

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 17.12.2010
KOM(2010) 771 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

MARITIME RAUMORDNUNG IN DER EU - AKTUELLER STAND UND AUSBLICK

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

MARITIME RAUMORDNUNG IN DER EU - AKTUELLER STAND UND AUSBLICK

1. EINLEITUNG

1.1. Politischer Hintergrund und Gegenstand

In dem Blaubuch und Aktionsplan zur integrierten Meerespolitik (IMP) der EU¹ wird die maritime Raumordnung als eines der integrativen Instrumente zur Umsetzung der IMP gesehen.

In ihrer Mitteilung „Fahrplan für die maritime Raumordnung: Ausarbeitung gemeinsamer Grundsätze in der EU“² aus dem Jahr 2008 hat die Kommission eine Reihe entscheidender Grundsätze für die maritime Raumordnung entwickelt. Und sie verpflichtete sich zur Erstellung eines Berichts mit Schlussfolgerungen aus den für 2009 angesetzten Workshops und daraus abgeleiteten Vorschlägen für weitere Schritte und Maßnahmen. In der vorliegenden Mitteilung, mit der sie dieser Verpflichtung nachkommt, wird der aktuelle Kontext der maritimen Raumordnung in der EU skizziert.

Unter maritimer Raumordnung wird gewöhnlich der Prozess der Analyse sowie der räumlichen und zeitlichen Verteilung menschlicher Tätigkeiten in Meeresbereichen verstanden, den öffentliche Behörden zur Verwirklichung ökologischer, wirtschaftlicher und sozialer Zielsetzungen vornehmen.

2. WARUM EIN HANDELN AUF EU-EBENE?

Die Kommission bekräftigt, dass die Umsetzung der maritimen Raumordnung in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fällt, und empfiehlt sich als Moderatorin für die Zusammenarbeit und die Entwicklung eines gemeinsamen Konzepts. Auch wenn auf einzelstaatlicher Ebene sehr viel erreicht werden kann, hält die Kommission dennoch ein Vorgehen auf EU-Ebene für wichtig, um für die maritime Raumordnung innerhalb der EU einheitliche Rahmenbedingungen zu schaffen:

- Die wirksame und reibungslose Umsetzung der maritimen Raumordnung in grenzübergreifenden Meeresgebieten würde von einem gemeinsamen Konzept ebenso profitieren wie die Entwicklung maritimer Tätigkeiten und der Schutz der Meeresumwelt auf der Grundlage gemeinsamer Grundsätze und vergleichbarer rechtlicher Auswirkungen.
- Durch die Gewähr, dass alle Mitgliedstaaten eine maritime Raumordnung umsetzen, würde das nachhaltige Wachstum in den maritimen Sektoren gestärkt. Maritime Raumordnung ist entscheidend für Rechtssicherheit, Berechenbarkeit und Transparenz und hilft Investoren und Betreibern, besonders wenn sie in mehr als einem Mitgliedstaat tätig sind, Kosten zu

¹ Mitteilung der Kommission „Eine integrierte Meerespolitik für die Europäische Union“, KOM(2007) 575 endgültig vom 10.10.2007 und SEK(2007) 1278 vom 10.10.2007.

² KOM(2008) 791 endgültig vom 25.11.2008.

senken. Dies wiederum trägt zur Förderung von Investitionen und Wachstum und zur Schaffung von Arbeitsplätzen im Sinne der Initiative Europa 2020³ bei. Außerdem drohen bei fehlender maritimer Raumplanung zunehmend räumliche Konflikte zwischen expandierenden maritimen Nutzungen, den Schutz der Meeresumwelt eingeschlossen, was wiederum die Beziehung von Wachstum und Nachhaltigkeit beeinträchtigen könnte.

- Ein gemeinsamer maritimer Raumordnungsansatz würde die Umsetzung bestehender EU-Rechtsvorschriften unterstützen (vgl. Abschnitt 5).
- Bei Anwendung eines gemeinsamen Konzepts könnten Mitgliedstaaten, die bereits über eingehende Erfahrung verfügen, ihr Wissen mit anderen teilen.

3. WORKSHOPS

Mit dem Fahrplan zur maritimen Raumordnung wurde in der EU eine umfassende Diskussion angestoßen. 2009 wurden fünf Workshops abgehalten, um die in der Mitteilung entwickelten Grundsätze mit Mitgliedstaaten, Regionen, NRO und der Wirtschaft zu erörtern.

