

---

**Positionspapier ROSTOCK PORT Juni 2021**

---

Thema      Hafenaffine Aspekte der maritimen Raumordnung

---

Zentrale Funktion der Raumordnung ist der Konfliktausgleich in Bezug auf konkurrierende räumliche Nutzungsansprüche in der Nord- und Ostsee. Dem Charakter einer Gesamtplanung entsprechend ist dieser Auftrag integrativ, erfasst also gebietsübergreifend alle denkbaren raumrelevanten Nutzungen im Raum in ihrer potentiellen Wechselbezüglichkeit. Aufgrund ihrer intermodalen Verknüpfungen zwischen Wasser-, Straßen und Schienenverkehr haben Seehäfen eine zentrale Schnittstellenfunktion. Deshalb kommt der überörtlichen und fachlichen Raumordnung als Steuerungsinstrument eine erhebliche Bedeutung zu. Vor diesem Hintergrund besteht großes nationales und internationales Interesse, zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der deutschen Seehäfen den Seeverkehr so wenig wie möglich einzuschränken, ihm wo immer möglich Vorrang einzuräumen und dessen Sicherheit und Leichtigkeit zu gewährleisten. Im Zuge der Raumordnung gilt es daher, mit Blick auf Deutschland als Exportnation die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehafenbetriebe zu erhalten.

Nach § 17 Absatz 1 Satz 2 ROG sollen die Raumordnungspläne Festlegungen zur Raumstruktur enthalten, insbesondere zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und zu weiteren wirtschaftlichen Nutzungen. Nord- und Ostsee gehören zu den am meisten und dichtesten befahrenen Meeren der Welt und die Seeschifffahrt ist von erheblicher Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Der intensive internationale Seeverkehr mit seiner verstetigten Schiffsgrößenentwicklung ist dabei zum einen Folge der engen wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen Deutschland, seinen europäischen Nachbarländern und vielen Ländern anderer Kontinente als auch Ausdruck der Bedeutung dieser Meeresgewässer als Verkehrswege für den durchquerenden internationalen Schiffsverkehr. Zwingende Voraussetzung ist daher, dass zumindest der status quo der Schifffahrtswege in der deutschen AWZ von Nord- und Ostsee erhalten bleibt.

Die deutschen Seehäfen werden auch zukünftig eine wichtige Rolle beim Import von Energieträgern spielen: Beim Ausbau der erneuerbaren Energien und bei der Umstellung auf umweltfreundlichere Energieträger sind die Seehäfen unabdingbar. Bereits heute dienen sie als Umschlagsplätze für Komponenten für die Windkraftindustrie und für andere Bauteile, die zur Energieproduk-

tion benötigt werden. Zukünftig werden sie durch ihre Stellung als wichtige Verkehrs- / Logistikknotenpunkte zu unverzichtbaren Standorten für den Import, die Verteilung und die Nutzung von erneuerbaren Energieträgern werden.

Nach dem neuesten Entwurf des Raumordnungsplans für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) in der Nordsee und in der Ostsee soll Schifffahrt unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit erfolgen, Belastungen der Meeresumwelt durch die Schifffahrt sollen reduziert werden. Die im Anhang in den Abbildungen 12 und 13 dargestellten nationalen Meeresschutzgebiete in der AWZ Borkum Riffgrund, Doggerbank, Sylter Außenriff-Östliche Deutsche Bucht (Nordsee) sowie Fehmarnbelt, Kadetrinne und Pommersche Bucht-Rönnebank (Ostsee) werden demnach als **Vorranggebiete Naturschutz** entsprechend ihrer Schutzzwecke festgelegt. Satz 1 gilt nicht für den in der Karte dargestellten Bereich der Nordansteuerung und der Außenreedee der Häfen Stettin und Swinemünde. Das im Anhang in Abbildung 14 dargestellte Gebiet wird nunmehr **zusätzlich als Vorranggebiet Seetaucher** festgelegt. Dadurch sind jedoch Beeinträchtigungen bestehender Vorranggebiete Schifffahrt insbesondere im Bereich Borkum Riffgrund (VTG Terschelling German Bight, Nr. 1 und Emskorridor, Nr.3), westlich Sylt (Nrn. 5, 6, 7, 8 und 9) sowie in der Ostsee Fehmarnbelt (Nr. 16) und Kadetrinne (Nr. 18) zu erwarten, zumal diese Festlegung faktisch eine Entwidmung von Verkehrsflächen zu Gunsten des Naturschutzes darstellt.

