nacken auszubauen.

Die Hinterlandverbindungen der Seehäfen sind zu sichern und - soweit wirtschaftlich und umweltverträglich durchführbar - den Erfordernissen anzupassen, dies gilt insbesondere für den Schienenanschluss.

C 3.6.4.05 ... Die Mittelweser zwischen Minden und Bremen ist für das 1350-t-Schiff auszubauen. ...

C 3.6.4.06 Mit dem Ausbau der Seezufahrten und Binnenwasserstraßen unvermeidbar verbundene Eingriffe in für den Naturschutz wertvolle Bereiche sind grundsätzlich nur zulässig, soweit ein Ausgleich möglich ist. Bei Vorrang der Belange der Schifffahrt sind die zerstörten Funktionen oder Werte des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes an anderer Stelle des von dem Eingriff betroffenen Raumes in ähnlicher Art und Weise wiederherzustellen.

C 3.8.07 Alle Planungen und Maßnahmen der Erholungs- und Sportnutzung sind nach Art, Umfang und Kombination von Erholungs- und Sportnutzung untereinander und mit den übrigen Belangen der Raumnutzung so abzustimmen, dass die von der Erholungs- und Sportnutzung ausgehenden Belastungen im Sinne der Umwelt- und Sozialverträglichkeit vermindert oder vermieden werden können.

C 3.8.09 Gewässer und ihre Randbereiche, die sich für die Erholungs- und Wassersportnutzung eignen, sind zu sichern und den Belangen des Naturschutzes entsprechend und sozialverträglich zu entwickeln.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Aurich ist festgelegt:

- 1. Binnenschifffahrtsstraßen dienen der Berufs- und der Sportschifffahrt.*
- 2. Kajen und Anlegerbrücken der Insel- und Küstenhäfen sind zu verbessern, zu vergrößern und zu modernisieren. Sportbootliegeplätze sind unter Berücksichtigung der Naturschutzbelange geordnet und maßvoll auszubauen.*
- 3. Tideunabhängiger Verkehr zwischen Norden und Norderney ist sicherzustellen*
- 4. Beim Aus- und Umbau der Küstenhäfen (u. a. Greetsiel) sind ihre charakteristischen Eigenarten zu bewahren.*
- 5. Das Wattenmeer ist nicht mit Luftkissenfahrzeugen zu befahren.*

6. Für einen geregelten Schiffsverkehr soll beim Schöpfwerk Leybuchtziel eine Schleuse gebaut werden.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Cuxhaven ist festgelegt:

Die Fahrrinnen der Seeschiffahrtsstraßen sind den Erfordernissen der Containerschiffahrt anzupassen; hierbei ist jedoch der Umweltverträglichkeit ein besonders hoher Stellenwert einzuräumen. Außerdem sind negative Auswirkungen auf die Hafenzufahrten sowie auf die Deichsicherheit zu vermeiden.

Die Synergieeffekte zwischen den Seehäfen Cuxhaven und Bremerhaven sowie dem See-Flughafen Nordholz sind zu nutzen und auszubauen.

2.2. ROKK Ziel-Aussagen

Küstenmeeresbereich

- Aus ökonomischen und ökologischen Gründen sollen Güter und Warenströme aller Art, insbesondere im internationalen, weltweiten Warenaustausch, so lange wie möglich auf dem Wasserweg zu den Haupthäfen des jeweiligen Hinterlandes transportiert werden, so dass unnötig belastende Straßentransporte so weit wie möglich unterbleiben. Diese sinnvolle, nachhaltige Arbeitsteilung gilt insbesondere bezüglich der großen Seehäfen. In diesem Zusammenhang ist das Prinzip des Short-Sea-Shipping zu fördern.
- Um die Leichtigkeit und Sicherheit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten, müssen die küstennahen Schifffahrtswege, d.h. insbesondere die Flussmündungsbereiche, mittels regelmäßiger Unterhaltungsbaggerungen auf ein festgelegtes Solttiefenniveau erhalten werden. Um die Wettbewerbsfähigkeit der norddeutschen Seehäfen sicherzustellen, ist es zudem erforderlich, dass Ausbaubaggerungen, insbesondere für Hafenerweiterungen, sowie die Nutzung durch neue tiefer gehende Fahrzeuge möglich bleiben. Bei den o. g. Planungen und Maßnahmen sind insbesondere die Küsten-, Inselsockel- und Hochwasserschutzbelange, die ökologischen sowie die wasserwirtschaftlichen Belange zu berücksichtigen, außerdem müssen sie ökonomisch vertretbar sein.
- Vor Genehmigung konkreter Windparkflächen sind auch die Gefahren entsprechend zu würdigen, die durch eventuelle Probleme im Bereich der Funk- und Radartechnik, durch Schiffs-kollisionen mit den WEA, durch aufkommenden Querverkehr von und nach den WEA zwecks Montage- und Wartungsarbeiten entstehen könnten.
- Bei der Planung von Offshore-Windenergieparks und deren Stromleitungen zum Festland sind die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs - nicht zuletzt des Öl- und Chemikalien-transportes nach Wilhelmshaven bzw. Stade - im Rahmen der Gesamtabwägung besonderes zu berücksichtigen. Die Risiken, dass durch Schiffshavarien neben einer ganzen Tourismusregion beispielsweise ein nahezu endemisches Buchten-Schlickwatt (Jadebusen) oder große Teile der deutschen Bucht lang anhaltend bzw. irreparabel geschädigt werden können, sind zu minimieren. Diese Gefahren sind durch Beibringung entsprechender Gutachten zu analysieren und es ist ihnen durch geeignete Maßnahmen (Notfallschlepper) zu begegnen.
- Zum Schutz von Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ist grundsätzlich ein Mindestabstand zwischen Offshore-Windparks einerseits und den Verkehrstrennungsbereichen, der Tiefwasserreederei und den Ansteuerungen von Ems, Jade, Weser und Elbe andererseits von mindestens zwei Seemeilen einzuhalten. Eine Unterschreitung ist nur möglich, wenn der Schutz der Belange der Schifffahrt anderweitig, d.h. durch natürliche Verhältnisse wie z.B. Sandbänke, gewährleistet ist.

- Nach Möglichkeit sollen Windenergiefarmen in Maßnahmen zur Schiffssicherung eingebunden werden. So ist anzustreben, Windparks als Basisstation für die Schiffsüberwachung, zur Lagerung von Ölbekämpfungsmaterial und als Stützpunkt für Seenotrettungsfahrzeuge zu nutzen.
- Bei Detailuntersuchungen zu Windparks ist ebenfalls zu berücksichtigen, ob sich durch Sandverlagerung, z. B. im Bereich der Emsansteuerung, sich die Fahrwassertiefe gegebenenfalls ändern kann und demzufolge ein Windparkstandort ungeeignet ist.
- Ob zur Sicherung des Fließgleichgewichtssystems der Ästuarie eine Beibehaltung des Baggergutes im System einer Deponierung an Land vorzuziehen ist, bedarf einer entsprechenden ökologischen Prüfung.
- Die Belastung des Sediments, die Gefahr der Aktivierung belastender Stoffe und die Sensibilität betroffener Lebensstätten sind ausschlaggebend, ob entsprechend verfahren werden kann. Ein so genanntes „Kreislaufbaggern“ kann eine unnötige ökologische und ökonomische Belastung darstellen.
- Grundsätzlich ist aber zur Sicherung des Gleichgewichtssystems der Ästuarie die Beibehaltung im System einer Deponierung an Land vorzuziehen. Dies kann durch Auf- oder Vorspülen sowie durch eine Umlagerung geschehen. Da Klappstellen vorrangig parallel zum Fahrwasser sinnvoll sind, sollten sie in diesem Bereich vorgesehen werden. Für die Unterbringung von Baggergut kommt neben der bisher schon üblichen Deponierung an Land grundsätzlich auch eine subaquatische Deponierung im Küstenvorfeld in Betracht. Möglich sind Hochdeponien, bei denen sich der Hauptteil des Einlagerungsgutes über dem Meeresspiegel befindet, und auch Tiefdeponien, bei denen das Einlagerungsgut unterhalb des Wasserspiegels in ein Baggerloch versenkt wird, das z. B. durch vorherige Sandentnahme entstanden ist. Zusätzlich sind kombinierte Deponieformen denkbar.
- Bei Verklappungsmaßnahmen ist u. a. dafür Sorge zu tragen, dass keine Veränderungen des Fahrwassers eintreten, die die Anbindungen der Inseln an das Festland behindern oder erschweren; die Verschlickung von Flachwasserbereichen oder Hafengebieten muss vermieden werden.
- Eine weitere Verwendung des bei der Unterhaltung der Landeshäfen, Zufahrten, Außentiefs und Liegeplätzen anfallenden Baggergutes als Rohstoff, ggf. nach Zwischenlagerung oder Aufbereitung, z. B. bei Strandaufspülungen oder im Deichbau als Sand oder Kleiersatz, ist zu prüfen.
- Für den in Aussicht genommenen Pipelineverbund Stade-Brunsbüttel-Wilhelmshaven ist den Belangen der Schiffssicherheit dadurch Rechnung zu tragen, dass Elbe, Weser und Jade unterfahren werden.
- Die Regionalen Schifffahrtsstraßen sind für die Inselversorgung, die Fischerei sowie Sportschifffahrt von großer Bedeutung und daher zu erhalten und zu sichern. Bei der Pflege, Bezeichnung und Betonung der Fahrwasser sollen nach Möglichkeit auch die Interessen der Sportschifffahrt einbezogen werden.

AWZ-Bereich

- Raumbedeutsame Vorhaben sind nur zulässig, wenn sie mit den Belangen des Schiffsverkehrs, mit seinen Schifffahrtsrouten, dem System der Verkehrstrennung und den Ankergebieten vereinbar sind. Die Politik des Short-Sea-Shipping ist zu fördern, wobei beim Gütertransport Nachdruck auf eine bessere Verteilung auf die Transportsysteme gelegt wird („Modal Split“).
- Zur Vermeidung von Schiffsunfällen bedarf es einer vorausschauenden und durchdachten, den Verkehrsstrukturen und Sicherheitsbedürfnissen angepassten Verkehrswegeführung. Für die Ausgestaltung der Verkehrswege sind neben den hydrologischen, morphologischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen insbesondere die aus der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs resultierenden Anforderungen sowie die ökologischen und umweltschutz-relevanten Bedingungen und Erfordernisse maßgebend.
- Im Abwägungsprozess der Genehmigung von Windparks ist daher die Nettoerreichbarkeit eines Havaristen durch einem Notfallschlepper in Verbindung mit einer hohen Driftgeschwindigkeit des manövrierunfähigen Schiffes gerade bei Sturm und die Unmöglichkeit, bei Sturmwetterlagen in Gebieten mit Wassertiefen unter 10 m zu operieren, eingehend zu würdigen. Besondere Risikoerhöhungen werden z. B. im Bereich der Verkehrstrennungsgebiete, der Tiefwasserreederei sowie den Ansteuerungen von Ems, Jade, Weser und Elbe sowie im Bereich „Nordergründe“ gesehen.

Landbereich

- Während die Außen- und Unterweservertiefung für die Hafenentwicklung der Unterweserhäfen (u. a. Nordenham, Brake, Bremen und Bremerhaven) von besonderer Bedeutung ist, hat die Vertiefung der Außenems für die Hafenentwicklung des Seehafens Emden einen großen Stellenwert.
- Auf der Grundlage des Beschlusses des Bundeskabinetts vom 15. 11. 2004 zu den weiteren Fahrrinnenanpassungen der Außenweser sowie der Unter- und Außenelbe wurde der uneingeschränkte Planungsauftrag erteilt. Dementsprechend können alle erforderlichen technischen und ökologischen Detailplanungen und Untersuchungen aufgenommen werden, um darauf basierend die Planfeststellungsverfahren einleiten zu können. Bei der Bestimmung der zu bearbeitenden Themen und Inhalte der Gutachten und des räumlichen Umfangs der Untersuchungen ist das Bundesamt für Naturschutz zu beteiligen.
- Als durchgängige europäische Magistrale vom Baltikum zu den angrenzenden westeuropäischen Staaten schließt die A 22 die Lücke zwischen der A 20 entlang der Ostseeküste und dem vorhandenen Autobahnnetz und dessen Weiterführung in die Niederlande. Sie hat damit auch zur Anbindung der nordwestdeutschen Häfen insb. des Jade-Weser-Ports, sowie weiterer Wirtschaftsstandorte im Küstenraum an das europäische Fernstraßennetz eine herausragende Bedeutung. So wird der Bedarf durch den von der Bundesregierung am 02.07.2003 beschlossene Bundesverkehrswegeplan 2003, ausgewiesen.
- Die Küstenautobahn soll aufgrund ihrer Bedeutung für die Entwicklungschancen des betroffenen ländlichen Raumes und die Anbindung des Jade-Weser-Ports als Ziel der Raumordnung festgelegt werden. (In die Karten 2 und 3 wurde der der Machbarkeitsstudie zugrunde liegende Trassenverlauf übernommen, der für das anstehende Raumordnungsverfahren allerdings keinerlei Bindungswirkung besitzt.)

- Für die landseitige Verknüpfung der Wirtschaftsräume Wilhelmshaven und Emden mit den zugehörigen Häfen sowie die Erschließung des touristischen Schwerpunktraumes Ost-Friesland, einschließlich Küste und Inseln, hat die Bundesstraße B 210 eine herausragende Bedeutung, die deren Ausbau erforderlich macht.
- Für die Anbindung des Wirtschafts- und Tourismusraumes Wesermarsch mit den Unterweserhäfen Nordenham und Brake an das Autobahnnetz sowie das GVZ Bremen hat der Bau der B 212n in Verbindung mit der A 281 große Bedeutung.
- Dringend auszubauen ist auch die Bahnstrecke Wilhelmshaven-Oldenburg. Gleiches gilt für den Bahnknoten Bremens mit seinen Zulaufstrecken aus allen Richtungen, z. B mit dem Ersatz der Eisenbahn-Klappbrücke über die Hunte in Oldenburg.
- Der bedarfsgerechte Ausbau der Binnenwasserstraßen insbesondere des Dortmund-Ems-Kanals sowie des Küstenkanals für größere Schiffseinheiten - Großmotorschiff (GMS, L=110 m; B = 11,45 m, T = 2,50 m bis 2,80 m), mit dreilagigem Containerverkehr - ist zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt erforderlich und zu fördern.

3. Visionen

In Deutschland ist das Wattenmeer mit seinen Wattfahrwassern als Bundeswasserstraße dem Seeverkehr zugeordnet, in den Niederlanden hingegen dem Binnenverkehr. Für den Deutschen Raum ergeben sich daraus z.B. hinsichtlich der einzusetzenden Schiffe und Besatzungen erhebliche wirtschaftlich negative Konsequenzen. Um international gleiche Wettbewerbsvoraussetzungen zu erhalten, sollte hier eine Abstimmung erfolgen.

Es gibt bislang keine eindeutige rechtliche Bestimmung, die eine statistische Erfassung des Schiffsverkehrs in der deutschen AWZ gewährleistet. Ferner liegen bislang nur begrenzte Daten über Schiffsverkehr einschl. Kleinschifffahrt (z.B. Küstenfischereifahrzeuge, Sportboote und Traditionsschiffe) vor. Nach Möglichkeit sollten rechtliche und technische Voraussetzungen für die Erfassung geschaffen werden, um sie zur Vereinfachung der Risikobewertung statistisch aufzubereiten.

Die für den Bau und Betrieb der Offshore-Windparks vorgeschriebenen Schutz- und Sicherheitskonzepte sollten kontinuierlich überprüft und an die Verkehrsentwicklung / Schiffsunfallentwicklung angepasst werden.

Vielleicht erbringt eine Überprüfung des strikten Befahrverbots von Windparks für Kleinfahrzeuge unter 50 m Länge, dass das Verbot aus Sicherheitsgründen bei Einhalten bestimmter Kriterien aufgehoben werden kann, z. B. wenn sichergestellt ist, dass sich diese vor Erreichen des Windparks rechtzeitig und eindeutig bei der entsprechenden Überwachungseinrichtung melden und identifizieren.

Zusätzliche Nutzungsmöglichkeiten (Forschungs- und Entwicklungsvorhaben) für Offshore-Windparks sollten mit Unterstützung der Betreiber geprüft und initiiert werden.

Offshore-Windparks ermöglichen beispielsweise die Installation ortsfester Radar- und Automated Identification System (AIS) - Stationen in der deutschen AWZ. Dadurch könnte eine verbesserte Überwachung des Schiffsverkehrs zur weiteren Erhöhung der Schiffsicherheit erzielt werden. Des Weiteren ist eine Nutzung der Windenergieanlagen in der AWZ als Wetterstation denkbar, um durch frühzeitig erlangte, unabhängig erfasste und gesicherte Wetterdaten eine Verbesserung des meteorologischen Warnmanagements zu erreichen.

Langfristig ist ein qualifizierter Anschluss des Jade-Weser-Ports erforderlich:

- an das Binnenwasserstraßennetz, bevorzugt durch eine Verbindung vom Jadebusen zur Unterweser,
- mittels verbesserter Schienenverkehrsstrasse für die Strecke Wilhelmshaven – Bremen / Osnabrück mit Ortsumfahrungen von Sande und Oldenburg.

C 3 Energie, insbesondere Windenergie

1. Begründende Erläuterungen

1.1. Situationsbeschreibung

Das Erschließen von zusätzlichen Kapazitäten regenerativer Energiequellen ist erklärtes Ziel der Bundes- und Landespolitik. Die hohen Windgeschwindigkeiten auf dem Meer versprechen enorme Energieertragspotenziale. Der Ausbau der erneuerbaren Energien und insbesondere der Windenergie ist aus Klimaschutz- und wirtschaftspolitischen Gründen ein zentrales Element einer zukunftsfähigen Energiepolitik.

Nach dem Positionspapier zur Windenergie in Niedersachsen vom Mai 2003 wird die Offshore-Entwicklung der Windkraft auch als große wirtschaftliche Chance für die strukturschwache Küstenregion bewertet.

An Land stehen für die Windkraftnutzung nur noch begrenzt geeignete Flächen, insbesondere an windgünstigen Standorten, zur Verfügung. Die im Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) für die Küstenlandkreise festgelegten Mindestleistungen der regionalplanerisch zu sichernden Vorrangstandorte für Windparks (siehe Kap. 2.1.) sind vielfach bereits erheblich überschritten worden. Eine Ertragssteigerung ist hier nur durch den Ersatz alter, kleinerer Anlagen durch moderne und leistungsstärkere Anlagen möglich. Die Potentiale dieses „Repowerings“ sind jedoch im Vergleich zu den Möglichkeiten der Offshore-Windenergienutzung eher begrenzt..

Bei der raumordnerischen Betrachtung von Offshore-Windparks (OWP) ist zu unterscheiden zwischen der 12 sm-Zone (niedersächsisches Küstenmeer), für die das Land Niedersachsen eine raumordnerische Regelungskompetenz besitzt und der AWZ.

Für die AWZ legt nach § 3a der Seeanlagenverordnung das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, unter Beteiligung der anderen fachlich betroffenen Bundesministerien, unter Einbeziehung der Öffentlichkeit und nach Anhörung der Länder besondere Eignungsgebiete (ohne Ausschlusswirkung) für Windkraftanlagen fest. Die Festlegung eines besonderen Eignungsgebietes ist nur zulässig, wenn der Wahl von Standorten für Windkraftanlagen in dem betreffenden Gebiet keine Versagungsgründe im Sinne des § 3 der Seeanlagenverordnung und keine Schutzgebietsausweisungen nach Maßgabe von § 38 des Bundesnaturschutzgesetzes entgegenstehen. Die besonderen Eignungsgebiete werden nach dem Stand der vorhandenen Erfahrungen und wissenschaftlichen Erkenntnisse, insbesondere auch im Hinblick auf nach § 38 des Bundesnaturschutzgesetzes auszuweisende Gebiete, festgelegt und fortgeschrieben.

Gemäß des im Juli 2004 in Kraft getretenen § 18a ROG obliegt dem Bund für die AWZ nunmehr auch eine raumordnerische Kompetenz. Demnach hat der Bund (hier das BMVBW) Ziele und Grundsätze der Raumordnung für die AWZ aufzustellen. Diese sollen die wirtschaftliche und wissenschaftliche Nutzung des Meeresgebietes, die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit der Seeschifffahrt, sowie den Schutz der Meeresumwelt umfassen: Im Rahmen seiner Regelungskompetenz nach § 18a ROG wird der Bund entscheiden, inwiefern die nach § 3 Seeanlagenverordnung festgelegten Eignungsflächen auch raumordnerisch gesichert werden. Zur Aufstellung derartiger raumordnerischer Grundsätze und Ziele ermittelt der Bund zurzeit in einem ersten Verfahrensschritt bestehende und zukünftige Nutzungsansprüche an die AWZ. Darauf aufbauend soll dann ein erster Rahmenplan gefertigt werden, der dann einer strategischen Umweltprüfung unterzogen wird.

Zu Ermittlung der zukünftigen Entwicklung der installierten Windenergieleistung in Deutschland hat die Deutsche Energie-Agentur (dena) unter dem Titel „Energiewirtschaftliche Planung für die Netzintegration von Windenergie in Deutschland an Land und Offshore bis zum Jahr 2020“ eine Studie erstellt, in der von folgender Entwicklung ausgegangen wird:

Installierte Windenergieleistung in Deutschland in GigaWatt

Jahr	Nordsee	Ostsee	An Land	Gesamt
2007	0,4	0,2	21,8	22,4
2010	4,4	1,0	24,4	29,8
2015	8,4/ 8,1	1,4/ 1,7	26,2	36
2020	18,7	1,7	27,9	48,2

Ob diese Prognosen tatsächlich auch eintreten, hängt davon ab, ob die Technik, die für den Bau von Windenergieanlagen in der Nordsee erforderlich ist (z.B. Gründung in großen Wassertiefen, Einfluss des Salzwassers auf die elektrischen und mechanischen Bauteile), verfügbar sein wird, ob sich ausreichend Investoren finden, die die hohen Investitionskosten tragen, aber auch, welche Auswirkungen die Windparks auf den Naturschutz haben werden.

