

MARINE SPATIAL PLANNING INSTRUMENTS FOR SUSTAINABLE MARINE GOVERNANCE

SEAPLANSPACE

COUNTRY MANUAL – DEUTSCHLAND



SEAPLANSPACE Country Manual – Deutschland

Dezember 2021

Zusammengestellt von: Franziska Stoll (EUCC – Die Küsten Union Deutschland e.V.)

Layout: Edyta Wojciechowska-Jadczak

Fotos (Titel, p. 3, 6, 10, 13, 14): Franziska Stoll

The content of this manual is the sole responsibility of the authors and can in no way be taken to reflect the views of the European Union, the Managing Authority or the Joint Secretariat of the South Baltic Cross-border Co-operation Programme 2014–2020.

Acknowledgments:

Presented work has been co-financed from the following resources: European Regional Development Fund – Interreg South Baltic Programme (Contract No. STHB.04.01.00-22-0111/17-00), and State budget – Financial resources for science in the years 2018–2020 admitted for the implementation of an international project (Umowa Nr 3930/SBP 2014-2020/ 2018/2 o wykonanie projektu międzynarodowego współfinansowanego Nr W46/SBP 2014-2020/2018).

MARINE SPATIAL PLANNING INSTRUMENTS FOR SUSTAINABLE MARINE GOVERNANCE

SEAPLANSPACE

COUNTRY MANUAL – DEUTSCHLAND

2021

INHALT

1.	EINLEITUNG	3
1.1.	GESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG DER MEERESRAUMORDNUNG IN DEUTSCHLAND	5
2.	KONZEPT UND TERMINOLOGIE DER MEERESRAUMORDNUNG IN DEUTSCHLAND	6
2.1.	INSTRUMENTE DER RAUMPLANUNG	6
2.2.	DEFINITIONEN	7
2.3.	INHALTE UND WIRKUNGEN VON RAUMORDNUNGSPLÄNEN	7
2.4.	INFORMELLE INSTRUMENTE	8
2.5.	ZIELE DER MEERESRAUMORDNUNG	8
3.	EBENEN DER MEERESRAUMORDNUNG IN DEUTSCHLAND	10
3.1.	RECHTLICHER RAHMEN FÜR DIE PLANUNG AUF NATIONALER EBENE	11
4.	PLANUNG DER KÜSTENGEWÄSSER	13
5.	PLANUNG IN DER AWZ	14
5.1.	WIE LÄUFT DER PLANUNGSPROZESS AB?	14
5.2.	NATIONALE KONSULTATION	15
5.3.	INTERNATIONALE KONSULTATION	16
5.4.	DER ÜBERARBEITETE MEERESRAUMORDNUNGSPLAN FÜR DIE DEUTSCHE AWZ	16

MEERESRAUMPLANUNG IN DEUTSCHLAND



1. EINLEITUNG

Die Bundesrepublik Deutschland grenzt an zwei Meere, die Nord- und die Ostsee, die beide über den Nord-Ostsee-Kanal und die dänische Meerenge verbunden sind. Die Planungshoheit Deutschlands umfasst die deutschen Binnen- und Hoheitsgewässer (Küstenmeer, 12-Seemeilenzone) sowie die deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszonen (AWZ), sowohl in der Ostsee als auch in der Nordsee, wie folgt (Abb. 1, Abb. 2):

- Binnen- und Hoheitsgewässer in der Ostsee: 10.900 km²
- Ausschließliche Wirtschaftszone in der Ostsee: 4.500 km²
- Binnen- und Hoheitsgewässer in der Nordsee: 12.500 km²
- AWZ in der Nordsee: 28.500 km² (European MSP Plattform 2020)

Im Gegensatz zum Küstenmeer gehört die AWZ nicht zum Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland, daher muss die Raumplanung die Freiheiten des UN-Seerechtsübereinkommens (SRÜ) respektieren, z.B. die Freiheit der Schifffahrt, des Überflugs und der Verlegung von Kabeln und Rohrleitungen (BSH 2021). In der Ostsee grenzt die deutsche AWZ an die Ausschließlichen

Wirtschaftszonen von Dänemark, Schweden und Polen sowie an die Küstenmeere der Küstenländer Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern.

Die deutsche AWZ in der Nordsee grenzt an die AWZ des Vereinigten Königreichs, der Niederlande und Dänemarks sowie an die Küstenmeere von Niedersachsen und Schleswig-Holstein.

Während eines Großteils des letzten Jahrhunderts wurde die Nutzung des Meeresraums von traditionellen Schifffahrts- und Fischereiaktivitäten dominiert. Mit einem wachsenden politischen und wirtschaftlichen Interesse an Sektoren wie Offshore-Windenergie und Rohstoffgewinnung hat sich jedoch in den letzten Jahrzehnten der Nutzungsdruck auf die Meere erhöht. Die Vielzahl neuer Nutzungen kann nicht nur zu sektorübergreifenden Nutzungskonflikten über den Meeresraum führen, sondern auch die natürliche Umwelt zunehmend belasten und mit Naturschutzziele in Konflikt geraten. (BSH 2021). „In diesem Spannungsfeld aus Wirtschaft, Wissenschaft und Umwelt spielt die Meeresraumplanung eine entscheidende Rolle. Sie ist ein vorausschauendes Planungsinstrument für die nachhaltige Entwicklung auf

MEERESRAUMPLANUNG IN DEUTSCHLAND

dem Meer, das die Nutzungsinteressen und Schutzansprüche koordiniert. [...] Sie zielt darauf ab, auf einer übergeordneten Ebene einerseits alle (geplanten) menschlichen Aktivitäten auf dem Meer zu erfassen, vorhandene Nutzungskonflikte zu minimieren sowie zukünftigen Problemen vorzubeugen. Andererseits dient sie durch Nutzungsbeschränkungen dem Meeresumwelt- und Naturschutz und achtet bei der Festlegung von Gebieten zum Beispiel auf die Einhaltung von Sicherheitsabständen, um Unglücke mit Folgen für Mensch und Natur zu vermeiden. Nicht zuletzt dient die maritime Raumordnung dazu, politische Ziele umzusetzen. Dazu gehört etwa der gesetzlich festgelegte Ausbau an erneuerbaren Energien für die nationale Energiewende.

Eine Besonderheit ist, dass die Meeresraumplanung im Unterschied zur Raumplanung an Land den Raum immer in seiner Dreidimensionalität betrachtet. Die unterschiedlichen Ebenen wie Meeresoberfläche, Wassersäule, Meeresboden oder Luftraum weisen dabei jeweils besondere Nutzungsmöglichkeiten und Schutzanforderungen auf. Dies führt einerseits zu mehr Möglichkeiten für planerische Festlegungen, erhöht andererseits das Potenzial, dass einzelne Nutzungen gegenseitig unverträglich sind.“ (BSH 2021)

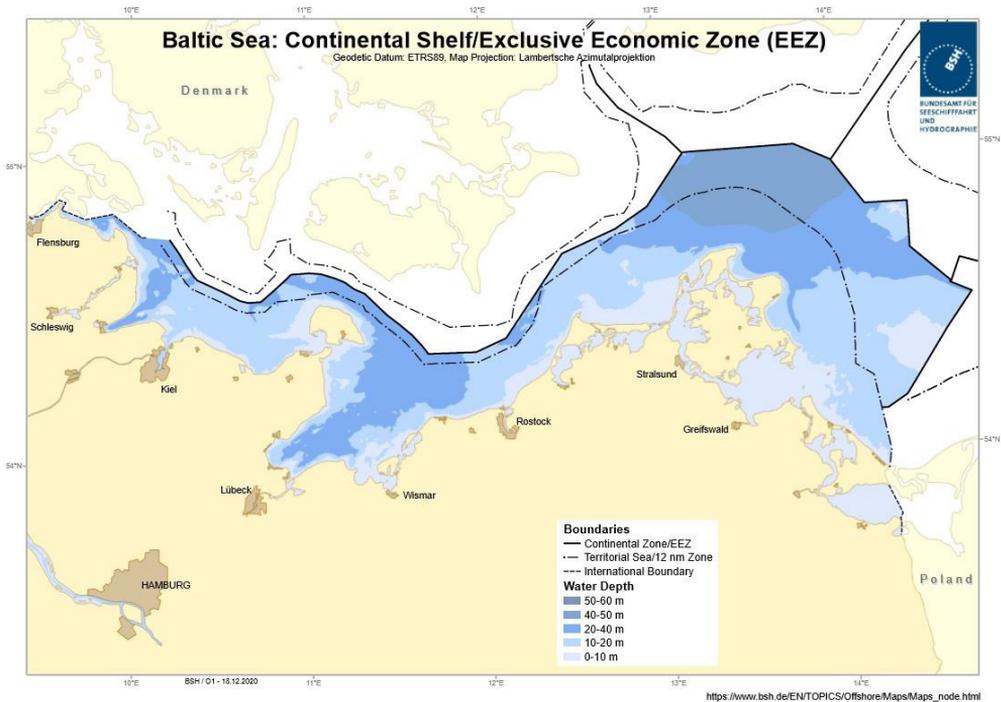


Abbildung 1: Karte der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone und des Küstenmeeres in der Ostsee. (Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Offshore/Nutzungskarten/nutzungskarten_node.html)