Die Systematik der Flächenfestlegung durch die Raumordnung in der AWZ folgt insbesondere den Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens (SRÜ). In den Raumordnungsplan für die AWZ wird explizit auf die Freiheit der Schifffahrt gemäß Art. 58 Abs. 1 SRÜ verwiesen (s. Seite 31). Auf die Freiheit der Schifffahrt ist infolgedessen bei Regelungen für andere Nutzungen - einschl. des raumfunktionalen Anspruches des Meeresnaturschutzes - Rücksicht zu nehmen.

Die Raumordnung trägt der wirtschaftlichen Bedeutung der Schifffahrt insbesondere dadurch Rechnung, dass die manifestierten Hauptschifffahrtsrouten, welche sich aus Verkehrstrennungsgebieten, Transitwegen sowie traditionell viel befahrenen Routen zusammensetzen, die eine Netzbasis für die Gesamtplanung bilden; andere Nutzungen und Raumfunktionen in der AWZ haben sich hieran zu orientieren. Die Hauptschifffahrtswege wurden daher als „Vorranggebiete Schifffahrt“ festgelegt. Das Ziel der Festlegung orientiert sich vor Allem darin, die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffverkehrs dauerhaft planerisch abzusichern, damit die Schifffahrt alle regelmäßig befahrenen Wege mit dem notwendigen Vertrauensschutz, sicher und störungsfrei nutzen kann. Dieses Grundprinzip trägt durch die Minimierung von Einschränkungen für die Schifffahrt auch zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. In der Folge müssen die Belange des Schiffsverkehrs

auf den Hauptschiffahrtswegen auf Dauer absolute Priorität vor anderen Nutzungen und Raumfunktionen genießen.

Eine Umwidmung von - nachträglich als Naturschutzgebiete ausgewiesenen - Vorrang- oder Vorbehaltsgebieten Schiffahrt als Vorranggebiete Naturschutz erscheint unter Raumordnungsaspekten nicht realisierbar. Darüber hinaus bestehen Zweifel an der Vereinbarkeit einer solchen Maßnahme mit den einschlägigen Vorgaben des SRÜ. Für den Fall einer derartigen Umwidmung wäre u. E. mit ernstzunehmenden Folgen für die Schiffsverkehre zu rechnen. Einerseits würde durch den Wegfall der Vorrangfunktion der Schutz der Schiffahrt vor konkurrierenden (Dritt-) Nutzungsinteressen und anderen entgegenstehenden Raumordnungs- / Funktionsansprüchen erheblich geschwächt werden. Andererseits wäre im Falle eines Vorranges des Naturschutzes damit zu rechnen, dass die Schiffahrt als raumbedeutsame Nutzung im Naturschutzgebiet, soweit mit der Funktion eines Vorranggebietes Naturschutz nicht vereinbar, eingeschränkt oder ausgeschlossen würde. Dies hätte erhebliche Konsequenzen für die Verkehrssicherheit bzw. für die Wettbewerbsfähigkeit des Seehafen- und Wirtschaftsstandortes Deutschland.

Nach alldem ist u. E. insoweit weder eine Entwidmung von Vorrang- oder Vorbehaltsgebieten für die Schiffahrt noch eine Überschneidung der raumordnerischen Zielsetzungen auf für die Schiffahrt essentiellen Verkehrsflächen (Gebiete mit einander widersprechendem Vorrangstatus) zu rechtfertigen. Die Berücksichtigung der Naturschutzgebiete in den Raumordnungsplänen kann daher nur außerhalb der für die Schiffahrt getroffenen oder noch zu treffenden Gebietsfestlegungen erfolgen und darf überdies nicht zu Lasten der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gehen. Durch die zusätzlich als Vorranggebiet Seetaucher festgelegten Gebiete (Abb. 14), die Festlegung der Vogelzugkorridore „Fehmarn-Lolland“ und „Rügen-Schonen“ und die daraus erwachsenden Maßnahmen erscheinen Beeinträchtigungen für die Schiffahrt nicht ausgeschlossen, zumindest werden zusätzliche Hürden für die Verkehrsräume zu den Häfen geschaffen.