Generell lässt sich feststellen, dass die zehn Grundsätze des Fahrplans auf allgemeine Zustimmung stießen, als adäquat und umfassend angesehen wurden und als wichtige Basis für die weitere Entwicklung der maritimen Raumordnung auf EU-Ebene, was allgemein begrüßt wurde.

Eine der am häufigsten vertretenen Meinungen war, dass die maritime Raumordnung als integratives, ausgewogenes Instrument das Potenzial besitzt, langfristige Stabilität und Berechenbarkeit zu gewährleisten sowie in intensiv genutzten Gebieten den Wettbewerb um den vorhandenen Raum zu steuern. Dies ist ein entscheidender Aspekt für Wirtschaftszweige wie Seeverkehr, Öl und Gas, Sand und Kies, erneuerbare Energie, Fischerei, Aquakultur, Tourismus und für den Umweltschutz.

Auf der Grundlage dieser Diskussionen gelangte die Kommission zu den nachstehenden Schlussfolgerungen.

3.1. Ökosystemorientierter Ansatz

Im Fahrplan wurde der ökosystemorientierte Ansatz als übergreifender Grundsatz der maritimen Raumordnung bezeichnet. Die Diskussionen bestätigten die Einschätzung der Kommission, dass das Ökosystem die Basis, den allgemeinen Rahmen für die maritime Raumordnung bilden muss.

Die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie gibt einen Ökosystem-Ansatz für die Steuerung menschlichen Handelns vor (vgl. Abschnitt 5.2). In den Workshops wurde betont, dass Aspekte dieser Richtlinie zur Umsetzung der maritimen Raumordnung beitragen könnten und umgekehrt.

3.2. Einsatz der maritimen Raumordnung je nach Gebiet und Tätigkeitsbereich

³ Mitteilung der Kommission „Europa 2020: eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“, KOM(2010) 2020 vom 3.3.2010.

Eine maritime Raumplanung muss allen Gebietsbesonderheiten Rechnung tragen (Größe, Dichte und Art der maritimen Nutzung, ökologische Anfälligkeit, Verwaltungsstruktur und politische Strukturen). Es müssen hierauf basierend Bewirtschaftungsgebiete ausgewiesen werden. Für ein Meeresgebiet, das auf viele verschiedene Arten intensiv genutzt wird, muss die Raumplanung detaillierter ausfallen als für ein Gebiet mit nur einigen wenigen Tätigkeiten.

3.3. Formulierung von Zielen als Anhaltspunkte für die Raumplanung

Die Einigung auf Zielvorgaben für die Raumordnung auf nationaler oder regionaler Ebene sollte mit der Vereinbarung strategischer Ziele beginnen, die dann weiter entwickelt werden zu operativen, d. h. eindeutig mess- und bezifferbaren Zielen. Es sollte zunächst von allgemeinen Visionen und Zielsetzungen ausgegangen werden, da diese mehr Spielraum für Verhandlungen bieten, aber für die Ausarbeitung, Umsetzung und Überwachung eines konkreten Raumordnungsplans müssen dann klare Ziele vorgegeben werden.

Die Ziele sollten sich auf langfristige Perspektiven gründen und zukunftsweisend sein.

Die Planungsziele sollten außerdem die globale Dimension berücksichtigen und regionale Meere bzw. Meeresräume in ihrer Gesamtheit einbeziehen. Strategische oder operative Ziele auf unterschiedlicher räumlicher Ebene (global, europäisch, regional, national, lokal) sollten als Komponenten ein und desselben Ordnungsrahmens gesehen werden.

3.4. Transparente Erarbeitung der Ziele

Transparenz unterstützt Rechenschaftspflicht und Legitimität. Alle einschlägigen Entscheidungsträger und Interessenvertreter müssen bekannt und alle Phasen des Ablaufs nachvollziehbar sein. Erwartungen müssen angemessen in den Beschlussfassungsprozess einfließen können, und die Gründe für getroffene Entscheidungen müssen allen Beteiligten erläutert werden.

3.5. Beteiligung der Interessengruppen

Alle Interessenvertreter sollten frühzeitig in den Prozess der maritimen Raumplanung eingebunden werden. Dies ist ganz wichtig, wenn es darum geht, Synergien und innovative Ideen zu finden und die Ziele und Vorteile des Konzepts zu verdeutlichen. Die verschiedenen Sektoren müssen sich offen untereinander austauschen, um Konfliktpotenzial einzukreisen und Möglichkeiten der Koexistenz aufzuzeigen.

