

## Noch einmal: Mecklenburg-Vorpommerns Planungen im Küstenmeer – Teilerfolg für die Sportschifffahrt

Mecklenburg-Vorpommern hat seine Raumplanung für die kommenden zehn Jahre abgeschlossen. Das „Landesraumentwicklungsprogramm“ (LEP) wurde von der Schweriner Regierung in Kraft gesetzt. Im vorigen Jahr setzte sich der KYCD mit den Planungen im Küstenmeer auseinander und gab zu ihnen als einziger Verband eine umfangreiche Stellungnahme aus der Sicht des Fahrtenwassersports ab (vgl. Club-Magazin 3/2015 und 4/2015). Wie die Lektüre des nun vorgelegten LEP zeigt, führten Argumente des Clubs zu Änderungen.

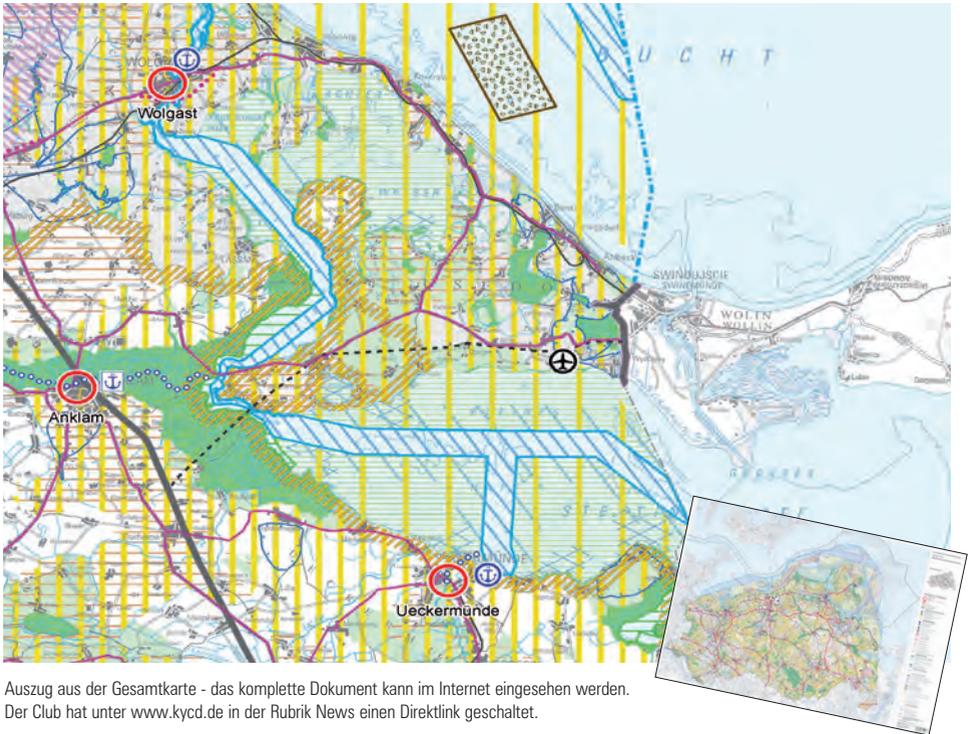
Bevor wir diese darstellen, einige allgemeinere Anmerkungen zu den Planungen im Küstenmeer. Der jetzt beschlossene LEP unterscheidet sich wohltuend von dem ursprünglich im Jahr 2014 vorgelegten Entwurf. Das gilt besonders für die als Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Windenergieanlagen ausgewiesenen Areale. War zunächst beabsichtigt, mehrere hundert Quadratkilometer, eine Fläche größer als Hamburg, in dem zwölf Seemeilen breiten Wasserstreifen vor der Küste zu „bepflanzen“, sind hiervon noch rund 170 km<sup>2</sup> nachgeblieben. Das ist noch immer sehr viel, aber es wird keine durchgehende Umwandlung des Küstenmeeres in eine maritime Industrielandschaft stattfinden. Zu den positiven Entscheidungen gehört auch, dass das Land im LEP die Förderung von Erdöl- und Erdgas in seinem Küstenmeer ausschließt. Das weitere Anwachsen der industriellen Nutzung der See ist in-



dessen vor unseren Küsten im Ganzen nicht mehr aufzuhalten.