Zuständige Genehmigungsbehörde für die Errichtung, den Betrieb und die Nutzung von Windenergieanlagen (WEA) in der AWZ ist nach der Seeanlagenverordnung das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Das Land Niedersachsen ist im Genehmigungsverfahren Beteiligte. Bis Juni 2005 liegen dem BSH 23 Anträge in der Nordsee vor, die zum Teil mehrere hundert einzelne WEA umfassen. Das BSH genehmigt zunächst nur Pilotphasen mit bis zu 80 Anlagen, um die bisher nicht abschließend erforschten Auswirkungen solcher Anlagen zu untersuchen. Bislang wurden für neun Pilotphasen Genehmigungen erteilt, davon vier vor der ostfriesischen Küste. Aktuelle Übersichtskarte – siehe www.bsh.de.

Innerhalb der 12-sm-Zone ist es Ziel der niedersächsischen Landespolitik, nur eine räumlich und zeitlich eingeschränkte Windenergienutzung zur Erprobung der Windkrafttechnik durch Pilotvorhaben konzentriert auf wenige verträgliche Flächen zu realisieren und den mittel- und langfristigen Ausbau der Offshore-Windenergienutzung ausschließlich in der AWZ zu vollziehen.

Vor diesem Hintergrund wird für die 12 sm-Zone derzeit ein Verfahren zur Änderung und Ergänzung des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen durchgeführt. Auf der Grundlage der auch im Küstenmeer geltenden bauplanungsrechtlich begründeten Privilegierung von Windenergieanlagen soll unter Berücksichtigung der entgegenstehenden Belange (Schifffahrt, Tourismus, Naturschutz, Fischerei) durch die Festlegung von räumlich begrenzten Eignungsgebieten für Windenergienutzung für den Rest des Küstenmeeres eine Ausschlusswirkung im Sinne des § 35 Abs. 3 Satz 3 Baugesetzbuch festgelegt werden.

Der Programmwurf sieht in den Bereichen Borkum-Riffgat und Nordergründe-Wesermündung jeweils ein Eignungsgebiet vor, das zeitlich befristet für die Erprobung von Offshore-Windenergieanlagen in Frage kommt. Diese Festlegungen sollen bis zum 31.12.2010 gelten. Danach sollen in der gesamten 12-Seemeilen-Zone keine neuen Genehmigungen von Windenergieanlagen mehr zulässig sein.

Für den Offshore-Windpark „Nordergründe“ ist bereits ein Raumordnungsverfahren für bis zu 25 Windenergieanlagen positiv abgeschlossen. Dem Raumordnungsverfahren schließt sich in der 12 sm-Zone noch ein Genehmigungsverfahren nach Bundes-Immissionsschutzgesetz an, das noch nicht eingeleitet wurde. Für das Projekt „Borkum Riffgat“ wurde Ende 2004 ein Raumordnungsverfahren eingeleitet. Geplant sind hier 44 Windenergieanlagen.

Neben dieser Steuerung von Standorten für Windenergienutzung beabsichtigt die niedersächsische Landesregierung im Küstenmeer die Netzanbindung der in der 12 sm-Zone sowie der AWZ gelegenen Windparks über raumordnerisch festgelegte Trassenkorridore zu bündeln.

Die Pilotphasen der zwischen den Verkehrtrennungsgebieten geplanten Offshore-Windparks sollen möglichst gebündelt über die in einem Raumordnungsverfahren geprüfte so genannte Norderneytrasse geführt und in Diele (LK Leer) an das vorhandene Hochspannungsnetz angebunden werden. Die Norderneytrasse soll auch im Landes-Raumordnungsprogramm als Kabeltrasse dargestellt werden.

Eine weitere durch Raumordnungsverfahren landesplanerisch festgestellte Kabeltrasse besteht in der Außenjade zur Anbindung des in der 12 sm-Zone geplanten Windparks Nordergründe. Sie stellt jedoch eine Einzelfalllösung dar und soll daher nicht ins LROP übernommen werden. Die Trasse für die Kabelanbindung des Windparks Riffgatt wird im anhängigen ROV geprüft.

Für weitere Kabel der Ausbauphasen sind gesonderte Korridore raumordnerisch zu bestimmen.

Hierfür wird die anstehende Novellierung des Landes-Raumordnungsprogramms genutzt werden. In der Bekanntmachung der Planungsabsichten (Ministerialblatt vom 4.5.2005) hat Niedersachsen dazu u. a. angekündigt, dass für die Abführung der bis 2015 zu erwartenden Energie aus dem Offshore-Windparks eine neue Trasse zur Querung der 12 Seemeilenzone und zur weiteren Abführung des Stromes an Land bestimmt werden soll.

Zu dem erforderlichen Ausbau des Stromleitungsnetzes in Deutschland zur Anbindung und Integration von Windkraftanlagen hat die o.g. vorgelegte DENA-Studie Aussagen bis zum Jahr 2015 getroffen. Danach ist der Leitungsneubau von insgesamt 850 km Trassenlänge bis zum Jahr 2015 erforderlich. In Niedersachsen wird für diesen Zeitraum neben der zurzeit im ROV befindlichen E.ON Leitung Ganderkesee-Diepholz der Bedarf für eine Leitung vom Netzanschlusspunkt Diele in Richtung Niederrhein gesehen.

1.2. Wechselwirkungen und Konfliktbereiche

Die Entwicklung im Bereich Energie, insbesondere Windenergie, hat vor allem Auswirkungen

- auf das Landschaftsbild (auf dem Festland und auf dem Meer) und damit auch auf den Tourismus im küstennahen Bereich, sowie in küstenfernen Bereichen in Bezug auf Stromabführungstrassen.
- die Tierwelt sowohl bei On- als auch bei Offshore-Anlagen
- auf die Freizügigkeit jeder Art von Schifffahrt.

Die Entwicklung im Bereich Energie, insbesondere Windenergie, wird vor allem beeinflusst durch

- wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen (insbes. Höhe der Einspeisevergütung),
- konkurrierende Nutzungen (z.B. Schifffahrt, Fischerei, Rohstoffgewinnung),
- Schutzausweisungen des Naturschutzes.

1.3. Lösungsansätze

Durch bauleitplanerische und raumordnerische Steuerungsinstrumente kann die Entwicklung der Windenergie gelenkt werden. Besonders geeignet ist insbesondere die Festlegung Eig-

nungsgebieten, die einerseits Bereiche, die für die Windenergienutzung geeignet sind, positiv festlegen und andererseits eine Ausschlusswirkung im übrigen Planungsraum bewirken. Der Schutz von für die Windenergienutzung geeigneten Gebieten kann durch die Festlegung von Vorranggebieten (ggf. verbunden mit der o.g. Ausschlusswirkung für externe Gebiete) noch verstärkt werden.

Vor dem Hintergrund der umfangreichen Windenergieplanungen in der AWZ wird die Offshore-Windenergie im Küstenmeer nur eine zeitlich und mengenmäßig sehr beschränkte Bedeutung, primär als Pilotvorhaben, haben. Bei Genehmigungsverfahren sollte deshalb vom Instrument einer engen zeitlichen Befristung, unter Berücksichtigung ökonomischer Rahmenbedingungen, Gebrauch gemacht werden.

Hinsichtlich der Anbindung von OWP an das Verbundstromnetz ist grundsätzlich zu klären, ob eine Vielzahl von potentiellen Beeinträchtigungen durch Freileitungen durch eine möglichst weitgehende Verkabelung vermieden werden kann. Für eine Erdverkabelung von 380 kV-Leitungen kommen zwei Techniken in Betracht:

- Isolierung aus vernetzten Polyäthylen (VPE-Kabel)
- gasisolierte Übertragungsleitungen (GIL).

Weltweit wurden bislang erst wenige hundert Kilometer Höchstspannungsleitungen mit diesen Techniken gebaut. Es ist anzustreben, dass durch fortschreitenden Einsatz dieser Systeme, durch Forschung und Optimierung sowie durch Entwicklung einer langfristigen, volks- und betriebswirtschaftlichen Bewertungsmethodik die Wirtschaftlichkeit der Verkabelung gegenüber Freileitung entscheidend verbessert werden kann.

2. Zielaussagen

2.1. Raumordnungsprogramme

Mit Bekanntgabe der Allgemeinen Planungsabsichten im Ministerialblatt (Nds. MBL. Nr. 15 v. 04.05.2005) befindet sich derzeit eine grundlegende Novellierung des Landes-Raumordnungsprogramms im Verfahren. Siehe www.ml.niedersachsen.de.

Im geltenden Landes-Raumordnungsprogramm 1994 sind folgende Ziele festgelegt:

C 2.5.02 Die energiebedingten Emissionen von klimarelevanten Gasen sind u.a. durch Ausbau der Nutzung erneuerbarer Energien zu vermindern.

C 3.5.04 Sollte trotz Ausschöpfung der Energieeinsparpotentiale und der Potentiale erneuerbarer Energien die Errichtung eines Kraftwerks an einem neuen Standort erforderlich werden, ist außerdem im Interesse der Vorsorge für künftige Entwicklungen und unter Einbeziehung räumlicher Alternativen folgender, in der Zeichnerischen Darstellung festgelegter Vorrangstandort für den Neubau zu sichern: Emden/Rysum.

C 3.5.02 Notwendige neue Erzeugungskapazitäten sollen u.a. auf der Basis erneuerbarer Energien geschaffen werden. Die Möglichkeiten des Einsatzes von Windenergie sind dabei voll auszuschöpfen.

C 3.5.05 In den für die Nutzung von Windenergie besonders geeigneten Landesteilen sind in den Regionalen Raumordnungsprogrammen Vorrangstandorte für Windenergienutzung mindestens in einem Umfang festzulegen, der folgende Leistung ermöglicht:

<i>Landkreis Aurich</i>	<i>250 MW</i>	<i>Landkreis Cuxhaven</i>	<i>300 MW</i>
<i>Landkreis Friesland</i>	<i>100 MW</i>	<i>Landkreis Leer</i>	<i>200 MW</i>
<i>Landkreis Osterholz</i>	<i>50 MW</i>	<i>Landkreis Stade</i>	<i>150 MW</i>
<i>Landkreis Wesermarsch</i>	<i>150 MW</i>	<i>Landkreis Wittmund</i>	<i>100 MW</i>
<i>Stadt Emden</i>	<i>30 MW</i>	<i>Stadt Wilhelmshaven</i>	<i>30 MW.</i>

Die Städte Emden und Wilhelmshaven sowie im Landkreis Cuxhaven die Stadt Cuxhaven sollten Teilbereiche der Vorranggebiete für hafenorientierte industrielle Anlagen für die Errichtung von Windenergieparks nutzen.

C 3.5.08 Der Ausbau der Energietransportsysteme ist u.a. mit den Zielen des Umweltschutzes in Einklang zu bringen. Transportleitungen sollen Natur und Landschaft möglichst wenig beeinträchtigen.
C 3.5.09 Hochspannungsfreileitungen sind möglichst auf gemeinsamer Trasse zu führen. Sie sind, soweit technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar, zu verkabeln.

2.2. ROKK Ziel-Aussagen

Küstenmeeresbereich

- Wegen der Konflikte insbes. mit den Belangen „Schifffahrt“, „Naturschutz“, „Tourismus“ und „Fischerei“ ist der niedersächsische Bereich des Küstenmeeres grundsätzlich von Offshore-Windenergieanlagen freizuhalten. Um jedoch Windenergieanlagen für die weiter draußen in der AWZ liegenden Offshore-Bereiche zu erproben, kommen Standorte vor Borkum und auf den Nordergründen nach erfolgter erfolgreicher raumordnerischer Abstimmung als zeitlich befristete Pilotstandorte in Frage.
- Kabel von Windenergiefarmen (in der AWZ und im Küstenmeer) an das Festland sind möglichst gebündelt in Korridoren zu verlegen. Für die konkreten Linienführungen sind neben den Belangen der Schifffahrt ganz besonders die Belange des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ zu berücksichtigen. Sofern diese Trassenkorridore parallel zu Schifffahrtswegen aus Sicherheitsgründen und wegen des Inselfschutzes nicht möglich sind, sind verträgliche Trassierungsmöglichkeiten durch den Nationalpark vorzusehen.
- Die raumordnerisch abgestimmten Inselversorgungskorridore zwischen dem Festland und den Inseln sind für die Inselversorgung reserviert.
- Für die raumordnerisch bestimmte Pilotphasen - Kabeltrasse über Norderney ist durch eine enge Kooperation aller potentiellen Nutzer eine optimale Auslastung der maximalen Kapazität zu erwirken.
- Für weitere Kabeltrassen insbesondere für die Ausbauphasen der Offshore Windparks in der AWZ soll im Rahmen der Novellierung des LROP ein gesonderter Korridor raumordnerisch bestimmt werden.
- Für die im östlichen Bereich der AWZ gelegenen Windparks ist alternativ eine Abführung des Stroms nach Schleswig Holstein zum Netzanschlusspunkt Brunsbüttel zu untersuchen und mit den zuständigen Behörden abzustimmen.
- Es sollte eine Vielzahl von Deichkreuzungen mit E-Kabeln (Ansatzpunkte für Deichschäden, insbesondere im Sturmflutfall!) vermieden und eine gut gesicherte konzentrierte Kreuzung bevorzugt werden.

AWZ-Bereich

- Gebiete für die Gewinnung von Windenergie sollen mit Ausnahme von Gebieten für Erprobungsanlagen bevorzugt außerhalb der 12-Meilen-Zone ausgewiesen werden.
- Die beim BSH vorliegenden Anträge auf Errichtung eines Offshore-Windparks sind mit den raumordnerischen Belangen der Bundesländer abzustimmen, insbes. hinsichtlich der Kabeltrassierungen.
- Innerhalb der nach dem BNatSchG geschützten Meeresflächen ist eine Realisierung von Offshore –Windparks nicht vertretbar, soweit - wie z.B. bei dem EU Vogelschutzgebiet

„östliche Deutsche Bucht“- eine erhebliche Beeinträchtigung der jeweiligen Schutzziele zu besorgen ist.

Landbereich

- Als Kompetenzzentren für Offshore-Windenergie-Logistik sollen die niedersächsischen Häfen - insbesondere Cuxhaven und Emden - im Zuge der Entwicklung dieser erneuerbaren Energie eine bedeutende Rolle spielen.
- Eine verstärkte Kooperation zwischen dem Deutschen Windenergie - Institut GmbH (DEWI) Wilhelmshaven, dem DEWI OCC offshore and centrifugation centre GmbH Cuxhaven, dem Kompetenzzentrum Forewind Oldenburg sowie der „Windagentur Bremerhaven/Bremen (WAB) e.V.“ Bremerhaven ist anzustreben.
- Für die offshore erzeugte Windenergie ist die Weiterleitung ins deutsche Verbundnetz sicherzustellen. Für die dazu erforderlichen Freileitungen bzw. Kabel sind zeitgerecht die benötigten Trassen raumordnerisch zu sichern. Wegen der Konflikte mit der Siedlungsentwicklung, der Erholungsfunktion und dem Natur- und Landschaftsschutz soll eine Verlegung als Erdkabel geprüft werden.
- Statt zusätzlich zu den in den Regionalen Raumordnungsprogrammen und in den Flächennutzungsplänen ausgewiesenen Gebieten für Windenergieanlagen weitere Standorte für Windenergieparks festzulegen, soll bevorzugt durch „Repowering“ der vorhandenen Standorte die erzeugte Energieleistung erhöht werden.

3. Visionen

Im Offshore-Bereich können neue marine, d.h. auch subaquatische Konflikte auftauchen, die vor Genehmigung von Windenergieparks oder auch nachfolgend durch Monitoring / ökologische Begleitforschung zu untersuchen sind.

Um Auswirkungen auf die marine Flora und Fauna zu ermitteln, wurde das Forschungsprojekt FINO gestartet: Auf einer Forschungsplattform in der Nordsee werden umfangreiche Messungen und Untersuchungen durchgeführt. Die Ergebnisse sollen wichtige Erkenntnisse liefern, die für die technische und umweltbeeinflussende Bewertung der Technologie benötigt werden.

Evtl. können Windfarmen als Basisstationen für die Schiffsüberwachung, zur Lagerung von Ölbekämpfungsmaterial und als Stützpunkt für Seenotrettungsfahrzeuge genutzt werden.

Hinsichtlich zu erwartender Befahrensverbote innerhalb von Offshore-Windparks ist zu prüfen, ob kleinere Sportboote unter 20m Länge und einzelne kleinere Fischereifahrzeuge davon ausgenommen werden können.

Die ggf. bestehenden touristischen Potentiale der Offshorewindenergienutzung (als Ausflugsziel etc.) sind zu entwickeln.

C 4 Tourismus

1. Begründende Erläuterungen

1.1. Situationsbeschreibung

Im Bereich der niedersächsischen Nordseeküste ist der Tourismus ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Er schafft eine große Zahl von Arbeitsplätzen und trägt für einen breiten Teil der Bevölkerung zum Einkommen bei.

1999 hat eine Untersuchung des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr e.V. (dwif) im Auftrag des Kompetenzzentrums Tourismus Weser-Ems das folgende Tourismusaufkommen an der niedersächsischen Nordseeküste (Mitgliederbereich der Nordsee GmbH) ermittelt:

Touristische Nachfragesegmente		
Tagesreisen	16,5 Mio.	Tagesreisen
Besucherverkehr bei Einheimischen	2,5 Mio.	Übernachtungen
Touristik und Dauercamping	2,6 Mio.	Übernachtungen
Betriebe mit 9 und mehr Betten*	11,9 Mio.	Übernachtungen
Betriebe mit weniger als 9 Betten	13,3 Mio.	Übernachtungen
Gesamte touristische Nachfrage	46,8 Mio.	Aufenthaltsstage

** Nur diese Übernachtungen werden durch die amtliche Statistik ausgewiesen.*

Quellen: dwif, Niedersächsisches Landesamt für Statistik

Die hohe Anzahl an Übernachtungen in Betrieben mit weniger als 9 Betten (nicht-gewerbliche Betriebe) zeigt den Stellenwert der kleinbetrieblichen Strukturen im Übernachtungsverkehr an der Nordseeküste. Die amtliche Statistik erfasst hingegen nur die gewerblichen Betriebe.

Die durchschnittlichen Tagesausgaben aller Gästesegmente liegen bei 29,5 Euro, so dass sich ein Gesamtumsatz von ca. 1,5 Mrd. Euro ergibt.

In der amtlichen Statistik des Landes Niedersachsen liegen die Inseln Borkum und Norderney mit je rd. 1,4 Mio. Übernachtungen auf den Rängen 1 und 2, gefolgt von Cuxhaven mit 1,35 Mio. Übernachtungen. Auf rd. 23 Mio. Übernachtungen im Jahre 2001 schätzt die Nordsee GmbH das Gesamtvolumen des Tourismus im Bereich der niedersächsischen Nordseeküste.

Die Marketinggesellschaft „Die NORDSEE – Sieben Inseln – Eine Küste“ hat sich am 02. Juli 1998 zusammengeschlossen, um das „Produkt“ NORDSEE zu vermarkten. Der Gesellschaft gehören die sieben Ostfriesischen Inseln, die Nordseeheilbäder, Nordseebäder und Küstenbadeorte sowie auch die Besitzer von Fähr- und Fluglinien sowie Hotels und Ferienwohnungen an.

Mit dem europäischen Projekt „North Sea Cycle Route“ wurde ein Radweg (im Guinnessbuch der Rekorde mit 6.000 km als längster Radweg der Welt aufgenommen) um die gesamte Nordsee entwickelt und vermarktet. Bemerkenswert ist, dass alle Nordseeanrainer sich an diesem Projekt beteiligt haben. Die im Rahmen der EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG II C, Kooperationsraum Nordsee entstandene Route wird mit Mitteln aus INTERREG III B weiter entwickelt.

Im Bereich des Dollart und der Emsmündung ist aus der EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG ebenfalls eine wichtige Radroute entstanden, nämlich die 1996 eröffnete „Internationale Dollard-Route“. Die ca. 180 km lange Trasse mit der eigens dafür eingerichteten Fährverbindung zwischen Delfzijl und Emden sowie Ditzum stellt eine touristisch bedeutsame Verbindung zwischen den Niederlanden und Deutschland dar.

In der Karte 1 sind für die Küstenzone aus den rechtswirksamen RROP die für den Tourismus relevanten Vorranggebiete und Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung/ Fremdenverkehr übernommen. Ebenfalls dargestellt sind faktische Erholungsorte und die Erholungszonen (Zone 3) des Nationalparks. In die Darstellungen der Karte 2 sind die Vorsorgegebiete mit der besonderen Entwicklungsaufgabe für Erholung aus dem LROP übernommen. Die Karte 3 schließlich weist die prioritären sowie bedeutsamen Gebiete für Erholung und die prioritären Standorte für Erholung/Fremdenverkehr als ROKK-Zielsetzungen aus.

1.2. Wechselwirkungen und Konfliktbereiche

Der Tourismus hat insbesondere Auswirkungen auf

- Wirtschaft und Arbeitsmarkt durch Wertschöpfung und Beschäftigungsmöglichkeiten einschl. der vor- und nachgelagerten Tätigkeiten
- Naturschutz durch die Errichtung und den Betrieb von baulichen Anlagen, durch Verkehre sowie direkte Störungen von sensiblen Bereichen durch Touristen

Der Tourismus wird insbesondere beeinflusst durch

- allgemeine wirtschaftliche Lage (verfügbares Einkommen potentieller Touristen), Angebote anderer touristischer Gebiete im In- und Ausland, Moden wie z.B. Trendsportarten
- Vorgaben des Naturschutzes, die zu zeitlichen und räumlichen Nutzungsbeschränkungen führen
- Umweltauswirkungen durch andere Nutzungen
 - bauliche Anlagen, die das Landschaftsbild beeinträchtigen
 - Wasserverschmutzung der Nordsee und ihrer Zuflüsse durch Industrie und Landwirtschaft
 - Luftbelastungen durch Industrie und Landwirtschaft
- die klimatische Situation

Problematisch ist die Belastung des Tourismus durch den Tourismus. Es gibt mit zunehmender Tendenz Überlastungserscheinungen, insbesondere durch zu dichte und unangepasste Bebauung und starke Konzentration von Freizeiteinrichtungen. Zudem gibt es insbesondere auf den Inseln, die über eine tideunabhängige Verbindung zum Festland verfügen, Konflikte zwischen der Erholungsnutzung und der Kurzzeitnutzung durch Tagesgäste.