Es ist wichtig, Rollen und Zuständigkeiten abzugrenzen und den Austausch verschiedener Interessengruppen untereinander ebenso zu fördern wie den Austausch zwischen Entscheidungsträgern und Interessengruppen.

Bei einer wirklichen Beteiligung der Interessengruppen verlängert sich der Prozess; es sollte daher von vornherein genügend Zeit vorgesehen werden. Diese Zeit wird in der späteren Durchführungsphase wieder eingeholt, da eine regelmäßige Einbindung bewirkt, dass die Beteiligten sehr viel stärker hinter den Beschlüssen und ihrer Umsetzung stehen.

3.6. Koordinierung innerhalb der Mitgliedstaaten - Vereinfachung der Entscheidungsprozesse

Die Umsetzung des maritimen Raumordnungskonzepts würde davon profitieren, wenn ein und dieselbe Verwaltungsstelle den Prozess leiten (einzige Anlaufstelle) und folglich Zuständigkeiten und Ebenen der Genehmigung (z. B. national oder regional) klären könnte. Dies bedeutet nicht, dass eine *neue* Stelle geschaffen werden muss: Das Ziel lässt sich durchaus über eine einzige Anlaufstelle auf der Grundlage *bestehender* Verwaltungsstrukturen verwirklichen.

3.7. Sicherstellung der Rechtswirksamkeit von nationalen Raumordnungsplänen

Die Umsetzung jeglicher Raumordnungsideen muss mit dem Völkerrecht vereinbar sein.

Um die Rechtswirksamkeit nationaler Konzepte der maritimen Raumordnung sicherzustellen, sollte die interinstitutionelle Zusammenarbeit gewährleistet sein, und die Verwaltungszuständigkeiten müssen feststehen. Die ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) als Basis ist für eine wirksame Umsetzung maritimer Raumordnungspläne vorteilhafter, da sich die Beschlüsse leichter umsetzen lassen.

Für die konkrete Umsetzung maritimer Raumplanungen sind sowohl rechtsverbindliche als auch eher richtungweisende Instrumente geeignet. Wesentlich ist es klarzustellen, wer an den Plan gebunden ist (Wirtschaftsakteure, Behörden, allgemeine Öffentlichkeit).

3.8. Grenzübergreifende Zusammenarbeit und Konsultation

Kommunikation, Konsultation und Kooperation mit Nachbarstaaten sollten frühzeitig aufgenommen werden. Es muss geklärt werden, welche Personen und Gruppen (Entscheidungsträger, Interessenvertreter, Forscher usw.) in den betreffenden Ländern Ansprechpartner sind. Damit eine maritime Raumordnung grenzübergreifend funktionieren kann, muss auf der Grundlage geteilter Interessen (z. B. Offshore-Windkraft, Fischerei, Schifffahrt) eine gemeinsame Vision entwickelt werden.

Erforderlich ist ein starker politischer Wille zur Zusammenarbeit.

3.9. Einbeziehung von Überwachung und Bewertung in den Planungsprozess

Ein adaptives Management von Seegebieten erfordert Überwachung und Bewertung unter sozioökonomischen, ökologischen und struktur- bzw. führungspolitischen Gesichtspunkten. Schon in den Anfangsphasen des Prozesses müssen Indikatoren entwickelt werden. Hierbei sollte auf bestehende Rahmenstrukturen zurückgegriffen werden (auf globaler, europäischer, regionaler, nationaler und lokaler Ebene). Ein wichtiger Aspekt, dem die Überwachungs- und Bewertungssysteme Rechnung tragen sollten, sind die unterschiedlichen räumlichen/zeitlichen Größenordnungen für einerseits natürliche meeresökologische Prozesse und andererseits verschiedene Arten der Nutzung von Meeresräumen.

3.10. Erreichung von Kohärenz zwischen der Raumordnung an Land und auf See - Zusammenhang mit der integrierten Bewirtschaftung der Küstengebiete (IKZM)

Auf See gibt es keine vergleichbaren individuellen Eigentumsrechte wie an Land, und die Planungsbedingungen sind in beiden Fällen sehr unterschiedlich. Strategien und Pläne fürs Land wie fürs Meer sollten aufeinander abgestimmt sein und ihre Durchführung kohärent erfolgen. Besonderes Augenmerk erfordert die Raumordnung im Übergangsstreifen vom Land zum Meer, und hier setzt das integrierte Küstenzonenmanagement (IKZM) an.

Daher besteht zwischen maritimer Raumplanung in Küstengewässern und dem IKZM eine enge Verbindung (vgl. Abschnitt 5.4.).

