

## Fortschreibung der Raumordnungspläne für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone der Nord- und Ostsee nach § 18 i.V.m. § 9 Absatz 2 Raumordnungsgesetz

*Stellungnahme zur Marinen Raumordnung vom 5. November 2020*

Der NABU begrüßt die Möglichkeit zur Stellungnahme zu dem aktuellen Entwurf des Raumordnungsplans für die ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) der Nord- und Ostsee vom 25. September 2020. Nach Einführung der Raumordnung vor mehr als zehn Jahren muss Deutschland nach Vorgabe der Europäischen Kommission eine neue marine Raumordnung für seine ausschließlichen Wirtschaftszone der Nord- und Ostsee (AWZ) erarbeiten<sup>1</sup>. Der neue Raumordnungsplan wird für die nächsten 10-20 Jahre über die Gewichtung und räumliche Verteilung wirtschaftlicher Interessen und den Schutz der Meere entscheiden.

Die Raumordnung hat nach §1 des Raumordnungsgesetzes (ROG) die Aufgabe, das Meer zu entwickeln, zu ordnen und zu sichern. Die Leitvorstellung ist eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt – das Prinzip der starken Nachhaltigkeit. Wie dringend notwendig dies ist, zeigen die Berichte zum schlechten Umweltzustand der deutschen Nord- und Ostsee<sup>2</sup> sowie die nationalen<sup>3</sup> und internationalen<sup>4</sup> Berichte zur Lage der Natur. In 2020 verfehlt Deutschland (wie seit Jahren bekannt) offiziell seine internationalen Verpflichtungen zur EU-Meeresschutz-Rahmenrichtlinie (MSRL): der gute Umweltzustand wird weder in der Nordsee noch in der Ostsee erreicht, fast alle Deskriptoren, Merkmale und Indikatoren stehen auf rot<sup>5</sup>.

Im Juni 2020 hat die Europäische Kommission in ihrem Bericht zur Umsetzung der Meeresschutz-Rahmenrichtlinie (MSRL) verdeutlicht, wie entscheidend die Raumordnung ist, um den Zustand der Nord- und Ostsee zu verbessern. Die maritime Raumplanung soll „Bewirtschaftungsmaßnahmen durchsetzen, die zur Erreichung des guten



### Kontakt

#### NABU Bundesgeschäftsstelle

##### Dr. Kim Cornelius Detloff

Leiter Meeresschutz

Telefon: 030.284 984-1626

Telefax: 030.284 984-3626

E-Mail: Kim.Detloff@NABU.de

##### Dr. Aline Kühl-Stenzel

Referentin Meeresschutz

Telefon: 0174.1818 477

Telefax: 030.284 984-3638

E-Mail: Aline.Kuehl-Stenzel@NABU.de

---

1 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0089&from=DE>

2 <https://www.meeresschutz.info/berichte-art-8-10.html>

3 [https://www.bmu.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Download\\_PDF/Naturschutz/bericht\\_lage\\_natur\\_2020\\_bf.pdf](https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Naturschutz/bericht_lage_natur_2020_bf.pdf)

4 [https://ec.europa.eu/germany/news/20201019-lage-der-natur-europas\\_de](https://ec.europa.eu/germany/news/20201019-lage-der-natur-europas_de); <https://www.ipcc.ch/srocc/>;

<https://www.ipbes.net/assessment-reports>

5 <https://www.meeresschutz.info/berichte-art-8-10.html>

Umweltzustands beitragen“<sup>6</sup>. Das heißt, dass zukünftige Raumordnungspläne unter keinen Umständen den nationalen und europäischen Umweltzielen zuwiderlaufen oder zu einer Verzögerung des Erreichens des guten Umweltzustands führen dürfen. Das bestätigte auch die Bundesregierung jüngst in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage der Bündnis 90/die Grünen<sup>7</sup>.

Ergänzend zu dieser ausführlichen Stellungnahme verweisen wir auf die gemeinsame Stellungnahme, die der NABU gemeinsam mit anderen deutschen Umweltverbänden eingereicht hat. Unsere Stellungnahme zur Festlegung des Untersuchungsrahmens des gesamten Fortschreibungs-Prozesses vom 9. April 2020 ist weiterhin gültig und relevant, insbesondere zu den grundlegenden ökologischen und juristischen Rahmenbedingungen. Für den Prozess der MRO behalten wir uns weitere fachliche Stellungnahmen und naturschutzrechtliche Bewertungen vor.

## Marine Raumordnung als Instrument des Meeresnaturschutzes

Mit der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL, 2008/56) hat die Europäische Union einen rechtsverbindlichen Rahmen geschaffen, um bis 2020 den guten Umweltzustand („good environmental status“ – GES) der europäischen Meere zu erreichen oder zu erhalten. Somit dürfen national keine Maßnahmen, auch keine Raumplanungs-Maßnahmen, getroffen werden, die nicht mit diesem Ziel vereinbar sind.

Die Marine Raumordnung ist in Deutschland über das deutsche Raumordnungsgesetz (ROG) geregelt und setzt die EU-Richtlinie 2014/89 zur marinen Raumordnung (MRO-RL) um. Diese Richtlinie bezieht sich auf die MSRL, die in Deutschland 2011 insbesondere über das Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in nationales Recht überführt wurde. In § 2 Absatz 2 Nummer 6 Satz 9 bezieht sich das ROG direkt auf die MSRL (durch eine sog. 1:1 Umsetzung der MRO-RL): *„Die nachhaltige Entwicklung im Meeresbereich ist unter Anwendung eines Ökosystemansatzes gemäß der Richtlinie 2014/89/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 zur Schaffung eines Rahmens für die maritime Raumplanung (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 135) zu unterstützen“*. Der Gesetzgeber schreibt hier im Einklang mit den Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen (SDGs) den Ökosystemansatz als Grundsatz zukünftiger Raumordnungspläne vor. Des Weiteren wird der Fokus auf eine starke Nachhaltigkeit in den übergeordneten Leitvorstellungen des ROG deutlich, wobei eine Raumordnung vorgesehen ist *„die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt“* (§ 1 Absatz 2 ROG). Es wird offensichtlich, dass hier die Ökologie als Klammer der Dimensionen Wirtschaft und Soziales verstanden wird – das Prinzip der starken Nachhaltigkeit. Der Maßnahmenkatalog der MSRL verweist wiederum wiederholt auf die Anwendung der marinen Raumordnung als Umsetzungsinstrument der MSRL, z.B. in Anhang VI *„Steuerung der räumlichen und zeitlichen Verteilung: Managementmaßnahmen, die beeinflussen, wo und wann eine Tätigkeit erfolgen darf“*.

Die Europäische Kommission stellte in ihrem Bericht zur Umsetzung der MSRL im Juni 2020 fest<sup>8,9</sup>: *„Gemäß der Richtlinie über die maritime Raumplanung müssen die Mitgliedstaaten Raumplanungspläne ausarbeiten, um die Koexistenz und Nachhaltigkeit der einschlägigen Tätigkeiten und Nutzungsarten zu fördern. Sie nimmt in ihrem Rechtstext ausdrücklich auf die MSRL Bezug und legt fest, dass bei der maritimen Raumplanung ein Ökosystemansatz verfolgt werden sollte, der dazu beiträgt, die Ziele eines guten Umweltzustands zu erreichen. [...] Da die Richtlinie über die maritime Raumplanung alle Sektoren und Tätigkeiten der blauen Wirtschaft umfasst, sollte sie Bewirtschaftungsmaßnahmen durchsetzen, die zur Erreichung eines guten Umweltzustands beitragen.“*

Die Aufgabe der MRO in der AWZ ist immens – sie trägt Verantwortung für eine kohärente Meerespolitik, mit all den Prozessen und Fachplanungen die hiermit verbunden sind. Im Gegensatz zur Raumordnung an Land gibt es hier keine weiteren regulierenden Prozesse wie die Landschaftsplanung. Daher ist es zwingend nötig, dass die MRO eine übergeordnete Perspektive einnimmt, vergleichbar mit einer Regionalplanung, und diese

6 [https://ec.europa.eu/environment/marine/eu-coast-and-marine-policy/marine-strategy-framework-directive/index\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/marine/eu-coast-and-marine-policy/marine-strategy-framework-directive/index_en.htm)

7 <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/226/1922698.pdf>

8 [https://ec.europa.eu/environment/marine/eu-coast-and-marine-policy/marine-strategy-framework-directive/index\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/marine/eu-coast-and-marine-policy/marine-strategy-framework-directive/index_en.htm)

9 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0259&from=EN>

übergeordnete Funktion voll ausschöpft<sup>10</sup>. Das Fachrecht gibt Teile des juristischen Fundaments vor – die MRO muss jedoch hier die Lücken identifizieren und füllen, um ein effektives und langfristiges Gesamtmanagement zu ermöglichen.