Einzelne Veränderungen im Küstenbereich können eine Kettenreaktion zulasten des Tourismus auslösen. Werden zum Beispiel die Krabbenbestände beeinträchtigt oder die Fanggebiete selbst reduziert, hat das nicht nur Auswirkungen auf die Fischerei selbst, sondern kann das auch auf den Tourismus Auswirkungen haben. So stellen Kutterfahrten mit ihren Fanganlandungen ein attraktives, touristisches Angebot dar.

1.3. Lösungsansätze

Der Tourismus ist ein Wirtschaftszweig, der vielfältigen Einflüssen unterliegt. Es handelt sich bei der niedersächsischen Nordseeküste um eine Tourismusregion mit langer Tradition und

vielen Stammgästen; dennoch müssen Änderungen des Marktes und der Nachfrage registriert werden, um entsprechend reagieren zu können und die planerischen Voraussetzungen zu schaffen.

Durch Zusammenarbeit aller relevanten touristischen Akteure sollen die Besonderheiten und die Einzigartigkeit des Nordseetourismus herausgestellt werden, um gegen Konkurrenzräume wie die Ostsee und das Mittelmeer mittel- und langfristig bestehen zu können. So kann beispielsweise durch saisonverlängernde Maßnahmen eine wirtschaftlichere Auslastung in der Tourismuswirtschaft erreicht werden.

Wesentliche Grundlage an der niedersächsischen Nordseeküste ist ein intakter Naturraum, eine angenehme, saubere und naturnahe Umwelt, die es zu erhalten gilt. Wechselwirkungen mit anderen Planungen sind daher zu beachten.

2. Zielaussagen

2.1. Raumordnungsprogramme

Mit Bekanntgabe der Allgemeinen Planungsabsichten im Ministerialblatt (Nds. MBL. Nr. 15 v. 04.05.2005) befindet sich derzeit eine grundlegende Novellierung des Landes-Raumordnungsprogramms im Verfahren. Siehe www.ml.niedersachsen.de.

Im geltenden Landes-Raumordnungsprogramm 1994 sind folgende Ziele festgelegt:

C 3.1.07 Der Fremdenverkehr ist in seiner regionalwirtschaftlichen Bedeutung zu erhalten und in den Teilräumen zu stärken, die besonderen Voraussetzungen für eine umwelt- und sozialverträgliche Intensivierung des Fremdenverkehrs bieten.

C 3.1.09 Durch die Realisierung von Freizeitprojekten dürfen die natürlichen Lebensgrundlagen nicht beeinträchtigt und der Erholungswert der Landschaft nicht gefährdet werden.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Aurich ist festgelegt:

Die Sportboothäfen auf den Nordseeinseln sowie v. a. in den Küstenorten sind zu sichern.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Cuxhaven ist festgelegt:

3.1.06 Die Einzigartigkeit der maritimen Kulturlandschaft im Planungsraum ist zu entwickeln.

2.2. ROKK Ziel-Aussagen

Meeresbereich

- Bei der Errichtung von baulichen Anlagen im Küstenmeer sind die Belange des Tourismus angemessen zu berücksichtigen. Befürchtungen, dass Windkraftanlagen die Weitsicht beeinträchtigen, sind von großem Gewicht. Ihnen ist durch die Vorsehung ausreichender Mindestabstände zur Küste und zu den Inseln Rechnung zu tragen.
- Unter Berücksichtigung der ökologischen Belange des Nationalparks sollen im Wattenmeer auch künftig die Nutzung von Wattwanderwegen sowie eine vertretbare Ausübung der Sportschiffahrt möglich sein.
- Der Wassersport ist für die Küstenregion nicht nur ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für viele Klein- und Mittelbetriebe, sondern auch touristischer Anziehungspunkt. Die Sportboothäfen bieten die Chance, an der an traditioneller Seefahrt ausgerichteten Sportausübung teilzunehmen und bedürfen entsprechender Entwicklungsmöglichkeiten.

Landbereich

- Auf den Inseln und an der Küste ist, unter Beachtung der Vorschriften des Nationalparkgesetzes, die touristische Nutzung zu sichern und zu entwickeln. Die außergewöhnliche Naturlandschaft und das Wattenmeer müssen durch spezielle Angebotsformen für den Touristen erlebbar gemacht werden.
- Die touristische Infrastruktur (Verkehrsanbindung/Bahn) und das touristische Angebot, insbesondere die maritimen und wassergebundenen Urlaubsformen, sollen gesichert und weiter verbessert werden.
- Die Freizeitschiffahrt ist insbesondere zur Belebung des Tourismus in der „3.Reihe“ zu fördern und durch geeignete Infrastrukturmaßnahmen (Anlage von Sportboothäfen / Steganlagen, Vernetzung nutzbarer Gewässer, Schleusenbetrieb, Übersetzhilfen) weiterzuentwickeln.
- Das Angebot im Wellness- und Gesundheitsbereich ist auszubauen.
- Es bedarf eines Marketingkonzeptes, das mit der „Nähe“ wirbt und zum Erleben der regionalen Besonderheiten einlädt. Gutes Beispiel hierfür ist das „Melkhus“ – Angebot, das Fahrradtouristen auf ihren Routen zur Rast einlädt und die Milch als regionale Köstlichkeit zum Verzehr anbietet.

3. Visionen

Das Projekt „North Sea Cycle Route“ kann beispielgebend für eine regionale und überregionale touristische Zusammenarbeit sein. Das lokale Tourismusmarketing muss durch regionale und überregionale Maßnahmen - ggf. einen „Masterplan Nordsee“ - ergänzt werden. Hierzu ist es erforderlich, bestehende Initiativen fortzuführen und auszubauen.

Auf See errichtete Windfarmen können neben den potentiellen negativen Auswirkungen eine zusätzliche touristische Attraktion sein und positive wirtschaftliche Bedeutung für den Fremdenverkehr erhalten.

Für den Ausbau des Kreuzfahrtbereiches bieten sich die Häfen Cuxhaven und Wilhelmshaven an.

C 5 Fischerei

1. Begründende Erläuterungen

1.1. Situationsbeschreibung

Das auf internationaler Ebene entscheidende Regelwerk der Fischerei ist der „Verhaltenskodex für verantwortliche Fischerei“, der 1995 von der FAO (Food and Agriculture Organisation of the United Nations – Welternährungsorganisation) in Rom verabschiedet wurde. Dieser Kodex nennt die für die Erhaltung, Bewirtschaftung und Entwicklung der Fanggründe weltweit geltenden Grundsätze.

Auf europäischer Ebene ist die „Gemeinsame Fischereipolitik“ (GFP) als Management-Instrument für die Fischerei und die Aquakultur maßgeblich. Sie verfolgt das Ziel einer gemeinsamen Politik mittels Verabschiedung von Vorschriften, die in allen Mitgliedsstaaten anzuwenden sind.

Die GFP steckt den Rahmen der Fischereipolitik des Bundesministeriums für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft (BMVEL) ab. In den Grundsätzen seiner neuen Fischereipolitik (2003) stellt das BMVEL u. a. einen umweltverträglichen und nachhaltigen Ansatz in der Ressourcenbewirtschaftung, die Anpassung der Flottenkapazitäten an die Fangmöglichkeiten und die Behandlung der Küstenfischerei als Teil des Integrierten Küstenzonenmanagements (IKZM) als Ziel heraus.

Auf Landesebene wurde erstmalig mit der Cofad-Studie eine anzustrebende Fischereipolitik formuliert. Im Auftrage des Ministeriums für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz erstellte die cofad GmbH (Beratungsgesellschaft für Fischerei, Aquakultur und ländliche Entwicklung, Tutzingen) diese Studie, mit der die Situation der niedersächsischen Küstenfischerei sowie deren Rahmenbedingungen beschrieben und analysiert wird und schließlich Perspektiven sowie Lösungsmöglichkeiten aufzeigt, um eine nachhaltige, gesicherte Existenz der Küstenfischerei zu erzielen.

Durch die bestehende Rechtsordnung erhalten die Küstenfischer keine dem Oberflächeneigentum gleichartige oder ähnliche Rechtsposition und auch nicht die Befugnis, bestimmte Gebiete ausschließlich zu nutzen. Mit Ausnahme der Muschelfischerei gibt es keine gesicherten Nutzungsrechte.

Die Fischerei ist eine stark identifikationsbildende Komponente für die Küstenregion. Sie ist (auch in der Werbung) oftmals ein Sinnbild der Küste. In dieser Form nimmt sie einen stark soziokulturellen Stellenwert ein.

Es ist zu unterscheiden zwischen folgenden Arten der Fischerei:

- Küstenfischerei: Fangreisen in Küstennähe
- Kleine Hochseefischerei: in Nord- und Ostsee, norwegische Wirtschaftszone bis 62° N und nordwestlich von Schottland (teilweise überlappend mit Fanggebieten der Großen Hochseefischerei)
- Große Hochseefischerei: außerhalb der Grenzen der Kleinen Hochseefischerei

Es wird mittlerweile kaum noch bestritten, dass sich ein Teil der weltweit genutzten Fischbestände in einem äußerst schlechten Zustand befindet. Auch in der Nordsee haben verschiedene Arten wie Kabeljau, Seelachs, Schellfisch und Wittling in den zurückliegenden zehn Jahren zumindest zeitweise historisch geringe Bestände erreicht. Bei einigen Arten, auch

solchen, die eigentlich keine Nutzfische sind, ist die Fischerei für die Bestandsrückgänge infolge von Fangpraktiken mitverantwortlich. So entfaltet die GFP derzeit durch drastische Fangbeschränkungen bei Dorsch und Kabeljau Auswirkungen auf die Küstenfischerei. Den Ergebnissen wissenschaftlicher Untersuchungen zufolge gibt es bei Krabben keine Anzeichen dafür, dass die intensive Befischung bestandsgefährdende Einflüsse hätte.

Die Küstenfischerei stellt die älteste Form der Seefischerei dar. Die derzeit im niedersächsischen Küstenmeer genutzten Fanggebiete umfassen mit rund 373.900 ha ca. 64 % der Gesamtfläche (rund 588.200 ha einschließlich Watt). Davon entfallen auf die Garnelenfischerei etwa 184.000 ha, die Gemischte Fischerei auf Garnelen, Platt- und Rundfische 127.000 ha und die Fischerei auf Platt- und Rundfische (ohne Garnelen) 67.000 ha. Die restlichen 79.000 ha Wasserflächen des Küstenmeeres sind derzeit fischereilich wenig bedeutend.

(Die für die heimatnahe Fischerei sehr bedeutenden Garnelenfanggebiete mit zum Teil überregionaler Stellung sind in der Karte 3 dargestellt.)

Im Jahre 2001 wurden 26.712 t fischereilich genutzte Arten, darunter 4.919 t Speisegarnelen, 6.643 t Konsummiesmuscheln und 837 t Futtergarnelen, in niedersächsischen Häfen angelandet – davon entfielen 2.494 t auf die Große Hochseefischerei und 24.218 t auf die Kleine Hochsee- und Küstenfischerei.

Im Vergleich dazu wurden im Jahre 1980 in den niedersächsischen Häfen noch 112.324 t durch die Fischerei angelandet (77.870 t aus der Großen Hochseefischerei und 34.454 t aus der Kleinen Hochsee- und Küstenfischerei). Es ist also insgesamt ein starker Rückgang zu verzeichnen, wobei die Kleine Hochsee- und Küstenfischerei weniger verloren hat als die Große Hochseefischerei.

Trotz der Verringerung der Anlandungsmengen stiegen die Erlöse der Kleinen Hochsee- und Küstenfischerei - Betriebe Niedersachsens von 42,2 Mio. DM (1981) auf 97 Mio. DM (2001).

Die niedersächsische Küstenfischerei ist traditionell in Familienbetrieben organisiert. An Bord der 140 Kutter (2004) arbeiten jeweils zwei bis drei Personen. Während der letzten 20 Jahre blieb die Beschäftigtenzahl in der niedersächsischen Kutter- und Küstenfischerei stabil. Im Jahre 2002 waren rund 500 Personen an Bord tätig, davon ca. 350-390 in der Küstenfischerei.

Die Miesmuschelfischerei ist als zweitwichtigste Betriebsart Teil der traditionellen Küstenfischerei im niedersächsischen Wattenmeer. Sie wird heute von vier in Hooksiel, Greetsiel und Norddeich ansässigen Betrieben ausgeübt. Die Muschelfischereibetriebe fischen im Frühjahr und Herbst Besatzmuscheln, mit denen die ausgewiesenen Kulturflächen, die vorwiegend im Bereich Osterems/Juist und im Außenbereich der Jade liegen, belegt werden.

In intensiven Diskussionen wurde der Miesmuschelmanagementplan entwickelt. Dieser nimmt über die bereits aufgrund der Nationalparkverordnung für die Muschelfischerei nicht zugelassenen 31 Miesmuschelstandorte hinaus weitere 17 im Eulitoral liegende Standorte von der Fischerei aus. Damit wird dem Ziel, lagestabile Bänke und besonders gefährdete Lebensgemeinschaften vorrangig zu schützen, Rechnung getragen. Die Existenz der Muschelfischereibetriebe wird durch den Managementplan nicht gefährdet. Die Betriebe sind in die Diskussion einbezogen worden und haben dem Plan zugestimmt.

Der Managementplan hatte zunächst eine Laufzeit von fünf Jahren bis 2003. In dieser Zeit erfolgte gleichzeitig eine wissenschaftliche Begleitung, die der Erfolgskontrolle und der Ermittlung und Überwachung des Gesamtbestandes dient.

(Eine Darstellung der Miesmuschelbänke in den Karten zum ROKK erfolgt aufgrund der Kleingliedrigkeit der Flächen nicht.)

Für die niedersächsische Küstenfischerei ist das Schollenaufwuchsgebiet der Nordsee, die so genannte „Schollenbox“, von besonderer Bedeutung. Nach den Bestimmungen der VO (EG) dürfen Fahrzeuge über 8 m Länge in der Schollenbox grundsätzlich nicht mit Schleppnetzen fischen – mit Ausnahme von Baumkurrenfahrzeugen bis 221 kW Motorleistung und

24 m Länge und bis zu 9 m Gesamtbaumlänge oder darüber, wenn sie hauptsächlich Sandgarnelen (Krabben) fangen. Damit müssen große Kutter den küstennahen Fangplätzen fernbleiben, sodass die Bestände geschont werden (siehe Karten 1 und 3).

1.2. Wechselwirkungen und Konfliktbereiche

Die derzeitig und zukünftig möglichen fischereilichen Nutzungen werden durch die bisher erfolgten Fänge wesentlich beeinflusst. Es ist weitgehend unstrittig, dass durch Überfischung und Beifang der Bestand einiger Fischarten wesentlich reduziert wurde. Es handelt sich hierbei um ein internationales Phänomen, da die Fischbestände und ihre Nutzung staatsgrenzenunabhängig sind.

Fischerei hat insbesondere Auswirkungen auf

- Wirtschaft und Arbeitsmarkt durch Wertschöpfung und Beschäftigungsmöglichkeiten einschl. der vor- und nachgelagerten Tätigkeiten (Fischverarbeitung, Werften etc.)
- Natur durch Entnahme von Fischen und Beifang sowie Veränderungen des Meeresbodens (Einsatz schwerer Scheuchketten der Baumkurren und Scherbrettern, die den Meeresboden durchpflügen)
- Tourismus, da untrennbarer Bestandteil der gesamten Landeskultur im Küstenraum, belegt durch Kompetenz für Fisch und fischereiliche Erzeugnisse, sowie durch den Beitrag zum „maritimen Orts- und Landschaftsbild“

Fischerei wird insbesondere beeinflusst durch

- Fangquotenfestlegungen oder vergleichbare Regelungen der EU, die insbesondere im Sinne der nachhaltigen Fischerei und des Naturschutz erfolgen (gemeinsame Fischereipolitik - GFP)
- (bislang geförderten) Ausbau oder durch Kapazitätsabbau der EU-Fischereiflotten
- Einschränkungen der Bewegungsmöglichkeiten von Fischereifahrzeugen durch andere Nutzungen (Schifffahrt einschl. Baggerungen und Verklappungen, Leitungen- sowie Pipelinebau und -betrieb einschl. Baggerungen und Verklappungen, Offshore-Windparks, Militär, Rohstoffgewinnung u. a.)
- Beeinträchtigungen des Fischaufwuchses durch Umweltauswirkungen anderer Nutzungen (insbesondere Wasserverschmutzungen infolge Stoffeinträge z. B. durch Schifffahrt oder aus dem Binnenland)
- Festlegungen und Ausweisungen für den Naturschutz (zeitliche und räumliche Einschränkungen der Fischerei)

1.3. Lösungsansätze

Wesentliche Rahmenbedingungen für die Fischerei werden auf internationaler Ebene festgelegt. Hier kann das Land Niedersachsen auf politischem Wege seine Interessen einbringen.

Bei Planungen und Maßnahmen anderer Träger müssen die Belange der Fischerei angemessen berücksichtigt werden. Es bedarf einer grundsätzlichen Abschätzung der möglichen Auswirkungen auf die Fischerei, um diese Prognosen in die jeweiligen Planungs- und Entscheidungsprozesse einstellen zu können.

Bei Beeinträchtigungen wird von der Fischerei i. d. R. eine Kompensation eingefordert. Einerseits lässt sich dieses rechtlich nicht herleiten, da die Fischerei kein verbrieftes Recht auf den Fortbestand ihrer Nutzungsmöglichkeiten im Sinne eines Bestandsschutzes hat. Hingegen werden andere Nutzungen häufig durch materielle oder ideelle Förderungen unterstützt oder erst ermöglicht. Im Vorfeld von Förderungen sind im Rahmen der politischen Diskussionen die regionalen Interessen am Fortbestand der Fischerei einzubringen und deutlich zu

machen. Entschädigungszahlungen sind nur geeignet, die Existenz der Fischerei im Falle kurzfristiger Störungen zu sichern oder durch Einmalzahlungen die Möglichkeit einzuräumen, sich an eine neue Situation anzupassen.

2. Zielaussagen

2.1. Raumordnungsprogramme

Mit Bekanntgabe der Allgemeinen Planungsabsichten im Ministerialblatt (Nds. MBL. Nr. 15 v. 04.05.2005) befindet sich derzeit eine grundlegende Novellierung des Landes-Raumordnungsprogramms im Verfahren. Siehe www.ml.niedersachsen.de.

Im geltenden Landes-Raumordnungsprogramm 1994 ist festgelegt:

C 3.2 06 Um die Fischerei weiterhin zu erhalten, sind ihre Belange bei allen raumbedeutsamen Maßnahmen, vor allem im Watten- und Küstenmeer, zu beachten.

2.2. ROKK Ziel-Aussagen

Meeresbereich

- Die Fischerei soll als Teil eines Integrierten Küstenzonenmanagements (IKZM) entsprechend ihrer Bedeutung im Wirtschaftsgefüge des Küstenraumes Beachtung finden.
- Fischfang muss, insbesondere aus ökonomischen Gründen, in der Nordsee auch zukünftig möglich sein. Gleiches gilt für die Krabben- und Miesmuschelfischerei.
- Dazu sind durch Vereinbarungen und Regelungen auch auf internationaler Ebene Maßnahmen gegen die Überfischung zu ergreifen. Die nachhaltige, ökosystemar tragfähige Nutzung und der Erhalt der biologischen Vielfalt soll Leitprinzip der Fischerei sein. Im Sinne des Vorsorgeprinzips soll ein das Ökosystem berücksichtigendes Fischereimanagement unter Integration der Fischerei so entwickelt und angewendet werden, dass eine Integration der Naturschutzziele in der Fischereipolitik verwirklicht wird. Der Miesmuschelmanagementplan, mit dem ökonomische und ökologische Belange einvernehmlich abgestimmt wurden, kann hier Vorbildfunktion haben.
- Bedeutsame Gebiete der Fischerei werden auf der Grundlage der erarbeiteten cofad – Studie raumordnerisch festgelegt für den niedersächsischen Teil der Schollenbox, die heimatnahen Fanggebiete der Garnelenfischerei sowie die Miesmuschel-Kulturflächen (siehe Karte 3).
- Beeinträchtigungen der Fischerei durch andere Nutzungen sind soweit wie möglich zu vermeiden.

Landbereich

- In den Häfen und ihren Zufahrten sind die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Fischerei zu erhalten und bei Bedarf auszubauen.

3. Visionen

Die Vereinbarung von zeitlich, räumlich und/oder artenmäßig bestimmten Fangpausen kann einen wesentlichen Beitrag zur Regenerierung von Fischarten beitragen, so dass eine ökonomisch und ökologisch tragfähige Fischerei zukünftig möglich bleibt. Es sind Absprachen mit allen relevanten Gruppen anzustreben. In dem von der Europäischen Kommission vorgelegten Grünbuch über die Bewirtschaftung der EU-Fischereien sind Regionale Beratungsausschüsse vorgesehen, die künftig bei der Entwicklung des Fischereimanagements und der Ressourcenverwaltung eine Rolle spielen können. Die Region muss hier ihre Interessen einbringen. Dieses wäre auch ein Beitrag, damit auf europäischer Ebene wirksame Absprachen und Regelungen erzielt werden können.

Die durch die cofad GmbH erarbeitete, von der Landesregierung in Auftrag gegebene Studie „Die Küstenfischerei in Niedersachsen – Stand und Perspektiven“ vom März 2004 zeigt Perspektiven einer nachhaltigen, gesicherten Existenz der Küstenfischerei auf und identifiziert mögliche Lösungsansätze sowie Maßnahmenfelder.

Das Nationalpark-Gesetz enthält Regelungen zur Fischerei. Es ist zu prüfen, ob über diese Bestimmungen hinaus die fischereiwirtschaftliche Nutzung im Nationalpark durch ein einvernehmlich zwischen der Nationalparkverwaltung „Niedersächsisches Wattenmeer“ und den Fischereiverbänden erarbeitetes Konzept gesteuert werden soll.

Für Offshore-Windenergieparks dürften i. d. R. Durchfahrtsverbote auch für Fischereifahrzeuge ergehen. Damit werden aber auch Regenerationszonen für Fische geschaffen, was positive Auswirkungen auf die Fischerei haben könnte. Zu dieser Thematik besteht noch Forschungsbedarf.

Zudem ist zu prüfen, ob in diesen Bereichen Aquakultur Nutzung möglich ist oder auch andere fischereiliche Nutzungsformen wie Reusenfang, Angeln in Betracht kommen.

