

Strategiegrundlage zur koordinierten grenzüberschreitenden räumlichen Planung im Sinne eines Integrierten Küstenzonenmanagements (IKZM) in der Odermündungsregion



**Autorin:
Beate Konieczny**



IKZM-Oder Berichte

35 (2007)

Strategiegrundlage zur koordinierten
grenzüberschreitenden räumlichen Planung im Sinne
eines Integrierten Küstenzonenmanagements (IKZM)
in der Odermündungsregion

von

Beate Konieczny

unter Mitarbeit von Reimund Steinhäuser

Projektleitung: **Dr. Gerold Janssen**

Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. (IÖR)
Weberplatz 1, 01217 Dresden

Dresden, April 2007

Impressum

Die IKZM-Oder Berichte erscheinen in unregelmäßiger Folge. Sie enthalten Ergebnisse des Projektes IKZM-Oder und der Regionalen Agenda 21 "Stettiner Haff – Region zweier Nationen" sowie Arbeiten mit Bezug zur Odermündungsregion. Die Berichte erscheinen in der Regel ausschließlich als abrufbare und herunterladbare PDF-Files im Internet.



Das Projekt "Forschung für ein Integriertes Küstenzonenmanagement in der Odermündungsregion (IKZM-Oder)" wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung unter der Nummer 03F0403A-H gefördert.



Die Regionale Agenda 21 "Stettiner Haff – Region zweier Nationen" stellt eine deutsch-polnische Kooperation mit dem Ziel der nachhaltigen Entwicklung dar. Die regionale Agenda 21 ist Träger des integrierten Küstenzonenmanagements und wird durch das Projekt IKZM-Oder unterstützt.



Herausgeber der Zeitschrift:

EUCC – Die Küsten Union Deutschland e.V.
Poststr. 6, 18119 Rostock, <http://www.eucc-d.de/>
Dr. G. Schernewski & N. Löser

Für den Inhalt des Berichtes sind die Autoren zuständig.

Die IKZM-Oder Berichte sind abrufbar unter <http://ikzm-oder.de/> und <http://www.agenda21-oder.de/>

ISSN 1614-5968

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	6
Abbildungsverzeichnis	7
1. Einleitung	8
2. Die grenzübergreifende Odermündungsregion	9
3. Grundsätze eines IKZM in der Odermündungsregion.....	15
4. IKZM-Handlungsfelder in der Odermündungsregion	19
4.1 Natur- und Landschaftsschutz.....	19
4.2 Maritime Wirtschaft.....	25
4.3 Schifffahrt	29
4.4 Landwirtschaft	31
4.5 Fischerei.....	34
4.6 Gewässerschutz.....	36
4.7 Tourismus	38
5. Konfliktpotentiale zwischen den IKZM-Handlungsfeldern.....	41
6. IKZM und IKZM-Handlungsfelder in raumplanerischen Programmen, Konzepten und Projekten	44
6.1 Formelle Raumplanung und IKZM.....	44
6.2 Informelle Raumplanung und IKZM.....	51
6.3 Internationale Projekte mit Raumplanungsbezug und IKZM	55
7. Kooperative Regionalentwicklung	58
7.1 Erfolgsfaktoren kooperativer Regionalentwicklung.....	58
7.2 Grenzüberschreitende Kooperationen in Netzwerken	61
8. Deutsch-polnisches IKZM-Netzwerk in der Odermündungsregion.....	64
9. Literaturverzeichnis	67