Es kann keinen Zweifel daran geben, dass die traditionellen Nutzungen der See – Schifffahrt und Fischerei – unter einem wachsenden Druck stehen. Rohstoffgewinnung, Energieerzeugung, Naturschutz oder Tourismus beanspruchen zunehmend breiteren Raum.

Politische Richtungsentscheidungen und ökonomische Interessen begünstigen die Umwandlung großer Areale in maritime Industrielandschaften, während gleichzeitig zum Ausgleich der hin-



Auszug aus der Gesamtkarte - das komplette Dokument kann im Internet eingesehen werden.  
Der Club hat unter [www.kycd.de](http://www.kycd.de) in der Rubrik News einen Direktlink geschaltet.

Quelle: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern.

hinzukommenden Belastungen und zum Erhalt gefährdeter Lebensräume ein nicht immer schlüssiger Naturschutz betrieben wird. Der frei zur Verfügung stehende Seeraum wird durch beides kleiner.

Die Konkurrenz der Nutzerinteressen spiegelt sich auch in den Stellungnahmen zu den LEP-Entwürfen wider. Besonders Energieerzeuger und Erdölförderer propagierten die Nutzung der See für ihre industriellen Zwecke. Weder das hohe Risiko durch die dichte Großschiffahrt in der Kadetrinne, noch die Verletzbarkeit hochwertiger Natur- und Vogel-

schutzgebiete wirkten korrigierend. Das taten vor allem die massiven Entgegnungen der Tourismusbranche und der mit ihr an einem Strang ziehenden Seebäder, die befürchteten, dass ihre Gäste ausblieben, wenn der Horizont verstellt ist. Das jetzige Ergebnis verdankt sich der Bedeutung der Tourismusbranche für die Wirtschaft des ganzen Landes. Im Kräftespiel der Interessengruppen kommt die Frage, ob der Fahrtenwassersport noch die Bedingungen antrifft, die er braucht, jedenfalls erst unter „ferner liefen“. Die Stimme des Wassersports ist eine der leisesten im Konzert der Meeresnutzer.

Nach wie vor bedauern wir, dass die ganze Fläche des Küstenmeers ohne jegliche Ausnahme in Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für bestimmte Nutzungen aufgeteilt wurde. Es ist nicht nur generell so, dass die Meere noch immer in sehr viel geringerem Umfang erforscht sind als die Landmassen. Selbst im unmittelbaren Küstenbereich gilt, dass unsere ozeanographischen und biologischen Kenntnisse lückenhaft sind. Mecklenburg-Vorpommern hätte die Möglichkeit gehabt, wenig untersuchten Arealen keine Nutzungen zuzuweisen und erst nach deren besserer Erforschung über eine sinnvolle Verwendung zu entscheiden. Wie schon im LEP von 2005, so hat das Land auch jetzt die Chance vergeben, seinen vollen Spielraum zu nutzen, für ein integriertes Meeresmanagement, in dem die Erfordernisse der Umwelt und die Ansprüche der Nutzer wohlabgewogen zum Tragen kommen.

## 1 Die Stellungnahme des KYCD

Der KYCD hatte im September des vorigen Jahres in seiner Stellungnahme (abgedruckt im Club-Magazin 4/2015) einleitend begründet, dass Schifffahrt nicht allein mit Handelsschiffen betrieben werde, sondern ebenso mit Yachten. Wir kritisierten, dass im LEP-Entwurf unter Schifffahrt praktisch allein die Großschifffahrt verstanden würde. In der Folge wurden bei der Ausweisung von Vorranggebieten für die Schifffahrt für uns wichtige Routen nicht berücksichtigt.

Im LEP wurde auf diese Kritik reagiert, indem die Kriterien für die Ausweisung schärfer gefasst wurden und indem gekennzeichnete Fahrwasser den Vorrang- und Vorbehaltsgebieten gleichgestellt wurden. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hat dort Vorrang; Maßnahmen und Nutzungen, die die Schifffahrt beeinträchtigen, sind auszuschließen.