3.11. Eine tragfähige Daten- und Wissensbank

Die Grundsätze, nach denen das Europäische Meeresbeobachtungs- und -datennetzwerk (EMODNET) aufgebaut wird, sind wirksam und vereinbar mit denen anderer Initiativen, die für die maritime Raumordnung genutzt werden könnten (vgl. Abschnitt 5.1.).⁴

Die Datenverwaltung sollte auf geeigneter Ebene erfolgen (global, europäisch, regional, national, lokal). So werden für küstennahe Gebiete detailliertere Daten benötigt, und Teil des Prozesses müssen unterschiedliche Datenskalen sein. Es sind unterschiedliche Kenntnisse erforderlich (umweltbezogen, sozioökonomisch usw.). Forschungsarbeiten auf unterschiedlichen Ebenen, um Daten in integriertes Wissen zur Unterstützung maritimer Raumplanungen umzuwandeln, können die Form von Projekten annehmen, die im Rahmen der EU-Strategie für Meeresforschung und maritime Forschung unterstützt werden⁵.

Die Sammlung von Daten und einschlägigem Wissen sollte innerhalb maritimer Regionen auf der Grundlage einer entsprechenden Zusammenarbeit nicht nur zwischen den Mitgliedstaaten der EU, sondern auch mit Drittländern, regionalen Organisationen und anderen Interessengruppen in diesen Regionen erfolgen.

4. ENTWICKLUNGEN IN DER MARITIMEN RAUMORDNUNG SEIT MITTEILUNG DES FAHRPLANS

4.1. Nationale Ebene

In vielen Mitgliedstaaten und verschiedenen maritimen Bereichen ebenso wie einer großen Vielzahl maritimer Tätigkeiten haben Raumordnungspläne beträchtlich an Bedeutung gewonnen, und es wurden verschiedene Konzepte entwickelt. Angesichts der unterschiedlichen Verwaltungsstrukturen und Rechtssysteme haben auch die raumordnungspolitischen Maßnahmen unterschiedliche Gestalt angenommen und reichen von völligem Fehlen von Rechtsvorschriften über aufs Meer ausgeweitete IKZM-Maßnahmen bis hin zu einer ausformulierten maritimen Raumordnung für die Hoheitsgewässer und/oder AWZ. Ebenso vielfältig sind die Strukturen und Verfahren für raumordnungspolitische Entscheidungen (zentrale, regionale und/oder lokale Behörden, Einbindung von Interessengruppen usw.).

Der Trend geht in Richtung mehr maritime Raumordnung. Die einzelnen Mitgliedstaaten entwickeln ihre Vorstellungen unterschiedlich schnell, und auch die Prozesse, nach denen die maritimen Raumordnungskonzepte letztendlich umgesetzt werden, dürften recht unterschiedlich ausfallen. Dies bestätigt die Einschätzung der Kommission, dass die möglichst frühe Ausarbeitung eines gemeinsamen Konzeptes oder raumordnungspolitischen Rahmens auf EU-Ebene von Nutzen wäre.

Ein ganz entscheidender Aspekt ist die grenzübergreifende Kooperation. Die Mitgliedstaaten finden hier immer mehr zusammen und starten gemeinsame Projekte zur Erforschung des

⁴ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/emodnet_de.html

⁵ KOM (2008) 534 endgültig; Mitteilung über eine Europäische Strategie für die Meeresforschung und die maritime Forschung.

Potenzials einer maritimen Raumordnung in zusammenhängenden Meeresregionen. Die Erfordernisse aufgrund jüngster wirtschaftlicher Entwicklungen wie die Planungen für das riesige Hochspannungsnetz in der Nordsee und die Durchführung von EU-Vorschriften, z. B. die Steuerung der räumlichen und zeitlichen Verteilung nach der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie, machen diese Zusammenarbeit weiter erforderlich. Auch dies wiederum bestärkt den Gedanken eines gemeinsamen Rahmens auf EU-Ebene, um die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten im Bereich der maritimen Raumordnung zu unterstützen.

Ähnliche Entwicklungen finden in Drittländern statt, etwa in den USA, Kanada und Australien.

4.2. Internationale Ebene

Die Idee einer maritimen Raumordnung rückt in zahlreichen internationalen Gremien immer mehr in den Mittelpunkt, etwa der UNESCO/IOC, des Übereinkommens über die biologische Vielfalt und des Internationalen Rates für Meeresforschung.