Abkürzungsverzeichnis

BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
ca.	circa
CBSS	Council of the Baltic Sea States
CoPraNet	Coastal Practice Network
DDR	Deutsche Demokratische Republik
EG	Europäische Gemeinschaft
etc.	et cetera
EHK	Entwicklungs- und Handlungskonzept
EU	Europäische Union
e.V.	eingetragener Verein
EVTZ	Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit
FFH	Fauna-Flora-Habitat
ha	Hektar
Hrsg.	Herausgeber
IKZM	Integriertes Küstenzonenmanagement
INTERREG III B	Gemeinschaftsinitiative der Europäischen Union zur Förderung der wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und territorialen Zusammenarbeit in Europa für den Zeitraum 2000 – 2006, Programmteil Transnationale Zusammenarbeit
INTERREG III C	Gemeinschaftsinitiative der Europäischen Union zur Förderung der wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und territorialen Zusammenarbeit in Europa für den Zeitraum 2000 – 2006, Programmteil Interregionale Zusammenarbeit
km	Kilometer
km ²	Quadratkilometer
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LPG	Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
o.J.	ohne Jahresangabe
REK	Raumentwicklungskonzept
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
u.a.	und andere, unter anderem
VASAB	Visions and Strategies around the Baltic Sea
VEG	Volkseigene Gut
vgl.	vergleiche
WFF	World Wide Fund For Nature
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Die deutsch-polnische Odermündungsregion	9
Abbildung 2:	Demographische Daten der Odermündungsregion	11
Abbildung 3:	Erwerbstätige in der Odermündungsregion	12
Abbildung 4:	Verkehrsnetz im deutschen Teil der Odermündungsregion	13
Abbildung 5:	Verkehrsnetz im polnischen Teil der Odermündungsregion	14
Abbildung 6:	Grundsätze für ein Integriertes Küstenzonenmanagement	17
Abbildung 7:	Großschutzgebiete in der Odermündungsregion	20
Abbildung 8:	Woliński Park Narodowy	20
Abbildung 9:	Szczeciński Park Krajobrazowy "Puszcza Bukowa"	21
Abbildung 10:	Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Odry	22
Abbildung 11:	Naturpark Am Stettiner Haff	22
Abbildung 12:	Naturpark Insel Usedom	23
Abbildung 13:	NATURA 2000-Gebiete in der Odermündungsregion	24
Abbildung 14:	Unter Schutz gestellte Gebiete in der Odermündungsregion	25
Abbildung 15:	Lage des Hafens Szczecin-Świnoujście	26
Abbildung 16:	Wasserweg zwischen Szczecin und Świnoujście	26
Abbildung 17:	Hafen in Szczecin	27
Abbildung 18:	Werft in Szczecin	27
Abbildung 19:	Lage der Häfen Greifswald, Wolgast und Ueckermünde	28
Abbildung 20:	Seeschiffahrtsverbindungen des Hafens Szczecin-Świnoujście	30
Abbildung 21:	Binnenwasserstraßen in der Odermündungsregion	30
Abbildung 22:	Landwirtschaftlich genutzte Flächen in Mecklenburg-Vorpommern	32
Abbildung 23:	Betriebe des ökologischen Landbaus in Mecklenburg-Vorpommern	32
Abbildung 24:	Landwirtschaftlich genutzte Flächen in der Woiwodschaft Westpommern	33
Abbildung 25:	Fischerboote am Strand von Międzyzdroje	35
Abbildung 26:	Fischereinetz im Hafen von Mönkenbude	35
Abbildung 27:	Abwasserbewirtschaftung im polnischen Teil der Odermündungsregion	37
Abbildung 28:	Segelschiff am Hafen in Szczecin	40
Abbildung 29:	Auszug aus dem Landesentwicklungsprogramm Mecklenburg- Vorpommern	46
Abbildung 30:	Räumlich-funktionale Unterbereiche im polnischen Teil der Odermündungsregion	49
Abbildung 31:	Charakteristik der räumlich-funktionalen Unterbereiche im polnischen Teil der Odermündungsregion	50
Abbildung 32:	INTERREG III B-Projekte in der Odermündungsregion	57

1. Einleitung

Der vorliegende Ergebnisbericht befasst sich mit einer Strategiegrundlage zur koordinierten grenzüberschreitenden räumlichen Planung in der deutsch-polnischen Odermündungsregion im Rahmen eines Integrierten Küstenzonenmanagements.

Nach einer allgemeinen Vorstellung der deutsch-polnischen Odermündungsregion in Kapitel 2 werden in Kapitel 3 auf Grundlage der dort dargestellten europäischen, deutschen und polnischen Dokumente und der aus ihnen resultierenden Grundsätze für ein Integriertes Küstenzonenmanagement acht zentrale Aussagen für ein IKZM in der grenzüberschreitenden Odermündungsregion zusammengefasst.