C 6 Rohstoffgewinnung

1. Begründende Erläuterungen

1.1. Situationsbeschreibung

Mineralische Rohstoffe sind lagebedingt ortsgebunden, grenzüberschreitend und mengenmäßig beschränkt, da nicht vermehrbar.

Zahlreiche Dienstleistungs- und Industriearbeitsplätze sind unmittelbar verbunden mit der Erkundung von Rohstoffvorkommen, der Gewinnung und Verarbeitung, dem Transport sowie Recycling, ebenso Forschung und Lehre sowie Überwachung von Umwelt- und sozialen Aspekten.

Die Rohstoffvorkommen und deren Zugang langfristig zu sichern sowie eine sparsame Verwendung bilden wesentliche Grundlage einer nachhaltigen Entwicklung der modernen Gesellschaft.

Kohlenwasserstoffe (Erdöl und Erdgas)

Deutschland ist in hohem Maße von der Einfuhr fossiler Energierohstoffe abhängig. Die Abhängigkeit bei Erdöl beträgt rd. 97 %, bei Erdgas rd. 80 %.

Der Explorationssektor Deutschlands auf Erdöl und Erdgas ist in der Nordsee durch eine internationale Vereinbarung festgelegt. Das gesamte Küstenmeer ist als hoffiges Gebiet für das Aufsuchen und die Gewinnung von Kohlenwasserstoffen anzusehen. Die Nordsee hat als Kohlenwasserstoff-Gewinnungsgebiet an Bedeutung gewonnen. Als Ergebnis verstärkter Untersuchungen sind zukünftig zunehmende Fördermengen zu vermuten. Auch landseitig gibt es größere Erdgasvorkommen in Konzessionen, die sich auch in den marinen Bereich erstrecken (z. B. Krummhörn, „Borkum-„Restfläche“).

Im niedersächsischen Bereich der Nordsee sind großflächige Bergbauberechtigungen zur Aufsuchung / Gewinnung von Kohlenwasserstoffen erteilt worden (vgl. Karte 2).

Im Jahre 2002 erbrachte die bundesweite Erdgasförderung 21,4 Mrd. m³, davon 18,5 Mrd. m³ aus Niedersachsen sowie 1,2 Mrd. m³ aus dem Bereich „Deutsche Nordsee“.

Im Jahre 2002 erbrachte die bundesweite Erdölförderung 3,7 Mio. t, davon 1,4 Mio. t aus Niedersachsen und 0,1 Mio. t aus dem Bereich „Deutsche Nordsee“.

Die entsprechenden Förderabgaben und –zinsen der Förderindustrie beliefen sich auf 361 Mio. Euro.

Per 1. Januar 2003 betragen die sicheren Erdölreserven in den Bundesländern (incl. „Deutsche Nordsee“) 37,4 Mio. t (davon 13,1 Mio. t in Nds. und 22,6 Mio. t in S-H – insbes. Ölfeld Mittelplate - sowie 0,2 Mio. t im Gebiet „Deutsche Nordsee“).

Die wahrscheinlichen Erdölreserven betragen in den Bundesländern (einschl. „Deutsche Nordsee“) 22,9 Mio. t, (davon 3,7 Mio. t in Nds. und 18,7 Mio. t in S-H – insbes. Ölfeld Mittelplate - sowie 0,03 Mio. t im Gebiet „Deutsche Nordsee“).

Per 1. Januar 2003 betragen die sicheren Erdgasreserven in den Bundesländern (incl. „Deutsche Nordsee“) 240,4 Mrd. m³ (davon in Nds. 230,2 Mrd. m³ und im Gebiet „Deutsche Nordsee“ 6,0 Mrd. m³).

Die wahrscheinlichen Erdgasreserven betragen in den Bundesländern (incl. „Deutsche Nordsee“) 85,9 Mrd. m³ (davon in Nds. 82,0 Mrd. m³ und im Gebiet „Deutsche Nordsee“ 3,4 Mrd. m³).

Bedeutende Erdgaslagerstätten sind mit herkömmlicher Technik nicht wirtschaftlich nutzbar. Mittels neu zu entwickelnder Bohrtechnologien in Kombination mit Techniken, bei denen die Durchlässigkeit von Erdöl bzw. Erdgas durch dichte Gesteine erhöht wird, kann die Versorgung aus heimischen Lagerstätten auf dem derzeitigen Niveau nachhaltig gesichert werden.

Der Transport von einheimischen und Import-Erdgas findet durch Pipelines statt. Die vorhandenen Importpipelines sind in den Karten 1 und 3 dargestellt. Die Verlegung weiterer Leitungen zur Anbindung küstennaher Offshore-Felder ist ggf. erforderlich.

Eine Schiffshavarie, Wasserverschmutzung durch Stoffeintrag bei der Rohstoffgewinnung oder ein Erdöl- oder Erdgasaustritt kann schwerwiegende nachhaltige Beeinträchtigungen des gesamten Ökosystems zur Folge haben. Bei Ölnfällen ist die Selbstreinigungskraft des Meeres insbesondere in flachen Gewässern mit Sand- und Schlickwatten, die immer wieder trocken fallen und erneut von Öl überdeckt werden, sehr gering. Durch diesen Schichtaufbau laufen biologischer und chemischer Abbau von Öl stark verlangsamt ab. Durch die Nutzung moderner Technologien lassen sich die Risiken bei der Gewinnung von Kohlenwasserstoffen in der Nordsee auf ein kalkulierbar geringes Restrisiko senken. Diese Erfahrung wurde bei der Mittelplate-Plattform vor der Schleswig-Holsteinischen Westküste gemacht. Die Risiken durch Schiffshavarien sind deutlich höher.

Salz, Sole

Küstennahe Salzstöcke besitzen volkswirtschaftliche Bedeutung für die Salzgewinnung im Tiefsolverfahren. Aufsuchungsfelder auf Salz sind in der Karte 2 dargestellt.

Neben Salzgewinnung wurden in geeigneten Strukturen Kavernen für die Lagerung von Rohöl, Ölprodukte, Erdgas sowie Druckluft angelegt.

Sand, Kies, Steine, Ton, Klei

Im Küstenmeer und einigen angrenzenden Landkreisen gibt es großflächige Rohstoffvorkommen von Sand, Kies und Steinen (als Beimengung von Sand), während sie u. a. im Landkreis Stade nur in geringem Umfang, in Bremerhaven und in Hamburg praktisch nicht vorhanden sind. Insbesondere für die Herstellung von Beton müssen sie – mit zusätzlichen Umweltbelastungen – teilweise über weite Entfernungen (Mittelweser, Vorharzgebiet) transportiert werden.

Im niedersächsischen Bereich der Nordsee sind großflächige Bergbauberechtigungen zur Aufsuchung / Gewinnung von Sand, Kies und Steinen erteilt worden. Bewilligungsfelder auf Sand liegen im Weserbereich sowie insbesondere westlich von Scharhörn (vgl. Karte 2).

Die Sandgewinnung soll einer regional vorhandenen bzw. abzusehenden Verknappung terrestrischer Reserven vorbeugen. Künftig werden Abbaumengen von einigen 100.000 m³/a bis ca. 5.000.000 m³/a als Füllsand für große Infrastrukturprojekte (z.B. Containerterminal CT IV Bremerhaven, Tiefwasserhafen Weser-Jade-Port in Wilhelmshaven), für Straßenbauprojekte sowie für die Betonherstellung in der Bauindustrie benötigt.

Potentielle Anlandungshäfen der international operierenden Saugbaggerladeschiffe sind z. B. Wilhelmshaven, Nordenham, Cuxhaven, Stade, Bremerhaven und Hamburg.

Der den Fahrrinnen entnommene Sand ist kein Rohstoff / Bodenschatz entsprechend dem Landesbergrecht, sondern, auch nachdem er auf Klappstellen verbracht wurde, ein Sediment in der Unterhaltung. Vor diesem Hintergrund hat das Land keinerlei Verfügungsrecht über Sand im Fahrwasser oder über den gelagerten Sand auf den Klappstellen. Allein der Bund

(die WSV) entscheidet, wie mit diesem, in der Unterhaltung befindlichen Sand verfahren wird.

Entsprechend den deutschen OSPAR-Meldungen gab es 2001 eine Klappmenge von ca. 5 Mio. t Feststoff. In den Küstengewässern Niedersachsens gibt es ca. 60 Klappstellen (ca. 40 der WSV, 20 der Hafenämter), die Fläche der ca. 40 Klappstellen in den Ästuaren beträgt mehr als 3.500 ha, ferner gibt es ca. 15 Klappstellen der Niederländer im Ems-Dollart-Ästuar. Die europäische WRRRL fordert gemeinsame Konzepte der Beteiligten Länder. Die Verringerung von im Baggergut enthaltenen Schadstoffen führt zu Entlastungen im gesamten Küstenmeer.

Klei, Ton und Sand werden insbesondere für den Bau und die Unterhaltung von Insel- und Küstenschutzeinrichtungen dringend benötigt. Für die erforderlichen Deichbau- und Deichverstärkungsmaßnahmen haben die nur begrenzt zur Verfügung stehenden Kleivorkommen eine besondere Bedeutung. In den Karten 2 und 3 sind Kleisuchbereiche dargestellt, die in weiteren Planungsschritten – unter Berücksichtigung weiterer Belange, z. B. Naturschutz, Siedlungsentwicklung, Verkehr, Tourismus – zu konkretisieren sind.

Hinweis:

Eine bergrechtliche Bewilligung berechtigt den Antragsteller nicht zu tatsächlichen Abbauhandlungen, sondern gibt ihm lediglich aufgrund der nachzuweisenden Eignung (finanzielle, technische und formale Kriterien) das grundsätzliche Recht, Eigentum an dem betreffenden Bodenschatz im zugesprochenen Bewilligungsfeld zu erwerben. Tatsächliche Handlungen dürfen aber nur aufgrund zugelassener bergrechtlicher Betriebspläne (§ 52 ff BBergG) erfolgen.

1.2. Wechselwirkungen und Konfliktbereiche

Rohstoffgewinnung hat insbesondere Auswirkungen auf

- die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt durch Wertschöpfung und Beschäftigungsmöglichkeiten einschließlich der vor- und nachgelagerten Tätigkeiten (z. B. Hafen-, Bau-, Werft-, Maschinenbauindustrie) sowie den Wissens- und Techniktransfer
- die Fischerei, z. B. durch Veränderungen / Entnahme / Überdeckung des belebten Meeresbodens und damit Auswirkungen auf Fauna (Lebensraum von Plattfischen, Laichgründe, Nahrungsangebot, etc.) und Flora (Freisetzen pflanzenschädlicher Stoffe, Wassertrübung, etc.) sowie das Meer (z. B. Änderungen physikalischer und chemischer Parameter durch Wasserverunreinigungen) sowie Einschränkungen der Bewegungsfreiheit von Fischereifahrzeugen durch stationäre Anlagen, Baggereibetrieb, Verklappung, Bau und Betrieb von Pipelines
- die Schifffahrt durch die Errichtung von baulichen Anlagen oder den Betrieb von Geräten. Gefährdungen von Schifffahrtswegen sind auch durch Strömungsänderungen bei Sandentnahme an unpassenden Stellen möglich.
- den Umwelt- und Naturschutz, im Meeresbereich insbesondere durch Entnahme und Veränderungen des belebten Meeresbodens und damit auf Fauna (z. B. Fischlaichgründe) und Flora (Algen als Nahrungsgrundlage in Ökosystemen) sowie den Wasserkörper (Änderungen physikalischer und chemischer Parameter)
- den Küstenschutz

Rohstoffgewinnung wird insbesondere beeinflusst durch

- meteorologische Gegebenheiten und Ereignisse sowie daraus folgende Bedarfe, z. B. Strandaufspülungen, Anpassungen der Deichprofile
- wirtschaftliche Entwicklungen einhergehend mit großen kurzfristigen Bedarfsmengen für Infrastrukturvorhaben (Hafen-, Straßenbau- und andere Großprojekte)

- technischen Entwicklungen, z. B. durch Entwicklung von Horizontalbohrtechniken
- konkurrierende bauliche Nutzungen, im Landbereich insbesondere die durch Bauleitplanung vorbereitete Siedlungsentwicklung, im Meeresbereich durch Offshore-Windparks sowie Immissionsschutz- und Sicherheitsaspekte
- konkurrierende nichtbaulichen Nutzungen, insbesondere Schifffahrt, Verteidigung und Fischerei
- Standort- und Flächenkonkurrenz zu Naturschutzgebietsausweisungen (generelle, zeitlich / räumlich beschränkter Biotop-/ Artenschutz)

1.3. Lösungsansätze

Die Rahmenbedingungen für den Meeresbergbau werden auf Bundes- und Länderebene festgelegt.

Bei Planungen und Maßnahmen anderer Träger müssen wechselseitig auch die Belange der Rohstoffsicherung und des Meeresbergbaus angemessen berücksichtigt werden.

Die Entnahme von mineralischen Rohstoffen (Sand, Kies, Steine, Ton, Klei) soll zukünftig auf der Grundlage eines integrierten abgestimmten Abbaukonzepts erfolgen. Hierin ist insbesondere zu klären, ob und unter welchen Rahmenbedingungen aus ökonomischen und ökologischen Gründen Entnahmen vorrangig im Land- oder im Meeresbereich erfolgen sollen.

2. Zielaussagen

2.1. Raumordnungsprogramme

Mit Bekanntgabe der Allgemeinen Planungsabsichten im Ministerialblatt (Nds. MBL. Nr. 15 v. 04.05.2005) befindet sich derzeit eine grundlegende Novellierung des Landes-Raumordnungsprogramms im Verfahren. Siehe www.ml.niedersachsen.de.

Im geltenden Landes-Raumordnungsprogramm 1994 ist unter A 3.4 u. a. folgender Grundsatz festgelegt:

Im Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ soll auf eine Rohstoffgewinnung vollständig verzichtet werden.

Im geltenden Landes-Raumordnungsprogramm 1994 sind u. a. folgende Ziele festgelegt:

Oberflächennahe und tief liegende Rohstoffvorkommen sind wegen ihrer aktuellen und künftigen Bedeutung als Produktionsfaktor der Wirtschaft und als Lebensgrundlage und wirtschaftliche Ressource für nachfolgende Generationen zu sichern. Für ihre geordnete Aufsuchung und Gewinnung sind die räumlichen Voraussetzungen zu schaffen. Ihre bedarfsgerechte Erschließung und umweltgerechte Nutzung sind planerisch zu sichern.

Der Abbau von Lagerstätten ist auf die Gebiete zu lenken, in denen Nutzungskonkurrenzen und Belastungen für die Bevölkerung und die Umwelt am geringsten sind. Rohstoffvorkommen sind möglichst vollständig auszubeuten.

Hinweis:

Die Vorgabe: „Rohstoffvorkommen sind möglichst vollständig auszubeuten.“ gilt nicht für die Rohstoffgewinnung im Meer, da die dortigen Vorkommen in vernünftiger Weise nicht eingrenzbar sind.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Stade 1999 ist u. a. festgelegt:

D 3.4 03 Die im Landkreis Stade vorkommenden Ton-, Sand- und Kiesvorkommen sind langfristig zu sichern. Zum Schutz von Natur und Landschaft soll sich die zukünftige Rohstoffgewinnung auf die ausgewiesenen Vorrang- und Vorsorgegebiete für Rohstoffgewinnung beschränken; ausgenommen der Ton- und Kleiabbaubau zum Zwecke der Deichsicherung und -unterhaltung. Ferner ist der Tonabbau

für die keramische Industrie in Teilbereichen der Elbmarsch zwischen Stade und Wischhafen ausgenommen.

D 3.4 06 Die für Solegewinnung geeigneten und bedingt geeigneten Bereiche des Salzstockes Harsefeld und des Salzstockes Stade sind vor anderen, diese Funktion beeinträchtigenden Nutzungen zu schützen. Sie sind als Vorranggebiete für Rohstoffgewinnung – tiefliegende Rohstoffe – in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt.

2.2. ROKK Ziel-Aussagen

Meeresbereich

- Meeresbergbau muss, insbesondere aus volkswirtschaftlichen Gründen, in der Nordsee auch zukünftig möglich sein, sofern nicht im Rahmen eines integrierten abgestimmten Abbaukonzepts ein vorrangiger Abbau von gleichwertigen Rohstoffen an Land vorgesehen ist bzw. Recyclingstoffe nicht in entsprechenden Mengen/Qualitäten den Bedarf wirtschaftlich decken können.
- Da Rohstoffvorkommen sich grenzüberschreitend über Staaten, Länder und Kommunen erstrecken, sind Abbauvorhaben zwischen allen zuständigen Stellen frühzeitig abzustimmen.
- Rohstoffvorkommen sind zu erkunden, zu sichern und bedarfsgerecht zu erschließen. Die nachhaltige, ökosystemar tragfähige Nutzung sowie der Erhalt der biologischen Vielfalt muss dabei Leitprinzip des Meeresbergbaus sein.
- Wegen der möglichen Konflikte, insbesondere mit den Belangen Natur-, Insel- und Küstenschutz, Schifffahrt, Fischerei und Verteidigung, ist die Gewinnung von Rohstoffen in der Nordsee auf die erforderlichen Bereiche zu konzentrieren.
- Es ist zu prüfen, inwieweit Material aus Unterhaltungsbaggerungen der Landeshäfen oder entsprechender Fahrrinnenbaggerungen – ggf. nach Zwischenlagerung oder Aufbereitung – als Rohstoff z. B. für den Deichbau (Sand, Kleiersatz) eingesetzt werden kann.
- Durch Rohstoffgewinnung (Sand/Kies/Ton/Kleie) dürfen keine Nachteile für die Materialbilanz des Küstenvorfeldes oder Festlandssockels entstehen, damit sich hieraus nicht in der Folge stärkere Belastungen für die Deiche, Schutzdünen oder Fahrwasser ergeben.
- Da bei Aufschluss und Gewinnung die Möglichkeiten von Erdöl- und Erdgasausbrüchen nicht auszuschließen sind, ist umfassend Vorsorge zum Schutz der Allgemeinheit und des Einzelnen zu treffen.
- Mögliche Gefahren des Absinkens des Festlandssockels durch die Ausbeutung von Erdgas sind zu erforschen und zu berücksichtigen.
- Bei Planungen von Pipelines für Erdöl und -gas und deren Produkten und Sole sind die Anforderungen der Energie- und Rohstoffwirtschaft insbesondere mit denen von Schifffahrt, Küstenschutz, Natur-, Landschafts- und Bodenschutz, Fischerei, Tourismus und Verteidigung in Einklang zu bringen. Trassenbündelungen und Gemeinschaftsnutzungen sind ebenfalls im Rahmen von Raumordnungsverfahren und nachfolgenden Verfahren sowie Vereinbarungen zwischen den Unternehmen anzustreben.

Landbereich

- In den Hafenbereichen sind die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Meeresbergbau zu erhalten und bei Bedarf auszubauen.
- Aufschluss und Gewinnung von Erdöl- und / oder Erdgas sollte nach Möglichkeit grundsätzlich von Land aus erfolgen.
- Bei allen raumbedeutsamen Vorhaben im deichnahen Bereich (bis ca. 10 km Entfernung zum Deich) ist der Belang der Kleiegewinnung zu berücksichtigen.

3. Visionen

Die Vereinbarung von zeitlich und / oder räumlich bestimmten Maßnahmen oder Verfahren zum Aufsuchen bzw. Gewinnen von Rohstoffen kann einen wesentlichen Beitrag zur Erhaltung der Artenvielfalt bieten, so dass ein ökonomisch und ökologisch tragfähiger Meeresbergbau gewährleistet bleibt.

Zu gegebener Zeit ist zu prüfen, ob mittels Druckspeicherkavernen die von Offshore-Windparks erzeugte Energie bedarfsgerecht zwischengespeichert werden kann.

Erschöpfte Lagerstätten könnten geeignet sein, späterhin als CO₂ – Depositionen zu dienen.

C 7 Naturschutz

1. Begründende Erläuterungen

1.1. Situationsbeschreibung

Die Nordsee stellt ein sensibles System aus Land und Meer dar. Hydrologisch durch die Gezeiten geprägt, vom Menschen durch verschiedenste Nutzungen beeinflusst, dient die Nordsee zahlreichen Populationen (Arten) als Habitat.

Das Wattenmeer stellt eine der letzten großräumigen Naturlandschaften Deutschlands dar und hat durch seine Funktion als temporärer Lebensraum für Zugvögel und wandernde Fischarten internationale Bedeutung. Mit seinem weltweit einzigartigen Ökosystem ist es mit Abstand das größte, für den Naturschutz wertvolle Gebiet Niedersachsens.

Das Niedersächsische Wattenmeer ist, wie die anderen Wattenmeer-Nationalparke auch, fast deckungsgleich Biosphärenreservat, Ramsar-Feuchtgebiet, EU-Vogelschutzgebiete und vorgeschlagenes FFH-Gebiet. Hinzu kommen noch Important Bird Areas und bedeutende Rast- und Nahrungsgebiete, die ebenfalls als schützenswert einzustufen sind. Des Weiteren ist das Wattenmeer seit 1978 Gegenstand einer trilateralen Zusammenarbeit der zuständigen Minister von Dänemark, Deutschland und den Niederlanden.

Der Nationalpark "Niedersächsisches Wattenmeer" umfasst eine Gesamtfläche von ca. 280.000 Hektar. Er ist durch das Nationalparkgesetz eingeteilt in drei Schutzkategorien: 1. Ruhezone (170.000ha = 61%), 2. Zwischenzone (105.000ha = 38,4%) und 3. Erholungszone (1.700ha = 0,6%) und umfasst Watt- und Wasserflächen, Salzwiesen, Strände und Dünen vor den Deichen der niedersächsischen Nordseeküste bis zu einer Linie seewärts der Ostfriesischen Inseln bzw. der Platen und Sandbänke an der Wesermündung. Westlichster Punkt an der Küste ist die südliche Dollartspitze (Grenze zu den Niederlanden), östlichster die Kugelbake an der Wesermündung bei Cuxhaven.