Der aktuelle Entwurf der Raumordnungspläne schöpft diesen Gestaltungsspielraum der MRO nicht annähernd aus. Er ist zwar deutlich weitgehender als die Raumordnungspläne aus dem Jahr 2009, doch die knappe Definition von Grundsätzen und Zielen sollte unbedingt ergänzt werden durch eine klare Darstellung und Diskussionen von Zielen, Visionen und der Entwicklungsperspektive der MRO. Wenn zum Beispiel ungenutzte Flächen (no-take-areas) von der Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen als effektives Instrument zum Erreichen des Guten Umweltzustands angesehen werden, so sollte die Raumordnung dieses Instrument aufgreifen, perspektivisch einplanen und langfristig gewährleisten. In 2010, nach Abschluss der ersten deutschen MRO wurde ein Strategiepapier des zuständigen Ministeriums veröffentlicht, um eben diese langfristigen Ziele und übergeordneten Gestaltungsmöglichkeiten zu analysieren und voranzutreiben. Ein Strategiepapier der Bundesregierung zur neuen MRO, welches den Weg zum Erreichen des Guten Umweltzustands skizziert, wäre auch in 2021 eine wichtige Ergänzung des aktuellen Fortschreibungsprozesses – gerade in Zeiten von Klimakrise und Artensterben, gerade nach den Alarmrufen des Weltklimarates und des Weltbiodiversitätsrates und der Rolle der Meere bei der Bewältigung der Umweltkrisen<sup>11</sup>. Das aktuelle fraktionsübergreifende Interesse des deutschen Bundestags bestätigt den NABU in dieser Forderung.

Die MRO muss zum einen eine übergeordnete Perspektive einnehmen, gleichzeitig müssen alle anderen Prozesse von raumordnerischer Relevanz mitberücksichtigt und eine kohärente Umsetzung sichergestellt werden. Angesichts der klimapolitischen und naturschutzpolitischen Herausforderungen sind hier insbesondere die FFH- und Vogelschutzrichtlinie, aber auch der Flächenentwicklungsplans (FEP) und die Verhandlungen zum Windenergie-auf-See-Gesetz (WindSeeG) für die Fortschreibung der marinen Raumordnung von herausragender Bedeutung. Aus diesem Grund und angesichts der übergeordneten Verantwortung der Raumordnung im Meer lehnt der NABU auch eine Vorwegnahme von Ausbauzielen für die Offshore-Windenergie vor Fertigstellung der Raumordnungspläne und damit ein quantitatives Ausbauziel für die Zeit nach 2030 durch das Windenergie-auf-See-Änderungsgesetz ab<sup>12</sup>. Die Festlegung sektoraler Ziele direkt vor der Diskussion der MRO führt genau diese übergeordnete Aufgabe *ad absurdum*. Um Kohärenz zwischen den einzelnen Prozessen zu gewährleisten, sollte der aktuelle MRO Entwurf und die bis zum 5.11. eingereichten Stellungnahmen unbedingt in die Diskussion um das Windenergie-auf-See-Änderungsgesetz einfließen.

## Vollständige Umsetzung des Ökosystemansatzes

Es gibt diverse rechtlich bindende Vorgaben zur konkreten Umsetzung des Ökosystemansatzes in der marinen Raumordnung (z.B. Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, EU-MSRL, ROG). Die HELCOM VASAB Richtlinien, die Deutschland maßgeblich mitentwickelt und unterstützt hat, stellen anhand einzelner Schritte und Elemente deutlich dar, wie dies erfolgen sollte<sup>13</sup>. Die Bundesregierung bestätigte jüngst *„Der Ökosystemansatz ist ein inzwischen in regionalen und internationalen Meeresschutz-Vereinbarungen verankertes Konzept und bildet einen planungsleitenden Grundsatz in der marinen Raumordnung;“*<sup>14</sup>. Gleichzeitig stellte die Bundesregierung in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen fest, dass bisher nicht alle Inhalte des Ökosystemansatzes in der aktuellen Fortschreibung umgesetzt wurden, sondern nur einige „Schlüsselemente“<sup>15</sup>. So wurden die Betrachtung von Alternativen (drei Alternativen der Konzeption) in der ersten Konsultationsrunde zur MRO vom 31. Januar 2020 und die Integration einer Strategischen Umweltprüfung aufgegriffen (siehe Arti-

---

10 Janssen, G., Schachtner, A., Werner, M., Schiele, K., Darr, A., Maack, L., Garte, S., Fließbach, K., Siebert, U., Unger, B., Schuchardt, B., Schmitt, P., Kuhmann, C., Steitz, M. (2020) Integration mariner Naturschutzbelange in die zukünftige deutsche Meeresraumordnung. BfN Skripten.

11 <https://www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/klima-und-luft/klimawandel/11801.html>

12 <https://www.nabu.de/natur-und-landschaft/meere/offshore-windparks/28209.html>

13 [https://helcom.fi/media/documents/Guideline-for-the-implementation-of-ecosystem-based-approach-in-MSP-in-the-Baltic-Sea-area\\_June-2016.pdf](https://helcom.fi/media/documents/Guideline-for-the-implementation-of-ecosystem-based-approach-in-MSP-in-the-Baltic-Sea-area_June-2016.pdf)

14 <https://www.meeresschutz.info/berichte-art-8-10.html>

15 <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/220/1922006.pdf>

kel 4 Absatz 1 der EU-Richtlinie 2001/49/EG), wichtige weitere Elemente des Ökosystemansatzes wie Sensitivitätsanalysen, Belastungsgrenzen oder kumulative Betrachtungen jedoch nicht. Die Tabelle 1 bietet einen Überblick und stellt die zentralen Elemente der HELCOM/VASAB Richtlinien dem Vorgehen des aktuellen Entwurfs der MRO gegenüber.

**Ökosystemansatz\***

Ausgewählte Kategorien nach HELCOM-VASAB	Entwurf Raumordnungspläne
Partizipation & Kommunikation	✓
Strategische Umweltprüfung	✓
Best verfügbares Wissen und Praxis	( ✓ ) (keine Sensitivitätsanalyse)
Vorsorge / Alternativenprüfung	( ✓ ) (Szenarien der Konzeption aufgelöst)
Vermeidungsmaßnahmen & Kompensation	X
Berücksichtigung von Ökosystemleistungen	X
Kumulative Effekte & Belastungsgrenzen	X
Risikobewertung (u.a. Havarien, Klimawandel)	X

\* Nach HELCOM-VASAB Guidelines [for the implementation of the ecosystem-based approach in MSP in the Baltic Sea](#)

**Abb. 1:** Gegenüberstellung der Leitlinien zum Ökosystemansatz nach HELCOM/VASAB und der Bearbeitung der aktuellen Entwürfe der Raumordnungspläne.

Insbesondere die Sensitivitätsanalysen stellen einen essentiellen Bestandteil bei der Umsetzung des Ökosystemansatzes in der MRO dar – es werden einzelne Belastungen den ökologischen Komponenten (z.B. Vogelarten, Habitaten) gegenübergestellt und die relativen Sensitivitäten der Arten und Habitate verglichen. Diese Analysen sind ein erster notwendiger Schritt, um durch die MRO sensitive Gebiete wie Meeresschutzgebiete, Wanderkorridore oder zentrale Nahrungs- und Fortpflanzungshabitate nutzungsfrei zu halten und auch um Flächen für Wiederherstellungsmaßnahmen zu identifizieren wie es auch die EU-Biodiversitätsstrategie fordert<sup>16</sup>. Es gibt mittlerweile ausgereifte Methoden und Instrumente wie Symphony<sup>17</sup> (Schweden) und ECOMAB<sup>18</sup> (Dänemark), um Sensitivitätsanalysen zu erstellen und um den kumulativen Druck einzelner Flächen (und Lebensgemeinschaften) zu berechnen. Die daraus resultierenden Belastungsgrenzen bilden das Fundament der MRO und können maßgeblich dazu beitragen, dass der gute Umweltzustand effektiv erreicht wird. Aus planerischer Perspektive stellen Sensitivitätsanalysen das Mittel der Wahl dar, um transparent und kohärent die Nutzung einzelner Flächen auszuweisen. Darauf aufbauend können Kompromiss Analysen (trade-off analyses) effektiv zum Abwägen unterschiedlicher Interessen beitragen<sup>19</sup>. Diese wichtigen Abwägungsprozesse haben in der aktuellen Raumplanung nach Einschätzung des NABU nicht oder nur unzureichend stattgefunden.