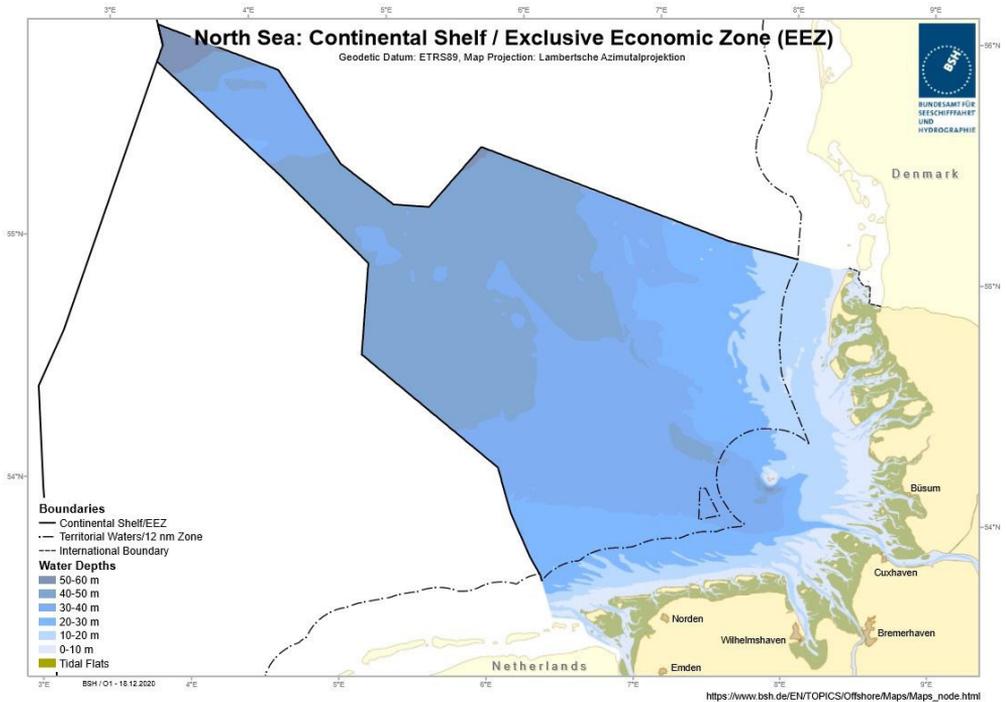


Abbildung 2: Karte der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone und des Küstenmeeres in der Nordsee. (Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Offshore/Nutzungskarten/nutzungskarten_node.html)

1.1. GESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG DER MEERESRAUMORDNUNG IN DEUTSCHLAND

Im Jahr 2001 hat die Ministerkonferenz für Raumordnung in Deutschland (MKRO) einen Beschluss gefasst, der die Küstenländer auffordert, die Hoheitsgewässer Deutschlands bis zur 12-Seemeilengrenze in ihre Landesentwicklungspläne einzubeziehen und die Grundsätze der Raumordnung an den Meeres- und Küstenraum anzupassen. Dieser Beschluss bildete eine wichtige Grundlage für das, was wir heute unter mariner Raumplanung verstehen, die dazu beiträgt, nicht nur die Verfügbarkeit von Flächen, sondern auch konkurrierende Nutzungen zu koordinieren. (UBA 2012)

Vorreiter in der Umsetzung der maritimen Raumordnung (MRO) war das Küstenland Mecklenburg-Vorpommern, das bereits 2005, als Teil des Landesraumentwicklungsprogramms, seinen ersten Raumordnungsplan für die 12-Seemeilen-Zone verabschiedete. Die Vorbereitungen für die Raumordnungspläne für die deutsche AWZ begannen 2004/2005 und wurden im September 2009 (Nordsee) und im Dezember 2009 (Ostsee) verabschiedet (Schultz-Zehden & Gee 2013). Der überarbeitete Raumordnungsplan für die AWZ in der Nord- und Ostsee ist im September 2021 in Kraft getreten.

In den folgenden Kapiteln werden die Grundlagen und die Entwicklung und Umsetzung der Meeresraumordnung in Deutschland beschrieben.

A photograph of an offshore wind turbine in the middle of the sea. The turbine is yellow and white, with a large yellow nacelle. The sea is a deep blue-green color, and the sky is a clear, light blue. In the foreground, there is a sandy beach with some small pieces of driftwood or seaweed. The overall scene is a wide, open expanse of water under a clear sky.

KONZEPT UND TERMINOLOGIE DER MEERESRAUMORDNUNG IN DEUTSCHLAND

2. KONZEPT UND TERMINOLOGIE DER MEERESRAUMORDNUNG IN DEUTSCHLAND

Ausgehend von der Raumplanung an Land verwendet die Meeresraumordnung in Deutschland ähnliche Instrumente und folgt ähnlichen Prinzipien.

Die Raumordnung befasst sich mit der räumlichen Entwicklung des Landes, einschließlich bestimmter Meeresgebiete. Leitvorstellung der Meeresraumordnung in Deutschland ist eine nachhaltige Raumentwicklung, die soziale und ökonomische Raumansprüche mit den ökologischen Funktionen des Meeres in Einklang bringt. Um die wachsenden Konflikte um maritime Nutzungen, insbesondere zwischen dem Flächenbedarf von Offshore-Windparks und Meeresumweltschutzziele, sowie traditionellen maritimen Nutzungen wie Schifffahrt und Fischerei, zu koordinieren, bedarf es eines integrativen und nachhaltigen Ansatzes zur Entwicklung in den Küstenmeeren und der angrenzenden AWZ.

Die Leitlinien sind:

- Sicherung und Stärkung des Seeverkehrs;
- Stärkung der Wirtschaftskraft durch geordnete Raumentwicklung und Optimierung der Raumnutzung;

- Förderung der Offshore-Windenergienutzung im Einklang mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung;
- eine langfristig nachhaltige Nutzung der Potenziale der AWZ durch reversible Nutzungen, effiziente Raumnutzung und Vorrang für meerespezifische Nutzungen;
- Schutz der natürlichen Umwelt durch Vermeidung von Störungen ökologischer Prozesse und Verschmutzung der Meeresumwelt (European MSP Plattform 2020).

2.1. INSTRUMENTE DER RAUMPLANUNG

In Deutschland ist die Raumplanung dezentralisiert, basierend auf der föderalen Struktur mit den Ebenen Bund, Länder und Gemeinden. Durch die Kompetenz- und Funktionsverteilung zwischen den drei Verwaltungsebenen entsteht ein System mit rechtlich, organisatorisch und inhaltlich differenzierten Planungsebenen, die definiert und klar abgegrenzt und zugleich durch das Prinzip der gegenseitigen Rückkopplung sowie komplexe Anforderungen der Benachrichtigung, Beteiligung, Koordination und Einhaltung miteinander verknüpft sind (Turowski 2005).

Planungen und Maßnahmen gelten als „räumlich bedeutsam“, wenn sie Flächen in Anspruch nehmen oder die räumliche Entwicklung eines Gebietes beeinflussen. Aufgabe der Raumordnung nach dem Bundesraumordnungsgesetz und den Landesraumordnungsgesetzen ist es, die Raumstruktur im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung zu lenken und zu entwickeln.

In Deutschland werden die wesentlichen Ziele der Raumplanung durch verschiedene Instrumente auf drei Ebenen herausgearbeitet und umgesetzt:

- Bundesraumordnung,
- Landesraumordnung,
- Regionalplanung. (Turowski 2005)

Die Raumordnung des Bundes beschränkt sich im Wesentlichen auf die Entwicklung von Leitbildern und Grundsätzen der Raumordnung, die auch die rechtliche Grundlage für die Landesraumplanung und übergeordnete Vorgaben für die Fachplanung bilden. Die Landesraumplanung konkretisiert auf Landesebene die bundesstaatlichen Grundsätze der Raumordnung, während auf kommunaler Ebene die endgültigen Planungsziele nach den Vorgaben der Raumordnung des Bundes und der Länder entwickelt werden.

Als Instrumente stehen dem Planungssystem gesetzliche Pläne und Programme sowie die gesetzlich zulässigen Mittel zu deren Sicherung und Umsetzung auf allen Ebenen zur Verfügung. Neben den gesetzlichen Planungsinstrumenten ist eine ergänzende, informelle Planung möglich – die jedoch für den Planer nicht oder allenfalls einseitig bindend ist. (ARL o.D.)

PLANUNGSINSTRUMENTE AUF LANDESEBENE

Die einzelnen Bundesländer sind verpflichtet Raumordnungspläne aufzustellen. Für das Landesgebiet ist „ein zusammenfassender überörtlicher und fachübergreifender Plan und für die Teilräume der Länder Regionalpläne aufzustellen (§ 8 ROG). [...] Die Bezeichnungen der Raumordnungspläne für das Landesgebiet unterscheiden sich in den einzelnen Bundesländern (z.B. Landesentwicklungsplan, Landesraumordnungsprogramm, Landesentwicklungsprogramm). [...] Die Raumordnungspläne für Teilgebiete eines Landes haben die angestrebte räumliche und strukturelle Entwicklung der regionalen Planungsräume zum Inhalt. Sie werden aus den landesplanerischen Vorgaben entwickelt.“ (ARL o.D.)

2.2. DEFINITIONEN

Der Raumordnungsplan koordiniert alle Belange im Planungsgebiet. Der Plan sieht Regelungen (sog. Festlegungen) vor, um eine bestmögliche Nutzung für alle individuellen Belange zu ermöglichen und gleichzeitig potenzielle Interessenkonflikte zu minimieren.

Raumordnungspläne in Deutschland enthalten Ziele und Grundsätze. Die Ziele der Raumordnung sind verbindliche Vorgaben für die Entwicklung, Gestaltung und Sicherung von Raum. Die Ziele wurden von der Raumordnungsbehörde abschließend abgewogen und die Prioritätsentscheidung ist bereits gefallen. Auf einer Raumordnungskarte werden Ziele in Vorranggebieten dargestellt, in denen Nutzungen und Funktionen, die mit der prioritären Funktion oder Nutzung nicht vereinbar sind, ausgeschlossen sind.

Grundsätze sind Leitlinien für die Entwicklung, Organisation und Sicherung eines Raums. Sie sind nicht abschließend abgewogen, müssen aber bei weiteren Entscheidungen berücksichtigt werden. Grundsätze werden als Vorbehaltsgebiete dargestellt, in denen Nutzungen oder Funktionen ein besonderes Gewicht erhalten, wenn sie gegen konkurrierende Funktionen oder Nutzungen abgewogen werden.