Der Nationalpark dient der Bewahrung der Schönheit und der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts in diesem Gebiet. Der Erhalt der Fähigkeit zur Selbstregulation des Naturhaushalts und der ungestörte Ablauf von Naturvorgängen haben dabei absoluten Vorrang. Grenzen sind aber soweit gesetzt, sobald die Sicherheit der Bevölkerung oder der Küstenschutz berührt wird. Auch der Tourismus darf an den Schwerpunkten nicht behindert werden, muss jedoch soweit möglich umweltverträglich gestaltet werden.

1993 wurde das Gebiet des Nationalparks Wattenmeer – in seiner damaligen Abgrenzung – als Biosphärenreservat durch die UNESCO im Rahmen des Programms „Man and the Biosphere“ (MAB) anerkannt. Das Programm bezieht neben ökologischen ausdrücklich auch ökonomische, soziale, kulturelle, planerische und ethische Aspekte ein. Zentraler Schwerpunkt des MAB-Programms ist neben der Forschung der Aufbau eines weltumspannenden Gebietssystems, das sämtliche biogeografischen Einheiten der Welt in so genannten "Biosphärenreservaten" exemplarisch abbildet. In diesen Biosphärenreservaten sollen gemeinsam mit den dort lebenden und wirtschaftenden Menschen beispielhafte Konzepte zu Schutz, Pflege und Entwicklung erarbeitet und umgesetzt werden. Nachdem 1996 die Kriterien an UNESCO-Biosphärenreservate verschärft wurden, entspricht das Gebiet heute allerdings nicht mehr den nationalen Anforderungen, sodass eine Aberkennung der Auszeichnung droht. Insbesondere stößt die Forderung nach einer förmlich abzugrenzenden Entwicklungszone in der Küstenregion auf erhebliche Bedenken, weil dadurch mögliche Nutzungseinschränkungen befürchtet werden. Wie die durch das MAB-Nationalkomitee Ende 2004

aufgezeigten Defizite abgebaut werden sollen, wird von der Niedersächsischen Landesregierung derzeit erarbeitet. Für die nach 1993 aufgestellten Leitlinien wird die Anerkennung flexibler Übergangsforderungen für das Niedersächsische Wattenmeer angestrebt.

Die Ramsar-Gebiete wurden 1971 als Feuchtgebiete von internationaler Bedeutung im Rahmen eines weltweiten völkerrechtlichen Vertrages ausgewiesen. Sie dienen dem Schutz und der Erhaltung von Feuchtgebieten, d. h. offenen Flachgewässern und Gebieten, die regelmäßig oder periodisch mit Wasser bedeckt oder gesättigt sind.

Mit Inkrafttreten der europäischen Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen verpflichteten sich die EU-Mitgliedsstaaten bereits 1992, ein zusammenhängendes Netz von Schutzgebieten zu schaffen. Diese Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (Special Areas of Conservation) gemäß der FFH-Richtlinie bilden zusammen mit den Europäischen Vogelschutzgebieten (Special Protected Areas, SPA) entsprechend der EU-Vogelschutzrichtlinie das Schutzgebietssystem NATURA 2000. Ziel ist es, ein einheitliches, europaweites Schutzgebietsnetz zu errichten, einen Mindestschutz in diesen Gebieten zu gewährleisten und sicherzustellen, dass Maßnahmen in diesen Gebieten zuvor auf ihre Verträglichkeit mit den Schutzziele hin geprüft werden.

Der internationale ornithologische Dachverband „BirdLife International“ hat „Important Bird Areas“ publiziert. Sie werden nach anderen Kriterien als die EU-Vogelschutzgebiete ausgewiesen, haben auf deren Ernennung allerdings einen großen Einfluss.

Im Rahmen des NATURA 2000-Meldeverfahrens legte das Bundesamt für Naturschutz dem Bundesumweltministerium im Dezember 2002 einen Katalog von FFH- und Vogelschutzgebieten innerhalb der deutschen AWZ in Nord- und Ostsee vor. Das BMU hat zusammen mit dem BfN diese Vorschläge mit den betroffenen Bundesressorts sowie den angrenzenden Küstenbundesländern abgestimmt und die Einbeziehung der Öffentlichkeit durchgeführt. Im Mai 2004 konnten zehn NATURA 2000-Gebiete abschließend an die Europäische Kommission gemeldet werden. Davon entfielen vier Gebiete auf die AWZ Nordsee. Mit 1.077.385 ha NATURA 2000-Gebiet (313.513 ha Vogelschutzgebiet und 763.872 ha FFH-Gebiet) in der Nordsee entspricht diese Fläche rd. 38 % der gesamten AWZ Nordsee.

Für die zehn der Europäischen Kommission im Mai 2004 gemeldeten NATURA 2000-Gebiete gilt, dass die Europäischen Vogelschutzgebiete nach der Meldung direkt vom BMU durch entsprechende Verordnungen unter Schutz gestellt werden können. Die FFH-Gebiete werden durch die EU-Kommission einem Bewertungsprozess unterzogen, um den europäischen Zusammenhang des Netzes NATURA 2000 sicherzustellen. Die ausgewählten Gebiete werden dann in einem zweiten Schritt national unter Schutz gestellt. In Deutschland erfolgt die Unterschutzstellung als so genannte „geschützte Meeresflächen“ nach den Bestimmungen des § 38 BNatSchG. Die Auswahl der geschützten Meeresflächen ist mit der Meldung an die Europäische Kommission abgeschlossen.

Aufgrund Ihrer Nähe zum Küstenmeer sind im Rahmen des ROKK das gemeldete FFH-Gebiet „Borkum Riffgrund“ (Hauptausweisungsgrund: Riffe und Sandbänke) sowie ein Teil des EU-Vogelschutzgebiets „Östliche Deutsche Bucht“ (Hauptausweisungsgrund: Seetaucher und Rastvögel) mit aufgenommen. Sie werden entsprechend ihres rechtlichen Status in der Karte 1 „Bestand“ als EU-Vogelschutzgebiet bzw. FFH-Gebiet sowie in der Karte 3 „Raumbedeutsame Belange / ROKK-Zielsetzungen“ als Vorranggebiet bzw. prioritäres Gebiet für Natur und Landschaft dargestellt.

Im Rahmen des laufenden LROP-Änderungsverfahrens für den 12-Seemeilen-Bereich des Küstenmeeres hat das Niedersächsische Umweltministerium 2004 umfangreiche Untersuchungen zur Ermittlung bedeutsamer Vogellebensräume im Küstenmeer durchgeführt und

diese Gebiete unter Zugrundelegung der Kriterien zur Ausweisung von Europäischen Vogelschutzgebieten bewertet und abgegrenzt. Die Schwerpunktorkommen (Dichtezentren) relevanter wertbestimmender Arten gem. Anhang 1 der EG-Vogelschutz-Richtlinie schließen den Ergebnissen zufolge die Errichtung von Offshore-Anlagen aus.

Die Aufnahme dieser Gebiete erfolgt in der Karte 2 „Nutzungsabsichten“ als nicht förmlich festgestelltes Vogelschutzgebiet und ist darüber hinaus in der Karte 3 „Raumbedeutsame Belange / ROKK-Zielsetzungen“ als bedeutsames Gebiet für Natur und Landschaft dargestellt.

Das Wattenmeer ist ein außergewöhnliches, höchst dynamisches Gezeiten-Ökosystem von weltweiter Bedeutung. Es kann durch Auswirkungen der internationalen Schifffahrt und anderer Aktivitäten bedroht werden, insbesondere da die angrenzende Nordsee eines der meist befahrenen Seegebiete weltweit ist.

Große Teile des deutschen, holländischen und dänischen Wattenmeers sind am 11. Oktober 2002 als internationales Schutzgebiet anerkannt worden. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) hat die Ausweisung als „Besonders empfindliches Meeresgebiet“ vorgenommen. Ein "Besonders Empfindliches Meeresgebiet" ist nach den IMO-Richtlinien ein Gebiet, das wegen seiner Bedeutung aufgrund von anerkannten ökologischen, sozioökonomischen oder wissenschaftlichen Kriterien besonderer Schutzmassnahmen bedarf, da es durch die internationale Seeschiffahrt gefährdet sein kann. Das Schutzgebiet wird künftig in den einschlägigen Seekarten eingetragen sein. Das neue Schutzgebiet hat eine Fläche von etwa 15 000 Quadratkilometern.

Das Wattenmeer ist weltweit erst das fünfte derart ausgewiesene Gebiet und steht jetzt auf einer Stufe etwa mit dem „Great Barrier Reef“ in Australien und dem Gebiet um die Florida Keys in den USA. Es ist allerdings das erste, das von drei Staaten gemeinsam beantragt wurde und zudem das erste "Besonders Empfindliche Meeresgebiet" in Europa.

Derzeit wird die Ernennung des Wattenmeeres als Weltnaturerbe diskutiert. Welterbestätten sind nach der Definition der UNESCO „Zeugnisse vergangener Kulturen und einzigartige Naturlandschaften, deren Untergang ein unersetzlicher Verlust für die gesamte Menschheit wäre. Sie zu schützen ist Aufgabe der Völkergemeinschaft“. Das Wattenmeer besitzt als eines der größten Feuchtgebiete der Welt, mit zehn bis zwölf Millionen Zugvögeln jährlich, unbestritten eine international herausragende Bedeutung. Kein anderes Gebiet der Erde kann mit 13.000 km² eine größere zusammenhängende Wattfläche aufweisen, davon ca. 10.000 km² Wattenmeerschutzbereich (Nationalparke und Naturschutzgebiete). Für das grenzüberschreitende Wattenmeerschutzbereich kann die Anmeldung zur Aufnahme in die Welterbeliste nur gemeinsam durch die Niederlande, Dänemark und Deutschland erfolgen, wobei eine intensive Einbeziehung der örtlichen Bevölkerung für die UNESCO von besonderer Bedeutung ist. Eine Anerkennung durch die UNESCO brächte keine zusätzlichen Regelungen oder weitere Einschränkungen für das Wattenmeerschutzbereich mit sich.

Seit 1978 arbeiten Dänemark, Deutschland und die Niederlande nach dem trilateralen Wattenmeerabkommen mit dem Ziel zusammen, das Ökosystem Wattenmeer als einzigartigen Naturraum von internationaler Bedeutung gemeinsam zu schützen.

1.2. Wechselwirkungen und Konfliktbereiche

Es entstehen konfliktbezogene Wechselwirkungen

- durch bauliche und nichtbauliche Nutzungen bei der Ausweisung von Schutzgebieten
- zwischen dem Tourismus und dem Schutz von Natur und Landschaft, der einerseits Basis der touristischen Nutzung ist, andererseits einschränkende Regelungen erfordert
- zwischen Naturschutz und Fischerei

Naturschutz wird insbesondere beeinflusst durch

- die Fischerei durch das Fangen von Tieren als gewünschte Beute oder als Beifang
- die Rohstoffgewinnung (Gas- und Ölgewinnung einschl. Exploration, Gewinnung von mineralischen Rohstoffen)
- die Energiegewinnung (Windenergieanlagen, bei der Energiegewinnung entstehende Abgase und die dadurch ausgelösten Klimaänderungen) sowie durch den Bau und die Unterhaltung von Leitungen und Pipelines
- den Verkehr, insbes. Schifffahrt sowie die dafür erforderlichen Baggerungen
- den Tourismus (insbes. durch bauliche Anlagen und Nutzungen in oder am Rande von sensiblen Bereichen)
- den Küstenschutz (Deich- und Lahnungsbau)
- die Landwirtschaft (Salzwiesenmahd, Beweidung, Begrüppung, Entwässerung, Nährstoffeintrag)
- Verschmutzungen und Eutrophierung (Zunahme von Nährstoffen in Gewässern, die zu unerwünschtem Wuchern bestimmter Pflanzen führt)

1.3. Lösungsansätze

Um dem Belang Naturschutz gerecht zu werden, bedarf es eines integrierten Managements aller zukünftigen Nutzungen und Maßnahmen (Planungen), um unter Berücksichtigung der sozioökonomischen sowie ökologischen Wechselbeziehung zwischen dem Meeresgebiet und dem angrenzenden Festland zu abgestimmten Lösungen zu kommen.

Dieses Raumordnungskonzept ist ein erster Baustein für diesen Ansatz.

2. Zielaussagen

2.1. Raumordnungsprogramme

Mit Bekanntgabe der Allgemeinen Planungsabsichten im Ministerialblatt (Nds. MBL. Nr. 15 v. 04.05.2005) befindet sich derzeit eine grundlegende Novellierung des Landes-Raumordnungsprogramms im Verfahren. Siehe www.ml.niedersachsen.de.

Im geltenden Landes-Raumordnungsprogramm1994 sind folgende Ziele festgelegt:

C 1.7.03.1 Naturraum "Watten und Marschen"

Der Erhaltung des Wattenmeeres als einzigen Naturraum Niedersachsens, in dem noch großflächig annähernd natürliche Ökosysteme vorhanden sind, kommt aus landesweiter Sicht eine besondere Bedeutung zu; vorrangig schützenswert sind daher

- das Watt mit seinen Rinnensystemen

- die Salzwiesen

- die Inseln mit Stränden und Dünen, insbesondere den feuchten Dünentälern

- das Flußwatt mit Röhrlichzonen, Sandbänken, Inseln und Weichholzauen.

Notwendige Maßnahmen des Küstenschutzes einschließlich des Deichunterhalts sollen entsprechend ihrer Bedeutung Berücksichtigung finden.

Bei Deichbaumaßnahmen an der Küste und an den Inseln sollen grundsätzlich keine naturschutzrechtlich geschützten Außendeichsflächen in Anspruch genommen werden.

Teile dieser Ökosysteme sind als Feuchtgebiete internationaler Bedeutung nach der Ramsar Konvention benannt. Es sind dies die Gebiete

- *Wattenmeer, Elbe-Weser-Dreieck*
- *Jadebusen und westliche Weserniederung*
- *Ostfriesisches Wattenmeer mit Dollart*
- *Niederelbe zwischen Barnkrug und Otterndorf.*

Darüber hinaus sind als Feuchtgebiete nationaler Bedeutung benannt

- *die Ems-Außendeichsflächen und Sände von Terborg bis Emden*
- *der rechte Nebenarm der Weser bei Brake.*

Diese Gebiete dürfen in ihrer Funktion für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild nicht zerstört oder erheblich beeinträchtigt werden.

C 1.8.07 Für das im Bereich des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer festgelegte Vorranggebiet für Natur und Landschaft gilt für die Beurteilung der Vereinbarkeit von Nutzungen mit der Vorrangfestlegung die Zonierung der Verordnung über den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer; die Vorrangfestlegung für Natur und Landschaft schließt deshalb die Weiterentwicklung der bestehenden Fremdenverkehrsnutzung ein.

C 2.3.06 Im Hinblick auf die besondere Schutzwürdigkeit der Nordsee und des Wattenmeeres sind insbesondere die Einträge von Nährstoffen und Schadstoffen auf direktem Wege, über die Flüsse und die Luft erheblich zu verringern. Belastetes Baggergut ist schadlos abzulagern.

Das Wattenmeer ist in seiner ökologischen Funktion und seiner Ausdehnung zu erhalten.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Cuxhaven ist festgelegt:

Das Küstenwatt und die Flußästuarbiotope sind durch Abwendung von Beeinträchtigungen, ggf. durch naturschutzrechtliche Sicherung und – soweit erforderlich – durch Pflege zu erhalten, zu entwickeln oder zu nutzen.

2.2. ROKK Ziel-Aussagen

Land- und Meeresbereich

- Die vorhandenen Schutzgebiete, die bedeutenden Rast- und Nahrungsgebiete für Seevögel sowie sonstige schützenswerte Meeresflächen, auch in der AWZ, sind zu sichern und ggf. zu entwickeln.
- Der Nationalpark bildet einen Lebensraum von internationaler Bedeutung, dessen Erhalt auch mit Bezug zu EU-FFH- und EU-Vogelschutzrichtlinien zu gewährleisten ist. Er ist in seiner Einzigartigkeit und naturräumlichen Funktionsfähigkeit zu erhalten und zu entwickeln. Konkurrierende Nutzungen, insbesondere Tourismus, sind mit den Belangen des Naturschutzes in Einklang zu bringen.
- Um die Akzeptanz und damit die Umsetzung des Schutzziels zu erleichtern, sind Besucher und Einheimische über Ziele und Grundsätze des Nationalparks zu informieren.

3. Visionen

Während es im Landbereich umfassende naturschutzfachliche Informationen und Instrumente gibt, besteht im Meeresbereich außerhalb des Nationalparks und insbesondere in der AWZ noch erheblicher Handlungsbedarf. Hier sind bestehende Ansätze fortzuführen und auszubauen.

Es ist erforderlich, für Eingriffe im Wasserbereich Kompensationsmodelle zu entwickeln. Kompensationsmodelle beschreiben vorhabenbezogene, fachtechnische Verfahren zur Ermittlung des Umfangs von Vermeidungs-, Ausgleichs- sowie Ersatzmaßnahmen. So ist die Bildung von Kompensationsflächenpools möglich, in denen einzelne Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen aus verschiedenen Eingriffen räumlich zusammengefasst werden (z. B. Erweiterung/Arrondierung von Meeresschutzgebieten unter dem Aspekt des Artenschutzes).

C 8 Schutz der Kulturlandschaften und der kulturellen Sachgüter

1. Begründende Erläuterungen

1.1. Situationsbeschreibung

Die Wattenmeerregion stellt sich in ihrer Art als eine auf der ganzen Welt einmalige Kulturlandschaft dar. Im Laufe vieler Jahrhunderte hat der Mensch dieser Landschaft, die ihm Existenzgrundlage war und ist, seine heutige Form gegeben. Eine Vielzahl von Werten, ausgedehnte Landgewinnungen und unzählige wasserbautechnische Systeme setzten geschichtliche Zeichen.

Die Topographie des heutigen Küstenraumes wird immer noch in erheblichem Maße von der Art und Weise bestimmt, wie diese Landschaft vom Menschen geformt wurde. So folgen die Gräben und die kultivierte Landschaft dem natürlichen Priel- und Rinnensystem der Salzwiesen. Besonders typisch für die landschaftliche Identität der Wattenmeerregion ist ihre Offenheit, wobei der Deich die Grenze zwischen den dynamischen Prozessen auf den Wattenflächen sowie Salzwiesen und der Kulturlandschaft der Marschen und Polder bildet. Die Landschaft zeigt sich in weiten Teilen als ländlich, maritim geprägt. Straßen führen entlang der Küste durch kleine Ortschaften, die höher gelegenen Teile der Marschen sowie die Deichkonturen bestimmen den Horizont. Die eng mit der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung der Küstenzone verbundenen kulturhistorischen und landschaftlichen Werte des Gebietes halten internationalen Vergleichen stand. Ihr Schutz ist wichtige Voraussetzung zur Sicherung des Kulturtourismus sowie zur Erholungsnutzung der sowohl ortsansässigen als auch auswärtigen Bevölkerung.

Das kulturgeschichtliche und landschaftliche Erbe sowie die regionale Vielfalt tragen wesentlich zum Verständnis der Entwicklung des Gebietes und seiner Identität sowie der Identifikation der Bewohner mit der Landschaft bei. Es bringt eine seinen natürlichen Werten entsprechende charakteristische internationale Dimension mit sich. Daher wurde 1994 auf der Konferenz von Leeuwarden vereinbart, diesem Aspekt in der trilateralen Zusammenarbeit zum Schutz des Wattenmeeres als dritter Dimension neben der Natur- und Umweltdimension Beachtung zu schenken. Die Einbindung aller drei Dimensionen in eine kohärente Politik und Management ist eine wesentliche Voraussetzung für die Gewährleistung einer nachhaltigen Entwicklung.

Das landschaftliche und kulturgeschichtliche Erbe des Wattenmeergebietes ist aufgrund von Veränderungen in den landwirtschaftlichen Verfahren, u. a. Fruchtartenwechsel, Vergrößerung der Parzellen, Urbanisierung und Industrialisierung und des damit verbundenen Baus von Infrastrukturanlagen einem raschen Wandel unterworfen. Diese Entwicklungen beeinträchtigen charakteristische Elemente wie etwa die Offenheit, Ruhe und Schönheit (Identität) der Landschaft, ihre Oberflächengestalt und die kulturhistorischen Überreste.

Die historischen Landschaftsbestandteile sind diesem Wandel zwar in geringerem Maß unterworfen, jedoch verschwanden im Laufe der Zeit auch einige der historischen Bestandteile (z.B. Warften und Altdeiche, die teilweise abgetragen und als Dünger verwendet worden sind).

In den letzten Jahren hat der Bau von Windkraftanlagen erheblich zugenommen, da die Erzeugung von Elektrizität aus Windenergie in diesen Gebieten besonders lohnend ist. Die Anlagen haben vielerorts zu einer Veränderung der landschaftlichen Werte beigetragen.

Im Rahmen des INTERREG II C-Projektes „Landscape and Cultural Heritage in the Wadden Sea Region / Lancelwad“ wurden wesentliche Elemente der historischen Kulturlandschaften entlang des Wattenmeeres erfasst. Im niedersächsischen Teil des Arbeitsgebietes erfolgte hierzu zunächst die Aufnahme sämtlicher Baudenkmale sowie aller landschaftlich wirksamen Archäologischen Denkmale. Hinzu kamen ausgewählte Elemente, die vor allem die strukturelle Erscheinung der Kulturlandschaft verdeutlichen. Dies konnten beispielsweise typische Siedlungs- und Flurformen, aber auch bestimmte Ackerstrukturen, Feldunterteilungen oder Wegeverläufe sein. Ziel der ersten Projektphase war eine erste Bestandsaufnahme. Es wurde eine Auswahl charakteristischer Kulturlandschaftselemente erfasst und kartiert und mit charakterisierenden, bewertenden Beschreibungen der Gesamt- sowie der Teilregionen - der historischen Kulturlandschaften - ergänzt. Die Beschreibungen umfassen sowohl die Natur- wie die Kulturgeschichte der Räume und verdeutlichen sowohl die Entwicklung als auch den aktuellen Zustand. Für Niedersachsen ergaben sich rd. 20.000 aufzunehmende Objekte. Diese Arbeit ermöglicht erst die Verbindung eines allgemeinen Kulturschutzes mit konkreten Handlungszielen bis hin zu einem kooperativen Kulturmanagement.