Nicht nur Sensitivitätsanalysen sondern auch Kompensationsmaßnahmen wie von den VASAB-Richtlinien vorgesehen fehlen im bisherigen Entwurf gänzlich (Abbildung 1). Das 2014-2017 F+E Vorhaben „Fachbeitrag Naturschutz zur marinen Raumordnung (FABENA)“ hat u.a. Sensitivitäten gefährdeter repräsentativer Arten und Biotope erarbeitet (siehe Arbeitspaket 3)<sup>20</sup>. Trotz dieser fachlich verfügbaren Grundlage und einer verhältnismäßig guten Datenbasis wurde die Möglichkeit einer umfassenden Sensitivitätsanalyse (siehe zum Beispiel Symphony) nicht genutzt. Eine der Hauptforderungen des NABU, das Berechnen von Belastungsgrenzen einzelner Flächen, Biotope und Artengruppen und der aktuelle Belastungsdruck, hätten durch Sensitivitätsanalysen ermittelt werden können bzw. hätten der Annäherung dieser komplexen Aufgabe gedient. In der Überarbeitungsphase bis März 2021 gilt es, die FABENA Sensitivitätsanalyse explizit in den aktuellen MRO Prozess

16 [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/actions-being-taken-eu/eu-biodiversity-strategy-2030\\_de](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/actions-being-taken-eu/eu-biodiversity-strategy-2030_de)

17 <https://www.havochvatten.se/en/eu-and-international/marine-spatial-planning/symphony---a-tool-for-ecosystem-based-marine-spatial-planning.html>

18 <https://niva-denmark.com/ecomar/>

19 <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2019.00166/full>

20 <https://www.ioer.de/projekte/fabena/>

einfließen zu lassen und darauf aufbauend die Symphony Methode oder ein fachliches Äquivalent anzuwenden.

Auch zentrale Ökosystemdienstleistungen wurden in den bisherigen Entwürfen nicht betrachtet, obwohl dies mittlerweile eine etablierte Praxis ist und in anderen raumplanerischen Prozessen bereits eingesetzt wurde (z.B. im Küstenmeer in Mecklenburg-Vorpommern). Desweiteren wurden Ausgleichsmaßnahmen für Flächen, in denen Umweltauswirkungen durch die vorgesehene Nutzung wahrscheinlich sind, weder diskutiert noch reguliert so wie es der Ökosystemansatz fordert. Es ist unklar, ob die ökologische Tragfähigkeit hinsichtlich der einzelnen Nutzungen und ihres Zusammenspiels für Nord- und Ostsee im aktuellen Fortschreibungsprozess ermittelt wurden. Dies gilt es bis zur Veröffentlichung der zukünftigen Raumordnungspläne nachzuholen.

Die angewandte Methodik des BSH in der Erarbeitung des aktuellen Entwurfs muss transparenter werden – aktuell ist nicht nachzuvollziehen, welche Daten in den Prozess eingeflossen sind und welche Methoden angewandt wurden. Das betrifft insbesondere die Inhalte des naturschutzfachlichen Planungsbeitrags des BfN aus dem August 2020.

Der aktuelle Entwurf enthält zudem verschiedene methodische und fachliche Inkonsistenzen, so wurden zum Beispiel Vorbehaltsgebiete für einzelne Arten(gruppen) selektiv dargestellt. Während der Fehmarn-Lolland Zugvogelkorridor in die Raumordnungskarte aufgenommen wurde, fehlt der ökologisch gleichwertige Korridor Rügen-Schonen (siehe Kapitel Migrationskorridore). Es ist durch die öffentlichen Dokumente nicht ersichtlich, auf welcher fachlichen Grundlage so entschieden wurde, welche Dokumente vom BSH in Betracht gezogen wurden und wie letztendlich fachlich und unabhängig abgewogen wurde. Eine Veröffentlichung der angewandten Methodik mit einer Literaturliste durch das BSH erscheint erforderlich.

## „Echter“ Vorrang für den Naturschutz in Natura-2000 Gebieten

Im jetzigen Vorentwurf sind, im Gegensatz zu den Vorranggebieten für Schifffahrt und Windenergie, die Vorrangflächen für Naturschutz überlagert von anderen Nutzungen, obwohl hier gut dokumentierte Konflikte und naturschutzfachliche Unvereinbarkeiten existieren. Dadurch werden die Schutz- und Erhaltungsziele der FFH- und Vogelschutzgebiete beeinträchtigt, die Erholung mariner Arten und Lebensräume in Teilen verhindert<sup>21</sup>. So sind z.B. Vorbehaltsgebiete für Sand- und Kiesabbau in den Natura-2000 Meeresschutzgebieten „Sylter Außenriff – Östliche Deutsche Bucht“ und „Pommersche Bucht – Rönnebank“ geplant, obwohl dies den jeweiligen Zielen<sup>22,23</sup> der Naturschutzgebiete widerspricht (Gebiete NSK1, NSK2, OSK1)<sup>24</sup>.

Die Argumentation, dass hier der Handlungsrahmen der MRO, aufgrund des bestehenden Bergrechts, erschöpft ist, ist nicht kohärent. Sand- und Kies können auch auf anderen Flächen außerhalb der Natura-2000 Gebiete abgebaut werden. Hier gilt es in einem übergeordneten Verfahren, oder zumindest in einem eingangs erwähnten meerespolitischen Strategiepapier, auf eine dringend benötigte Konfliktentschärfung hinzuweisen. Hier sollte die MRO ihrer sektorübergreifenden und lenkenden Aufgabe viel stärker gerecht werden, ein einfaches Nachzeichnen der Fachplanung greift nach unserer Überzeugung zu kurz.

---

21 <https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/service/Dokumente/skripten/Skript553.pdf>

22 <https://www.gesetze-im-internet.de/nsgsylv/BjNR342300017.html>

23 [https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/recht/Dokumente/NSGPBRV\\_Begruendung\\_27-09-17.pdf](https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/recht/Dokumente/NSGPBRV_Begruendung_27-09-17.pdf)

24 OSK 2: hier wurde seit 2004 kein Sand/Kies mehr gefördert, es besteht keine Lizenz seit 2012. NSK 2: es besteht kein gültiger Rahmenbetriebsplan/Hauptbetriebsplan und desweiteren keine Abbaugenehmigung. Die kumulativen Effekte durch angrenzende Windenergie, Fischerei und OAM III sind beträchtlich. NSK 1: es gibt einen Hauptbetriebsplan bis 30.6.2023, dies rechtfertigt jedoch nicht den Vorbehalt im Meeresschutzgebiet mit §30 Riffen, Kies, Grobsand und Schillgründen. Insbesondere nach Beendigung des Hauptbetriebsplans muss gewährleistet sein, dass zur „Seetaucher-Zeit“ und „Schweinswal-Zeit“ keine Abbaufahrten stattfinden. Generell ist zu beanstanden, dass der Abbau von Sand und Kies nicht kompatibel mit den Zielen der Natura-2000 Gebiete ist.

Der NABU fordert gemeinsam mit weiteren deutschen Umweltverbänden in der Publikation „Meeresoffensive 2020“, dass 50 Prozent der Meeresschutzgebiete frei von wirtschaftlicher Nutzung sein sollten, um den guten Zustand der Meere zu erreichen<sup>25</sup>. Solche Nullnutzungszone sind eine der effektivsten Maßnahmen, um den ökologischen Zustand der Nord- und Ostsee zu verbessern<sup>26</sup>. Die Bundesregierung bestätigte jüngst, dass sogenannte Nullnutzungszone nicht nur aus ökologischer Perspektive sondern auch ökonomisch von Vorteil sind. Ein verbindlicher Ausschluss sektoraler Nutzungen durch die MRO ist nur begrenzt möglich. Gleichzeitig muss die MRO in ihrer kohärenten Gesamtverantwortung für die Meere und die verschiedenen maritimen Wirtschaftsinteressen auch alle Prozesse der verschiedenen Fachplanungen zusammenführen und fachliche Lücken schließen. Die MRO muss planen, ordnen und sichern, damit die marinen Ökosysteme in einen guten Umweltzustand gebracht werden. Hierbei müssen ungenutzte Flächen als mögliche Sofortmaßnahme<sup>27</sup> mitgedacht und vorbereitet werden.

Im NSG „Sylter Außenriff – Östliche Deutsche Bucht“ eignen sich insbesondere Flächen des geschützten Lebensraumtyps Riffe (LRT 1170), um als ungenutzte Gebiete ausgewiesen bzw. entwickelt zu werden. Hier können weitere Zonierungsansätze auf den Vorschlägen der Bundesregierung im Rahmen des Art. 11-Prozesses der Gemeinsamen Fischereipolitik der EU (*Joint Recommendations*) aufbauen, um besonders wertvolle Bereiche des NSG wirksam zu schützen<sup>28</sup>. Die MRO sollte also fischereiliche Regulierungsansätze anderer Regime nachrichtlich übernehmen und diese bei fachlichem Bedarf auch initiieren. Unverständlich ist dabei das Vorgehen der bisherigen Entwürfe der ROP, keinerlei Regulierung der Fischerei vorzusehen, sie aber in einer Einzelfläche mit großem naturschutzfachlichem Konfliktpotenzial als Vorbehaltsfläche für die grundberührende Kaisergranat-Fischerei zu privilegieren. Diese offensichtliche Inkonsistenz gilt es aufzulösen.