2.3. INHALTE UND WIRKUNGEN VON RAUMORDNUNGSPLÄNEN

Raumordnungspläne bestehen sowohl aus einer beschreibenden als auch aus einer grafischen Darstellung (Text und Karten) des Interessengebietes. Für die Entwicklung, Organisation und Sicherung eines konkreten Planungsraumes sind die umfassenden Zielsetzungen und Grundsätze eines jeden Raumordnungsprogramms erforderlich. Die Festlegungen gelten für Projekte mit räumlicher Bedeutung, um geplante raumrelevante Nutzungen und deren Funktionen zu steuern. Initiativen, die keinen neuen Raum benötigen und/oder keine Bedeutung für die regionale Raumentwicklung haben, sind davon nicht betroffen. Raumordnungspläne sind bei der Planung oder Genehmigung sowohl für großflächige Flächennutzungen als auch für kleinräumige Maßnahmen, die eine räumliche Bedeutung haben können, zu beachten. Behörden und andere planerische Entscheidungsträger müssen die grundsätzlichen Planvorgaben berücksichtigen, die Pläne haben verbindliche Wirkung und sollen, soweit praktisch möglich, umgesetzt werden. Abweichungen von den Plänen können nur in Ausnahmefällen von den örtlichen Behörden vorgenommen werden. Da sie der Abwägung und Ermessensentscheidung dienen, sind Planziele und -grundsätze inhaltlich und räumlich klar und bestimmbar. Der verbindliche Charakter von Raumordnungsprogrammen für die öffentliche Hand ist in § 4 des Raumordnungsgesetzes geregelt. (Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, o.D.)

2.4. INFORMELLE INSTRUMENTE

„Als informell werden diejenigen Instrumente der Raumordnung und Landesentwicklung verstanden, die nicht durch Gesetze rechtsverbindlich geregelt sind. Sie sollen zur Verwirklichung der Raumordnungspläne beitragen. Beispiele hierfür sind:

- Vertragliche Vereinbarungen, insbesondere zur Koordinierung oder Verwirklichung von raumordnerischen Entwicklungskonzepten und zur Vorbereitung oder Verwirklichung von Raumordnungsplänen (§ 13 (2) Satz 1 ROG),
- Maßnahmen wie regionale Entwicklungskonzepte, regionale und interkommunale Netzwerke und Kooperationsstrukturen, regionale Foren und Aktionsprogramme zu aktuellen Handlungsanforderungen (§ 13 (2) Satz 2 ROG),
- Durchführung einer Raubeobachtung und Bereitstellung der Ergebnisse für regionale und kommunale Träger sowie für Träger der Fachplanung im Hinblick auf raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, sowie Beratung dieser Träger (§ 13 (2) Satz 3 ROG),
- Leitbilder der räumlichen Entwicklung (§ 26 (2) ROG),
- Informationssysteme zur räumlichen Entwicklung im Bundesgebiet (§ 25 (1) ROG),
- der Beirat für Raumentwicklung (§ 24 ROG).

Damit wird die Palette der verfügbaren Instrumente maßgeblich erweitert. Der Vorteil dieser informellen Instrumente liegt in der Möglichkeit, sie flexibel und problemorientiert ohne rechtlich verbindliche Anforderungen einzusetzen. Ihre Wirkung beruht auf der Überzeugungskraft ihrer Inhalte. Hierfür ist die aktive Einbindung der relevanten Personen und Institutionen notwendig. Die Bedeutung der informellen Instrumente hat in der Vergangenheit kontinuierlich zugenommen. Sie sind als unverzichtbare Ergänzung und Erweiterung der Raumordnungspläne und der formellen Instrumente der Raumordnung anerkannt.“ (ARL o.D.)

Diese Instrumente unterstützen gesetzlich verankerte Planungsverfahren. Im Bereich der Meeresraumplanung können dies beispielsweise Konzepte aus dem Integrierten Küstenzonenmanagement (IKZM) sein.

2.4.1. IKZM ALS BEISPIEL FÜR INFORMELLE PLANUNG

IKZM ist ein Prozess und Instrument, um unterschiedliche wirtschaftliche und gesellschaftliche Ansprüche sowie die Schutzinteressen im Küstenraum zusammenzuführen und im Vorfeld formaler Planungen und Genehmigungsverfahren Entwicklungschancen, Konfliktpotenziale und Konfliktlösung frühzeitig zu erkennen.

In Deutschland haben das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, das Bundesamt für Naturschutz und das Umweltbundesamt 2006 gemeinsam eine deutsche IKZM-Strategie entwickelt. Die Strategie formuliert grundlegende IKZM-Prinzipien in Anlehnung an die EU-Empfehlung 2002/413/EG, beschreibt und analysiert die ökologische, ökonomische, soziale und rechtliche Situation in Küsten- und Meeresgebieten und erarbeitet auf dieser Grundlage Schritte zur Unterstützung des IKZM-Prozesses und damit der Umsetzung der grundlegenden IKZM-Prinzipien. Das IKZM soll einen Beitrag zur Entwicklung und Erhaltung der Küstenzonen als ökologisch intakten und wirtschaftlich nachhaltigen Lebensraum leisten. IKZM ist einerseits ein Prozess, der als Leitlinie alle Planungs- und Entscheidungsebenen durchdringen soll und andererseits ein Instrument zur integrierten Identifikation von Entwicklungs- und Konfliktpotentialen und der unbürokratischen Lösung von Konflikten. Das IKZM befasst sich mit den Wechselwirkungen zwischen der AWZ, dem Küstenmeer (12-Seemeilenzone) und den Übergangsgewässern gemäß Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), den an Ästuaren angrenzenden und von den Gezeiten beeinflussten Gebieten sowie den angrenzenden Landkreisen und jeweiligen Verwaltungseinheiten an Land. (UBA 2012)

2.5. ZIELE DER MEERESRAUMORDNUNG

Die Meeresraumordnung wird in der EU-Richtlinie zur maritimen Raumordnung (Europäische Kommission 2014) als ein Prozess beschrieben, mit dem die Behörden der zuständigen Mitgliedsstaaten menschliche Aktivitäten in Meeresgebieten analysieren und organisieren, um ökologische, ökonomische und soziale Ziele zu erreichen. Meeresraumordnung ist ein vorausschauendes Planungsinstrument, das die stetig steigende Nutzungsintensität regelt, Nutzerinteressen und Schutzansprüche koordiniert, bestehende Nutzungskonflikte minimiert und zukünftige Konflikte verhindert.

Die Meeresraumordnung:

- reduziert Konflikte zwischen Sektoren und schafft Synergien zwischen verschiedenen Aktivitäten,
- fördert Investitionen durch Schaffung von Vorhersehbarkeit, Transparenz und klareren Regeln,
- verstärkt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen EU-Ländern zur Entwicklung von Energienetzen, Schifffahrtswegen, Leitungen, Seekabeln und anderen Aktivitäten, aber auch zur Entwicklung zusammenhängender Schutzgebiete und fördert den Schutz und die Erhaltung der Umwelt durch frühzeitige Erkennung von Einflussfaktoren und Möglichkeiten zur Mehrfachnutzung des Raums (European MSP Platform, o.D.).

2.5.1. WELCHE KONZEPTE UND PRINZIPIEN WERDEN VERFOLGT?

Bei der Entwicklung von Raumordnungsplänen müssen eine Reihe von Konzepten und Grundsätzen berücksichtigt und sowohl auf internationaler als auch auf nationaler Ebene umgesetzt werden.

Auf internationaler Ebene sollten bei der Planung im Ostseeraum die HELCOM-VASAB-MSP-Prinzipien befolgt werden. Darüber hinaus fordert die EU-Richtlinie zur maritimen Raumordnung, dass die EU-Mitgliedstaaten bei der Entwicklung verbindlicher Raumordnungspläne einen ökosystembasierten Ansatz verfolgen.

2.5.2. HELCOM-VASAB MSP-PRINZIPIEN

Die folgenden Grundsätze wurden 2010 von HELCOM und VASAB verabschiedet und bieten Leitlinien für eine bessere Kohärenz bei der Entwicklung von Raumordnungsplänen im Ostseeraum:

- Nachhaltiges Management
- Ökosystemansatz
- Langfristige Perspektive und Ziele
- Vorsorgeprinzip
- Beteiligung und Transparenz
- Hochwertige Daten- und Informationsbasis
- Grenzübergreifender Austausch und Koordination
- Kohärente terrestrische und maritime Raumplanung
- Planung angepasst an besondere Bedingungen in unterschiedlichen Bereichen
- Kontinuierliche Planung (HELCOM, o.D.).

2.5.3. ÖKOsystemBASIERTER ANSATZ

Die „HELCOM / VASAB-WG zur maritimen Raumordnung im Ostseeraum“ hat 2016 den „Leitfaden zur Umsetzung des Ökosystemansatzes in der maritimen Raumordnung im Ostseeraum“ verabschiedet. Er soll Grundlage für eine Ländergrenzen überschreitende, abgestimmte Meeresraumordnung in der Ostsee sein. Das Dokument enthält Definitionen, Informationen zum politischen Kontext, Eckpunkte für die Anwendung des Ökosystemansatzes in der maritimen Raumordnung und seine Einordnung in den Planungsprozess einschließlich einer Tabelle mit Umsetzungshinweisen auf den einzelnen Planungsstufen. In der Kopenhagener Erklärung vom Oktober 2013 haben sich die Minister der HELCOM-Staaten darauf geeinigt, dass alle Ostseeanrainerstaaten bis 2017 die rechtlichen Grundlagen für die maritime Raumordnung schaffen und bis 2020 entsprechende Pläne erstellen. Die maritimen Raumordnungspläne sollen den Ökosystemansatz anwenden. Auch die EU-Richtlinie zur maritimen Raumordnung (2014/89 / EU) sieht die Anwendung des Ökosystemansatzes vor. (UBA 2012)

EBENEN DER MEERESRAUMORDNUNG IN DEUTSCHLAND



3. EBENEN DER MEERESRAUMORDNUNG IN DEUTSCHLAND

Die Planungsebenen für die Meeresraumordnung in Deutschland unterteilen sich in das Küstenmeer und die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ). Die AWZ ist der seewärtige Bereich des Küstenmeeres (12-Seemeilen-Zone) bis maximal 200 Seemeilen. Die Planungszuständigkeit für das Küstenmeer (innere Küstengewässer

und Hoheitsgewässer) liegt bei den Küstenbundesländern Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern im Rahmen der jeweiligen Landesentwicklungsprogramme. Der Raumordnungsplan für die AWZ wird durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) im Auftrag des zuständigen Bundesministeriums (im Jahr 2021: Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI)) aufgestellt.