In unserer Stellungnahme hatten wir vorgeschlagen, die in den Kartensätzen 3005 und 3006 vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) empfohlenen Baggerrinnen und betonten Fahrwasser als Vorranggebiete Schifffahrt auszuweisen. Das ist nicht geschehen, aber mit der Gleichstellung der gekennzeichneten Fahrwasser sehen wir das Ziel erreicht, die Verkehrswege im unmittelbaren Küstenbereich zu sichern. Wichtig ist nun, mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes den regelmäßigen Kontakt zu pflegen, damit die benötigten Fahrwasser auch zukünftig betont bleiben.

Durch den LEP werden keine Fahrwasser aufgehoben oder eingerichtet. Das zu tun, fällt nicht in die Kompetenz des Landes, sondern in die des Bundes. Aber die Ausweisungen im LEP definieren verbindliche Ziele der Raumplanung. Und dort, wo das Land eine Beeinträchtigung der von ihm gewollten Nutzung durch die Schifffahrt sieht, wird es naheliegenderweise an den Bund herantreten, damit der die Schifffahrt reglementiert und fernhält. Die Befahrensregelungen für Nationalparks sind ein bekanntes Musterbeispiel.



Wir werden mit unseren Booten also auch künftig überall dort unterwegs sein können, wo es nicht ausdrücklich untersagt ist. Es ist aber erforderlich, die konkreten Planungen im Küstenmeer kontinuierlich zu verfolgen, um die Belange der Fahrtenwassersportler erforderlichenfalls frühzeitig in Genehmigungsverfahren usw. einbringen zu können.

## 2 Die Einzelvorschläge des KYCD

Im Folgenden geben wir die Reaktion auf die in der Stellungnahme des KYCD enthaltenen Einzelvorschläge kurz wieder:

### 2.1 Wismar-Bucht

- Dem Vorschlag, die Westansteuerung der Wismar-Bucht durch das Offentief als Vorranggebiet Schifffahrt auszuweisen wurde nicht entsprochen. Die Route soll nicht den erforderlichen Kriterien entsprechen. Dieses in der Abwägungsdokumentation des Ministeriums nicht weiter begründete Urteil ist für den Vorstand des KYCD nicht nachvollziehbar. Das Fahrwasser im Offentief ist betont und damit für die Schifffahrt gesichert. Der Club wird zur WSV Kontakt aufnehmen, um die Bedeutung einer dauerhaften Kennzeichnung zu verdeutlichen.

- Der Hinweis, dass in der Planungskarte der Verlauf des Hauptfahrwassers nach Wismar zum Teil westlich außerhalb des Vorranggebiets liege, wurde aufgenommen, die Lage des Vorranggebiets Schifffahrt in der Karte angepasst.

### 2.2 Maritimes Vorranggebiet Windenergieanlagen Kadetbank / Erweiterungsgebiet bei „Baltic 1“

Das größte zusammenhängende Gebiet für Windenergieanlagen ist in unmittelbarer Nähe des bestehenden Windparks „Baltic 1“ geplant. Bei einer Bebauung dieses Gebiets wird sich eine Riegelwirkung ergeben und Wegstrecken länger werden. Seeseitig liegt seine Grenze in der Nähe des Hauptschiffahrtsweges durch die Kadetrinne. Um für die Sportschifffahrt eine gefahrlose und relativ kurze Passage längs der Küste in der Landesplanung zu gewährleisten, schlugen wir vor, zum einen südlich des Gebietes ein Vorranggebiet Schifffahrt einzurichten und zum anderen den Zwischenraum zwischen OWP-Fläche und vor der Küste liegenden Vorranggebieten Naturschutz zu vergrößern. Hierfür wäre das für OWP geplante Gebiet an seiner Südseite etwas zu verkleinern gewesen.

Dem Vorschlag wurde nicht entsprochen. Das Schweriner Ministerium schreibt: „Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Aufgabe der Raumordnung ist es, die unterschiedlichen Anforderungen an den Raum aufeinander abzustimmen, im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt.“

Dies ist vorliegend geschehen. Dass das Küstenmeer kraft Gesetz als Bundeswasserstraße dem Verkehr gewidmet ist, ist in den Begründungen zu Kapitel 8 nochmals aufgenommen. Die Begründung zu

Kapitel 8.3 verdeutlicht, dass die Vorranggebiete Schifffahrt Routen mit herausragender Bedeutung für die Schifffahrt abbilden. Die Kriterien zur Festlegung der Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Schifffahrt sind Kapitel 8.3 zu entnehmen.“

Die Ablehnung unseres Vorschlags kommt nicht unerwartet. Es war nicht damit zu rechnen, dass eine Verkleinerung der vorgesehenen OWP-Flächen zugunsten der Sportschifffahrt politisch gewollt ist. Und es hätte einer sehr „wohlwollenden Interpretation“ der Kriterien für die Einrichtung von Vorranggebieten Schifffahrt bedurft, da die speziellen Belange der Sport- und Kleinschifffahrt in ihnen noch immer nicht ausreichend berücksichtigt sind.