Zur Gewährleistung einer integrativen und gleichberechtigten Betrachtungsweise, die einerseits sowohl die landwärts als auch die seewärts gelegenen Teile der Region und andererseits küstenzonenspezifische Aspekte mit einbezieht sowie zur Widerspiegelung regionaler Besonderheiten folgt in Kapitel 4 die Beschreibung von sieben für ein IKZM in der Odermündungsregion besonders relevanten Handlungsfeldern. Es handelt sich dabei um den Natur- und Landschaftsschutz, die maritime Wirtschaft, die Schifffahrt, die Landwirtschaft, die Fischerei, den Gewässerschutz sowie den Tourismus.

Integriertes Küstenzonenmanagement setzt die Abwägung konkurrierender Nutzungs- und Schutzansprüche mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung voraus. Eine Kenntnis der Konfliktpotentiale, die sich aus unterschiedlichen Ansprüchen an den Raum ergeben, ist hierfür Voraussetzung. Demzufolge werden im darauf folgenden Kapitel 5 die Konfliktpotentiale zwischen den im Kapitel 4 identifizierten und für das IKZM in der Odermündungsregion relevanten Handlungsfeldern dargelegt.

Die Analyse der vorhandenen formellen und informellen Planungsdokumente sowie internationaler Projekte im Kapitel 6 zeigt, dass – vor allem auf der deutschen Seite – die Grundlagen für eine fachübergreifende Betrachtung und Abwägung von Interessens- bzw. Nutzungsansprüchen der jeweiligen IKZM-Handlungsfelder gegeben sind. Für ein querschnittsorientiertes planerisches Vorgehen im Sinne eines deutsch-polnischen regionalen IKZM mangelt es allerdings noch an geeigneter grenzüberschreitender Anpassung der IKZM-Handlungsfelder sowie der ausreichenden Berücksichtigung dieser in den Planungsdokumenten.

Besonders für grenzüberschreitende Regionen ist eine auf ein zentrales Ziel ausgerichtete Zusammenarbeit von besonderer Bedeutung für die nachhaltige Entwicklung der jeweiligen Region. Daher sind gebietsübergreifende Partnerschaften, Kooperationen und Netzwerke in den letzten Jahren für die Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung auf regionaler Ebene immer wichtiger geworden. Kapitel 7 beschreibt die wichtigsten Erfolgsfaktoren derartiger Kooperationen auf Regionalebene und setzt sie anschließend in einen grenzüberschreitenden Kontext.

Aufbauend auf den Merkmalen eines IKZM-Prozesses und seiner Parallelen zur kooperativen Regionalentwicklung werden abschließend Empfehlungen zur Prozessorganisation eines grenzüberschreitenden IKZM in der Odermündungsregion aus der Sicht der Raumplanung formuliert, indem der Aufbau eines deutsch-polnischen IKZM-Netzwerkes vorgeschlagen wird.

2. Die grenzübergreifende Odermündungsregion

Im Jahr 2001 schlossen der damalige Umweltminister von Mecklenburg-Vorpommern (Prof. Dr. Wolfgang Methling) und ein Vorstandsmitglied der Woiwodschaft Westpommern (Andrzej Pośluszny) eine Vereinbarung zur „Regionale(n) Agenda 21 Stettiner Haff – Region zweier Nationen“. Sie verpflichteten sich auf diesem Wege zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf den Gebieten des Umweltschutzes und der nachhaltigen Entwicklung. Der Geltungsbereich der Vereinbarung definiert die grenzüberschreitende Odermündungsregion und setzt sich aus den Landkreisen Ostvorpommern und Uecker-Randow auf deutscher Seite, den kreisfreien Städten Szczecin (Stettin) und Świnoujście (Swinemünde) sowie den Kreisen Police, Goleniów, und Kamień Pomorski in der Woiwodschaft Westpommern auf der polnischen Seite und den jeweiligen nationalen inneren Gewässern (Stettiner Haff) und Küstenmeeren (Pommersche Bucht und südliche Ostsee) zusammen.