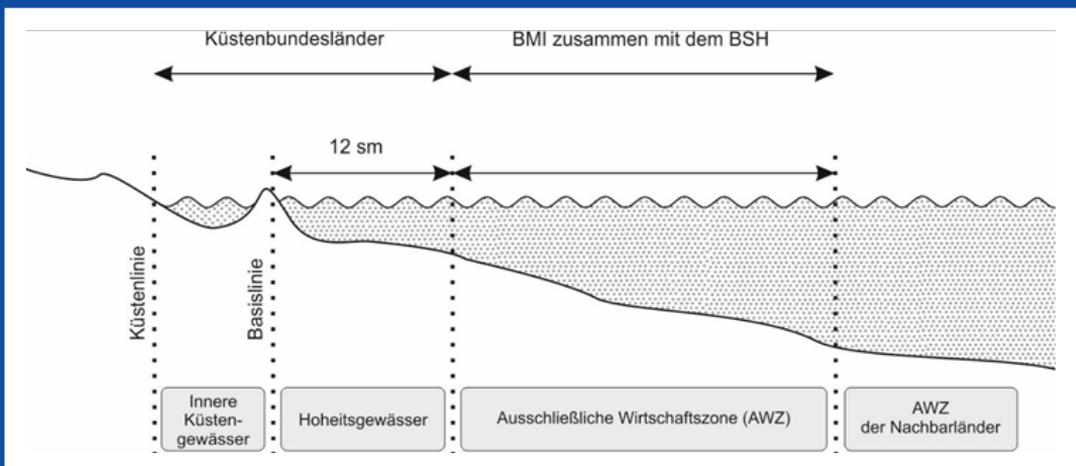


Abbildung 3: Planungsebenen und zuständige Planungsbehörden in Deutschland (basierend auf Swedish Agency for Marine and Water Management, www.havochvatten.se/planering-forvaltning-och-samverkan/havsplanering/svensk-havsplanering.html)

3.1. RECHTLICHER RAHMEN FÜR DIE PLANUNG AUF NATIONALER EBENE

Nationale Rechtsgrundlage in Deutschland ist das Raumordnungsgesetz (ROG), das 2004 für die AWZ in Kraft trat und zuletzt 2017 zur Umsetzung der EU-Richtlinie zur maritimen Raumordnung geändert wurde. Es berücksichtigt die Anforderungen der Richtlinie zur grenzüberschreitenden Konsultation und Koordinierung der Meeresraumplanung, Land-See-Interaktion und der Anwendung des Ökosystemansatzes. Das Raumordnungsgesetz bildet die Rechtsgrundlage für den Raumordnungsplan für die AWZ der Nord- und Ostsee. Die Verantwortlichkeit für die Schaffung eines Meeresraumordnungsplans in der deutschen AWZ liegt laut ROG beim Bund. Die Strategische Umweltprüfung hat gemäß § 8 ROG die Aufgabe, Auswirkungen des Raumordnungsplans zu ermitteln und diese frühzeitig in einem Umweltbericht zu beschreiben.

Nationale Rechtsvorschriften, die bei der Erstellung der Raumordnungspläne in der Nord- und Ostsee berücksichtigt werden müssen, sind z.B.:

- Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (SeeAufG) vom 26. Juli 2002 mit dazugehörigen Verordnungen, inkl. Seeanlagenverordnung (SeeAnIV)
- Bundesberggesetz (BBergG) vom 13. August 1980
- Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG)
- Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) vom 7. Juli 2005 (und Netzausbaubeschleunigungsgesetz (NABEG) vom 28. Juli 2011)
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)
- Wasserhaushaltsgesetz (WHG)
- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) (European MSP Platform 2021)

Internationale / EU-Gesetze und Rahmenbedingungen müssen in der Meeresraumplanung berücksichtigt werden, z.B.

- SRÜ
- IMO-Bestimmungen und -Beschlüsse
- MARPOL
- MSP-Richtlinie 2014/89/EU (angenommen im Juli 2014)
- SUP-Richtlinie 2001/42/EG
- Habitatrichtlinie 92/43/EWG
- MSRL 2008/56/EG
- Ostsee-Aktionsplan
- HELCOM-Konvention
- VASAB-Langzeitperspektive
- alle relevanten EU-Mitteilungen.

Auf nationaler Ebene wird die Planung von unterschiedlichen Konzepten und Prinzipien beeinflusst. Beispiele hierfür sind die im Raumordnungsgesetz (ROG) genannten Leitsätze der Raumordnung und die Leitsätze der Ministerkonferenz für Raumordnung, die von den zuständigen Landesbehörden gemeinsam erarbeitet werden. Darüber hinaus spielt die Interessenabwägung eine wichtige Rolle. (European MSP Platform 2021)

RICHTLINIEN DER RAUMORDNUNG NACH §1 ROG

Die Raumordnung ermöglicht nach dem Bundesraumordnungsgesetz „eine nachhaltige Raumentwicklung, welche die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften und großräumigen Ordnung führt.“ (Pahl-Weber & Henckel 2008)

Die Leitlinien für eine nachhaltige Raumentwicklung des Bundesraumordnungsgesetzes gliedern sich in acht Teilaspekte, darunter Schutz und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen in Deutschland, Schaffung der Standortvoraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklung, Stärkung der charakteristischen Vielfalt der einzelnen Regionen und die Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen. (Pahl-Weber & Henckel 2008)

LEITBILDER DER MINISTERKONFERENZ FÜR RAUMORDNUNG (MKRO) 2016

„Nach § 26 Abs. 2 ROG (seit 29.11.2017 geltende Fassung § 24 Abs. 2 ROG) besteht eine Aufgabe der Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern auf dem Gebiet der Raumordnung in der Entwicklung von Leitbildern der räumlichen Entwicklung des Bundesgebietes. Damit dokumentieren Bund und Länder gemeinsam, welche raumordnungspolitischen Herausforderungen künftig handlungsleitend sein sollen und welche Aspekte aus raumordnungspolitischer Sicht eine besondere Rolle spielen.“

Die Leitbilder dienen der Koordination der Ziele und Handlungsstrategien der Raumordnung von Bund, Ländern und raumwirksamen Fachplanungen. Sie bilden einen zentralen Rahmen sowohl für raumbezogene politische Ziele, Festlegungen im Raumordnungsgesetz und in Raumordnungsplänen als auch für konkrete Umsetzungsmaßnahmen.“

Am 9. März 2016 hat die MKRO die aktuellen Modelle und die Raumordnungsstrategien für Deutschland beschlossen. (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, o.D.)

EBENEN DER MEERESRAUMORDNUNG IN DEUTSCHLAND

Die Leitbilder der MKRO 2016 sind:

- Wettbewerbsfähigkeit stärken
 - Metropolregionen weiterentwickeln
 - Zusammenarbeit und Vernetzung von Räumen stärken
 - Räume mit besonderem strukturellen Handlungsbedarf unterstützen
 - Infrastrukturanbindung und Mobilität sichern
- Daseinsvorsorge sichern
 - Zentrale-Orte-Systeme konsequent anwenden
 - Kooperationen ausbauen
 - Versorgung dünn besiedelter ländlicher Räume sichern
 - Erreichbarkeit sichern
- Raumnutzungen steuern und nachhaltig entwickeln
 - Räumliche Nutzungskonflikte minimieren
 - Großräumige Freiraumverbünde schaffen
 - Kulturlandschaften gestalten
 - Flächenneuanspruchnahme reduzieren
 - Nutzung von Bodenschätzen und sonstige unterirdische Nutzungen nachhaltig steuern
 - Küsten- und Meeresräume nachhaltig nutzen
- Klimawandel und Energiewende gestalten
 - Räumliche Strukturen an den Klimawandel anpassen
 - Ausbau der erneuerbaren Energien und der Netze steuern

Der Leitsatz 3.6 „Küsten- und Meeresräume nachhaltig nutzen“ wird weiter konkretisiert. Es heißt, die „natürlichen Potenziale der Küsten- und Meeresräume sollen nachhaltig genutzt und entwickelt werden. Zwischen den Nutzungen der Meere und denen der angrenzenden Landbereiche bestehen vielfältige Wechselwirkungen und zunehmende Konflikte, die durch eine maritime Raumordnung integriert betrachtet und nachhaltig gelöst werden sollen.“

Die dafür entwickelten Handlungsansätze sehen vor:

- Entwicklung eines transnationalen maritimen Raumordnungsansatzes
- Enge Einbindung von Küstenregionen und Inseln bei maritimen Raumordnungsplänen und Vorhabenplanungen
- Anwendung des auf dem Nachhaltigkeitsprinzip basierenden „Integrierten Küstenzonenmanagements“ (IKZM) als informelles Instrument. (BMVI 2016)

INTERESSENABWÄGUNG NACH §7 ROG

Bei der Entwicklung von Raumordnungsplänen stellt der Prozess der Stakeholderbeteiligung sicher, dass die Interessen aller betroffenen öffentlichen und privaten Einrichtungen angemessen berücksichtigt werden. Hierfür werden alle gesammelten Aussagen dokumentiert und angemessen gewichtet. Bei Raumordnungsplänen, die unterschiedliche Planungsbereiche umfassen, sollte die Arbeit der zuständigen Planungsabteilungen koordiniert werden. „Für alle Bereiche der Raumplanung sowie der Fachplanung ist die Abwägung von Belangen eine typische Aufgabe zur Entscheidungsvorbereitung. Das sog. Abwägungsgebot ist das zentrale Gebot sozialgestaltender rechtsstaatlicher Planung. [...] Danach sind bei der Aufstellung der Pläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.“ (Pahl-Weber & Henckel 2008)

Die Abwägung unterschiedlicher Interessen ist ein komplexer Prozess, der, wenn er nicht sorgfältig angegangen wird, zu schlechten Bewertungen und letztlich geschwächten Raumplänen führen kann. Abwägungsfehler können z. B. auftreten, wenn nicht alle Sachverhalte/Meinungen von vornherein feststehen oder wenn spezifische Interessen mit falschen objektiven Abwägungsfaktoren berücksichtigt werden.