Die Schifffahrtsrouten SN7 und SN9 überlappen im Bereich des NSG „Sylter Außenriff – Östliche Deutsche Bucht“ stark mit naturschutzfachlich besonders sensiblen Bereichen des NSG und den vom NABU vorgeschlagenen potenziellen Nullnutzungszone. Die Schifffahrtlinie SN8 führt sogar mittig hindurch. Um schiffsinziierte Störungen in Meeresschutzgebieten zu adressieren und wo möglich zu reduzieren gelten das sogenannte ‚Piloting‘, ‚Rerouting‘ und die ‚Particularly Sensitive Sea Areas‘ (PSSAS) als anerkannte Maßnahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO). Um diese Elemente perspektivisch anwenden zu können und darauf aufbauend in einem späteren IMO-Prozess sogenannte ‚Areas-To-Be-Avoided‘ (ABTAs) zu etablieren, sollte die MRO den Schiffsverkehr innerhalb der Linien SN7 und SN9 einschränken bzw. nicht privilegieren. Dazu wäre es notwendig, diese Gebiete nicht als Vorbehaltszone für den Schiffsverkehr im NSG zu klassifizieren. Dieses Beispiel illustriert die Art von übergeordneten Zielen und Grundsätzen der MRO, die wir als NABU im aktuellen Entwurf vermissen. Wie bereits erwähnt, sollte die Meeresraumordnung in der AWZ die Lücken des Fachrechts identifizieren und wenn möglich füllen, sowie darüber hinaus die nachhaltige Nutzung des Gesamtsystems Meer anstreben – dieser Gestaltungsspielraum und diese Entwicklungsperspektive fehlt.

Im Bereich der Schifffahrt skizziert der aktuelle Entwurf zur MRO bereits, wie aktuell verkehrslenkende Maßnahmen mit Nachbarstaaten und der IMO angestoßen werden können, um weitere Flächen für andere Nutzung wie die Offshore Windenergie zu schaffen (siehe Seite 5 zum Schifffahrtsweg Den Helder – Skagen (SN10)). Genauso sollte es möglich sein, verkehrslenkende Maßnahmen anzustoßen, um Ruhezone und Rückzugsräume innerhalb der Meeresschutzgebiete zu ermöglichen und um im Ergebnis das Einrichten nutzungs-freier Zone zu ermöglichen.

Der NABU fordert die Bündelung bisheriger Vorrang- und Vorbehaltsflächen für den Schiffsverkehr in den Naturschutzgebieten „Sylter Außenriff - Östliche Deutsche Bucht“ und im Bereich des NSG „Pommersche

25 <https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/meeresschutz/200427-meeresoffensive2020-finalneu.pdf>

26 <https://www.int-res.com/abstracts/meps/v384/p33-46/> ; <https://academic.oup.com/icesjms/article/75/3/1166/4098821>

27 <https://www.iucn.org/news/secretariat/201909/iucn-response-ipcc-special-report-ocean-and-cryosphere-a-changing-climate>

28 Stellungnahme der deutschen Naturschutzverbände zum Vorschlag für Fischereimaßnahmen nach Natura 2000 in geschützten Meeresgebieten der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee (Eingabe der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 6. August 2020)



Bucht – Rönnebank“, wie es auch die im Sommer vom BfN konsultierten Managementpläne für die Ostseeschutzgebiete und die für die Nordsee bereits veröffentlichten Managementpläne vorsehen<sup>29</sup>.

## Migrationskorridore und ökologische Konnektivität

Im bisherigen Entwurf des Raumordnungsplans sind keinerlei Flächen ausgewiesen, um die ökologische und räumliche Konnektivität der Meeresschutzgebiete untereinander oder zwischen relevanten Verbreitungszentren geschützter Arten (z.B. Raum Helgoland für verschiedene Seevögel) zu gewährleisten. Die Vorrangflächen Naturschutz beschränken sich bisher auf Natura-2000 Gebiete, wissend dass gerade wandernde Arten eine räumliche Kohärenz wichtiger Habitats für verschiedene Lebensfunktionen oder Lebenszyklen benötigen<sup>30</sup>.

Wir begrüßen, dass im bisherigen Entwurf der ROP Vorbehaltsflächen für zum Beispiel seltene und streng geschützte Seetaucher und Schweinswale vorgesehen sind. Das entspricht dem ROG, welches fordert, dass ein „großräumig übergreifendes, ökologisch wirksames Freiraumverbundsystem“ geschaffen wird und die weitere Zerschneidung von Lebensräumen so weit wie möglich vermieden wird. Der Barriereeffekt einzelner Nutzungen (z.B. Schifffahrt, Windenergie) auf Seevögel<sup>31</sup> und Wale<sup>32</sup> ist gut dokumentiert und somit sollten Maßnahmen durch die MRO forciert werden, die die uneingeschränkte Bewegung von marinen Säugetieren, Seevögeln, Fledermäusen und anderen wandernden Arten ermöglichen. Insbesondere für wandernde Tierarten hat Deutschland als Vertragsstaat diverser UN-Abkommen eine besondere Verantwortung<sup>33</sup>. CMS (Convention for Migratory Species) Resolution 12.7 zu ökologischen Netzwerken sieht vor, dass die Vertragsstaaten bei der Identifizierung und Kartierung von wichtigen Gebieten für wandernde Tierarten (wie z.B. durch Vorbehalts- und Vorranggebiete der MRO) insbesondere die Wanderkorridore, aber auch Nahrungsgebiete und Erholungsgebiete mit darstellen<sup>34</sup>. Diesem internationalen Mandat sowie der Forderung nach einem Freiraumverbundsystem wird der aktuelle Entwurf nicht gerecht, da nur lückenhaft Vorbehaltsgebiete für Schweinswale, Seetaucher und Zugvögel kartiert und vorgeschlagen werden.

### Zum Vorbehaltsgebiet Schweinswal

Grundsätzlich ist das Vorbehaltsgebiet für den in Deutschland „stark gefährdeten“ Schweinswal zu begrüßen<sup>35</sup>. Allerdings halten sich die Tiere in dem skizzierten Gebiet in der Nordsee ganzjährig auf<sup>36</sup>, daher sollte auf eine zeitliche Einschränkung von Mai-August verzichtet werden. Grundsätzlich sollte das aktuelle Vorbehaltsgebiet Schweinswal als Vorranggebiet Naturschutz dargestellt werden, um dem Zustand der streng geschützten Säugetierart und der zunehmenden Gefährdung durch Unterwasserlärm Rechnung zu tragen<sup>37</sup>. Die Managementmaßnahmen des ASCOBANS Aktionsplans für den Nordseeschweinswal müssen im aktuellen Entwurf beachtet werden<sup>38</sup>, dieses Mandat fehlt gänzlich im Umweltbericht der MRO. Insbesondere die Konzentration der Schweinswalpopulation in der Spitze des sogenannten Entenschnabels der deutschen AWZ

29 <https://www.bfn.de/themen/meeresnaturschutz/nationale-meeresschutzgebiete/management/managementplaene.html>

30 <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/aqc.2800>

31 [https://www.researchgate.net/publication/51560971\\_Effects\\_of\\_ship\\_traffic\\_on\\_seabirds\\_in\\_offshore\\_waters\\_Implications\\_for\\_marine\\_conservation\\_and\\_spatial\\_planning](https://www.researchgate.net/publication/51560971_Effects_of_ship_traffic_on_seabirds_in_offshore_waters_Implications_for_marine_conservation_and_spatial_planning)

32 <https://www.int-res.com/abstracts/esr/v32/p153-167/>

33 Bonner Konvention (Übereinkommen zur Erhaltung wandernder wild lebender Tierarten), AEWA (Abkommen zur Erhaltung der afrikanisch-eurasischen wandernden Wasservögel), ASCOBANS (Abkommen zur Erhaltung der Kleinwale in der Nord- und Ostsee, des Nordostatlantiks und der Irischen See) und EUROBATS (Abkommen zur Erhaltung der europäischen Fledermauspopulationen)

34 [https://www.cms.int/sites/default/files/document/cms\\_cop13\\_res.12.7\\_rev.cop13\\_e.pdf](https://www.cms.int/sites/default/files/document/cms_cop13_res.12.7_rev.cop13_e.pdf)

35 [https://www.rote-liste-zentrum.de/files/Publikation\\_RL%20Saeugetiere\\_%202020\\_barrierefrei.pdf](https://www.rote-liste-zentrum.de/files/Publikation_RL%20Saeugetiere_%202020_barrierefrei.pdf)

36 <https://esajournals.onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/ecs2.1367>; <https://synergy.st-andrews.ac.uk/scans3/files/2017/04/SCANS-III-design-based-estimates-2017-04-28-final.pdf>

37 <https://www.bfn.de/themen/natura-2000/berichte-monitoring/nationaler-ffh-bericht.html>

38 <https://www.ascobans.org/en/documents/action%20plans/North-Sea-Conservation-Plan>

bedarf eines weiteren Vorbehaltsgebietes (siehe Abbildung 2 und Fußnote 22), hier ist die Populationsdichte mit der im Sylter Außenriff vergleichbar.

