

Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.

Der Vorsitzler



25813 Husum
Südermarschstr. 5
0 48 41 / 77 67 815
sdn.kelch@t-online.de

BSH
Postfach 301220
20305 Hamburg

Husum, den 06.08.2008

**Raumordnungsplan für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ)
Festlegungen Teilblatt Nordsee
Hier: Stellungnahme der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste
Ihr Schreiben vom 02.07.2008 Az.: 542/Raumordnung AWZ/2008 M52**

Sehr geehrte Damen und Herren,
wir danken Ihnen, dass Sie uns bei der Aufstellung eines Raumordnungsplanes für die AWZ beteiligen. Gemäß unserer Satzung können wir nur zu Planungen des Teilprojekts „Nordsee“ Stellung nehmen, gleichwohl liegen unseren Ausführungen aber auch Erfahrungen im Umgang mit vergleichbaren „Hindernissen“ für die Seefahrt in anderen Seegebieten zu Grunde.

Allgemeines

Die Aufstellung eines Raumordnungsplanes für die Einrichtung von Meereswindparks (MWP) ist seit Jahren eine Forderung der Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste (SDN). Daher begrüßen wir grundsätzlich die Aufstellung eines solchen Planes, möchten jedoch kritisch anmerken, dass insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung einer geordneten Nutzung der Plan sehr spät kommt. Wir gehen davon aus, dass Änderungen, Ergänzungen und Anregungen noch übernommen werden.

Bedauerlicherweise ist bei der Herstellung der Karte die Übersichtlichkeit zu kurz gekommen. So sind zwar die Vorranggebiete für die Windenergie und die Vorranggebiete und Vorbehaltsgebiete für die Schifffahrt und die Forschung klar abgegrenzt, jedoch wurde eine deutliche Trennlinie zwischen den genehmigten Flächen und den militärischen Übungsgebieten versäumt. Ferner sehen wir Handlungsbedarf zur Verbesserung der Übersichtlichkeit durch unterschiedliche Farben und Signaturen für die Rohstoffgewinnung, Rohrleitungen und Kabel sowie eine volltonige Darstellung.

Auch im Text sehen wir noch Verbesserungsmöglichkeiten. So schlagen wir vor, auf die Verwendung von Textbausteinen und häufiger Wiederholung von Aussagen zu verzichten und die Textführung zu straffen.

Der Zuschnitt der AWZ als „Entenschnabel“ schließt eine isolierte deutsche Planung aus und erfordert u.E. unabdingbar eine trilaterale Abstimmung (DK, NL) des Entwurfs über die Grenzen der deutschen AWZ hinaus, um die Kleinteiligkeit in dem vorliegenden Planungsentwurf zu vermeiden und insbesondere im Hinblick auf die Schifffahrtsrouten und die Windenergienutzung großzügigere Zuschnitte zu ermöglichen.

Planung ist stets auf die Zukunft ausgerichtet und erfordert Schaffung verbindlicher Rechtsgrundlagen und Zuständigkeiten für die weitere Entwicklung sowie Visionen, über deren reale Chancen im Anhörungsverfahren zu befinden ist.

Im Plan sind leider nur die Übergabepunkte der Netzanbindung zwischen der AWZ und dem Küstenmeer gekennzeichnet ohne Angabe der Kabelführung im Küstenmeer selber. Deshalb halten wir nicht nur zum besseren Verständnis der Karteninhalte, sondern insbesondere für die künftige Notfallvorsorge sowie der Entwicklungsmöglichkeiten außerhalb der ausgewiesenen Gebiete die Fortsetzung der Angaben zu den Trassen der Rohrleitungen, Kabel und Systemen für die Rohstoffgewinnung auch im Gebiet des Küstenmeeres bis an die Küstenlinie heran für unbedingt erforderlich.

Schifffahrt

Die Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr ist für die Bewohner der Küste und ihrer Wirtschaft existenziell. Daher erwarten wir von einer Planung einen sichtbaren Rahmen für die Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit, der zügig in internationales Seerecht überführt werden kann.

Der vorliegende Plan erfüllt weder die Vorgaben der Anlage zum Ro-Plan-AWZ mit den Leitlinien gemäß 2.1. bezüglich des Vorrangs der Schifffahrt als Hauptnutzer und den Interessen der nachrangigen Nutzer noch die Bedingungen für den Erhaltung und die Verbesserung der Sicherheit. Er berücksichtigt auch nicht das besondere Schutzbedürfnis des Meeres, der Küste und der Umwelt als existentielle Grundlage für seine Bewohner und ist daher ungeeignet sowohl als nationaler, insbesondere aber ungeeignet als internationaler Rahmen.