PLANUNG DER KÜSTENGEWÄSSER

4. PLANUNG DER KÜSTENGEWÄSSER

Das Küstenmeer ist integrierter Bestandteil der (terrestrischen) Raumordnungspläne der Küstenländer Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Rechtsgrundlage für diese Pläne ist neben dem ROG das Raumordnungsgesetz des jeweiligen Bundeslandes.

RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR MEERESRAUMPLANUNG IN MECKLENBURG-VORPOMMERN

In Mecklenburg-Vorpommern wird die Raumordnung durch das ROG und das Landesplanungsgesetz (LPIG M-V) geregelt. Nach § 6 Absatz 1 fallen sowohl das gesamte Land als auch das Küstenmeer unter das Gesetz. Mecklenburg-Vorpommern hat als erster europäischer Küstenstaat seine Hoheitsgewässer in der 12-Seemeilenzone in sein Raumentwicklungsprogramm aufgenommen. Mit der Neuausrichtung 2003-2005 wurde das Programm um die Hoheitsgewässer erweitert und 2005 rechtsverbindlich. Es umfasste Festlegungen

für Naturschutz, Windenergie, Rohstoffabbau, Leitungen und Tourismus. Basierend auf den Ergebnissen dieses ersten Plans von 2005 wurde das Landesraumentwicklungsprogramm zwischen 2013 und 2015 vom damaligen Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern fortgeschrieben. Der aktualisierte Plan, der 2016 verabschiedet wurde, umfasst mehr Nutzungen und Ökosystemleistungen und reflektiert gleichzeitig aktuelle Herausforderungen und Entwicklungstrends wie Schwerpunktbereiche für den Seeverkehr, Offshore-Windenergie, Flächen zur Sandgewinnung für den Küstenschutz und Berücksichtigung kommerziell wichtiger Fischlaich- und Aufzuchtgebiete. Die Festlegungen im aktualisierten Landesraumentwicklungsprogramm zielen darauf ab, die Raumentwicklung langfristig nachhaltiger zu gestalten, indem die sozialen, wirtschaftlichen Anforderungen des Küstenmeers mit ökologischen Bedürfnissen und Umweltschutzziele in Einklang gebracht werden. (Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V 2016).

PLANUNG IN DER AWZ



5. PLANUNG IN DER AWZ

5.1. WIE LÄUFT DER PLANUNGSPROZESS AB?

In der Regel beginnt die Aufstellung der Raumordnungspläne frühzeitig mit einer öffentlichen Bekanntmachung der allgemeinen Planungsabsichten. Entwurfsdokumente mit ersten Indikatoren und Ideen für den Plan werden Behörden, Verbänden und der breiten Öffentlichkeit zur Prüfung und Stellungnahme zur Verfügung gestellt. Aufgrund der Vielzahl und Vielfältigkeit der abgegebenen Einzelantworten und Stellungnahmen ist es erforderlich, dass die Planungsbehörde diese zusammenführt und nach typisierten Sachverhalten gruppiert. Die Gruppenthemen werden dann gegen- und miteinander abgewogen. Die Ergebnisse dieses partizipativen Prozesses werden zusammen mit allen weiteren Begleitdokumenten öffentlich zugänglich gemacht.

Die ersten maritimen Raumordnungspläne für die deutsche AWZ in der Nord- und Ostsee sind 2009 in Kraft getreten (siehe Kartenabbildung 4). Die zur Erstellung und Überarbeitung der Meeresraumordnungspläne für die AWZ erforderlichen vorbereitenden Arbeiten und

Verfahren werden vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) unter Aufsicht und Genehmigung des zuständigen Bundesministeriums (2021 BMI, Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat) durchgeführt. (BSH o.D.)

Das BMI hat 2019 das Revisionsverfahren eingeleitet, indem es gemäß § 9 Abs. 1 ROG die Öffentlichkeit und die zuständigen öffentlichen Stellen informiert hat (Prozess des Revisionsverfahrens, s. Abbildung 5). Relevante Informationen zu geplanten oder bereits umgesetzten Maßnahmen wurden bei den zuständigen Behörden eingeholt und zwischen September und Dezember 2019 wurden Workshops und Fachgespräche zu den Themen Schifffahrt, Meeresnaturschutz, Fischerei, Unterwasserkulturerbe, Verteidigung und Rohstoffe durchgeführt.

Die Strategische Umweltprüfung (SUP) des überarbeiteten Raumordnungsplans wurde erstellt. Der Umweltbericht (gemäß § 8 ROG) informiert über Umfang und Detaillierungsgrad der SUP und stellt die Ergebnisse und voraussichtlichen Auswirkungen des Meeresraumordnungsplans auf die Meeresumwelt dar.



Raumordnungspläne für die deutsche AWZ

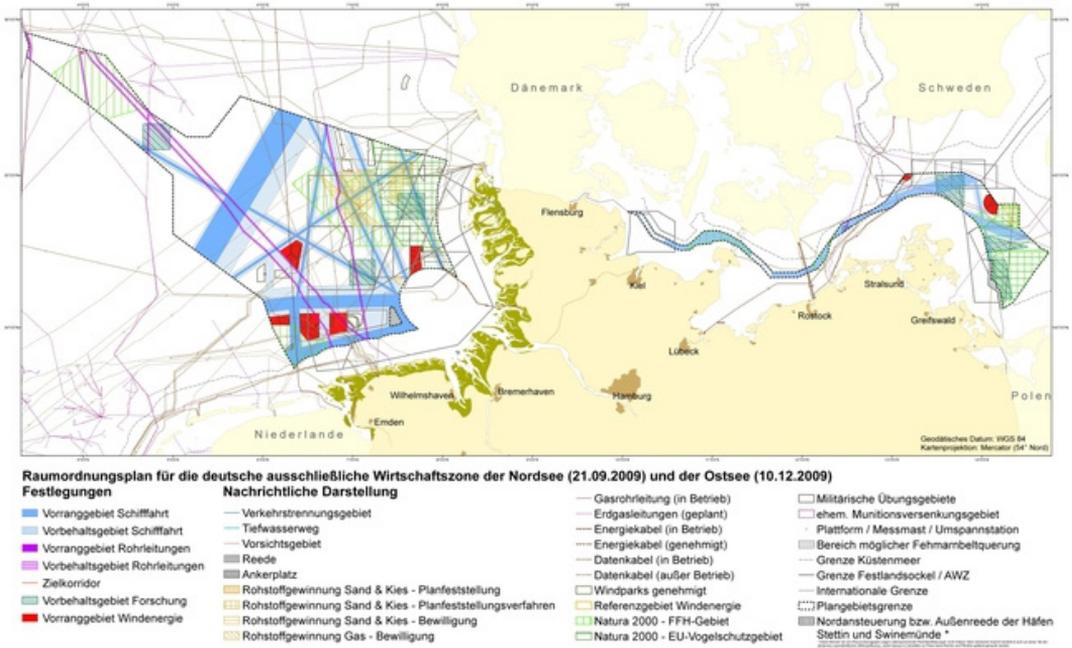


Abbildung 4: Karte des Raumordnungsplans von 2009 für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone der Nordsee und der Ostsee (Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie 2009)

5.2. NATIONALE KONSULTATION

Die Erkenntnisse aus den Workshops und Expertengesprächen nutzte das BSH, um ein Konzept für die aktuellen maritimen Raumordnungspläne zu erstellen, das drei verschiedene Optionen mit jeweils unterschiedlichen Schwerpunkten betrachtete. Im März 2020 wurde eine öffentliche Anhörung zur Konzeption und zum Entwurf des Untersuchungsrahmens für die SUP durchgeführt. Im September 2020 legte das BSH den Untersuchungsrahmen für die Strategische Umweltprüfung zur Fortschreibung der Raumordnungspläne für die deutsche AWZ in der Nordsee und in der Ostsee fest (BSH o. D.). Am 25. September 2020 wurde der erste Entwurf des maritimen Raumordnungsplans für die deutsche AWZ in Nord- und Ostsee mit den dazugehörigen Umweltberichten veröffentlicht.

Der erste und der nachfolgende zweite Entwurf, der im Frühjahr 2021 erstellt wurde, waren beide Gegenstand von Konsultationsrunden mit nationalen Ministerien und Ressorts – zuletzt im Juni 2021.