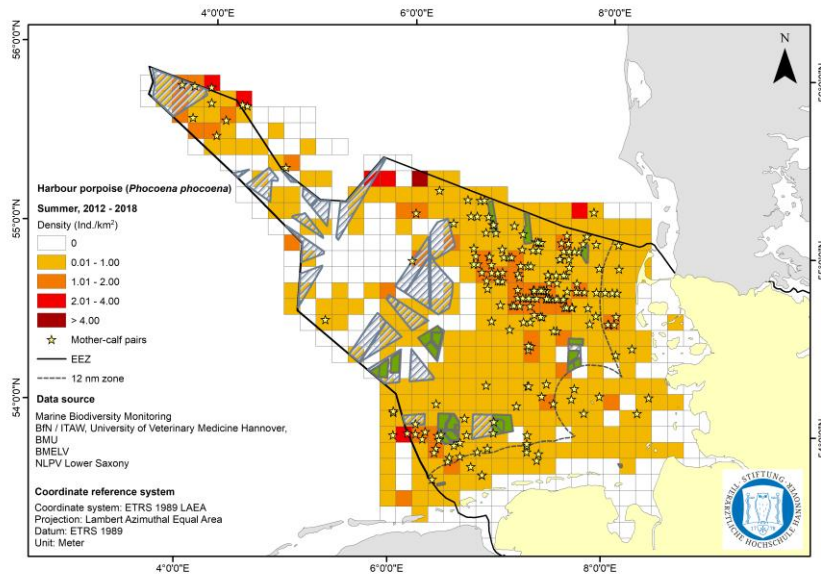


Abb. 2: Verbreitung von Schweinswalen in der deutschen Nordsee (aggregiert für Sommer, 2012-2018). (Karte: NABU/ITAW).

Der ökologische Übergangsbereich der Deutsche Bucht zur Doggerbank ist ein besonders wichtiges Gebiet für Schweinswale in der Nordsee. Hohe Populationsdichten und Kälbersichtungen sind für dieses Gebiet charakteristisch. Die uneingeschränkte Bewegung des „stark gefährdeten“ Schweinswals zwischen den Natura-2000 Gebieten „Sylter Außenriff“ und „Doggerbank“ sollte durch den aktuellen Entwurf der MRO unterstützt werden, das Gebiet sollte als Vorbehaltsgebiet Schweinswal aufgenommen werden. Damit einher sollten Vorschläge zur Reduzierung schiffsinduzierter Lärmmissionen und Störungen gehen. Auch der perspektivisch zunehmende Serviceverkehr zu den Offshore-Windparks entfaltet in der Nordsee eine starke Barrierewirkung. Die Auswirkung und der Störeffekt von Schiffen auf Schweinswale und andere marine Säuger ist gut belegt<sup>39</sup>. Die schallinduzierten Effekte gehen von physiologischen Störungen (veränderte Atemfrequenz und Oberflächenintervalle) über Stressreaktionen (Unterbrechung der Nahrungsaufnahme, der innerartlichen Kommunikation) bis hin zu Fluchtreaktionen und andauernden Lebensraumverlusten. In der Folge sinkt die Fitness der Tiere, Fortpflanzungsraten sinken und es kommt zu negativen Populationseffekten<sup>40,41</sup>.

In der Ostsee fehlen Vorbehaltsgebiete für Schweinswale im aktuellen Entwurf des ROP gänzlich. Insbesondere in der Pommerschen Bucht ist zu beachten, dass hier die vom Aussterben bedrohte Schweinswalpopulation der zentralen Ostsee vorkommt<sup>42</sup>. Aufgrund der alarmierenden Bestandssituation hat die EU jüngst Notfallmaßnahmen für den Erhalt der Population erlassen<sup>43</sup>. Darüber hinaus hat das Übereinkommen zum Schutz von Kleinwalen (ASCOBANS) im September 2020 eine rechtlich bindende Resolution zum Schweinswal der zentralen Ostsee verabschiedet, die vorsieht, dass jegliche wirtschaftliche Nutzung und andere Faktoren die sich

39 <https://asa.scitation.org/doi/10.1121/1.4893908>; [https://research-repository.st-andrews.ac.uk/bitstream/handle/10023/18947/Hermannsen\\_2019\\_SR\\_Recreational\\_CC.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://research-repository.st-andrews.ac.uk/bitstream/handle/10023/18947/Hermannsen_2019_SR_Recreational_CC.pdf?sequence=1&isAllowed=y);  
<http://dx.doi.org/10.1098/rspb.2017.2314>; <https://www.nature.com/articles/srep11083>; <https://www.federalregister.gov/documents/2016/08/04/2016-18462/technical-guidance-for-assessing-the-effects-of-anthropogenic-sound-on-marine-mammal>; [https://sea-inc.net/wp-content/uploads/2019/10/Southall-et-al\\_2019\\_MM-Noise-criteria-update-with-errata\\_Aq-Mammals.pdf](https://sea-inc.net/wp-content/uploads/2019/10/Southall-et-al_2019_MM-Noise-criteria-update-with-errata_Aq-Mammals.pdf); <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0025326X14007358>;  
40 [https://www.cell.com/current-biology/pdf/S0960-9822\(16\)30314-1.pdf](https://www.cell.com/current-biology/pdf/S0960-9822(16)30314-1.pdf)  
41 <https://royalsocietypublishing.org/doi/10.1098/rspb.2017.2314>  
42 <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0006320717307929>  
43 [https://www.ices.dk/sites/pub/Publication%20Reports/Advice/2020/Special\\_Requests/eu.2020.04.pdf](https://www.ices.dk/sites/pub/Publication%20Reports/Advice/2020/Special_Requests/eu.2020.04.pdf)



negativ auf die Art auswirken in relevanten Natura-2000 Gebieten wie dem Gebiet „Pommersche Bucht-Rönnebank“ vermieden werden muss<sup>44</sup>. Hier sollte die MRO ihre Möglichkeiten ausschöpfen und Prozesse anstoßen, um zeitnah weitere Beschränkungen wie z.B. ungenutzte Bereiche, Lenkungen des Schiffsverkehrs über ein ATBA im Rahmen der IMO im Bereich des Naturschutzgebiets „Pommersche Bucht-Rönnebank“ anzuschieben.

## Zum Vorbehaltsgebiet Seetaucher und Vogelzug

Grundsätzlich ist das Vorbehaltsgebiet für Seetaucher in der Nordsee zu begrüßen. Um den wissenschaftlich nachgewiesenen negativen Auswirkungen von Offshore-Windenergieanlagen und schnell fahrenden Schiffen auf die Seetaucherarten *Gavia stellata* und *Gavia arctica* gerecht zu werden<sup>45</sup>, empfiehlt der NABU die Umwandlung in ein ökologisches Vorranggebiet für Seetaucher. Gleichzeitig müssen die aktuellen Abstände zwischen dem Vorbehalts-/Vorranggebiet für Seetaucher und den potenziellen Flächen der Windenergie korrigiert werden. Die bisher angesetzten 5,5 km Abstand stellen lediglich den durch Garthe et al. (2018) ermittelten rechnerischen totalen Lebensraumverlust dar, greifen aber bei der Berücksichtigung der signifikanten Meideabstände zu kurz<sup>29</sup>. Anstelle dessen sollte eine Vertreibungswirkung von 9-12 km<sup>29</sup> oder 11-13 km<sup>46</sup> in der MRO berücksichtigt werden und die Abstände zwischen dem Vorranggebiet für Seetaucher und der Windenergieflächen etwa verdoppelt werden. Der NABU fordert mindestens 10 Kilometer Abstände zwischen Seetauchergebieten und den Grenzen von Windparks in den zukünftigen Raumordnungsplänen.

In Abbildung 3 sind die Auswirkungen der vorgesehenen Windenergieflächen (Vorrang- und Vorbehaltsflächen) auf einzelne Seevogelarten innerhalb Natura-2000 Gebieten mit konservativen 10 km Radien dargestellt. Diese Stördistanz lässt sich ebenfalls auf Schweinswale anwenden, da während des Baus Fluchtdistanzen von 11 km (Gemini) bis 25 km (Alpha Ventus) gemessen wurden. Eine 10 km Pufferzone wäre eine naturschutzfachlich zurückhaltende Festlegung.