Gegen das probabilistische Verfahren, auf der Grundlage gesammelter AIS – Daten von Schiffen entsprechend deren Nutzungsverhalten das Gebiet der AWZ in Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Schifffahrt aufzuteilen und in den Zwischenräumen die Vorranggebiete für andere nachrangige Nutzer - MWP - unterzubringen., bestehen grundsätzlich keine Einwände. Offenbar ist dabei jedoch nicht berücksichtigt worden, dass dieses Verhalten geprägt ist von der Nutzung eines freien Seeraumes. Die Verkehrsteilnehmer können bei Begegnungen oder Überholvorgängen zu den Seiten hin ausweichen, da sie nicht durch etwaige Hindernisse eingeschränkt werden. Dagegen stellt die geplante Konzentration dieses „Flächenverkehrs“ auf die Vorranggebiete mit nur 1 sm breitem Vorbehaltsgebiet beidseitig der Vorranggebiete eine Einschränkung dar. Erfahrungen in der Ostsee haben gezeigt, dass durch Einschränkungen vergleichbar mit den geplanten MWP (Seezeichen, Brückenpfeiler) das Risiko einer Kollision zwischen den Verkehrsteilnehmern und/oder mit den „Hindernissen“ deutlich erhöht und die Sicherheit verringert wird. Dies gilt insbesondere für die vielen Knotenpunkte mit der

höchsten Konzentration an Verkehrsteilnehmern und der Plan keine Auskunft darüber gibt, wie diese Kontenpunkte zu befahren sind.

Gemäß den Leitlinien zur räumlichen Entwicklung der AWZ sollen die „Räume“ mit der Schifffahrt als vorrangige und dem MWP als nachrangige Nutzer optimal genutzt werden; Erhalt und Verbesserung der Sicherheit des Hauptnutzers „Schifffahrt“ muss Vorrang haben. Wir fordern deshalb, die Planung so auszurichten, dass eine trilaterale (DK, NL) Abstimmung in eine internationale Regelung der IMO mit Kanalisierung und Trennung der Verkehre einschließlich Regelungen für die Knoten (Precautionary Area) überführt werden kann und schlagen folgende Änderungen bzw. Ergänzungen zum vorgelegten Plan vor:

- Verzicht auf die parallel zu den Routen 7 und 9 verlaufende Route 8 und Verbreiterung der Routen 7 und 9
- Analoge Gestaltung der Routen 12 und 13 sowie 11 und 14
- Prüfung auf Ausweitung der Route 3 trotz bereits vorliegender Genehmigungen
- verbindliche umfassende Verkehrsüberwachung der AWZ mit zusätzlichen AIS-Empfängern und Radareinrichtungen
- Zulassung oder Genehmigungen von Nutzungsänderungen ausschließlich durch das BSH als unmittelbare Rechtsetzende Institution
- Zeitplan für die Überleitung der nationalen Regelungen in internationales Recht, d.h.: Bestätigung durch die IMO und Anerkennung nach internationalem Seerecht.

Das Notschleppkonzept für die deutsche Küste sieht vor, dass im Notfall innerhalb von zwei Stunden (Einsatzzeit) ein Hilfsfahrzeug (Notschlepper) „vor Ort“ sein soll. In der Vergangenheit haben wir bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass sich mit zunehmender Schiffsgröße und veränderten Umweltbedingungen die Driftgeschwindigkeiten der Schiffe verändern und hatten entsprechende Korrekturen im Notfallkonzept angemahnt. Es ist u.E. nach nicht akzeptabel, dass in den Vorranggebieten für MWP zwischen den Verkehrstrennungsgebieten vor der niedersächsischen Küste nach Lee bzw. in Richtung auf die Windparks keine Vorbehaltsfläche für die Schifffahrt vorgesehen ist wie für den Schifffahrtsweg 10 und fordern entsprechende Nachbesserungen.

Ferner muss im Rahmen der Planungen das derzeitige Notfallmanagement überprüft und ggf. ergänzt oder angepasst werden wie z.B. die Stationierung von Notschleppern und/oder anderen Sicherungsfahrzeugen sowie deren Einsatzpläne.