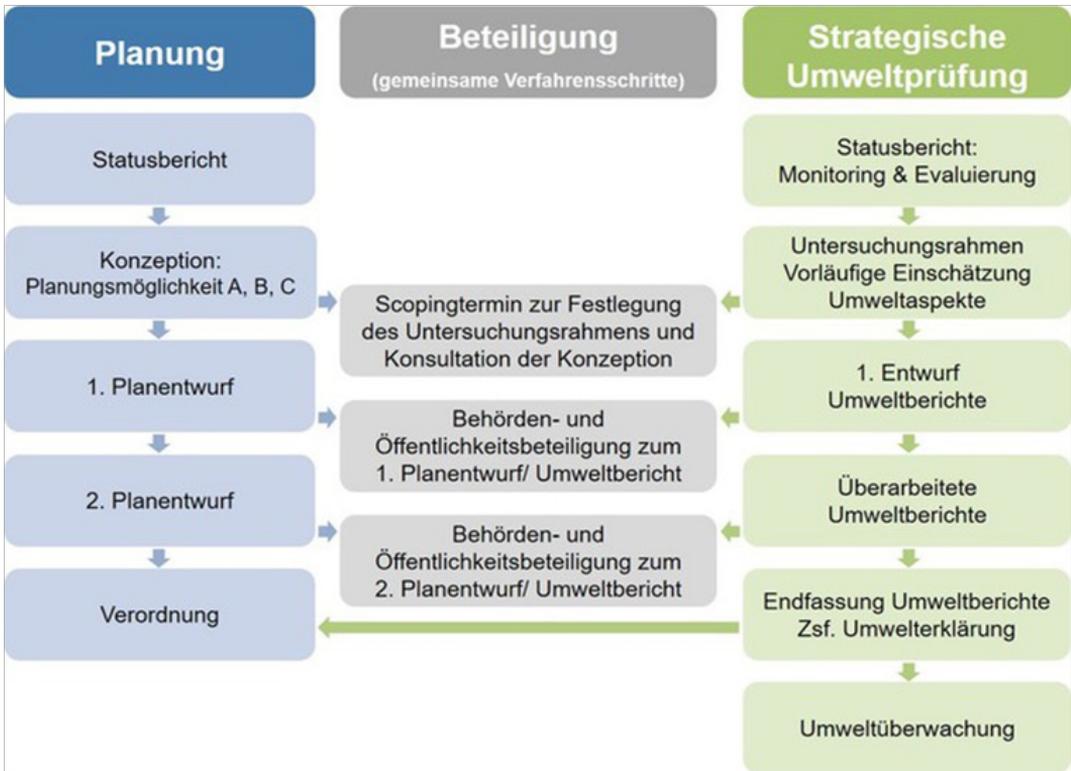


Abbildung 5: Ablauf des Planungsprozesses in der deutschen AWZ (Quelle Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie 2020).

5.3. INTERNATIONALE KONSULTATION

Zu Beginn des Planungsprozesses, Anfang 2020, startete die internationale Konsultation mit einem Notifizierungsdokument, das Details und Informationen zu den formalen Konsultationsverfahren gemäß der Espoo-Konvention zur grenzüberschreitenden UVP enthält.

Im April 2020 gab ein informelles Online-Meeting internationalen Stakeholdern einen Überblick über den Stand des Revisionsprozesses. Übersetzte Dokumente des Entwurfs des maritimen Raumordnungsplans und die Umweltberichte wurden zur Stellungnahme durch Behörden und Öffentlichkeit in den Nachbarländern veröffentlicht. Darüber hinaus fand im Januar 2021 ein internationales Konsultationstreffen statt.

Basierend auf den Ergebnissen der nationalen und internationalen Konsultationen im November 2020 und Januar 2021 wurden der Planentwurf und die Umweltberichte in Konsultationsrunden mit betroffenen Fachbereichen auf Bundesebene im April und Mai 2021 überarbeitet und weiterentwickelt. Das BMI und das BSH erstellten einen zweiten Entwurf des Meeresraumordnungsplans,

der zusammen mit den überarbeiteten Umweltberichten für eine zweite Konsultation im Juni 2021 veröffentlicht wurde (BSH o. D.).

5.4. DER ÜBERARBEITETE MEERESRAUMORDNUNGSPLAN FÜR DIE DEUTSCHE AWZ

Der überarbeitete Raumordnungsplan ist nach nationaler Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der Konsultation der betroffenen Bundesressorts am 1. September 2021 in Form einer Rechtsverordnung in Kraft getreten. Der Meeresraumordnungsplan wurde online in Karten- und Textform und über das GeoSeaPortal (<https://www.geoseaportal.de/mapapps/resources/apps/meeresnutzung/index.html?lang=de>) veröffentlicht.

Der neue Meeresraumordnungsplan koordiniert die verschiedenen Nutzungen in der AWZ und hilft so, Konflikte zu minimieren. Ein wesentliches Ziel des Raumordnungsplans ist es, die Nutzungen mit den ökologischen Funktionen des Meeresraums in Einklang zu bringen.

Der aktuelle Meeresraumordnungsplan für die deutsche AWZ umfasst die folgenden Bereiche:

- Schifffahrt/Navigation
- Windenergie auf See
- Kabel und Rohrleitungen
- Rohstoffgewinnung
- Fischerei und marine Aquakultur
- Forschung
- Schutz und Verbesserung der Meeresumwelt
- Landes- und Bündnis-Verteidigung
- Luftverkehr
- Tourismus
- Unterwasser-Kulturerbe (European MSP Platform 2021)

5.4.1. DER MARITIME RAUMORDNUNGSPLAN FÜR DIE DEUTSCHE AWZ IN DER OSTSEE (2021)

Die folgenden spezifischen Sektoren werden im Plan abgedeckt:

- Schifffahrt
- Windenergie auf See
- Leitungen
- Rohstoffgewinnung
- Wissenschaftliche Nutzungen
- Schutz und Verbesserung der Meeresumwelt
- Landes- und Bündnisverteidigung

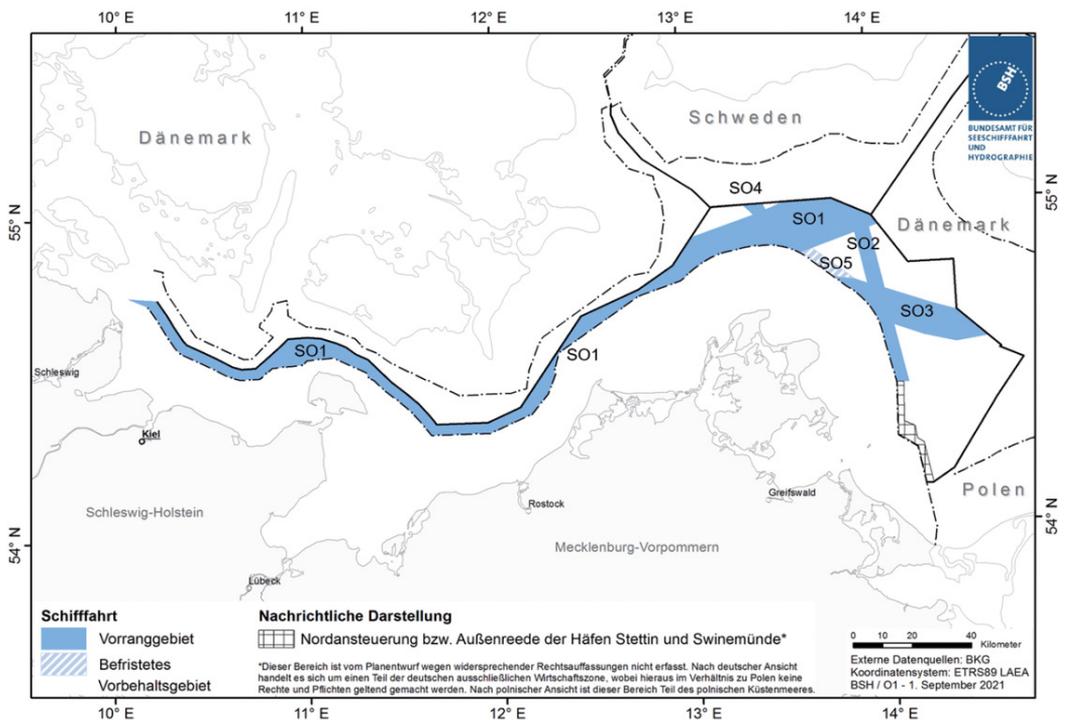


Abbildung 6: Ausgewiesene Gebiete für die Schifffahrt in der AWZ in der Ostsee (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie 2021)

Die Gebiete SO1 bis SO4 in Abbildung 6 sind als Vorranggebiete für Schifffahrt ausgewiesen. Überschneiden sich Vorranggebiete für die Schifffahrt mit Vorranggebieten für den Naturschutz, wird der Schifffahrt Vorrang eingeräumt (SRÜ). Der Bereich SO5 ist bis zum 31.12.2025 als befristetes Vorranggebiet für die Schifffahrt ausgewiesen. Die Befristung entfällt, wenn das für die Schifffahrt zuständige Bundesministerium dem für Raumordnung zuständigen Bundesministerium bis zum 30.06.2022 den Bedarf für die Schifffahrt, aus zwingenden Gründen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, nachweist. (BSH 2021b)

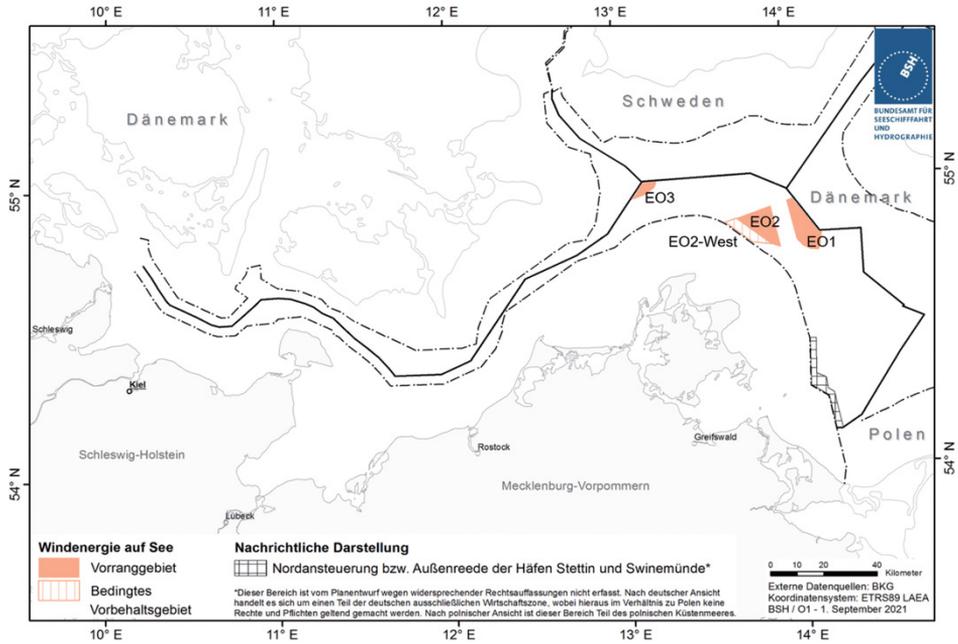


Abbildung 7: Ausgewiesene Gebiete für Offshore-Windenergie in der AWZ der Ostsee (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie 2021)