Die wissenschaftlich beschriebenen Effekte der Windenergie führen zu einem gravierenden Habitatverlust für die betroffenen Vogelarten innerhalb der einzelnen Natura 2000 Gebiete: von 33% Verlust im Gebiet des NSG „Doggerbank“, über 39% im Gebiet „Sylter Außenriff – Östliche Deutsche Bucht“ (28% ohne Butendiek) bis zu 67% der Fläche im NSG „Borkum Riffgrund“. In der AWZ der Nordsee gehen somit nach aktueller Rechnung 56% der gesamten Fläche für Seetaucher und ähnlich empfindliche Arten wie z.B. Trottellummen verloren. Vor diesem Hintergrund müssen zukünftige ROP mindestens 10 km breite Pufferzonen zwischen den etablierten Natura-2000 Gebieten, bzw. zwischen allen relevanten ökologischen Vorrang- und Vorbehaltsflächen und den Vorranggebiet für die Windenergie festschreiben.

---

44 [https://www.ascobans.org/sites/default/files/document/ascobans\\_res9.2\\_baltic-harbour-porpoise.pdf](https://www.ascobans.org/sites/default/files/document/ascobans_res9.2_baltic-harbour-porpoise.pdf)

45 <https://www.ftz.uni-kiel.de/de/forschungsabteilungen/ecolab-oekologie-mariner-tiere/laufende-projekte/offshore-windenergie>

46 [https://www.bwo-offshorewind.de/wp-content/uploads/2020/03/20200306\\_diverstudy\\_v1-0\\_final.pdf](https://www.bwo-offshorewind.de/wp-content/uploads/2020/03/20200306_diverstudy_v1-0_final.pdf)

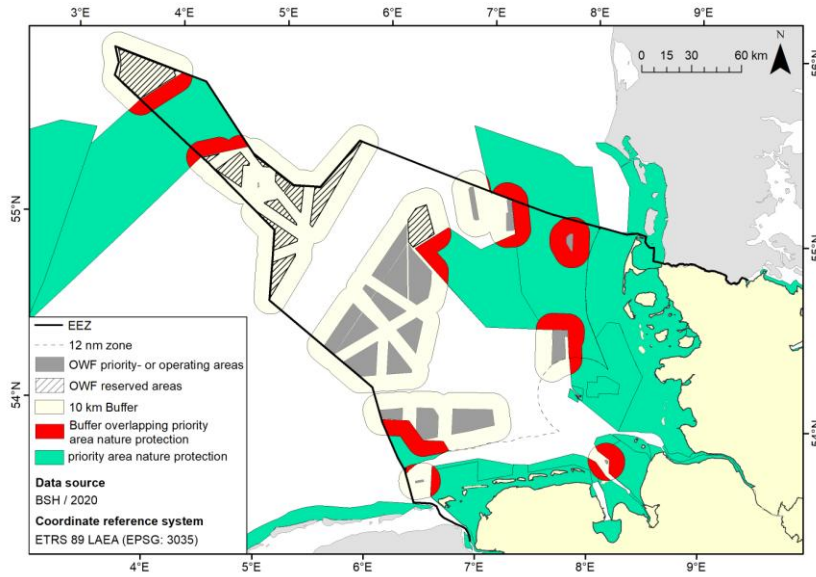


Abb. 3: Raumwirkung der Windenergie auf Seevögel (Radien rund um die Windenergieflächen betragen 10 Kilometer). (Karte: NABU/FTZ).

Der aktuelle Entwurf der Meeresraumordnung weist in der Ostsee den Vogelzugkorridor Fehmarn-Lolland als Vorbehaltsfläche aus, stellt allerdings den ökologisch gleichwertigen Vogelzugkorridor Rügen-Schonen nicht dar. Im Frühjahr und Herbst nutzen 25 % der gesamten schwedischen und norwegischen Brutpopulation des Kranichs diese Zugroute via Rügen<sup>47</sup>. Die in Abbildung 4 dargestellten Hauptmigrationskorridore für Zugvögel in der Ostsee müssen in der MRO gleichwertig behandelt werden, da ansonsten entstehende Engpässe sich kritisch auf die einzelnen Bestände und Populationen von Zug- und Rastvögeln auswirken können. Beide bedeutenden Zugwege der Ostsee sollten als naturschutzfachliche bzw. ökologische Vorranggebiete für Zugvögel dargestellt werden.

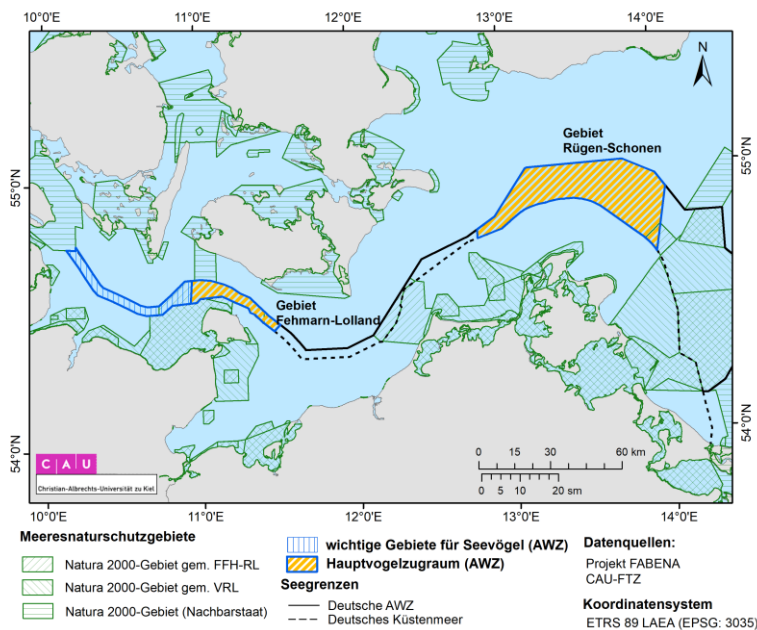


Abb. 4: Hauptmigrationskorridore von Zugvögeln in der AWZ der Ostsee. (Karte: NABU/FTZ).

47 <https://link.springer.com/article/10.1007/s10980-015-0161-0>

Mit Unverständnis haben wir festgestellt, dass der Hauptvogelzug in der Nordsee mit etwa 10 Millionen Vögeln pro Jahr im aktuellen Entwurf nicht berücksichtigt wird (dieser Korridor verläuft etwa innerhalb einer Linie der Insel Texel bis zum westlichsten Punkt Dänemarks und überlappt im Norden stark mit dem Natura-2000 Gebiet Sylter Außenriff). Hier ist ein Vorbehalts- bzw. Vorranggebiet für Zugvögel ebenfalls dringend geboten<sup>48</sup>.

## Zu Fledermäusen:

Obwohl es national und international, insbesondere in der Ostsee, eine gute Übersicht zu Migrationskorridoren von Fledermäusen auf See gibt, werden Fledermäuse im aktuellen Entwurf nicht beachtet. Sämtliche europäischen Fledermausarten sind in Anhang IV der Fauna-Flora Habitat Richtlinie erfasst und auch in den Anhängen I und II wird dem Fledermausschutz Rechnung getragen. Im Umweltbericht zum Entwurf des Raumordnungsplans für die AWZ in der Ostsee werden lediglich veraltete Daten und Berichte herangezogen<sup>49</sup>. Da Auswirkungen von Windenergieanlagen auf Fledermäuse besonders gravierend sein können, sind hier aktuelle Migrationskorridore die u.a. das Projekt BATMOVE für Nord- und Ostsee erarbeitet hat, in der MRO durch ein Vorranggebiet Fledermaus darzustellen. Es ist zu beachten, dass an allen 12 Offshore-Standorten des Projektes Fledermäuse während der Migrationszeit akustisch erfasst wurden (Nordsee: Nordseeboje II, FINO 1, FINO 3, Helgoland, Leuchtturm Alte Weser; Ostsee: Tonne Fehmarn Belt, Tonne E69 nördlich Rostock, Plattform Darßer Schwelle, Tonne DS-W Darßer Schwelle, FINO 2, Tonne Arkona, Plattform Arkona). Ein regelmäßiger und offener Fledermauszug wurde durch besonders hohe Aktivitäten innerhalb der Kadetrinne nördlich von Rostock, am Arkonabecken und auf Helgoland nachgewiesen. Diese Thematik wurde bereits international beim 8. Vertragsstaatentreffen von EUROBATS in 2018 diskutiert<sup>50</sup>.

## Naturverträglicher Ausbau der Offshore-Windenergie

Die Offshore Windenergie spielt eine wichtige Rolle in der Umsetzung der deutschen Energiewende. Der NABU unterstützt die Festschreibung eines klimapolitischen Ausbauziels für die Offshore-Windenergie in der deutschen Nordsee von bis zu 20 GW im Rahmen der ökologischen Tragfähigkeit<sup>51</sup>. Die dafür notwendigen und durch die Fachplanung festgeschriebenen Flächen gilt es mit Vorrang im Raumordnungsplan zu sichern. Eine darüber hinausgehende Festlegung eines erhöhten Ausbaupfades bis 2040 lehnen wir zum jetzigen Zeitpunkt ab<sup>52</sup>. Grundsätzlich müssen für die Festlegungen von Vorrang- und Vorbehaltsflächen unabhängige wissenschaftliche Grundlagen zur Bestimmung ökologischer Belastungsgrenzen vorgelegt werden. Als Konsequenz sollte jede Festlegung über das Jahr 2030 hinaus erst mit der nächsten Fortschreibung der Raumordnungspläne erfolgen und diese Flächen im Sinne einer Freiraumplanung von weiteren Festlegungen freigehalten werden. Darüber hinaus zeigen einige im Entwurf festgelegte Flächen für die Windenergie massive naturschutzfachliche und daraus resultierende rechtliche Konflikte: EN11-13, EN16, EN18, EN19 und EO2 (siehe Abbildungen 2, 5, 6 und 7).