Da aufgrund fehlender nationaler, insbesondere aber internationaler Rechtsgrundlage in den bisherigen Genehmigungsverfahren bislang keine Aussagen zur Kollisionsverhinderung zwischen Havaristen und MWP getroffen werden konnten, fordern wir, dass

- spätestens mit einem Ro-Plan-AWZ klare nationale Rechtsgrundlagen geschaffen werden, wie die Vorranggebiete durch die Schifffahrt zu befahren sind, wo Notschlepper und ggf. ein Sicherungsfahrzeug vorzuhalten sind und wie „Risikoschiffe“ zu führen sind
- diese nationalen Rechtsgrundlagen zügig in internationales Recht übergeleitet werden.

Erfahrungen in der Ost- (Kadetrinne, Store – Belt- Brücke) und Nordsee (VTG vor Niedersächsischer Küste) haben gezeigt, dass die Einrichtung eines VTG mit Kanalisierung, Trennung und Überwachung des Schiffsverkehrs eine wirkungsvolle Maßnahme zum Erhalt und der Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr bei räumlichen Einschränkungen darstellt und durch Vorhalt von Sicherungsfahrzeugen an sehr kritischen Punkten erhöht werden kann. Entsprechend sind vergleichbare Vorgaben im Betrieb von Bohrinseln oder anderen größeren Hindernissen im freien Seeraum bereits gängige Praxis. Deshalb fordern wir entsprechende zielführende Nachverhandlungen mit den künftigen Anlagenbetreibern.

Windenergie

Die SDN hat sich weder in der Vergangenheit noch im Rahmen von Genehmigungsverfahren nie gegen die Einrichtung von MWP ausgesprochen, sondern stets eine Bündelung und Konzentration auf wenige Standorte aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Naturschutzes und der Wirtschaftlichkeit gefordert. Diese Forderung sehen wir mit dem vorliegenden Planungsentwurf nicht erfüllt. Teilweise sind MWP kleinflächig verteilt und werden zudem noch von viel zu schmalen Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für die Schifffahrt unterbrochen. Zusätzlich sind im Genehmigungsverfahren auf Forderung der WSD schmale Fahrgassen für die Schifffahrt zwischen den Clustern mehrerer MWP vorgesehen, die das Risiko einer Havarie drastisch erhöhen. Ungeachtet der Tatsache, dass bereits Genehmigungen vorliegen sollten durch den Plan nicht nur zukunftsweisende Ziele und auch Visionen formuliert werden, sondern auch Rechtsklarheit geschaffen werden.

Dazu gehört unseres Erachtens die großflächige Zusammenfassung der MWP zwischen den Routen 7 und 9 zu einem Vorranggebiet (s.o.: Streichung der Route 8). Gleiches gilt für die MWP im Bereich der Routen 12 und 13, sowie für die durch die Route 11 getrennten Vorranggebiete für Windenergie. Diese Cluster für MWP sollten zu Vorranggebieten zusammengefasst werden, so dass die MWP zu einer großen Einheit zusammenwachsen können. Vorranggebiete sind so zu definieren, dass Schifffahrt in ihnen nicht stattfinden darf, auch wenn die einzelnen MWP noch von einander in unterschiedlicher Breite (1sm) getrennt sind. Die vorgeschlagenen Änderungen ermöglichen den wirtschaftlichen Betrieb für Service, Vorhaltung bemannter Plattformen oder anderer vergleichbar wirksamer Schutzmaßnahmen sowie die Erstellung eines Schutz- und Sicherheitskonzeptes und die Installation von AIS und Radar sowie die Netzanbindung.

Dass der Plan keine Angebotsplanung für MWP darstellt, sondern eine verbindliche Konzentration auf die Vorranggebiete für Windenergie mit Ausnahme der bis zum 31.12.2008 rechtlich verfestigter Planungen, wird von uns ausdrücklich begrüßt. Gleichwohl möchten wir unsere Verwunderung darüber zum Ausdruck bringen, dass im Raumordnungsplan mehrere im Verfahren befindliche MWP weiter westlich nicht berücksichtigt werden, insbesondere vor dem Hintergrund der internationalen Rechtsverbindlichkeit. Da die MWP einschließlich eines Sicherheitsabstandes wegen der risikobehafteten Behinderung für die Schifffahrt als Hauptnutzer ausgeschlossen werden, ist die Rechtslage des internationalen Seerechts zu prüfen, in welchem Umfange der Schifffahrt Flächen entzogen werden können und die Schifffahrt zu Umwegen gezwungen werden kann.

