



## **IKZM – Integriertes Küstenzonenmanagement**

von BOR Friedrich Rischmüller

Stand: Juli 2005

Weltweit gesehen, leben die meisten Menschen in der Nähe des Meeres; in Europa leben über 50 % der Bevölkerung maximal 50 km von der Küste entfernt. Die Ressourcen dieser Regionen haben einen großen Anteil am wirtschaftlichen Wohlstand der Union. Schifffahrt, Fischerei und auch Fremdenverkehrsindustrie konkurrieren um den lebenswichtigen Raum entlang der europäischen Küstenlinie, deren Gesamtlänge ca. 89.000 km beträgt.

Als Küstenzone wird der Übergangsbereich zwischen Land und Wasser definiert. Speziell für die Bundesrepublik Deutschland umfasst sie landwärts die Gebiete der an die Nord- und Ostsee angrenzenden Landkreise und seewärts das Deutsche Küstenmeer und die sich daran anschließende deutsche ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ).

Die europäische Kommission hat durch Forschungsvorhaben festgestellt, dass ihre Küstenzonen mit einer größeren Anzahl wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Probleme konfrontiert sind, mehr als andere Regionen im Innern. Die bekanntesten Probleme sind

- schlecht geplante touristische Erschließung
- Rückgang der Fischwirtschaft
- schlechte Planung der Verkehrsnetze
- die zunehmende Verstädterung
- Erosion und Rohstoffgewinnung
- Errichtung von Offshore-Anlagen  
(Gas-, Ölförderplattformen, Windparks, Aquakulturen)
- Verschmutzung
- Zerstörung von Habitaten

Diese Probleme zeigen, dass die Küstenregionen Europas die besondere Aufmerksamkeit der politischen Entscheidungsträger erfordern. Deshalb bemüht sich die Europäische Union (EU) um die Einführung einer koordinierten Politik für die Küstenregionen. Insbesondere wirkt die EU bei ihren Mitgliedstaaten darauf hin, nationale Strategien in Bezug auf ein integriertes Küstenzonenmanagement einzusetzen. Hierzu wurde im Jahre 2002 eine Empfehlung (keine Richtlinie) des Europäischen Parlaments und des Rates **zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete in Europa** herausgegeben. Nach dieser Empfehlung definiert sich IKZM als eine Methode zur ganzheitlichen Raumentwicklungsplanung im Küstengebiet; dabei sind die ökonomischen, ökologischen und sozialen Belange gleichberechtigt zu berücksichtigen.

Die Bundesrepublik Deutschland hat sich entschieden, bis Anfang 2006 einen Bericht über den Stand der nationalen IKZM-Strategie vorzulegen. Da das Bundesumweltministerium (BMU) Mitglied des EU-Umweltrates ist, wurde zwischen den Bundesressorts vereinbart, das BMU zur Federführung in dieser Angelegenheit zu bestimmen, die anderen Ministerien wurden zur Mitarbeit verpflichtet. Unter systematischen und wissenschaftlichen Gesichtspunkten wäre IKZM als Oberbegriff der Raumordnung allerdings besser bei dem für die Raumordnung zuständigen Ministerium anzusiedeln, d. h. beim BMVBW.