---

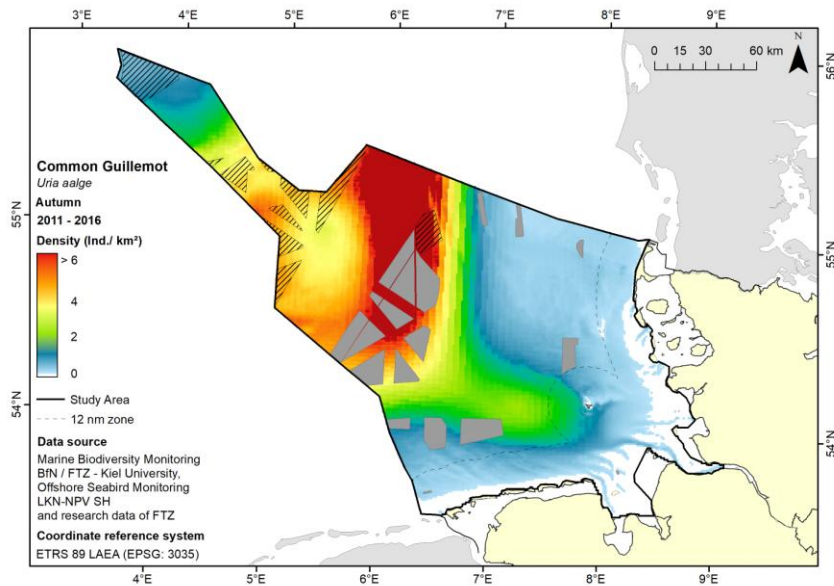
48 Siehe Abbildung 3 im Naturschutzfachlichen Planungsbeitrag des BfN vom August 2020.

49 Hier wird auf Seite 181 ein Gutachten von 2013 als „gute Zusammenfassung des derzeitigen Kenntnisstands“ bezeichnet, obwohl die Autorin Antje Seebens-Hoyer durch das BATMOVE und ein weiteres Folgeprojekt viele aktuellere und für die AWZ relevante Ergebnisse erarbeitet hat, u.a. durch Fledermausdetektoren auf Bojen in der AWZ der Ostsee (<https://www.natur-und-erneuerbare.de/projekt Datenbank/projekte/batmove/>).

50 [https://www.eurobats.org/official\\_documents/meeting\\_of\\_parties](https://www.eurobats.org/official_documents/meeting_of_parties)

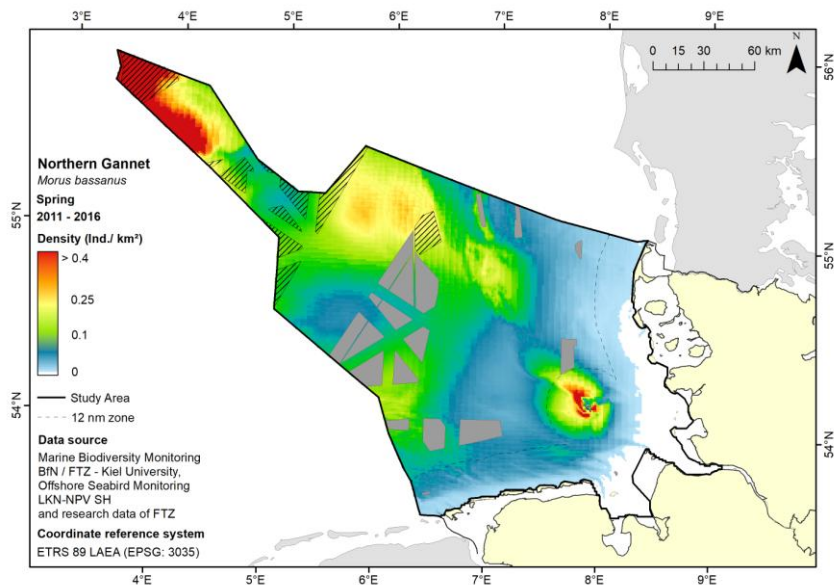
51 [https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/klimaschutz/190816\\_\\_handlungspapier\\_klimakrise\\_.pdf](https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/klimaschutz/190816__handlungspapier_klimakrise_.pdf)

52 <https://www.nabu.de/natur-und-landschaft/meere/offshore-windparks/28209.html>



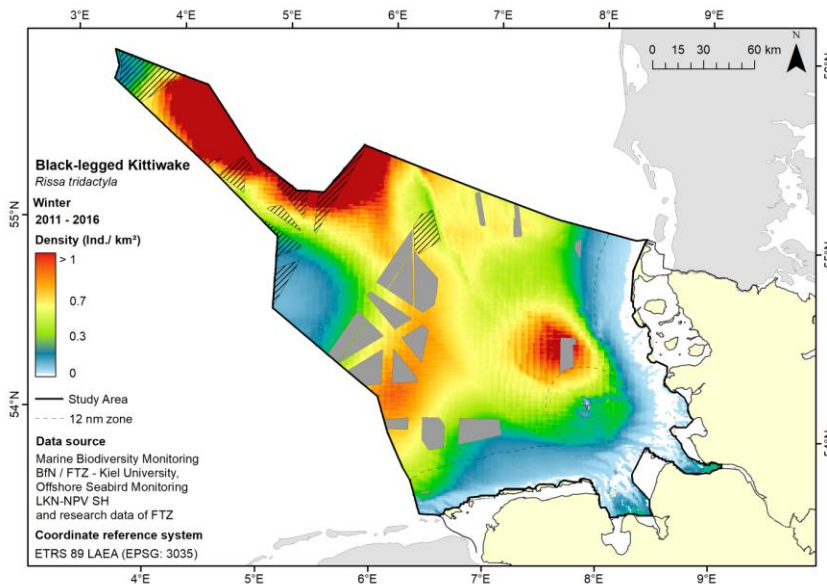
**Abb. 5:** Aktuelle Verteilung von Trottellummen in der AWZ der Nordsee. Die bekannten Dichtezentren überlagern sich großflächig mit den geplanten Windpark-Clustern nach aktuellem Stand der MRO. Bei Realisierung würden 11% aller Trottellummen im Herbst ihren Lebensraum verlieren. (Karte: NABU/FTZ).

Im Gegensatz zu der ersten deutschen Meeresraumordnung für die AWZ 2009 wurde im aktuellen Entwurf der Ausschluss der Offshore-Windkraft in Natura-2000 Gebieten gestrichen. Allerdings ist, wie oben dargelegt, die Windenergie nicht mit den Zielen der Schutzgebiete zu vereinbaren. Die damit verbundene Verringerung des Schutzniveaus ist nicht akzeptabel und führt zu Rechtsunsicherheiten in Planung und Realisierung von Offshore-Windparks. Die Unzulässigkeit von Windenergieanlagen in Natura-2000 Gebieten muss dringend wieder in die kartografischen und textlichen Darstellungen der MRO aufgenommen werden.



**Abb. 6:** Aktuelle Verteilung von Basstölpeln in der deutschen AWZ der Nordsee im Frühjahr. Die geplanten Windpark-Cluster nach aktuellem Stand der MRO überlagern Kernvorkommen dieser Seevogelart, die Windparks überwiegend meidet. Bei Realisierung würden 8% aller Basstölpel der deutschen Nordsee ihren Lebensraum verlieren. (Karte: NABU/FTZ).

Im Entwurf der MRO dominiert neben der Seeschifffahrt insbesondere die Privilegierung und damit die Raumwirkung der Offshore-Windenergie. Die ökologischen Auswirkungen auf einzelne Arten und Artengruppen sind wie bereits beschrieben dramatisch. Wenn die Offshore-Windenergie gesellschaftspolitisch zur Erreichung der Klimaziele verstärkt ausgebaut werden soll, dann ist es unumgänglich, dass zuerst andere anthropogene Nutzungen (Fischerei, Schifffahrt, Rohstoffabbau, militärische Übungsgebiete) deutlich reduziert werden. Nur so können ökologische Belastungsgrenzen eingehalten und naturschutzrechtliche Konflikte entschärft werden.