Für das Vorranggebiet Naturschutz gibt es in dem angesprochenen Bereich heute keine restriktiven Befahrensregelungen. Solange dieser Zustand weiterbesteht, findet im Längsverkehr vor der

Küste keine schwere Behinderung oder Gefährdung statt. Es ist deshalb wichtig, darauf hinzuwirken, dass die freie Befahrbarkeit dort erhalten bleibt.

## 2.3 Das Fahrwasser westlich von Hiddensee

Unserem Vorschlag, dass von Stralsund kommende Vorranggebiet Schifffahrt nicht an der Durchfahrt zwischen den Inseln Bock und Hiddensee enden zu lassen, sondern es westlich von Hiddensee bis zur Ansteuerungstonne Gellen fortzuführen, wurde nicht entsprochen. Dazu wird zur Begründung ausgeführt: „Ab der Durchfahrt verteilen sich die Verkehre so, dass die Kriterien zur Festlegung als Vorranggebiet Schifffahrt nicht mehr erfüllt werden und eine abschließend abgewogene Festlegung einzelner Schifffahrtsrouten als Ziel der Raumordnung nicht mehr möglich ist.“

Fahrwasser nach Hiddensee

Foto: HPGruesen / pixello.de





## 2.4 Das Gebiet für Windenergieanlagen nordwestlich von Dornbusch

Der KYCD regte an, ein Vorbehaltsgebiet für OWP unverbaut zu lassen und das Vorranggebiet Windenergieanlagen Kadetbank / Erweiterungsgebiet bei „Baltic 1“ um eine entsprechende Fläche nach Osten hin zu erweitern.

Die Verlegung des Vorbehaltsgebiets wurde abgelehnt, weil es in dem von uns vorgeschlagenen Areal nicht möglich sei, da dort ein Vorranggebiet Küstenschutz, d.h. ein Gebiet zur Entnahme von Baggergut geplant ist.

Der KYCD hatte den Vorschlag damit begründet, dass sich in der Nähe des Vorbehaltsgebiets Großschiffahrtswege teilen bzw. vereinigen, die auf dem Weg zum Grönsund, in den Öresund und nach Südschweden gequert werden. Nach unserer Auffassung handelt es sich um ein Seegebiet, in dem eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Deshalb sollte dort ein unverstelltes Blickfeld vorhanden sein, das frühzeitig eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung zulässt.

Dieser Begründung wurde allerdings trotz der Ablehnung der Verlegung in gewisser Weise Rechnung getragen. „Die erforderlichen Abstände zwischen Hauptschiffahrtsrouten und marinen Vorrang- und Vorbehaltsgebieten Windenergie wurden überprüft und entsprechend angepasst.“

Der KYCD wird sich wie in der Vergangenheit auch weiterhin mit dem Thema OWP beschäftigen und die Interessen der Fahr-

tenwassersportler artikulieren. Es ist nun wichtig, auf die konkreten Planungen für Windenergieanlagen im Rahmen der vorgeschriebenen Raumordnungsverfahren Einfluss zu nehmen.

## 2.5 Peenestrom/Kleines Haff

Unserem Vorschlag, die Verbindung vom Greifswalder Bodden bis Wolgast und weiter durch den Peenestrom und das Kleine Haff ins Große Haff und zur Oder als Vorranggebiet Schifffahrt auszuweisen, wurde entsprochen.

Über unseren Vorschlag hinaus wurde überdies eine Abzweigung nach Uecker- münde ausgewiesen. Mit dieser Entscheidung finden die sichere Binnenroute von Hiddensee zur Oder und das Potential eines sehr schönen Reviers raumplanerisch eine angemessene Berücksichtigung.

Greifswalder Bodden  
Foto.: ICH / pixelio.de