Regionale Meeresübereinkommen⁶ sind angesichts ihrer Rolle für den Schutz der Meeresumwelt einzelner Meeresbecken und die Umsetzung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie wichtige Partner für die EU. Mehrere haben auch die maritime Raumplanung in ihre Arbeit aufgenommen⁷. Diese Entwicklungen stehen im Einklang mit dem Konzept, das im Fahrplan für die maritime Raumordnung in der EU vorgestellt wurde.

5. AKTUELLER KONTEXT AUF EU-EBENE

Ein gemeinsames maritimes Raumordnungskonzept auf EU-Ebene ist für zahlreiche EU-Politikfelder interessant und förderlich.

5.1. Integrierte Meerespolitik der EU, regionale Ausprägungen und Meeresdaten und -wissen

Zwei Aspekte der Umsetzung der IMP sind für die maritime Raumordnung besonders wichtig:

- Die Verschiedenheit der Meere, die an das Gebiet der EU grenzen, hat die Kommission bewogen, für die Durchführung der IMP einen regionalen, meeresbezogenen Ansatz zu wählen. Beispiele sind die regionalen Konzepte für die Arktis⁸, das Mittelmeer⁹ und die makroregionale Strategie für den Ostseeraum¹⁰. Auch für die maritime Raumordnung spielt es eine wichtige Rolle, den Besonderheiten der einzelnen Meeresbecken Rechnung zu tragen.

⁶ Namentlich die OSPAR-Konvention für den Nordatlantik, die Helsinki-Konvention (HELCOM) für die Ostsee, die Barcelona-Konvention für das Mittelmeer und die Bukarest-Konvention für das Schwarze Meer.

⁷ http://www.helcom.fi/Recommendations/en_GB/rec28E_9/.

⁸ Mitteilung der Kommission „Die Europäische Union und die Arktis“ KOM(2008) 763 endgültig vom 20.11.2008.

⁹ Mitteilung der Kommission „Eine bessere Governance im Mittelmeerraum dank einer integrierten Meerespolitik, KOM(2009) 466 endgültig vom 11.9.2009.

¹⁰ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen zur Strategie der Europäischen Union für den Ostseeraum, KOM(2009) 248 endgültig, SEK(2009) 712.

- Ziel der Meereswissens-Initiative der Kommission¹¹ ist es, der Privatwirtschaft, öffentlichen Entscheidungsträgern und Meeresforschern, die alle auch für die Entwicklung der maritimen Raumordnung eine wichtige Rolle spielen, qualitätsgeprüfte und leicht zugängliche Meeresdaten und Kenntnisse zur Verfügung zu stellen.

5.2. Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie

Die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie¹² ist die Umweltsäule der IMP. Sie zielt darauf ab, bis 2020 einen guten Zustand der Meeresumwelt zu erreichen oder zu erhalten, einen Ökosystem-Ansatz für die Steuerung menschlichen Handels anzuwenden und die Berücksichtigung von Umweltbelangen bei politischen Maßnahmen und Vereinbarungen sicherzustellen¹³. Die Maßnahmenprogramme, die die Mitgliedstaaten zur Verwirklichung dieser Ziele bis 2015 erstellen müssen, können räumliche Schutzmaßnahmen¹⁴, Maßnahmen zur Steuerung der räumlichen und zeitlichen Verteilung sowie Managementkoordinierungsmaßnahmen¹⁵ umfassen. Die maritime Raumordnung kann somit ein wichtiges Instrument der Mitgliedstaaten zur unterstützenden Durchführung einzelner Aspekte der Meeresstrategie-Richtlinie sein, nicht zuletzt im Rahmen der grenzübergreifenden Koordinierung von Meeresstrategien. Raumordnungsmaßnahmen wie Richtlinienumsetzung sind auf zuverlässige Daten und Kenntnisse angewiesen (vgl. Abschnitt 3.11). In Küsten- und Meeresgebieten existiert zudem eine Verbindung zwischen den räumlichen Maßnahmen der Meeresstrategie-Richtlinie und der Umsetzung der Vogelschutz- und der FFH-Richtlinie¹⁶.