Im Rahmen der zwischen Dänemark, den Niederlanden und der Bundesrepublik Deutschland vereinbarten Zusammenarbeit zum Schutz des Wattenmeeres wurden folgende gemeinsamen Ziele formuliert:

- Identität – Erhaltung, Wiederherstellung und Entwicklung der typischen Landschaftsbestandteile, die den Charakter dieses Gebietes in seiner Eigenart und Schönheit (Identität) ausmachen
- Vielfalt – Erhaltung der vollen Vielfalt der Kulturlandschaften, die für das Wattenmeer typisch sind
- Geschichte – Erhaltung des kulturgeschichtlichen Erbes
- Landschaft – Besondere Beachtung der charakteristischen Prägung dieser Landschaft durch Umwelt und Kulturgeschichte unter Berücksichtigung ihrer Bedeutung im Rahmen von Management und Planung

1.2. Wechselwirkungen und Konfliktbereiche

Der Schutz der Kulturlandschaften und der kulturellen Sachgüter kann dazu führen, dass andere Nutzungen und Vorhaben nicht oder nur eingeschränkt möglich sind.

Beispielsweise können Siedlungsentwicklung, Bodenentnahmen/Rohstoffgewinnung sowie die Errichtung/Nutzung von Windenergieanlagen sich negativ auf die landschaftliche Identität, den Schutz der Kulturlandschaften und der kulturellen Sachgüter und damit u. a. auf den (Kultur-) Tourismus auswirken.

Insbesondere die betroffenen Inseln sehen negative Auswirkungen infolge von Horizontverbauungen, hervorgerufen durch die Offshore-Windparks „Nordergründe“ und „Riffgat“. Sie befürchten eine schwerwiegende Beeinträchtigung der natürlichen Eigenart und des Gebietscharakters des Wattenmeeres. Es stehe im besonderen öffentlichen Interesse, das Landschaftsbild weitestgehend von unhistorischen Bauwerken frei zu halten und einen bis zum Horizont ungestörten, unverbauten Blick auf die See zu sichern.

1.3. Lösungsansätze

Das Bewusstsein für die kulturhistorischen und landschaftlichen Werte des Gebietes ist bisher noch nicht stark ausgeprägt und soll deshalb vertieft werden. Damit einhergehend besteht auch noch weiterer Forschungsbedarf. Projekte im Rahmen des Interreg III B Nordseeprogramms wie LancelwadPlan (2005 -2007) setzen hier an und sind geeignet, diese Mängel zu beheben.

Auf dieser Grundlage kann das kulturelle Erbe im Küstenraum einerseits erlebbar gemacht sowie andererseits gesichert und erhalten werden.

Die Kommunen vermögen anhand der inzwischen erworbenen Kenntnisse hinsichtlich der Siedlungsentwicklung sowie Gestaltung deutlich Einfluss auf den Erhalt der Kulturlandschaft zu nehmen; das gilt beispielsweise auch für den Erhalt der typischen Kutterhäfen.

2. Zielaussagen

2.1. Raumordnungsprogramme

Mit Bekanntgabe der Allgemeinen Planungsabsichten im Ministerialblatt (Nds. MBL. Nr. 15 v. 04.05.2005) befindet sich derzeit eine grundlegende Novellierung des Landes-Raumordnungsprogramms im Verfahren. Siehe www.ml.niedersachsen.de.

Im geltenden Landes-Raumordnungsprogramm 1994 sind folgende Ziele festgelegt:

C 2.6 Kulturlandschaften sind so zu erhalten und zu pflegen, dass historische Landnutzungsformen und Siedlungsstrukturen sowie prägende Landschaftsstrukturen und Naturdenkmale dauerhaft erhalten bleiben. Kulturelle Sachgüter ... sind an ihrem ursprünglichen Standort und in ihrem Kulturzusammenhang zu sichern und zu erhalten. Historische und besonders wertvolle Teile der Kulturlandschaften und kulturelle Sachgüter sollen flächendeckend erfasst, erforscht und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Aurich ist festgelegt:

Landschaftstypische Baudenkmale und Bodendenkmale (Kirchen, Mühlen, Wasserschlösser, unbebaute Wurten, Klosterstätten, Burgen, Wüstungen und gewachsene Kulturlandschaften) sind als Ausdruck ostfriesischer Geschichte zu erhalten.

Die im Binnenland gelegenen, entwidmeten Deiche und die Warfen sind zu erhalten (S. 41).

Im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Stade ist festgelegt:

D 2.6 02 Die maritimen historischen Anlagen an der Elbe und den Nebenflüssen, wie z. B. Deichkörper, Schleusen, Hafenbecken, Leuchttürme, Denkmalschiffe und Werften sind zu erhalten und für touristische Zwecke nutzbar zu machen (s. a. Materialien).

04 Kulturdenkmale, bewegliche und unbewegliche, sollen in geeigneter Weise der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Die besonderen historischen Entwicklungen der verschiedenen Landschaftsräume sind im Gelände beispielhaft zu veranschaulichen.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Cuxhaven ist festgelegt:

D 2.6 01 Weite Bereiche im Plangebiet sind durch eine intensive Besiedlung bereits in vor- und frühgeschichtlicher Zeit geprägt worden; dazu gehören die Wurtenlandschaften in den Marschen ebenso wie Teile der Geest, auf denen noch heute ein beachtlicher Denkmalbestand vorhanden ist. Ziel ist, diese landschaftsprägenden Denkmale und Denkmalensembles zu erhalten.

02 Kulturelle Sachgüter, insbesondere auch archäologische Denkmale und Fundbereiche, sind möglichst flächig zu erhalten. Dies trifft nicht nur für obertägige Kulturgüter zu, sondern auch für die von der Archäologischen Denkmalpflege erfassten Flachsiedlungen und Gräberfelder.

Die Erhaltung und Pflege von Bau-, Boden- und Naturdenkmalen ist zu unterstützen und zu fördern.

Die systematische Bestandsaufnahme sowie Pflege der maritimen Kulturgüter ist anzustreben.

2.2. ROKK Ziel-Aussagen

Meeresbereich

- Die kulturhistorischen und landschaftlichen Bestandteile des Wattenmeergebietes einschließlich der Düneninseln sollen durch geeignete Planungs- und Managementmaßnahmen geschützt und erhalten werden.

- Maritime Denkmäler sind zu sichern und ggf. zu entwickeln. Auch andere kulturelle Sachgüter im Küstenraum sind grundsätzlich von entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten. Eine touristische Nutzung ist zu prüfen und zu ermöglichen, wenn wesentliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.
- Sollten Leuchttürme als Schifffahrtszeichen einmal keine technische Funktion für die Bundeswasserstraßen mehr erfüllen, sollen sie nach Möglichkeit dennoch an ihren Standorten in der Nordsee erhalten werden.

Landbereich

- Historische Kulturlandschaften und Kulturlandschaftsteile von besonderer Eigenart sind zu erhalten. Dies gilt auch für den Umgebungsschutz von Kultur-, Bau- und Bodendenkmälern, in den Fällen, in denen gerade die Umgebung für die Erhaltung der Eigenart oder Schönheit des Denkmals mit bedeutsam ist.

3. Visionen

Für die nicht mehr genutzten Leuchttürme kommen zur Erhaltung des äußeren Bauwerks als maritimes Denkmal die unterschiedlichsten Nutzungen in Frage - entweder am Ursprungsort oder umgesetzt an einen geeigneten (Museums-) Ort. Ggf. kann für die historischen, maritimen Objekte und Bereiche ein denkmalpflegerischer Fernwanderweg (Lehrpfad) angelegt werden.

Zu den Objekten und Bereichen historischer, maritimer Art gehören:

- die mit der Schifffahrt direkt oder indirekt verbundenen Denkmäler: Leuchttürme, Leuchtfeuer, Leuchtbaken, Hafenbecken, Werften, Kanäle, Siele, Schöpfwerke, Schiffswracks,
- die mit dem Insel- und Küstenschutz direkt oder indirekt verbundenen Denkmäler: alte Deichlinien, Lahnungen, Molenköpfe,
- die mit der Siedlungsgeschichte direkt oder indirekt verbundene Denkmäler: untergegangene Siedlungen, Wüstungen, Warften, Wurten, Friedhöfe, Hofstellen, Siele und die mit ihnen verbundenen Gewässer, historische Seekabel (erstes Seekabel Emden – Cromer /England aus dem Jahre 1859; 01.04.1859 Telegraphenverbindung Emden – London hergestellt).

Im Unterelberaum wird mit dem durch das EU-Programm Interreg II C (Ostseeraum) geförderte Projekt "Maritime Landschaft Unterelbe" das maritime Erbe erfasst, geschützt, soweit möglich erhalten und instand gesetzt sowie touristisch nutzbar gemacht.

C 9 Küsten- und Hochwasserschutz

1. Begründende Erläuterungen

1.1. Situationsbeschreibung

Weite Teile des Planungsgebietes liegen nur max. 5 m über Normal Null. Daher ist der Schutz des sowohl besiedelten als auch unbesiedelten Raumes vor Überschwemmungen durch Sturmfluten und Hochwässern von außerordentlicher Bedeutung. Deiche und Dünen bzw. Siele, Schöpfwerke und entsprechende Gewässer bilden ein gestaffeltes Schutzsystem und sind Basis sowie integraler Bestandteil aller Nutzungen im Küstenraum. Historische Ereignisse, auch aus jüngster Zeit, haben gezeigt, dass stetiger Handlungsbedarf besteht. Klimatische Veränderungen mit der Folge eines möglichen verstärkten Meeresspiegelanstiegs und erhöhte Sturmflutaktivitäten lassen mittel- bis langfristig eine Verschärfung der Situation an der Küste, insbesondere auf den Inseln, aber auch an den Flussläufen, erwarten.

Ziel der überörtlichen Planungen ist es, den Schutz eines Gebiets vor Sturmfluten bzw. Hochwässern sicherzustellen und im Katastrophenfall Schäden zu minimieren. Dies gilt generell auch für die Länder Bremen und Hamburg, mit denen aufgrund ihrer geographischen Lage einvernehmlich Küsten- und Hochwasserschutz betrieben wird.

Am Festland bilden Deiche und Sperrwerke, auf den Inseln Deiche, Schutzdünen sowie Deckwerke die wesentlichen Schutzelemente vor Sturmfluten. Die den Schutzelementen vorgelagerten Strände, Vorländer und Lahnungen bieten zusätzlichen Schutz für Deiche und Schutzdünen.

Die verantwortlichen Institutionen gewährleisten deshalb jederzeit die Funktion der Küstenschutzanlagen und passen diese an geänderte Rahmenbedingungen an. Dies kann z.B. durch Setzungen und Sackungen der Deiche oder veränderte Bemessungsgrößen für Wasserstände und Seegang eintreten.

Träger der Küstenschutz-Baumaßnahmen und Erhaltung der Bauwerke sind:

a) Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN)

Der NLWKN baut und erhält einzelne staatliche Deichabschnitte und Anlagen sowie die überwiegenden Teile der Vorländer am Festland, alle Deichabschnitte und Anlagen auf den Ostfriesischen Inseln und die Sperrwerke an der Ems, Hunte und Ochtum, Freiburger Hafenspieler, Wischhafener Süderelbe, Ruthenstrom, Bützflether Süderelbe, Schwinge und Lühe sowie Hadelner Kanalschleuse.

b) Häfen- und Schifffahrtsverwaltung in Niedersachsen (HSV)

Die HSV baut und erhält einen Deichabschnitt im Hafenbereich Norddeich, in Cuxhaven die Hafenschleuse sowie die beiden Sperrwerke.

c) Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

Die WSV baut und/oder erhält Schutzanlagen am Westende der Insel Borkum, am Westende sowie an der gesamten Seeseite der Insel Wangerooge und auch zur Sicherung der Bundeswasserstraßen Ems und Jade, ferner das Leda-Sperrwerk und das Ostesperrwerk.

d) Deichverbände

Aufgabe der 19 Deichverbände ist es, die Haupt- und Schutzdeiche sowie die zweiten Deichlinien ihres jeweiligen Verbandsgebietes zu erhalten. Die Grenzen sind gemäß § 9 des Niedersächsischen Deichgesetzes (NDG) geregelt. Nördlich von Hamburg bestehen drei weitere Deichverbände.

Das Küstenschutzsystem besteht im Einzelnen aus:

1. den Inseln mit Schutzdünen und Hauptdeichen sowie ihren Sicherungs- und Schutzwerken (§§ 20a, 4 NDG)
2. dem Watt insbesondere einem Sicherungsstreifen bis 500 m Breite (§ 23 NDG)
3. dem Deichvorland (Uferlinie bis Deich) mit seinen Schutzwerken (§ 21 NDG)
4. den Haupt-, Hochwasser- sowie Schutzdeichen mit den jeweiligen Sicherungs- und Schutzwerken (§ 4 NDG)
5. den Sperrwerken (§ 7a NDG)
6. der 50 m Verbotszone landseitig vom Deich, um diese für spätere Deichverstärkungsmaßnahmen freizuhalten und in der daher Anlagen jeglicher Art grundsätzlich nicht errichtet werden dürfen (§ 16 NDG)
7. der zweiten Deichlinie (§ 29 NDG)

Zum Schutz vor Hochwasser ist die Entwässerung von Binnendeichflächen durch die Sicherung und Unterhaltung der Siele, Schleusen, Schöpfwerke, Gewässer II. und III. Ordnung in hinreichendem Maße zu gewährleisten. Hierzu gehören auch die Anlage von Rückhaltebecken in bebauten Bereichen sowie der Erhalt von Überflutungsflächen (Speicherpolder).

Für den Insel-, Küsten- sowie Hochwasserschutz ist die Kleientnahme von hochrangiger, z. T. vorrangiger Bedeutung (s. auch Kapitel C 6 Rohstoffgewinnung).

Bei der Untersuchung von Kleientnahmestellen ist häufig eine Verträglichkeitsprüfung nach § 34 c NNatG durchzuführen (Verfahrensschritte gem. Rd.Erl.d.MU vom 28.7.2003 "Europäisches ökologisches Netz Natura 2000" (Nds. MBl. Nr. 27/2003 Seite 604 ff), um z. B. die Einhaltung der Erhaltungsziele von gemeldeten EU-Vogelschutzgebieten zu überprüfen.

1.2. Wechselwirkungen und Konfliktbereiche

Küsten- und Hochwasserschutz als Daseinsvorsorge streben vor dem Hintergrund möglicher Naturereignisse eine Schadensverhinderung und -minimierung an.

Küsten- und Hochwasserschutz haben insbesondere Auswirkungen auf

- andere Planungen und Nutzungen, da vorhandene oder geplante Küsten- oder Hochwasserschutzanlagen und -maßnahmen nicht beeinträchtigt werden dürfen
- Ökologie/Naturschutz, da es durch Bauwerke und Instandhaltungsmaßnahmen zu Störungen in angrenzenden naturschutzfachlich wertvollen Gebieten kommen kann
- das Landschaftsbild

Der Küsten- und Hochwasserschutz wird insbesondere beeinflusst durch

- Meeresspiegelanstieg, natürliche morphologische Veränderungen sowie Veränderungen der Klimaverhältnisse (ein Anstieg des Tidehochwassers führt automatisch zu einer Erhöhung des Bemessenswasserstandes für die Deiche)
- Rohstoffentnahmen im Meer und deren potentiellen negativen Auswirkungen auf die Sedimentdynamik und das Sedimentangebot
- Kabel- und Leitungstrassen (z. B. geplante Leitungen von Windenergieparks), welche die Küstenschutzanlagenqueren müssen
- Verkehr, insbesondere die Schifffahrt, soweit sich Baggerungen von Fahrrinnen in Ästuaren auf die Tidewasserstände, Strömungsgeschwindigkeiten und Seegangsverhältnisse in den Gewässern, im Watt oder Küstenvorfeld auswirken
- Tourismus, soweit durch Freizeitaktivitäten Küstenschutz- oder Hochwasserschutzanlagen benutzt und ggf. beschädigt werden
- Städtebauliche Entwicklungen, indem ein verstärkter Nutzungsdruck auf die im Nahbereich der Küstenschutzanlagen liegenden Bereiche ausgeübt wird

- Naturschutzfachliche Planungen und Zielsetzungen
- Gewässerausbau, großflächige Versiegelungen, Meliorationen

1.3. Lösungsansätze

Küsten- und Hochwasserschutzmaßnahmen bedürfen einer breiten Abstimmung mit allen möglicherweise betroffenen Stellen und Privatpersonen. Für die Akzeptanz der Maßnahmen und die Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen ist eine frühe Information sowie Kommunikation mit den Betroffenen im Interesse einer zügigen Planung und Genehmigung der Maßnahmen hilfreich.

Die von der Projektgruppe „Verbesserung des Verfahrensmanagements im Küstenschutz“ erarbeiteten Empfehlungen enthalten hierzu wertvolle Anregungen.

Im Hinblick auf einen möglichen Anpassungsbedarf der Küstenschutzanlagen an veränderte klimatische und hydrologische Rahmenbedingungen sollte überprüft werden, welcher räumliche Bedarf für die Umsetzung zukünftiger Küstenschutzstrategien zukünftig zu erwarten ist und in welcher Form dieser realisiert werden kann.

2. Zielaussagen

2.1. Raumordnungsprogramme

Mit Bekanntgabe der Allgemeinen Planungsabsichten im Ministerialblatt (Nds. MBL. Nr. 15 v. 04.05.2005) befindet sich derzeit eine grundlegende Novellierung des Landes-Raumordnungsprogramms im Verfahren. Siehe www.ml.niedersachsen.de.

Im geltenden Landes-Raumordnungsprogramm 1994 sind folgende Ziele festgelegt:

C 1.7.03.1 Notwendige Maßnahmen des Küstenschutzes einschließlich des Deichunterhalts sollen entsprechend ihrer Bedeutung Berücksichtigung finden.

Bei Deichbaumaßnahmen an der Küste und an den Inseln sollen grundsätzlich keine naturschutzrechtlich geschützten Außendeichsflächen in Anspruch genommen werden.

Anmerkung:

In den zehn Grundsätzen für einen effektiveren Küstenschutz (Beschluss der Niedersächsischen Landesregierung vom 11.04.1995) wurde u. a. festgelegt, dass Hauptdeiche in der bestehenden Deichlinie soweit wie möglich auf der Binnenseite verstärkt und erhöht werden sollen.

Neben diesen Grundsätzen haben auch der Generalplan Küstenschutz von 1973 sowie Generalplan Küstenschutz Weser-Ems von 1997 Bedeutung.

C 3.9.3.01 Das Küstengebiet und die Inseln sind vor Schäden durch Sturmfluten zu schützen. Siedlungen, Nutz- und Verkehrsflächen sowie sonstige Anlagen sind vor Schäden durch Hochwasser zu sichern. Bei Deichbaumaßnahmen sollen grundsätzlich keine naturschutzrechtlich geschützten Außendeichsflächen beansprucht werden.

C 3.9.3.02 Hochwasserschutzmaßnahmen sind vordringlich im Küstenraum und Emsland, an den Strömen Ems, Weser und Elbe, insbesondere im rechtselbischen Teil des Landes, sowie in den Flussgebieten Aller, Leine, Oker, Hase und Hunte. Dabei sind in den Flussgebieten insbesondere Wasserrückhaltmaßnahmen vorzusehen und die natürliche Hochwasserrückhaltung zu fördern. Im Siedlungsbereich sind Rückhaltebecken anzustreben.

C 3.9.3.03 Bei Maßnahmen des Küsten- und Hochwasserschutzes sind insbesondere die Belange der Siedlungsentwicklung, des Fremdenverkehrs und der Erholung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege soweit wie möglich zu berücksichtigen und die Entwicklung naturnaher Gewässer zu fördern.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Aurich ist festgelegt:

1. *Ausreichender Sturmflutschutz ist für alle Deichstrecken entlang der Küste und auf den Inseln herzustellen.
Beim Deichbau sind, soweit technisch möglich, naturnahe Bauweisen anzuwenden.
Wegen des zu erwartenden Meeresspiegelanstiegs ist die Erhaltung intakter zweiter Deichlinien besonders wichtig. Vor den Hauptdeichen auf dem Festland und den Inseln ist das schützende Deichvorland weiter zu entwickeln und aufzuhöhen. Auf den Inseln sind die Schutzdünen und Deckwerke durch geeignete Erhaltungsmaßnahmen zu sichern bzw. wiederherzustellen.*
2. *Unter Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes, der Landwirtschaft und der Fischerei ist ein ausreichender Schutz vor Hochwasser durch folgende Maßnahmen sicherzustellen:*
 - Ausbau der Vorflut
 - Errichtung erforderlicher Anlagen (Deiche, Schöpfwerke, Siele)
 - Anlage von Rückhaltebecken
 - Ausweisung von Überflutungsflächen

Im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Emsland ist festgelegt:

*Zum Schutz gegen das Tidehochwasser der Ems sind die Hauptdeiche des Deichverbandes „Heede-Aschendorf-Papenburg“ zu sichern; gleiches gilt für andere Haupt-Hochwasserdeiche, an denen ggf. Erhöhungen erforderlich sind.
Küsten-Hochwasserschutzanlagen, wie das Ems-Sperrwerk bei Gandersum sind funktionsgerecht zu unterhalten.*

Im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Cuxhaven ist festgelegt:

*Für rückwärtige Deichverstärkungen sind die erforderlichen Flächen bereitzuhalten. Für überflutungsgefährdete landwirtschaftliche genutzte Flächen und für Siedlungsbereiche sind vorhandene Retentionsräume zu erhalten und soweit möglich zu vergrößern bzw. zusätzliche Flächen hierfür bereitzustellen.
Bei der Bauleitplanung darf sich keine Verschärfung des Hochwasserrisikos für das abführende Gewässersystem ergeben.*

Hinweis: Generalplan Küstenschutz (Fachplanung)

Niedersachsen beabsichtigt, den Generalplan Küstenschutz von 1973 zu aktualisieren. Unter anderem ist dabei die Überprüfung der Deichhöhen an der Unterweser auch für die Bereiche Bremen und Bremerhaven geplant. Verabredet ist, dass der aktualisierte Generalplan Küstenschutz für Niedersachsen und das Land Bremen gelten soll. Die Fertigstellung dieses aktualisierten Generalplanes ist für Ende 2005 beabsichtigt.