**IKZM-Raum Nordsee  
Planungsprobleme aus EU-Sicht  
Es fehlt ein Leitbild (engl. Vision)**

Quelle: NORCOAST-Review ISBN 87-7775-335-6



Diese unterschiedliche Zuständigkeitszuordnung spiegelt auch die beiden in Deutschland sich gegenüberstehenden IKZM-Perspektiven wieder. Zum einen wird IKZM als ein die Raumordnung ergänzender Ansatz verstanden, zum anderen wird IKZM als Ansatz interpretiert, der einen klaren ökologischen Schwerpunkt besitzt. Die Bewahrung der Schöpfung und Klimafragen spielen eine wichtige und besondere Rolle. IKZM muss aber auch Aspekte wie Strukturschwächen, Arbeitsplatzsituationen, wirtschaftliche Entwicklung, Bedeutung von Verkehrswegen und ähnliches berücksichtigen. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest betont in diesem Zusammenhang die Schlüsselrolle der Seeschifffahrt als wichtigen volkswirtschaftlichen Belang. Ein großer Teil des deutschen Außenhandels wird über die deutschen Seehäfen abgewickelt. Diesen kommt damit im Hinblick auf den deutschen Außenhandel, aber auch als eigenständiger Wirtschaftsfaktor mit mehreren hunderttausend Arbeitsplätzen eine überragende Bedeutung zu. Ein sicherer und leistungsfähiger Zugang zu den deutschen Seehäfen ist für die Leistungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen und für die gesamte deutsche maritime Verbundwirtschaft und damit für den Wirtschaftsstandort Bundesrepublik Deutschland unverzichtbar. Dieser Anspruch wird durch völkerrechtliche Vereinbarungen zum Schutz des Seeverkehrs abgesichert. Das UN-Seerechtsübereinkommen (UNCLOS) garantiert die Freiheit und damit Freizügigkeit der Schifffahrt. Nach Art. 87 UNCLOS steht die Hohe See allen Staaten zur Schifffahrt offen und die Schiffe aller Staaten genießen das Recht der friedlichen Durchfahrt durch das Küstenmeer (Art. 17). Im Hoheitsgebiet sind die Seewasserstraßen durch das Bundeswasserstraßengesetz (§ 5) dem Schiffsverkehr gewidmet. Neu hinzukommende Nutzungen haben diese faktisch bestehende, rechtlich abgesicherte Position der Schifffahrt zu beachten. Eine nationale IKZM-Strategie muss auch das Ziel haben, den Seeverkehr und die deutsche maritime Verbundwirtschaft in ihrer zukünftigen Entwicklung zu unterstützen.

Eine frühzeitige Kommunikation von beabsichtigten Veränderungsprozessen mit dem Ziel einer Förderung der Akzeptanz kann durch IKZM geleistet werden und ist für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung von großem Interesse. Planungsträger sollten also frühzeitig der interessierten Öffentlichkeit und den betroffenen Behörden und Verbänden ihre Absichten vorstellen, um deren Meinungen dazu einzuholen und um sie außerhalb eines verrechtlichten Verfahrens berücksichtigen zu können. Der Erfolg kann sich dann im Genehmigungsverfahren zeigen, der weniger konfliktträchtig sein wird. Erlass von zusätzlichen Rechtsvorschriften wären im Sinne von Bürokratieabbau verfehlt. Es muss deutlich bleiben, dass IKZM eine Methode ist und dort keine unmittelbaren inhaltlichen Entscheidungen getroffen werden. Im Rahmen von IKZM können Empfehlungen ausgesprochen werden. Konkretes staatliches Handeln muss aber von den zuständigen Stellen ausgehen.



Die weitere Entwicklung von IKZM im nationalen und europäischen Rahmen wird weiterhin interessant und spannend bleiben, da es sich hier noch nicht um rechtlich verfestigte Strukturen handelt. Verwaltungen, Nichtregierungsorganisationen und besonders die Wissenschaft bringen sich hier aktiv ein und es soll ja nicht eine konfliktfreie Küste vorgestellt werden, sondern IKZM möchte dazu beitragen, die Probleme der Küste zu erkennen und Lösungswege für eine nachhaltige Entwicklung aufzuzeigen.

## Literatur

Empfehlungen des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2002  
**zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete;**  
Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften vom 06.06.2002

**Eine europäische Strategie für das integrierte Küstenzonenmanagement,**  
*Ein Reflexionspapier, herausgegeben von der Europäischen Kommission, 1999*

**Nationale IKZM-Strategien, europäische Perspektiven und Entwicklungstrends,**  
*Workshop des BMVBW, 28.02.2005, Berlin*