5.3. Europäische maritime Tätigkeiten

Fischfang ist eine der ältesten Wirtschaftstätigkeiten in EU-Gewässern. Neben den Problemen übermäßiger Flottenkapazitäten, dezimierter Fischbestände und sinkender Rentabilität ist der Fangsektor auch einem wachsenden Konkurrenzdruck um die Nutzung des Meeresraums ausgesetzt. Die Aquakultur verlangt, dass bestimmte Gebiete für sie reserviert werden. Die Fangflotten brauchen jedoch einen flexiblen Zugang zu Gewässern, um auf wechselnde Verteilungsmuster der Bestände reagieren zu können. Ein klar festgelegter, langfristiger Zugang zu Meeresgebieten ist für beide Sektoren wichtig und ein Raumordnungs-Rahmen unter Einbeziehung der Interessengruppen und mit grenzübergreifender Zusammenarbeit wesentlich. Außerdem lässt sich das Wissen der Fischer nutzen, um z. B. optimale Standorte für Meeresschutzgebiete und Windparks zu wählen und gleichzeitig Kosten zu senken. Das Fischereimanagement macht die Notwendigkeit, Raumordnungspläne für verschiedene Seegebiete aufeinander abzustimmen, aufgrund der Mobilität der Ressource und der EU-Zuständigkeit für die GFP besonders deutlich. Eine ähnliche räumliche Kohärenz und Flexibilität erfordert auch der Schutz der Meeresumwelt, etwa bei der Bezeichnung und Abgrenzung von Meeresschutzgebieten.

¹¹ Mitteilung der Kommission „Meereskenntnis 2020. Meeresbeobachtung und Meeresdaten für intelligentes und nachhaltiges Wachstum“ KOM(2010) 461 endgültig vom 9.9.2010.

¹² Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt, ABl. 164 vom 25.6.2008.

¹³ Artikel 1 der Richtlinie.

¹⁴ Artikel 13 Absatz 4 der Richtlinie.

¹⁵ Anhang VI der Richtlinie.

¹⁶ Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen, ABl. L206 vom 22.7.1992, und Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten, ABl. L 20 vom 26.1.2010.

Der Einsatz erneuerbarer Energien spielt nicht nur für ihre Klimaschutzpolitik, sondern auch für andere Ziele der EU eine entscheidende Rolle. Die Richtlinie über **erneuerbare Energien**¹⁷ aus dem Jahr 2009 gibt 20 % als Ziel für den Anteil solcher Energien bis 2020 vor. Quellen erneuerbarer Energie vor den Küsten, insbesondere die Windenergie, werden hier einen wichtigen Beitrag leisten. Die Offshore-Windparks und andere Lieferanten erneuerbarer Energien müssen an die Stromnetze an Land angeschlossen werden. Das Energieinfrastruktur-Paket, das die Kommission demnächst verabschieden wird, geht auf die künftigen Infrastruktur-Anforderungen ein. Diese Einrichtungen werden, auch in Grenzgebieten, sehr viel Platz beanspruchen. Ein gemeinsames raumordnungspolitisches Konzept und eine verstärkte grenzübergreifende Zusammenarbeit sind hier von großem Vorteil. Über das 7. Forschungsrahmenprogramm (FP7) der EU finanzierte Vorhaben beinhalten die Förderung von erneuerbaren Energien offshore und eine Optimierung der maritimen Raumplanung.

Teile der Gewässer vor den EU-Küsten werden intensiv zur Offshore-Förderung von Öl und Gas genutzt. Die EU hat ein vitales Interesse daran, die Sicherheit der **Offshore-Öl- und Gasförderung** zu garantieren. Der schwere Unfall der Deepwater Horizon hat die Kommission veranlasst, umfassende EU-Rechtsvorschriften für Ölplattformen mit dem Ziel höchster Sicherheitsstandards vorzusehen. In ihrer Mitteilung über die Sicherheit von Offshore-Erdöl- und Erdgasaktivitäten¹⁸ hebt die Kommission hervor, dass die Hauptverantwortung für die Festlegung eines passenden Rechtsrahmens für Offshore-Aktivitäten unter Berücksichtigung der Grundsätze der maritimen Raumordnung bei den öffentlichen Stellen liegt.

Es herrscht ein reger **Seeverkehr** in den Gewässern, die die EU umschließen. Regeln für den Seeverkehr und Verkehrstrennungsgebiete werden auf internationaler Ebene getroffen, hauptsächlich im Rahmen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen, des SOLAS-Übereinkommens und der Entschlüsse der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMO. Nach der Richtlinie 2002/59/EG¹⁹ müssen die Mitgliedstaaten und die Kommission zusammen darauf hinarbeiten, dass offizielle Schiffsverkehrsdienste in Anspruch genommen und die genehmigten Systeme der Schiffswegeföhrung eingehalten werden. Unter Berücksichtigung der international und innerhalb der EU vereinbarten Schiffswege und ihrer Verwaltung sowie der Schiffsbewegungen außerhalb dieser Vereinbarungen kann die maritime Raumordnung hier ihren Beitrag leisten. Die Vorteile des Kurzstreckenseeverkehrs (Umweltverträglichkeit und Energieverbrauch) haben die Kommission bewogen, diese Form des Transports über Initiativen wie die „Meeresautobahnen“ und einen „Europäischen Seeverkehrsraum ohne Hindernisse“ zu fördern²⁰. Die konkrete Umsetzung dieser Initiativen erfordert eine Koordinierung der entsprechenden räumlichen Maßnahmen.