2.2. ROKK Ziel-Aussagen**Meeresbereich**

- Sandentnahmen aus dem unmittelbaren Küstenbereich zur Rohstoffgewinnung für wirtschaftliche Zwecke können sich stark negativ auf die Sedimentbilanz auswirken und sind deshalb hier nur nach Einzelfallprüfung mit dem Ergebnis der Unbedenklichkeit für den Küstenschutz zulässig.
- Das Verlegen von Kabeln, z.B. für die Nutzung Windenergie ist mit den Bedürfnissen des Küstenschutzes in Einklang zu bringen. Insbesondere Terminierung und Verlegverfahren sind dabei von entscheidender Bedeutung.
- Fahrrinnenausbaggerungen bedürfen im Einzelfall aus Gründen der Deich- und Inselsockelsicherheit einer Prüfung, um die Auswirkungen auf Küsten- sowie Inseln Schutzanlagen abzuschätzen. Davon ausgenommen sind Fahrrinnenausbaggerungen bis zur plan-

festgestellten Sohle, da diese bereits in vorangegangenen Verfahren überprüft worden sind und im Rahmen hoheitlicher Unterhaltungstätigkeit erfolgen.

Landbereich

- Der Insel- und Küstenschutz wird grundsätzlich durch Erhöhungs- und Verstärkungs- sowie Erhaltungsmaßnahmen an den Küstenschutzanlagen erreicht und ist soweit notwendig in Angriff zu nehmen. Die Erfüllung der gesetzlichen Erhaltungspflicht wird durch die Träger gewährleistet.
- Bei Deichbaumaßnahmen ist besonderes Augenmerk auf den Schutz der Bevölkerung vor Emissionen zu legen. Deichbaumaßnahmen sind grundsätzlich nur in der Zeit von April bis Oktober zulässig, sie sollen gebündelt erfolgen und möglichst touristische Belange berücksichtigen.
- Fahrrinnenausbaggerungen und sonstige Abbaggerungen bedürfen aus Gründen der Deichsicherheit auch am Festland im Einzelfall der Prüfung, um die Auswirkungen auf Schutzanlagen abzuschätzen.
- Jede Benutzung der Deiche und jede Errichtung von baulichen Anlagen im und am Deich stellt eine Beeinträchtigung ihrer Wehrfähigkeit dar und ist daher grundsätzlich verboten. Befreiungen vom Verbot können nach Einzelfallprüfungen beantragt werden. So soll, sofern die Belange der Deichsicherheit, des Küsten- oder Hochwasserschutzes sowie des Naturschutzes nicht entgegenstehen, die Nutzbarkeit des Hauptdeiches und der 2. Deichlinie so weit wie vertretbar für die Erholungsnutzung (Wandern und Rad fahren) ermöglicht werden.
- Dauerhafte Vernässungen von Innendeichsflächen sind zu vermeiden, um die Standfestigkeit des Hauptdeiches nicht zu gefährden.
- Im Falle von Abtragungen von Sommerdeichen ist mit erhöhten Belastungen der Hauptdeiche auch in Sturmflutfällen zu rechnen.
- Aufgrund der naturräumlichen Lage ist in Tide abhängigen Gebieten - mit Geländehöhen von deutlich unter bis wenige Dezimeter über NN, z. B. im Bereich des Entwässerungsverbandes Norden, um Emden - auch zukünftig eine funktionierende Binnenentwässerung zu gewährleisten. Sielbaumaßnahmen sind weiterhin notwendig, damit die Menschen in vergleichbaren Lagen auch künftig leben und wirtschaften können. Entsprechende Siele und Mündungsbauwerke (Siel- und Schöpfwerke) müssen vorgehalten werden.
- Hochwasserereignisse mit gleichzeitigem überdurchschnittlichem Anstieg des Meeresspiegels infolge von Sturmfluten führen zu Überlastungen der Sperrwerke. Weil das landseitig anfallende Wasser dann nicht mehr ausreichend abgepumpt werden kann, müssen als vorbeugender Hochwasserschutz Überschwemmungsgebiete ausgewiesen werden.
- Es ist daher von Bedeutung, dass In hochwassergefährdeten Bereichen (natürliche und gesetzlich festgelegte Überschwemmungsgebiete) keine Siedlungsgebiete ausgewiesen werden. Bei Ausweisung neuer Siedlungsgebiete (Wohnen, Gewerbe) muss der Nachweis erbracht werden, dass auch nach Starkregenereignissen Unterlieger nicht beeinträchtigt werden. Abflussverschärfungen für Vorfluter – insbesondere durch zunehmende Versiegelung in neuen Baugebieten – sind durch entsprechende Rückhaltebecken zu

verhindern. In Retentionsräumen soll statt ackerbaulicher möglichst eine Grünlandnutzung stattfinden.

- Um die Bevölkerung in besonders überflutungsgefährdeten Lagen besser evakuieren zu können, sollen in diesen Bereichen Straßen auf Dammstrecken gelegt werden, deren Höhenlage so hoch ist, dass sie bei einem Deichbruch nicht überströmt werden kann.

3. Visionen

Durch verstärkten Meeresspiegelanstieg und Veränderungen der Klimaverhältnisse kann ein wachsender Handlungsdruck für den Küstenschutz ausgelöst werden. Zukünftige Küstenschutzstrategien und darauf aufsetzende Planungen sollten diese Faktoren verstärkt berücksichtigen. Insbesondere die Freihaltung von Flächen für die Umsetzung von zukünftigen Küstenschutzstrategien und -planungen sowie die Sicherstellung der Gewinnung von Klei für den Deichbau können hier wesentliche Aspekte darstellen.

Bei längerfristig steigendem Meeresspiegel ist als zukünftige Küsten- bzw. Hochwasserschutzmaßnahme ggf. die Siedlungsentwicklung zu beschränken.

C 10 Katastrophenschutz, zivile Verteidigung

1. Begründende Erläuterungen

1.1. Situationsbeschreibung

Für einen wirksamen Schutz der Menschen, Tiere, der Umwelt und bedeutender Sachgüter ist es erforderlich, mögliche Schiffshavarien und besondere Gefährdungslagen zu ermitteln und zu bewerten. Havarien von Schiffen, die große Mengen Öl oder andere schädliche Stoffe transportieren, können einen hohen volkswirtschaftlichen Schaden verursachen.

Vorhandene Nutzungen wie z.B. in der Landwirtschaft und der Fischerei sowie der Tourismus können auf Jahre oder Jahrzehnte hinaus verhindert oder erschwert werden.

Bestehende ökologische Funktionen großer Räume, z. B. internationale und nationale Naturschutzfunktionen des Wattenmeeres, können bei Schiffshavarien beeinträchtigt oder unwiederbringlich vernichtet werden.

1.2. Wechselwirkungen und Konfliktbereiche

Katastrophenschutz als Daseinsvorsorge strebt vor dem Hintergrund möglicher Naturereignisse und technischer Störfälle eine Schadensverhinderung und -minimierung an und bereitet eine Schadensbekämpfung vor. Insoweit werden die Aufgaben des Katastrophenschutzes durch andere Nutzung bestimmt und der Katastrophenschutz nimmt beispielsweise dadurch Einfluss auf andere Nutzungen, indem Sicherheitsvorgaben gemacht werden.

1.3. Lösungsansätze

Am 01.01.2003 haben der Bund und die Küstenländer ein Havariekommando mit Sitz in Cuxhaven eingerichtet, das unter einheitlicher Leitung komplexe Schadenslagen auf See bearbeitet. Bestandteil des Havarieabkommens ist ein im 24-Stunden-Betrieb tätiges maritimes Lagezentrum, das aus der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der jeweiligen Wasserschutzpolizei der Küstenländer gebildet wird. Im maritimen Lagezentrum werden die relevanten Informationen gesammelt und verarbeitet. Im Falle einer komplexen Schadenslage auf See werden von dort aus die Alarmierungen vorgenommen und die Ziele der Schadensbegrenzung vorgegeben.

Mögliche Katastrophengefahren sind zu untersuchen und in hierauf aufbauenden, jährlich fortzuschreibenden Katastrophenschutzplänen zu berücksichtigen. Sie dienen der Vorbereitung, Koordinierung und Durchführung der im Katastrophenfall zu treffenden Abwehr- und Hilfsmaßnahmen.

Die für den Katastrophenschutz zuständigen Stellen sind bei allen relevanten Planungen und Maßnahmen zu beteiligen, um Sicherheitsaspekte frühzeitig zu berücksichtigen. Das sind in Niedersachsen die Landkreise, die Kreisfreien Städte sowie die Stadt Cuxhaven. Für Ölunfälle und Katastrophenfälle sind beim Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven ein Zentraler Meldekopf sowie ein Katastrophenstab Nordsee eingerichtet worden.

2. Zielaussagen

2.1. Raumordnungsprogramme

Mit Bekanntgabe der Allgemeinen Planungsabsichten im Ministerialblatt (Nds. MBL. Nr. 15 v. 04.05.2005) befindet sich derzeit eine grundlegende Novellierung des Landes-Raumordnungsprogramms im Verfahren. Siehe www.ml.niedersachsen.de.

Im geltenden Landes-Raumordnungsprogramm 1994 sind folgende Ziele festgelegt:

A 3.11 Die Belange des Katastrophenschutzes und der Verteidigung sollen mit der angestrebten Raum- und Siedlungsstruktur des Landes und seiner Teilräume in Einklang gebracht werden.

C 3.11.1 01 Für Katastrophenfälle und für den Verteidigungsfall sind wirksame Vorsorgemaßnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt zu treffen.

C 3.11.1 03 Anlagen und Nutzungen, von denen Gefahren für die Gesundheit der Menschen und für das Gleichgewicht des Naturhaushalts ausgehen können, sind so zu lokalisieren und mit technischen Maßnahmen zu sichern, dass das Restrisiko auf den geringstmöglichen Stand abgesenkt wird. Entsprechende Katastrophenschutzmaßnahmen sind zu treffen.

Ausreichende Abstandsflächen zu Siedlungsbereichen, insbesondere zu Wohngebieten und öffentlichen Einrichtungen, wie Schulen, Krankenhäuser, Altenheime, sind zu schaffen und zu erhalten.

Soweit auf Tiefflugübungen bestanden wird, sind die Fluggebiete so zu wählen, dass Anlagen mit hohem Gefahrenpotential und größere Siedlungsbereiche davon ausgenommen sind.

C 3.11.1 04 Der Transport gefährlicher Güter ist möglichst auf die Schiene zu verlagern, Siedlungsbereiche sind möglichst zu meiden.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Stade ist – u. a. – festgelegt:

Der allgemeine Katastrophenschutzplan für den Landkreis Stade und der Sonderplan für das Kernkraftwerk Stade sind fortzuschreiben und dem Erkenntnisstand anzupassen.

Die Deichverteidigung Elbe ist aus dem Hinterland heraus überregional (Cuxhaven bis Hamburg) zu organisieren und zu stärken.

Bei dem Betrieb der unterirdischen Gasspeicher im Salzstock Harsefeld sind die Belange des Katastrophenschutzes zu beachten.

Die Siedlungsbereiche der Städte Buxtehude, Stade sowie die Bereiche der Industriegebiete und des Kernkraftwerkes Stade sind von den Bereichen für Tiefflugübungen auszunehmen.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Aurich – vergleichbar dem anderer Landkreise - ist festgelegt:

1. *Die Küste des Landkreises Aurich sowie die Inseln Baltrum, Juist und Norderney sind durch Sturmfluten besonders gefährdet. Zum Schutz der Bevölkerung und des Landes sind die notwendigen vorbeugenden Maßnahmen durchzuführen.*

Für den Katastrophenfall sind Schutzeinrichtungen und Abwehrmaßnahmen stets den technischen Möglichkeiten anzupassen. Besonders auf den Inseln ist für eine selbständige Katastrophenbekämpfung zu sorgen, da die Inseln im Ernstfall vom Festland nicht immer erreicht werden können und damit auch keine Soforthilfe vom Festland aus geleistet werden kann.

2. *Für einen wirksamen, vorbeugenden Schutz der Inseln, des Wattenmeeres und der Küste vor Ölverschmutzungen ist zu sorgen.*

Zur Beseitigung von Ölverschmutzungen im Katastrophenfall sind die entsprechenden Mittel und Einrichtungen bereitzustellen (Ölkatastrophenabwehrplan).

3. *Es soll versucht werden, alle Möglichkeiten von Tankerunfällen zu minimieren. Hierzu sind Konzepte im „Nationalparkbereich Niedersächsisches Wattenmeer“ zu entwickeln.*

2.2. ROKK Ziel-Aussagen

Meeresbereich

- Die zuständigen Stellen haben entsprechend den Fachgesetzen für etwaige Großunfälle und Katastrophen für den Land- und Wasserbereich Vorsorgemaßnahmen zu treffen und in Katastrophenschutzplänen bzw. Sonderplänen für besondere Gefahrenanlagen festzulegen. Diese Pläne sind entsprechend den Erfordernissen fortzuschreiben. Dabei sind insbesondere die geplanten Offshore-Windenergieparks, unter Einbeziehung der ausländischen sicherheitsrelevanten Erkenntnisse, die im Bereich der Funk- und Radartechnik aufgetreten sind, zu berücksichtigen.
- Offshore-Windenergieparks dürfen nicht in Tieffluggebiete einbezogen werden.
- Zwischen Verkehrswegeföhrung und Offshore-Windenergieparks sind ausreichende Sicherheitsabstände vorzusehen.
- Notwendige Schiffe (Bergungsschlepper, Ölauffangschiffe) sind an geeigneter Stelle zu positionieren.

Landbereich

- Notwendige Tieffluggebiete sind so zu wählen, dass Anlagen mit hohem Gefahrenpotential (z.B. Kernkraftwerke, größere Industriegebiete) und größere Siedlungsbereiche davon ausgenommen sind. Aufgrund des Gefährdungspotentials ist es erforderlich, auch Bereiche größerer Windenergieanlagendichte als Tieffluggebiet auszuschließen.
- Neben der Verlagerung des Transportes gefährlicher Güter von der Straße auf die Schiene ist auch eine Verlagerung auf dem Wasserweg - unter Verwendung entsprechender Schiffssicherheitstechnik - anzustreben.
- Die Deichverteidigung - auch der Flüsse - ist überregional zu organisieren und zu stärken.

3. Visionen

Raumbedeutsame und -beanspruchende Planungen der zivilen Verteidigung sind im Einzelfall mit den Zielen der Raumordnung abzustimmen, dabei ist den Erfordernissen des Katastrophenschutzes eine hohe Priorität einzuräumen.

Notfallkonzepte sind mit den anderen Bundesländern, teilweise international, abzustimmen. Ein wesentliches Element ist dabei die Positionierung von Bergungsschleppern. Diese müssen z. B. bei Havarien von Schiffen mit Windenergieanlagen und anschließendem Verdriften im Bedarfsfall - auch bei äußerst ungünstigen Witterungsbedingungen - rasch und effektiv bergen können.

Im Bereich der Prävention sind vielfältige Maßnahmen wie die Schiffsüberwachung und -lenkung, das Anordnungsrecht der Lotsen wie in der Luftfahrt, die bessere Ausbildung des Personals sowie die Bereitstellung von Schlepperkapazität denkbar. Z. B. sind international Gefahrgut transportierende Schiffe in doppelwandiger Bauweise durchzusetzen

C 11 Militärische Verteidigung

1. Begründende Erläuterungen

1.1. Situationsbeschreibung

Im Land-, Küsten- und Meeresbereich sowie dem Luftraum der Bundesrepublik Deutschland werden Aufgaben der militärischen Verteidigung entsprechend der Struktur der jeweiligen Teilstreitkraft wahrgenommen.

1.2. Wechselwirkungen und Konfliktbereiche

Die militärische Verteidigung hat insbesondere Auswirkungen auf

- die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt durch Erhaltung baulicher Anlagen, Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen der militärischen Flughäfen, Marinestützpunkte, Depots und Standorte,
- die in Siedlungsbereichen, in der freien Landschaft, auf den Inseln oder dem offenen Meer Ruhe und Erholung Suchenden, die insbesondere durch Fluglärm belastet werden
- den Natur- und Artenschutz, der durch bauliche Anlagen, Transport und insbesondere durch militärische Übungen zu Lande, zu Wasser und in der Luft in sensiblen Bereichen beeinträchtigt wird
- die Fischerei und die Schifffahrt, die in bestimmten Bereichen nicht bzw. zeitweise nicht ausgeübt werden können

Die militärische Verteidigung wird insbesondere beeinflusst durch

- besiedelte Bereiche sowie den wirtschaftlich sehr bedeutsamen Tourismus, die eine Verlagerung großer Anteile der Tiefflugübungen in das Ausland erfordern
- Vorgaben des Naturschutzes, die zu zeitlichen und/oder räumlichen Nutzungsverböten oder -beschränkungen führen
- Internationale Schifffahrtsrouten
- Rohstoffgewinnung oder Energiegewinnung (Offshore-Windparks)

1.3. Lösungsansätze

Den Wechselwirkungen zwischen den verteidigungspolitischen Erfordernissen mit den Bedürfnissen der Wohnbevölkerung sowie dem wesentlichen Wirtschaftszweig Tourismus ist in Planungen und Maßnahmen Rechnung zu tragen.

2. Zielaussagen

2.1. Raumordnungsprogramme

Mit Bekanntgabe der Allgemeinen Planungsabsichten im Ministerialblatt (Nds. MBL. Nr. 15 v. 04.05.2005) befindet sich derzeit eine grundlegende Novellierung des Landes-Raumordnungsprogramms im Verfahren. Siehe www.ml.niedersachsen.de .

Im geltenden Landes-Raumordnungsprogramm 1994 ist festgelegt:

C 3.11.2 01 Die Belange der militärischen Verteidigung sollen mit den Zielen zur Entwicklung der räumlichen Struktur des Landes und seiner Teilräume in Einklang gebracht werden.

03 Durch militärischen Flug-, Übungs- und Manöverbetrieb bedingte Belastungen der Bevölkerung und der Umwelt sind möglichst gering zu halten. Lärmbelastungen sollen sich auf die festgelegten

Lärmbereiche um militärische Anlagen beschränken und die übrigen Siedlungsbereiche sowie empfindliche Natur- und Landschaftsteile nicht beeinträchtigen.

Bei bestehenden Anlagen und vorhandenen Geräten sind die technisch möglichen Lärmschutzmaßnahmen umgehend zu installieren.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Cuxhaven ist festgelegt:

D 3.11.2 01 Im Planungsraum ist eine Vielzahl militärischer Anlagen mit und ohne Schutzbereich vorhanden, durch die teilweise auch die Nutzung der Umgebung eingeschränkt wird. Diese Anlagen müssen bei raumbeeinflussenden und raumbanspruchenden Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden, auch wenn sie in der zeichnerischen Darstellung nicht enthalten sind.

2.2. ROKK Ziel-Aussagen

Meeres- und Landbereich

- Im Gesamttraum der Bundesrepublik Deutschland ist im Sinne der Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung den räumlichen Erfordernissen der militärischen Verteidigung Rechnung zu tragen (s. § 2 Absatz 2 Nr. 15 ROG).
- Durch militärischen Flug-, Übungs- und Manöverbetrieb bedingte Belastungen der Bevölkerung sind möglichst zu minimieren. Notwendige Tieffluggebiete müssen so gewählt werden, dass Anlagen mit hohem Gefahrenpotential sowie größere Siedlungsbereiche davon ausgenommen sind.
- Aufgrund des Gefährdungspotentials für die Flugzeugführer sollen auch Bereiche größerer Windenergieanlagendichte als Tieffluggebiet ausgeschlossen werden.
- Durch militärischen Flug- und Manöverbetrieb bedingte Belastungen der Fauna (z. B. Vögel, Robben) und der Umwelt sind möglichst zu minimieren.
- Technische Lärmschutzmaßnahmen sind möglichst an der Geräusche emittierenden Quelle zu ergreifen.
- Auf die Übungsgebiete der Marine und das südlich der Insel Helgoland bestehende Torpedoabwurfgebiet wird hingewiesen, diese sind in Seekarten eingetragen.
- Windenergieanlagen benötigen die Zustimmung der Luftfahrtbehörde und der Deutschen Flugsicherung GmbH. Militärische Flugsicherungsbelange (u. a. Radar) sind mit der zuständigen Wehrbereichsverwaltung Nord abzustimmen.

3. Visionen

Raumbedeutsame und -beanspruchende Planungen der militärischen Verteidigung sind im Einzelfall mit den Erfordernissen der Raumordnung abzustimmen.