**Abb. 7:** Aktuelle Verteilung von Dreizehnmöwen in der deutschen AWZ der Nordsee im Winter. Diese stark kollisionsgefährdete Seevogelart kommt in hohen Dichten in den geplanten Windpark-Clustern nach aktuellem Stand der MRO vor. Bei Realisierung wären 16% des deutschen Wintervorkommens stark durch Kollision gefährdet. (Karte: NABU/FTZ).

Generell sollte der Ausbau der Windenergie auf See stufenweise erfolgen und technische Innovationen maximal genutzt werden, um den Raumbedarf und die ökologische Raumwirkung zu minimieren. Bedarfsgerechte Befuerung ist dabei essentiell, um Kollisionen und den negativen Einfluss auf Populationen von Vögel und Fledermäuse zu minimieren.

Der Service- und Wartungsverkehr von Offshore-Windparks wird im aktuellen Entwurf weder thematisiert noch reguliert. Dabei sind schon heute die ökologischen Auswirkungen dieser oftmals 40 Knoten schnellen Schiffe deutlich<sup>30</sup>. Die schnellen Service-Schiffe stellen auch für Schweinswale durch den Unterwasserlärm und die Kollisionsgefahr eine gravierende Bedrohung dar. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung für die Windenergie-Service-Flotte auf 12 Knoten (wie im Nationalpark Wattenmeer) ist dringend erforderlich, sowie eine weitestgehende Routenausweisung außerhalb der Natura-2000 Gebiete. Dieser Schiffsverkehr ist projektbezogen und gebunden an die Genehmigung einzelner Offshore Windpark. Der Gesetzgeber kann insofern auch diesen Verkehr regulieren. Die MRO muss den oben skizzierten Rahmen ihrer Möglichkeiten ausschöpfen und die sektorale Fachplanung über das Windenergie-auf-See-Gesetz und das Schutzgebietsmanagement unterstützen, um hier die negativen Effekte dieses speziellen Schiffsverkehrs zu minimieren.

## Fischerei in der Raumordnung

Durch die bereits erwähnte zusätzliche kumulative Belastung für die marinen Lebensräume durch den Ausbau der Windenergie und die Schifffahrt müssen andere anthropogene Belastungen weitgehend reduziert werden.



Wie der Zustandsbericht von Ost- und Nordsee deutlich darstellt<sup>53</sup>, gehört die Fischerei stellt insbesondere die grundberührende Fischerei, aber auch die Stellnetzfischerei die Hauptbelastung der deutschen AWZ der Nord- und Ostsee dar. Im internationalen Vergleich ist es üblich, Fischereimaßnahmen auch über die marine Raumordnung darzustellen, nicht zuletzt um den kumulativen Druck auf einzelne Flächen in der Gesamtbetrachtung maritimer Nutzung zu reduzieren<sup>54</sup>. Die räumliche Einschränkung der Fischerei muss entsprechend auf europäischer Ebene durch die Mechanismen der Gemeinsamen Fischereipolitik umgesetzt werden.

Der Entwurf des ROP sieht ein Vorbehaltsgebiet für die Kaisergranat-Fischerei in der Nordsee vor. Diese Fläche überlappt mit der „Südlichen Schlickbank“ im Norden mit gefährdeten Habitaten „Schlickböden des küsternen Cirralitorals“, OSPAR „Schlickgründe mit bohrender Megafauna“ und gefährdet damit das letzte relativ ungestörte Vorkommen des Kaisergranats (*Nephrops norvegicus*) in der Nordsee. Im Bereich der „südlichen Schlickbank“ muss der Vorbehalt für die Fischerei aufgehoben werden.

Des weiteren sollte zwischen dem „Vorbehaltsgebiet Kaisergranat“ (Fischerei) und dem angrenzenden E12/E13 Windenergie-Gebiet seine Pufferzone von mindestens 10 Kilometern eingezogen werden, damit Seevögel, die den Fischereifahrzeugen folgen nicht Gefahr laufen, mit den Windturbinen zu kollidieren.

## Standortwahl und Anschluss von Leitungen

Es entspricht dem heutigen und allgemeinen Planungsverständnis sowie dem rechtlichen Erfordernis auf allen Planungsebenen, dass verbindliche Festlegungen und damit auch nach außen wirkende Zwangspunkte in Raumordnungsplanungen nur insoweit getroffen werden können und sollten, soweit Planungsziele auch mit hinreichender Sicherheit erreicht werden können. Genau diesem Anspruch wird die MRO nicht gerecht. Dies wird insbesondere dadurch deutlich, dass die MRO die Umsetzbarkeit der formulierten Ausbauziele der Offshore Windenergie in der AWZ darstellt, jedoch vollkommen losgelöst von der Frage, ob ein Abtransport der gegebenenfalls erzeugten Strommengen aus der AWZ durch das Küsten- und Wattenmeer bis hin zum Anbindungspunkt überhaupt möglich sein kann. So wird z.B. das in Niedersachsen laufende Verfahren zur Änderung des Landesraumordnungsprogramms nicht berücksichtigt. Heute ist keineswegs sichergestellt, dass durch die Aufhebung von dort noch zu formulierenden Vorrängen sowie durch die Festlegung von neuen Kabelkorridoren weiterer Raum für Kabelanbindungen im Landesraumordnungsplan (LROP) zur Verfügung gestellt werden kann.

Weiterhin wird nicht berücksichtigt, dass die neuen Kabel- und Verlegesysteme, die erst ab Ende dieses Jahrzehnts auf dem Markt sein könnten, sofort für die Anbindung von Windenergieanlagen durch das Küsten- und Wattenmeer eingesetzt werden können, ohne erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt zu erzeugen. Vielmehr ist ein erheblicher Planungsmangel darin zu sehen, dass Zwangspunkte für Kabelkorridore vorgenommen werden, ohne dass mit hinreichender Sicherheit von einer Machbarkeit und Umsetzbarkeit der Anbindung mittels der neuen Kabelsysteme ausgegangen werden kann. Dabei spielt die nachhaltige und dauerhafte Integrität des UNESCO Weltnaturerbes Wattenmeer in seiner gesamten Komplexität eine herausragende Rolle. Es dürfen keine Planungsfestlegungen in der AWZ vorgenommen werden, bevor die Genehmigungsverfahren im Küstenbereich abgeschlossen sind.

---

<sup>53</sup> <https://www.meeresschutz.info/berichte-art-8-10.html>

<sup>54</sup> <https://www.pnas.org/content/109/12/4696>

## Schlussfolgerungen und Kernforderungen des NABU

Nach Überzeugung des NABU wird der bisherige Entwurf der Raumordnungspläne für die AWZ der deutschen Nord- und Ostsee weder dem schlechten Umweltzustand noch den Vorgaben des ROG und der MSRL gerecht. Um dem Ökosystemansatz und den Empfehlungen der Europäischen Kommission zu folgen und rechtssichere Raumordnungspläne zu erarbeiten, sollten folgende Anpassungen vorgenommen werden:

- Klima- und Naturschutz müssen im Zentrum zukünftiger Raumordnungspläne stehen;
- Entwicklung der Raumordnung zu einem effektiven Instrument der marinen Regionalplanung und des Meeresnaturschutzes durch eine verbindliche und vollständige Anwendung des Ökosystemansatzes – kein Nachzeichnen der sektoralen Fachplanung;
- Vorrang Naturschutz in allen Meeresschutzgebieten; Ausschluss jeglicher Nutzung (inklusive Fischerei) auf mindestens 50% der Fläche der Meeresschutzgebiete;
- Vorrang Naturschutz für die Hauptkonzentrationsgebiete Seetaucher und Schweinswal;
- Vorrang Naturschutz für die zentralen Vogelzugkorridore der Ostsee; Vorbehalt Naturschutz für den küstennahen Vogelzug der Nordsee;
- Kein Vorbehalt für die Flächen des Sand- und Kiesabbaus;
- Bündelung von Schifffahrtslinien und Vorbereitung von ‚Areas-To-Be-Avoided‘ in allen Meeresnaturschutzgebieten, insbesondere im Sylter Außenriff und der Pommerschen Bucht;
- Keine Festlegung von Vorrang- und Vorbehaltsflächen für die Offshore-Windenergie über das Ziel 20 Gigawatt bis 2030 hinaus. Jeglicher Festlegung von Ausbauzielen müssen wissenschaftliche Studien zu Sensitivitäten geschützter Arten und ökologischen Belastungsgrenzen vorgeschaltet sein;
- Die Ausweisung von mindestens 10 km breiten Pufferzonen zwischen Vorrangflächen der Windenergie und den Vorrang-/Vorbehaltsflächen Naturschutz;
- Die Minimierung von Unterwasserlärm und der Gefahr von Kollisionen durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung für die Windenergie-Service-Flotte bei Fahrt durch Meeresschutzgebiete (wie z.B. innerhalb des Nationalparks Wattenmeer üblich);
- Keine einseitige Privilegierung der grundberührenden Fischerei in der Nordsee.