¹⁷ Richtlinie 2009/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinien 2001/77/EG und 2003/30/EG, ABl. L 140 vom 5.6.2009.

¹⁸ Mitteilung der Kommission „Die Sicherheit von Offshore-Erdöl- und Erdgasaktivitäten - eine Herausforderung“, KOM(2010) 560 endgültig vom 12.10.2010.

¹⁹ Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates, ABl. L 208 vom 5.8.2002.

²⁰ Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG.

5.4. Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM)

IKZM ist ein umfassender Management-Ansatz für den gesamten Küstenbereich, der Umweltpolitik, Raumordnung, Unternehmenspolitik und andere Politikfelder und -instrumente mit Auswirkungen auf die Küstenregionen einschließt. Ziel ist es, den wirtschaftlichen und sozialen Wohlstand der Küstengebiete zu steigern und sie in der Entwicklung ihres vollen Potenzials zu unterstützen. In der Praxis konzentriert sich das IKZM stärker auf den unmittelbaren Küstenbereich (Land und direkt angrenzende Gewässer). Die maritime Raumordnung dagegen hat die Aufteilung des Raums und ausgewogene Nutzung der Meeresgebiete zum Ziel, wengleich es bei der Einbeziehung aller Akteure Überschneidungen gibt.

Das Europäische Parlament und der Rat verabschiedeten 2002 eine Empfehlung²¹, in der die Schritte erläutert werden, die die Mitgliedstaaten zur Entwicklung nationaler IKZM-Strategien unternehmen sollten. Außerdem ratifizierte die EU 2010 das Barcelona-Protokoll für IKZM im Mittelmeer²².

6. KONZIPIERUNG DER MARITIMEN RAUMORDNUNG AUF EU-EBENE

Um die Entwicklung eines gemeinsamen Raumordnungskonzepts voranzubringen, hat die Kommission verschiedene Studien in Auftrag gegeben:

- 2008 eine Studie über die rechtlichen Aspekte einer maritimen Raumordnung²³;
- 2010 eine Studie über die wirtschaftlichen Auswirkungen einer maritimen Raumordnung, die zu dem Schluss gelangte, dass sich die maritime Raumordnung wirtschaftlich in geringeren Transaktionskosten für neue maritime Tätigkeiten und einem verbesserten Investitionsklima niederschlagen würde²⁴;
- 2010 eine Studie über das Potenzial einer maritimen Raumordnung im Mittelmeer²⁵.

Außerdem wurde 2009 ein großes FP7-Forschungsprojekt gestartet, dessen Ziel es ist, integrierte Managementtools für die Überwachung, Bewertung und Durchsetzung von Gebieten ist, die Gegenstand von Raumordnungsmaßnahmen sind.

Des Weiteren wird die EU zwei Testprojekte zur maritimen Raumordnung in der Ostsee und im Nordostatlantik einschließlich Nordsee und Ärmelkanal kofinanzieren. An jedem Projekt sind Stellen aus mindestens zwei Mitgliedstaaten beteiligt, so dass praktische Erfahrungen mit Raumordnungsmaßnahmen in einem Grenzgebiet gewonnen werden können²⁶. Und die Kommission hat einen Vorschlag für eine Verordnung über ein Unterstützungsprogramm zur Weiterentwicklung der integrierten Meerespolitik angenommen, der im Zeitraum 2011-2013 auch die Weiterentwicklung der maritimen Raumordnung fördern wird, da für ausgewählte

²¹ 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), ABl. L 148 vom 6.6.2002.

²² Beschluss des Rates vom 13. September 2010 (2010/631/EU).

²³ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/spatial_planning_de.html#6.

²⁴ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/study_msp_en.html.

²⁵ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/spatial_planning_en.html.

²⁶ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/call_proposals_tenders_de.html.

Meeresgebiete Testvorhaben für grenzübergreifende Raumordnungsmaßnahmen vorgeschlagen werden²⁷.