Die Gebiete EO1 bis EO3 in Abbildung 7 sind als Vorranggebiete für die Offshore-Windenergie festgelegt. Das Gebiet EO2-West wird ab dem 1. Januar 2025 als Vorbehaltsgebiet für Offshore-Windenergie ausgewiesen, sofern das Gebiet nicht für die Schifffahrt benötigt wird. (BSH 2021b)

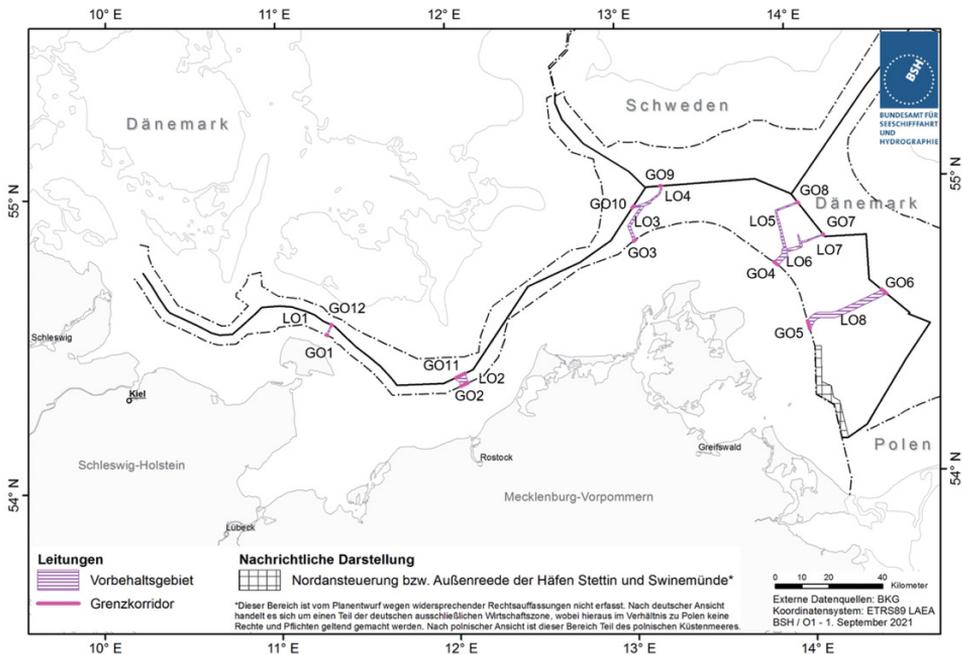


Abbildung 8: Festlegungen für Leitungen und Grenzkorridore in der AWZ in der Ostsee (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie 2021)

Die Bereiche LO1 bis LO8 in Abbildung 8 sind als Vorbehaltsgebiete für Leitungen festgelegt. Kabel sollten in den dafür vorgesehenen Bereichen verlegt werden. In der Übergangszone zum Küstenmeer sollen Leitungen durch die Korridore GO1 bis GO5 geführt werden. Nutzungskonflikte sind in diesen Korridoren ausgeschlossen. (BSH 2021b)

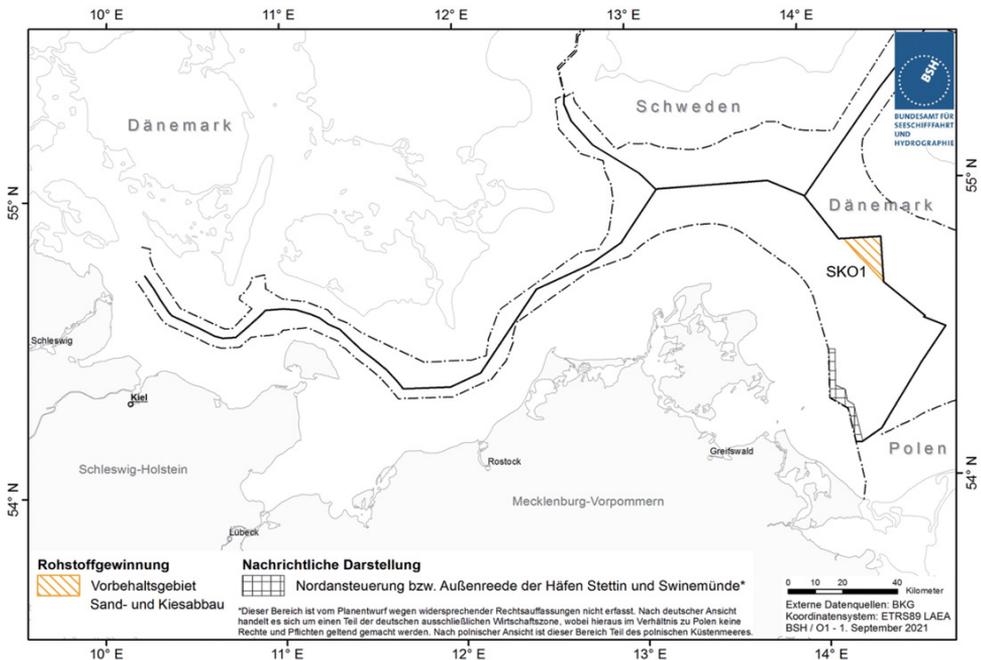


Abbildung 9: Flächen zur Rohstoffgewinnung in der AWZ der Ostsee (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie 2021)

Der Bereich SKO1 in Abbildung 9 ist als Vorbehaltsgebiet für die Sand- und Kiesgewinnung ausgewiesen.

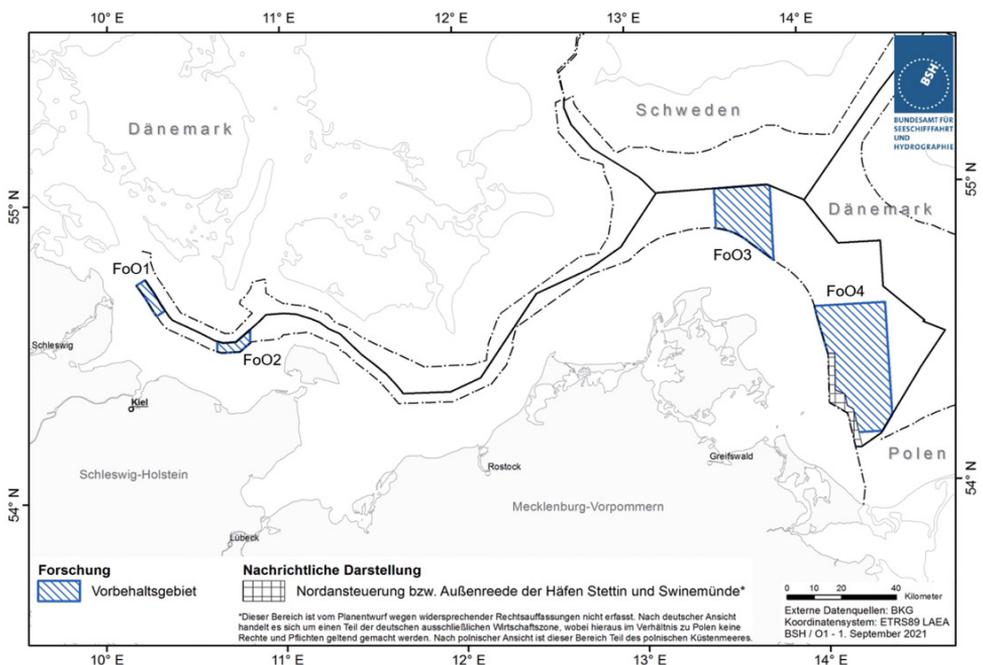


Abbildung 10: Festlegungen für Forschung in der deutschen AWZ in der Ostsee (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie 2021)

Die Bereiche Fo01 bis Fo04 in Abbildung 10 sind als Vorbehaltsgebiete für die wissenschaftliche Forschung ausgewiesen. Forschungsaktivitäten sollen so durchgeführt werden, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, der Ausbau der Windenergie auf See, die Landes- und Bündnisverteidigung sowie das kulturelle Erbe möglichst wenig beeinträchtigt werden. (BSH 2021b)

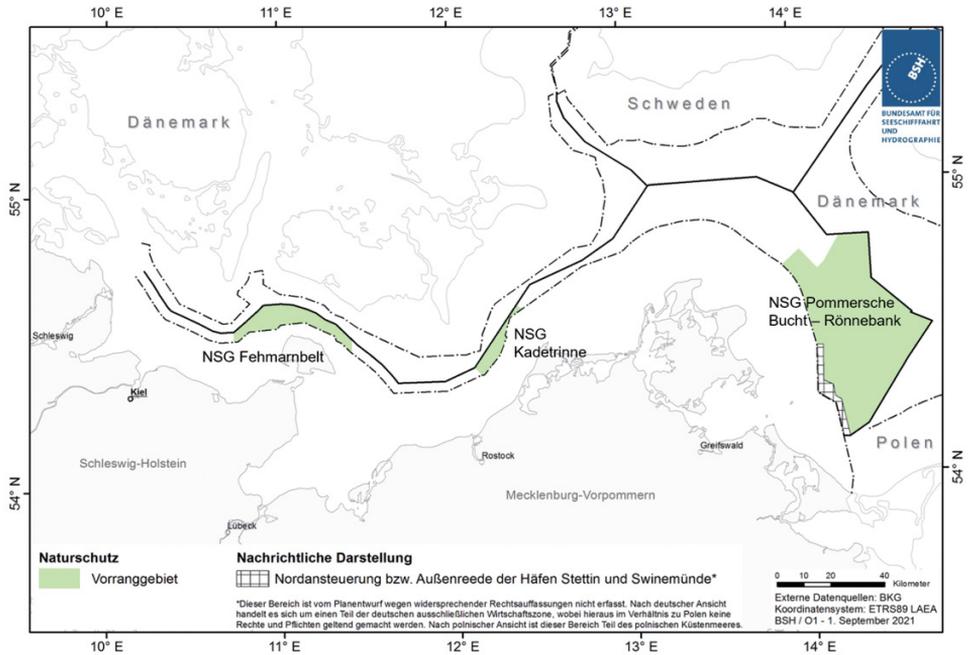


Abbildung 11: Festlegungen für den Naturschutz (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie 2021)

Abbildung 11 zeigt die als Vorranggebiete Naturschutz entsprechend ihrer Schutzzwecke festgelegten nationalen Meeresschutzgebiete Fehmarnbelt, Kadetrinne und Pommersche Bucht – Rönnebank (mit Ausnahme des Bereichs der Nordzufahrt und der äußeren Reede der Häfen Stettin und Swinemünde).