Anhang

a) EU-Demonstrationsvorhaben

Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) ist Gegenstand vieler Projekte auf EU, Bundes, Länder und kommunaler Ebene. So wurde z.B. auf EU-Ebene das "Demonstrationsprogramm zum IKZM 1997 – 1999" durchgeführt und IKZM sowohl im Europäischen Raumentwicklungskonzept (EUREK) als auch im Entwicklungskonzept für die Nordseeregion (NORVISION) verankert.

b) EU-Umweltrat

Der EU-Umweltrat hat sich im Juni 2002 auf Empfehlungen über die Umsetzung einer Strategie des Integrierten Küstenzonenmanagements in Europa geeinigt. Danach sollen die Mitgliedstaaten auf der Grundlage der Grundsätze des o. g. Demonstrationsprogrammes für ihr Küstengebiet Entwicklungs- und Erhaltungsziele festlegen. Dazu soll unter Einbeziehung aller Akteure eine umfangreiche und sorgfältige Bestandsaufnahme aller relevanten Bereiche durchgeführt werden. Daraus sollen die Mitgliedstaaten nationale Strategien zur Umsetzung der Grundsätze des IKZM aufstellen. Mit den Nachbarländern ist zusammenzuarbeiten. Vier Jahre nach Verabschiedung dieser Empfehlung haben die Mitgliedstaaten der Kommission über den Fortschritt der Arbeiten zu berichten.

c) INTERREG II C/III B

Mit dem Nordseeprogramm Interreg II C von 1997 bis 1999 und dem Nachfolgeprogramm Interreg III B von 2002 bis 2006 fördert die EU erstmals die transnationale, raumordnerische Zusammenarbeit im Bereich der Nordsee. Trotz des engen Zeithorizontes waren deutsche Akteure sehr zahlreich an den Projekten vertreten. Dieses wird ganz offensichtlich auch bei dem jetzt angelaufenen Folgeprogramm Interreg III B sein. Durch diese Programme wird die wachsende Bedeutung der Nordsee und des Küstenmeeres deutlich.

d) NORCOAST/NORVISION

In dem Interreg II C-Projekt NORCOAST hat das Land Niedersachsen (seinerzeit Innenministerium und Bezirksregierung Weser-Ems) gemeinsam mit Planerinnen und Planern rund um die Nordsee und insbesondere auch in ausgezeichneter, intensiver Zusammenarbeit mit zahlreichen niedersächsischen Kommunen, Landes- und Bundesfachbehörden und dem Land Bremen den Stand und die Erforderlichkeiten für eine küsten- und meeresorientierte Raumordnung aufgearbeitet. In einem weiteren Interreg IIC-Projekt, NORVISION, wurden erstmals auf der Grundlage des Europäischen-Raumentwicklungskonzeptes räumliche Entwicklungsperspektiven für den gesamten Nordseeraum erarbeitet.

e) Cuxhavener Erklärung vom Juni 2001

Das NORCOAST-Projekt wurde durch die Konferenz vom 18./19.6.2001 in Cuxhaven erfolgreich abgeschlossen. Nach intensiver Diskussion haben Beteiligte aus Verwaltung, Politik, Wissenschaft, Wirtschaft, Kammern und Verbänden die „Cuxhavener Erklärung“ verabschiedet, die folgende Ziele anstrebt:

- die Küstenzone räumlich zu verstehen als einen Bereich, der von den Außengrenzen der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ, Gebiet zwischen 12 und 200 Seemeilen vor der Küste) bis hin zum meeresorientierten, festen Land reicht,
- Schaffung von Leitzielen für eine konsensfähige, nachhaltige regionale Entwicklung der Küstenzone,

- Erfordernis eines Raumordnungs- und Raumnutzungsmanagements für die deutsche Küstenzone, d.h. integrierte Gesamtplanung und
- wegen der besonderen Dynamik und Offenheit des Meeres eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit benachbarter Länder und Staaten zur Anpassung von Entwicklungszielen und Abstimmung von Maßnahmen.

f) BMBF-Verbundprojekt zum IKZM

Mit dem geplanten Verbundforschungsvorhaben des BMBF (Bundesministerium für Bildung und Forschung) sollen die bisherigen Ansätze zum Integrierten Küstenzonenmanagement (IKZM) weiter konkretisiert werden. Unter dem Aspekt der nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung sollen anhand der Referenzregionen Jade-Weser und der Emsmündung viele verwaltungsrelevante Fragestellungen über einen Zeitraum von 3 Jahren (2003 – 2005) mit allen relevanten Akteuren untersucht werden. Zurzeit wird an einer Überarbeitung des bisherigen Antrags gearbeitet.

g) Ministerkonferenz für Raumordnung

Die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) hält die Erarbeitung von „Raumentwicklungsstrategien für ein stärker integriertes Management des Küstenraumes“ für den Nordseebereich für ein bedeutsames Leitthema. Darüber hinaus ist die MKRO bestrebt, zu einer einheitlichen Raumordnung der Küstenländer im Küstenmeer und in der AWZ zu kommen.

h) Niederländische Küstenraumordnung

Im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ist an dieser Stelle auf die bisherigen ersten Entwürfe der staatlichen „5. Note Raumordnung“ der Niederlande hinzuweisen. Erstmals wird der niederländische Nordseeraum, einschließlich der niederländischen AWZ, als eigenständiger Planungsraum definiert, für den die Erarbeitung einer eigenen Raumordnungspolitik für notwendig erachtet wird. Es sollen künftig Aktivitäten auf dem Meer erst dann gestattet werden, wenn Nutzen und Notwendigkeit nachgewiesen werden und die Wahl der Standorte mit äußerster Gewissenhaftigkeit erfolgte. Neben der Erhaltung des lebendigen, natürlichen Systems der Nordsee sollen die wirtschaftlichen Funktionen so eingeordnet werden, dass diesem natürlichen System nicht geschadet wird. Auch sollen die wirtschaftlichen Funktionen untereinander sorgfältig abgestimmt werden. Durch die Regierungsneubildungen der letzten Zeit bleibt allerdings abzuwarten, wie die ersten Planungsansätze fortgeführt werden. Dem Vernehmen nach sollen sie in eine „Note Raum“ einfließen.

Quellen, Materialien, Fachgutachten und -pläne

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Neue Aufgaben in den deutschen Küstenzonen - Gedanken über die Weiterentwicklung der räumlichen Planung an Nord- und Ostsee, 2001

Bezirksregierung Weser-Ems: Generalplan Küstenschutz für den Regierungsbezirk Weser-Ems, 1997

Bundesamt für Naturschutz: Ökologisch besonders wertvolle marine Gebiete im deutschen Nordseebereich, 2001

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie: Standarduntersuchungskonzept für Genehmigungsverfahren nach Seeanlagenverordnung, 2003

Bundesforschungsanstalt für Fischerei: Jahresbericht 2001

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hrsg.): Strategie der Bundesregierung zur Windenergienutzung auf See, 2002

Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft: Jahresbericht über die Deutsche Fischwirtschaft, 2002

Cofad GmbH (Beratungsgesellschaft für Fischerei, Aquakultur und ländliche Entwicklung, Gut Rösslberg, 82327 Tutzing) Studie: „Die Küstenfischerei in Niedersachsen – Stand und Perspektiven (März 2004)“

Common Wadden Sea Secretariat (CWSS), Working Group on Landscape and Cultural Heritage in Wadden Sea Region (WADCULT): LANCEWAD - Landscape and Cultural Heritage in the Wadden Sea Region - Project Report, 2001

Common Wadden Sea Secretariat (CWSS): Coastal Protection and Sea Level Rise. Final Report of the Trilateral Working Group on Coastal Protection and Sea Level Rise, 2001

Common Wadden Sea Secretariat (Hrsg.): Erklärung von Esbjerg / Ministererklärung der Sechsten Trilateralen Regierungskonferenz zum Schutz des Wattenmeeres, 1991

Common Wadden Sea Secretariat (Hrsg.): Erklärung von Esbjerg / Ministererklärung der Neunten Trilateralen Regierungskonferenz zum Schutz des Wattenmeeres, 2001

Common Wadden Sea Secretariat (Hrsg.): Erklärung von Leeuwarden / Ministererklärung der Siebten Trilateralen Regierungskonferenz zum Schutz des Wattenmeeres, 1994

Common Wadden Sea Secretariat (Hrsg.): Erklärung von Stade / Trilateraler Wattenmeerplan / Ministererklärung der Achten Trilateralen Regierungskonferenz zum Schutz des Wattenmeeres, 1997

Deutsche Energie-Agentur: „Energiewirtschaftliche Planung für die Netzintegration von Windenergie in Deutschland an Land und Offshore bis zum Jahr 2020“ (dena –Netzstudie); Berlin 2005

Ehrich, Siegfried: Auswirkungen von Offshore-Windkraftanlagen auf die Fischfauna, o. J.

Europäische Kommission, Generaldirektionen Umwelt, nukleare Sicherheit und Katastrophenschutz, Fischerei, Regionalpolitik und Kohäsion: Eine europäische Strategie für das

integrierte Küstenzonenmanagement (IKZM): Allgemeine Prinzipien und politische Optionen- Ein Reflexionspapier, 1999

Freie Hansestadt Bremen - Der Senat - Senator für Wirtschaft und Häfen „Halbjahresbilanz im Seegüterumschlag“ vom 27.07.2004

Generaldirektionen Umwelt, nukleare Sicherheit und Katastrophenschutz, Fischerei, Regionalpolitik und Kohäsion: Eine europäische Strategie für das integrierte Küstenzonenmanagement (IKZM), Allgemeine Prinzipien und politische Optionen, 1999

Klinski, Stefan: Rechtliche Probleme der Zulassung von Windkraftanlagen in der "ausschließlichen Wirtschaftszone" (AWZ), 2001

Kommission der Europäischen Gemeinschaften: Grünbuch über die Zukunft der gemeinsamen Fischereipolitik, 2001

Landesbergamt Clausthal-Zellerfeld, Merkblatt (Entwurf, Stand: 20.08.2004) „Zur gegenseitigen Berücksichtigung der Belange der Erdöl-Erdgasindustrie (E&P Industrie) und der Windindustrie bei der Planung, Errichtung und dem Betrieb von Windparks innerhalb der 12 sm Zone und der AWZ der Bundesrepublik Deutschland“

N.N.: Entwicklungskonzept für den Seehafen Cuxhaven, 2002

N.N.: Hafenentwicklungsplanung Wilhelmshaven (in Aufstellung / als Entwurf Stand 02),

N.N.: Hafenkonzept Emden, 1998

N.N.: Positionspapier zur Windenergie in Niedersachsen, Mai 2003
http://www.umwelt.niedersachsen.de/master/C1773606_N2330225_L20_D0_I598.html

Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft und Küstenschutz: Vorlandmanagementplan für den Bereich der Deichacht Norden, 2003

Niedersächsische Energie-Agentur GmbH in Zusammenarbeit mit Deutsches Windenergie-Institut GmbH Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung e. V.: Untersuchung der wirtschaftlichen und energiewirtschaftlichen Effekte von Bau und Betrieb von Offshore-Windparks in der Nordsee auf das Land Niedersachsen, 2001

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr: Leitlinie zur Entwicklung der niedersächsischen Häfen, 1995

Niedersächsischer Landtag: Beendigung der Miesmuschelfischerei von Wildbänken im Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer mit Miesmuschelmanagementplan, LT-Drucksache 14/497, 1999

Niedersächsischer Minister für Ernährung, Landwirtschaft u. Forsten - Referat Wasserwirtschaft: Generalplan Küstenschutz Niedersachsen, 1973

Niedersächsisches Landesamt für Ökologie, Projektgruppe „Verbesserung des Verfahrensmanagements im Küstenschutz“: Abschlußbericht, 2000

Niedersächsisches Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz: Bekanntmachung der allgemeinen Planungsabsichten zu einer Novellierung des Landes-Raumordnungsprogramms; Ministerialblatt Nr. 15 vom 5.4.2005

NORCOAST project Secretariat: NORCOAST - Review of national and regional planning processes and instruments in the North Sea regions - Full Study, 1999

Planco Consulting GmbH: Entwicklungsmöglichkeiten der niedersächsischen Seehäfen / Aktualisierung des Ergebnisberichtes von 1992, 2000

Statistisches Jahrbuch 2003 für die Bundesrepublik Deutschland, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2003

Statistisches Monatsheft Niedersachsen 4/2004

Richtlinien, Empfehlungen, Gesetze, Verordnungen und andere Vorgaben

Abkommen zwischen den Ländern Freie Hansestadt Bremen, Freie und Hansestadt Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die wasser-schutzpolizeilichen Zuständigkeiten auf dem Küstenmeer vom 5. Februar/3. und 31. März/18. April/14. Mai 1998 (Nds. GVBl. 1999 S. 415)

Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung v. 23. September 2004, BGBl. I S. 2414

Bekämpfung von Meeresverschmutzungen; Aufbau des Havariekommandos; RdErl. d. MU v. vom 7. Februar 2003 (Nds. MBl. S. 183)

Bekanntmachung der Proklamation der Bundesregierung über die Ausweitung des deutschen Küstenmeeres vom 11. November 1994 (BGBl. I S. 3428)

Bekanntmachung des Beschlusses der Bundesregierung über die Erweiterung des Küstenmeeres der Bundesrepublik Deutschland in der Nordsee zur Verhinderung von Tankerunfällen in der Deutschen Bucht vom 12. November 1984 (BGBl. I S. 1366)

Bundesberggesetz (BBergG) vom 13. August 1980 (BGBl. I S. 1310) zuletzt geändert durch Artikel 38 des Gesetzes vom 21. August 2002 (BGBl. I S. 3322)

Bundesministerium für Bildung und Forschung: Förderrichtlinien "Forschung für ein nachhaltiges Küstenzonenmanagement" vom 22. Juli 2002

Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. November 1998 (BGBl. I S. 3294) zuletzt geändert durch Artikel 2a des Gesetzes vom 18. Juni 2002 (BGBl. I S. 1914)

EG-Richtlinie 96/61/EG vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung 6 (IVU-Richtlinie), ABI. EG Nr. L 257/26

In Deutschland werden die in den BVT-Merkblättern (Beste-Verfügbare-Technik der IVU-Richtlinie) enthaltenen Informationen zum einen bei der Anpassung des untergesetzlichen Regelwerks entsprechend dem fortentwickelten Stand der Technik genutzt, zum anderen als zusätzliche Informationsquelle in einzelnen Genehmigungsverfahren.

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), Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 148/24

Europäische Wasserrahmenrichtlinie (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 (ABI. Der EG L 327/1 vom 22.12.2000)

Europarechtsanpassungsgesetz Bau - EAG Bau - vom 24. Juni 2004 (BGBl. I, Nr. 31, S. 2414), mit dem der Bundesregierung die Raumordnungskompetenz (Raumordnungspläne) in der AWZ übertragen wird

Gesetz über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen - Teil I - vom 2. März 1994 (Nds. GVBl. S. 130) zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Oktober 2002 (Nds. GVBl. S. 738)

Gesetz über den Nationalpark "Niedersächsisches Wattenmeer" vom 11. Juli 2001 (Nds. GVBl. S. 443) geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 27. Januar 2003 (Nds. GVBl. S. 39)

Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (Seeaufgabengesetz - SeeaufgG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juli 2002 (BGBl. I S. 2876) geändert durch Artikel 52 des Gesetzes vom 21. August 2002 (BGBl. I S. 3322)

Gesetz über die Durchführung wissenschaftlicher Meeresforschung vom 6. Juni 1995 (BGBl. I S. 778, 785) zuletzt geändert durch Artikel 24 des Gesetzes vom 15. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3762)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 25. März 2002 (BGBl. I S. 1193)

Gesetz zu dem Protokoll vom 7. November 1996 zum Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen von 1972 vom 9. Juli 1998 (BGBl. II S. 1345) geändert durch Artikel 60 des Gesetzes vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785)

Gesetz zu dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (Vertragsgesetz Seerechtsübereinkommen) vom 2. September 1994 (BGBl. II S. 1798)

Gesetz zu dem Übereinkommen vom 4. Juni 1974 zur Verhütung der Meeresverschmutzung vom Lande aus vom 18. September 1981 (BGBl. II S. 870) zuletzt geändert durch Artikel 50 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785)

Gesetz zu dem Vertrag vom 10. September 1984 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Zusammenarbeit im Bereich von Ems und Dollart sowie in den angrenzenden Gebieten (Kooperationsvertrag Ems-Dollart) vom 17. März 1986 (BGBl. II S. 509)

Gesetz zur Ausführung des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 sowie des Übereinkommens vom 28. Juli 1994 zur Durchführung des Teils XI des Seerechtsübereinkommens (Ausführungsgesetz Seerechtsübereinkommen 1982/1994) vom 6. Juni 1995 (BGBl. I S. 778)

Gesetz zur Regelung des Meeresbodenbergbaus (Meeresbodenbergbaugesetz - MBergG) vom 6. Juni 1995 zuletzt geändert durch Art. 24 Neuntes Euro-Einführungsg vom 10. 11. 2001 (BGBl. I S. 2992)

Niedersächsische Küstenfischereiordnung (Nds. KüFischO) vom 1. Dezember 1992 (Nieders. GVBl. S. 321)

Niedersächsisches Deichgesetz (NDG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Februar 2004 (Nds. GVBl. S. 83) zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 5. November 2004 (Nds. GVBl. S. 417)

Niedersächsisches Fischereigesetz (Nds. FischG) vom 1. Februar 1978 (Nds. GVBl. S. 81, 375) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 5. November 2004 (Nds. GVBl. S. 412)

Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung (NROG) vom 18. Mai 2001 (Nds. GVBl. S. 301) geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 5. November 2004 (Nds. GVBl. S. 412)

Niedersächsisches Naturschutzgesetz (NNatG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. April 1994 (Nds. GVBl. S. 155) zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 5. November 2004 (Nds. GVBl. S. 417)

- Niedersächsisches Wassergesetz (NWG) (Nds. GVBl. Nr. 5/2004, S. 76)
- Regionales Raumordnungsprogramm (Entwurf) für den Landkreis Wittmund (2004)
- Regionales Raumordnungsprogramm (Satzung) für den Landkreis Friesland 2003
- Regionales Raumordnungsprogramm (Satzung) für den Landkreis Wesermarsch 2003
- Regionales Raumordnungsprogramm (Satzung) für den Landkreis Aurich 1992
- Regionales Raumordnungsprogramm (Satzung) für den Landkreis Cuxhaven 2002
- Regionales Raumordnungsprogramm (Satzung) für den Landkreis Cuxhaven – Änderung und Ergänzung für den sachlichen Teilabschnitt Windenergie – Dezember 2004
- Regionales Raumordnungsprogramm (Satzung) für den Landkreis Stade 1999
- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der niedersächsischen Betriebe der Hochsee- und Küstenfischerei, Erl. d. ML vom 19. September 2002 (Nds. MBl. S. 898)
- Richtlinien zur Förderung der deutschen Seeschifffahrt vom 14. Juni 2002 (BAnz. S. 13974)
- Seefischereigesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Juli 1998 (BGBl. I S. 1791) zuletzt geändert durch Artikel 1 Abs. 1 Nr. 6 der Verordnung vom 5. April 2002 (BGBl. I S. 1250)
- Seefischereiverordnung (SeefiV) vom 18. Juli 1989 (BGBl. I S. 1485) zuletzt geändert durch Artikel 394 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785)
- Seemannsgesetz vom 26. Juli 1957 (BGBl. II S. 713) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. März 2002 (BGBl. I S. 1163)
- Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) in der Fassung vom 22. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3209, 1999 I S. 193) zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 24. September 2002 (BGBl. I S. 3733)
- Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 des Rates vom 20. Dezember 2002 über die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der Fischereiressourcen im Rahmen der Gemeinsamen Fischereipolitik, ABl. Nr. L 358 vom 31.12.2002, S. 59 (Dok. Nr. 32002 R 2371)
- Verordnung über Anlagen seewärts der Begrenzung des deutschen Küstenmeeres (Seeanlagenverordnung - SeeAnIV) vom 23. Januar 1997 (BGBl. I S. 57) zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 25. März 2002 (BGBl. I S. 1193)
- Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen (Anlaufbedingungsverordnung - AnIBV) vom 23. August 1994 (BGBl. I S. 2246) zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 25. September 2002 (BGBl. I S. 3762)
- Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee vom 12.02.1995 (BGBl. III 940-9-16) zuletzt geändert durch Dritte Änderungsverordnung vom 03.09.1997 (BGBl. I S. 2216)
- Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen - Teil II - vom 18. Juli 1994 (Nds. GVBl. S. 317) zuletzt geändert durch Verordnung vom 28. November 2002 (Nds. GVBl. S. 739)

Verordnung über die Inbetriebnahme von Sportbooten und Wassermotorrädern sowie deren Vermietung und gewerbsmäßige Nutzung im Küstenbereich (See-Sportbootverordnung - SeeSportbootV) vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3457)

Verordnung über die Küstenschifffahrt vom 05. Juli 2002 (BGBl. I S. 2555)

Verordnung über die Sicherung der Seefahrt vom 27. Juli 1993 (BGBl. I S. 1417) zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 25. September 2002 (BGBl. I S. 3762)

Verordnung über Zuwiderhandlungen gegen das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und gegen das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1989 (BGBl. I S. 247) zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 19. Dezember 2002 (BGBl. II S. 2942)

Verordnung zu dem Übereinkommen vom 28. Juli 1994 zur Durchführung des Teiles XI des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 vom 4. Oktober 1994 (BGBl. II S. 2565, 3796)

Verordnung zur Durchsetzung des gemeinschaftlichen Fischereirechts (Seefischerei-Bußgeldverordnung) vom 16. Juni 1998 (BGBl. I S. 1355) zuletzt geändert durch Verordnung vom 20. Juni 2002 (BGBl. I S. 2369)

Verordnung zur Sicherstellung des Seeverkehrs vom 3. August 1978 (BGBl. I S. 1210) geändert durch Artikel 418 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785)

Internetadressen

Integriertes Küstenzonenmanagement und andere fachübergreifende Themen

<http://www.rv-ol.niedersachsen.de>

<http://www.bsh.de>

<http://europa.eu.int/comm/environment/iczm/demopgm.htm>

<http://nokis.baw.de/>

<http://www.coastalguide.org>

<http://www.coastalguide.to>

<http://www.coastalmanagement.com>

<http://www.coastalplaza.org>

<http://www.coastbase.org>

<http://www.icbm.de>

<http://www.ices.dk>

<http://www.meeresforschung.de>

<http://www.northsea.org>

<http://www.waddenseamaps.net>

<http://www.norcoast.dk>

<http://www.eucc-d.de/ikzm.php>

<http://coast.gkss.de>

<http://www.waddensea-forum.org>

<http://www.dwk-meeresforschung.de/>

C 1 Wirtschaftliche Entwicklung, Häfen

<http://www.port-promotion.de>

<http://www.seaports.de/>

<http://www.ipa-niedersachsen.de>

C 2 Verkehr, insbesondere Schifffahrt

<http://www.wsd-nordwest.de/>

C 3 Energie, insbesondere Windenergie

<http://www.dewi.de>

<http://www.offshore-wind.de>

<http://www.windenergie-agentur.de>

<http://www.umwelt.niedersachsen.de>

C 4 Tourismus

<http://www.die-nordsee.de/>

<http://www.ris-weser-ems.de/kompz/tourism/index6.html>

<http://www.tourbo-nordwest.de>

C 5 Fischerei

<http://www.bfa-fish.de>

C 6 Rohstoffgewinnung

<http://www.nlfb.de/>

<http://www.lba.niedersachsen.de>

<http://www.bgr.de>

C 7 Naturschutz

<http://cwss.www.de/>

<http://www.ospar.org>

<http://www.terramare.de/>
<http://www.wattenmeer-nationalpark.de/>
<http://www.mu.niedersachsen.de/Nationalparke/index.htm>
<http://www.habitatmarenatura2000.de/>

C 8 Schutz der Kulturlandschaften und der kulturellen Sachgüter

<http://www.lancewad.de>

C 9 Küstenschutz

<http://www.nlwkn.de>
<http://www.eurosion.org>

C 10 Katastrophenschutz, zivile Verteidigung

<http://www.wsv.de>
<http://www.bva.bund.de/zivilschutz/zfz/index.html>

C 11 Militärische Verteidigung

<http://www.deutschemarine.de>