Und schließlich umfassen mehrere INTERREG-Programme²⁸ wichtige raumordnungspolitische Komponenten. Das LIFE-Programm unterstützt Raumordnungsmaßnahmen, im Kontext des Natura-2000-Netzwerks und der Anwendung des Ökosystem-Ansatzes bei der Umsetzung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie. Die Projekte sind entscheidend für die Entwicklung bewährter Praktiken und Erfahrungen mit der Einbindung von Raumordnungsplänen in einen grenzübergreifenden Kontext.

7. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND AUSBLICK

Die Erfahrungen seit dem Anstoß der integrierten Meerespolitik der EU und der Mitteilung mit Fahrplan zur maritimen Raumordnung lassen sich nach Ansicht der Kommission wie folgt zusammenfassen:

- Der Konsultationsprozess im Anschluss an die Mitteilung des Fahrplans hat eine breite Zustimmung zu der Notwendigkeit eines gemeinsamen Konzepts ergeben und ein Interesse an der Weiterentwicklung der Idee einer maritimen Raumordnung auf EU-Ebene aus den in Abschnitt 2 genannten Gründen bekräftigt.
- Die Mitgliedstaaten gehen dazu über, maritime Raumordnungspläne zu entwickeln, aber auf Ad hoc-Basis nach unterschiedlichen Vorstellungen und Zeitplänen. Ein kohärenterer gemeinsamer Ansatz würde den potenziellen Nutzen einer maritimen Raumordnung für die gesamte EU wie für einzelne Meeresräume deutlich stärken.
- Der wachsende Bedarf an einer koordinierten Planung für einzelne Meeresbecken aufgrund sowohl der wirtschaftlichen Entwicklung als auch der Durchführung von EU-Politiken und Rechtsvorschriften würde von einer maritimen Raumordnung stark profitieren, da hier Parameter entwickelt würden, die eine grenzübergreifende Zusammenarbeit unter den Mitgliedstaaten fördern.

Angesichts dieser Schlussfolgerungen sieht die Kommission einen klaren Bedarf und erkennt den hiermit einhergehenden Mehrwert, die Entwicklung eines gemeinsamen maritimen Raumordnungskonzeptes weiterzuführen. Die Arbeit auf EU-Ebene sollte sich hierbei unbedingt auf die beträchtlichen Erfahrungen stützen, die hierzu in den Mitgliedstaaten, in internationalen Foren und in Drittländern bereits vorhanden sind. Die Kommission erkennt zudem einen wichtigen Vorteil weiterer Maßnahmen auf EU-Ebene in der Fokussierung auf grenzübergreifende Aspekte und der Errichtung eines gemeinsamen verfahrensorientierten Rahmens, innerhalb dessen die Mitgliedstaaten maritime Raumordnungsmaßnahmen optimal durchführen können. Die Kommission wird folglich für 2011 weitere Maßnahmen zur maritimen Raumordnung vorschlagen.

Jegliches Vorgehen in diesem Bereich auf EU-Ebene muss mit aktuellen und künftigen meerespolitischen Entscheidungen und Initiativen koordiniert werden und sollte diese

²⁷ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über ein Unterstützungsprogramm zur Weiterentwicklung der integrierten Meerespolitik, KOM(2010) 494 endgültig vom 29.9.2010.

²⁸ http://www.plancoast.eu/files/baltcoast_final_report.pdf; <http://www.balance-eu.org>;
<http://www.plancoast.eu/>; <http://www.baltseaplan.eu>.

unterstützen, insbesondere die Umsetzung der Meeresstrategie-Richtlinie und die Weiterentwicklung des IKZM, und muss zudem die bestehenden Zuständigkeiten und Befugnisse der einschlägigen Behörden umfassend respektieren.

Zur Festlegung der weiteren Richtung hat die Kommission eine Folgenabschätzung eingeleitet, einschließlich Anhörung der Öffentlichkeit, um eine Reihe von Optionen für die weitere Entwicklung und Förderung der maritimen Raumordnung zu testen, zusammen mit Optionen zur Weiterentwicklung des IKZM und unter Berücksichtigung anderer EU-Politiken. Die Optionen werden im Wesentlichen Folgendes umfassen:

- Unverbindliche Optionen wie der Austausch bewährter Praktiken, grenzübergreifende Projekte, Studien und Forschungsvorhaben, Richtlinien und/oder Empfehlungen.
- Legislativvorschläge für ein gemeinsames Konzept und die grenzübergreifende Zusammenarbeit auf rechtsverbindlicher Grundlage, die die Umsetzung selbst den Mitgliedstaaten überlassen.
-