Rohstoffgewinnung ist im Vorranggebiet NSG Pommersche Bucht-Rönnebank nicht ausgeschlossen (Vorbehaltsgebiet SK01, Abbildung 9). Gleiches gilt für die militärische Nutzung im Fehmarnbelt und im NSG Pommersche Bucht-Rönnebank (vgl. Abbildung 13). Bei der Überlagerung von Vorranggebieten Naturschutz mit Vorranggebieten Schifffahrt hat die Schifffahrt im Rahmen des SRÜ Vorrang (vgl. Abbildung 6).

In Abbildung 12 sind die Vogelzugkorridore in der Ostsee dargestellt. Die Festlegung der Vogelzugkorridore „Fehmarn-Lolland“ und „Rügen-Schonen“ trägt der besonderen Bedeutung des Vogelzugs über den Fehmarnbelt und über Rügen nach Schweden Rechnung. In Zeiten von Massenzugereignissen von Vögeln im Bereich von Offshore-Windenergieanlagen können Schutzmaßnahmen ergriffen werden, um die Kollision von Vögeln mit den Windenergieanlagen zu verringern. (BSH 2021b)

Abbildung 13 zeigt die festgelegten Vorbehaltsgebiete für die Verteidigung in der Ostsee entsprechend ihrer militärischen Zwecke.

Weitere zu berücksichtigende Belange betreffen den Luftverkehr und den Freizeit- und Wassersportverkehr, deren räumliche Erfordernisse Rechnung getragen werden soll.

Die feste Fehmarnbeltquerung (seit 2020/21 im Bau) ist nachrichtlich dargestellt und sollte bei raumbedeutsamen Planungen, Nutzungen und Maßnahmen berücksichtigt werden. (BSH 2021b)

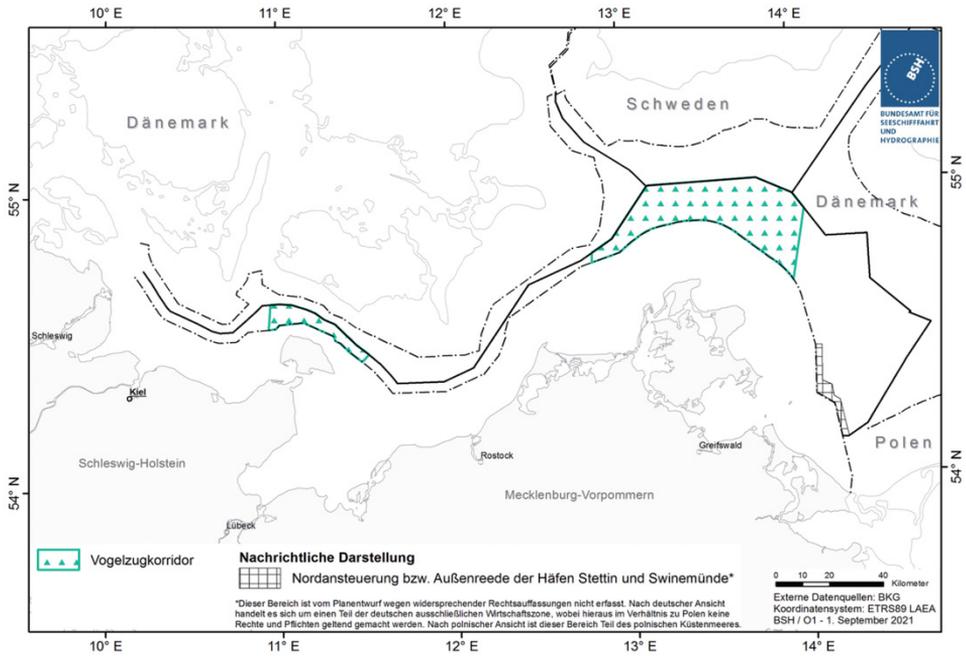


Abbildung 12: Vogelzugkorridore „Fehmarn Lolland“, „Rügen Schonen“ (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie 2021)

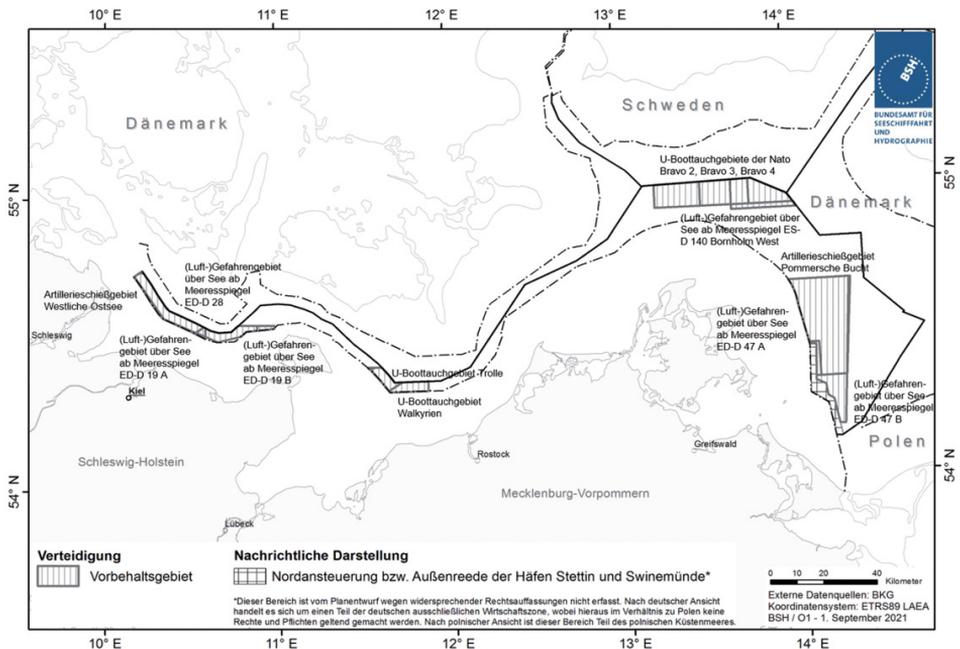


Abbildung 13: Festlegungen für die Landes- und Bündnisverteidigung in der Ostsee (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie 2021)

LITERATURVERZEICHNIS:

- BMVI (2016): Geschäftsstelle der Ministerkonferenz für Raumordnung im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland (<https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/heimat-integration/raumordnung/leitbilder-und-handlungsstrategien-raumordnung.pdf>)
- BSH (2021): Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (https://www.bsh.de/EN/TOPICS/Offshore/Maritime_spatial_planning/maritime_spatial_planning_node.html, aufgerufen: 12.01.2021)
- BSH (2021b): Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie: Anlage zur Verordnung über die Raumordnung in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone in der Nordsee und in der Ostsee vom 19. August 2021 (https://www.bsh.de/EN/TOPICS/Offshore/Maritime_spatial_planning/Maritime_Spatial_Plan_2021/_Anlagen/Downloads/Maritime_Spatial_Plan_2021.pdf)
- BSH (o.D.): Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie: Maritime Spatial Plan 2021. (https://www.bsh.de/EN/TOPICS/Offshore/Maritime_spatial_planning/Maritime_Spatial_Plan_2021/maritime-spatial-plan-2021_node.html, aufgerufen: 13.10.2021).
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (o.D.): Leitbilder und Konzepte der Raumordnung (https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/themen/_alt/Raumentwicklung/RaumentwicklungDeutschland/Leitbilder/leitbilderkonzepte.html, aufgerufen 25.01.2021)
- Europäische Kommission (2014) Directive 2014/89/ EU of the European Parliament and of the Council of 23 July 2014 establishing a framework for maritime spatial planning (<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2014/89>, aufgerufen: 24.02.2021).
- European MSP platform (2021): Maritime Spatial Planning Country Information Germany. (https://www.msp-platform.eu/sites/default/files/download/germany_november_2020.pdf).
- HELCOM (o.D.): MSP Principles (<https://helcom.fi/action-areas/maritime-spatial-planning/msp-principles/>, aufgerufen: 22.02.2021)
- Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V (2016): Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern: Landesentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern. (<https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Raumordnung/Landesraumentwicklungsprogramm/aktuelles-Programm/>, aufgerufen: 23.02.2021).
- Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (o.D.): Inhalte und Wirkung von Raumordnungsplänen (https://www.ml.niedersachsen.de/startseite/themen/raumordnung_landesplanung/grundlagen_ded_raumordnung_landes_und_regionalplanung/inhalte-und-wirkung-von-raumordnungsplaenen--145529.html, aufgerufen: 25.01.2021)
- Pahl-Weber, E. & Henckel, D. (2008): The planning system and planning terms in Germany: A glossary. Studies in Spatial Development, ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft, volume 7, number 7.
- Schultz-Zehden, A. & Gee, K. (2013): BaltSeaPlan Findings – Experiences and Lessons. (https://www.msp-platform.eu/sites/default/files/bsp_findings_01_2013_05_21_kl.pdf)
- UBA (2012): Umweltbundesamt: Integrated coastal zone management in Germany (<https://www.umweltbundesamt.de/en/integrated-coastal-zone-management-in-germany>, aufgerufen: 07.12.2020)
- Turowski, G. (2005): Raumplanung. In: Handwörterbuch der Raumordnung, Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Ed.), pp. 895-898