Kabelanbindung der MWP

Die Planung weist leider nur die Übergabepunkte der Netzanbindung zwischen der AWZ und dem Küstenmeer aus, ohne die Konsequenzen der Weiterführung der Energie zu den Verbrauchern und die Netzverstetigung gebührend berücksichtigt zu haben. Die Dimension, in der Windenergie in der Nordsee genutzt werden soll (ca. 10.000MW das sind mehrere Großkraftwerke), erfordert innerhalb des Raumordnungsplanes klare und weitgehend verbindliche Vorstellungen, wo die Energietrassen unter Berücksichtigung bestmöglicher Naturverträglichkeit zu führen sind und wie über einen Verbund (DK, N, NL) oder über Speicherkonzepte eine Verstetigung der Stromführung erreicht werden kann. Derzeit laufen Planungen zur Netzverstetigung (Nordic Grid) durch Anbindung von Regelstrom aus norwegischen Wasserkraftwerken einschließlich der Anbindung an das Dänische Netz, ein Knotenpunkt zu englischen MWP, der Anbindung der Deutschen MWP, die Möglichkeit der Knotenbildung für die EWE nach Niedersachsen und als Hauptziel die Anbindung an das Projekt „Elbe renewable Energy & store“ (ERES). Unabdingbar muss ein Raumordnungsplan stützende Aussagen zu einem solchen Gesamtprojekt enthalten.

Fischerei

Mit der Ausweisung der Vorranggebiete für die MWP und deren ausschließliche Nutzung wird auch der Fischerei eine bisherige Nutzungsfläche (Fangfläche) entzogen, andererseits bieten diese Flächen aber die Chance für den ungestörten und natürlichen Aufwuchs und die Einrichtung von Marikulturen. Gleichwohl halten wir es für unabdingbar, das in dem Plan Ausgleichspflichten zu Gunsten der Fischerei für den Verlust an Fangfläche ausgewiesen werden, die in Genehmigungsverfahren umzusetzen sind. Vorstellbar wären ein Durchfahrtsrecht für kleinere Fischereifahrzeuge von <24 m sowie die Duldung von Marikulturen.

Rohstoffgewinnung

Die Entnahme von Sand und Kies vom Grund der Nordsee gehört zu den schwersten und kaum ausgleichbaren Eingriffen in die Meeresnatur insbesondere des belebten Meeresbodens mit vermutlichen Folgen bis in die Nationalparke. Auch Meeresströmungen können nachhaltig gestört oder verändert werden mit gravierenden Auswirkungen auf den Küstenschutz sowie der Entwicklungen der Häfen einschließlich deren Anlaufwegen. Umso unverständlicher beschränkt sich der Plan auf die nachrichtliche Darstellung der Gebiete für die Rohstoffgewinnung. Nach Ausbeutung der Planfestgestellten und bewilligten Vorhaben müssen neue Gebiete aufgesucht werden.

Unseres Erachtens ist das Meeresgebiet für die Gewinnung von Sand und Kies viel zu sensibel, so dass in dem Plan über die bereits Planfestgestellten und bewilligten Vorhaben hinaus keine weiteren Vorhaben ausgewiesen werden sollten.

Wissenschaftliche Meeresforschung

Aus dem vorgelegten Plan ist nicht ersichtlich, welche Forschung in den ausgewiesenen Vorbehaltsgebieten betrieben werden soll. Wir sehen hier Handlungsbedarf für eine Nachbesserung des Planes, in dem zumindest mögliche weitere „Nutzer“ auszuweisen oder auszuschließen sind.

Unabhängig hiervon gebietet es eine optimale Nutzung des Seeraumes gemäß der Leitlinie, dass die für die Meeresforschung vorgesehenen Bereiche im räumlichen Zusammenhang mit einem Vorranggebiet für Windenergie zu legen sind.

Abschließend möchten wir noch einmal das besondere Schutzbedürfnis des Meeres, der Küste und der Umwelt als existentielle Grundlage für seine Bewohner hervorheben und eine zügige Anerkennung aller geplanten Maßnahmen einschließlich unserer Vorschläge und Forderungen durch die IMO anmahnen, da nur durch die Aufnahme in das internationale Seerecht die Vorgaben ihre sanktionsfähige Rechtskraft entfalten können.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kelch', written in a cursive style.

Rudolf-Eugen Kelch
Vorsitzer SDN