Abbildung 1: Die deutsch-polnische Odermündungsregion



Quelle: Eigene Darstellung

Der in der Odermündungsregion vorzufindende Naturraum und hohe ökologische Wert der Landschaft sind allgemein anerkannt. Vor ca. 10.000 bis 12.000 Jahren fand die Formung der Oberfläche der Region im Spätglazial statt, was deutlich an den das Gebiet durchziehenden Endmoränen und Sander erkennbar ist. Zwischen diesen liegen fruchtbare, mit Mergel angereicherte Grundmoränen, die der Vegetation und Landwirtschaft zugute kommen (Die Region Odermündung e.V. 2002, 5). Zentral in der Odermündungsregion liegt das Stettiner Haff, das aus dem polnischen „Wielki Zalew“ (Großes Haff) mit einer Fläche von 410 km² und dem deutschen „Kleinen Haff“, das 277 km² groß ist, besteht. Das Stettiner Haff dient der Oder und den am Haff anliegenden Mooren als Abflussbecken. Ein Austausch mit der Pommerschen Bucht besteht durch drei sehr schmale Arme, Świna und Dziwna auf der polnischen und den Peenestrom auf der deutschen Seite. Die Ausgleichs- und Anlandungsküsten von Usedom und Wollin, zu denen aktive

Steilküstenabschnitte gehören, runden das Bild der abwechslungsreichen Landschaft dieser grenzüberschreitenden Region ab (Löser und Sekścińska 2005, 15-16). Die ökologisch wertvollen Naturgebiete dienen einer reichhaltigen und zum Teil seltenen Flora und Fauna als Lebensraum. Die geomorphologische Struktur bedingt naturnahe Wälder, Kiefernforste, Nieder- und Hochmoore, Heidelandchaften, Mergeläcker, Küstenstrukturen, Flachwasserseen sowie Trocken- und Magerrasen, die auf engem Raum zusammenkommen. Allein ca. 28% der Fläche der Odermündungsregion sind mit Wald bedeckt, großflächige Abschnitte sind vor allem auf den Heideflächen im Kreis Uecker-Randow sowie auf Usedom vorhanden. Dem hohen ökologischen Wert der Region wird durch ein dichtes Schutzgebietssystem Rechnung getragen.

In der grenzüberschreitenden Odermündungsregion leben nahezu 835.000 Einwohner, davon alleine etwa die Hälfte (414.000) in der größten Stadt der Region, in Szczecin. Das restliche Gebiet der Odermündung ist damit eher dünn besiedelt. In Landkreisen Ostvorpommern und Uecker-Randow leben 189.850 Menschen auf 3.535 km², was einer Bevölkerungsdichte von 54 Einwohnern je km² entspricht (Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern 2004, 392). Allerdings herrschen hier starke Disparitäten zwischen der Küste und dem Hinterland. So liegt die durchschnittliche Einwohnerdichte in dem vorwiegend ländlich geprägten Hinterland bei nur 25 Einwohnern pro km², während sie in den städtischen Zentren der Küste höhere Werte erreicht, wie z.B. auf der Insel Usedom mit 83 Einwohnern pro km². Etwa 40% der Bevölkerung der deutschen Seite der Odermündungsregion lebt in den Städten und größeren Gemeinden, wobei der überwiegende Teil der Gemeinden jedoch weniger als 2.000, oft sogar weniger als 1.000 Einwohner hat. Demzufolge besteht hier auch eine geringe Ausprägung der zentralen Orte. Die beiden Kreisstädte Anklam (Ostvorpommern) und Pasewalk (Uecker-Randow) sowie die Städte Wolgast im Landkreis Ostvorpommern und Ueckermünde im Landkreis Uecker-Randow übernehmen die Funktion eines Mittelzentrums. Obwohl sie nicht mehr zur Odermündungsregion gezählt werden, übernehmen die Städte Greifswald und Stralsund wichtige Funktionen für das Gebiet als gemeinsames, nahe gelegenes Oberzentrum. Es wird davon ausgegangen, dass die polnische Stadt Szczecin mit ihrem großen Potential für die Entwicklung der Region mittel- bis langfristig an Bedeutung gewinnt (Lokale Aktionsgruppe LEADER+ der Region Odermündung 2002, 8-9). 641.980 Personen leben auf einer Fläche von 3.784 km² im polnischen Teil der Odermündungsregion, davon 414.032 in Szczecin. Die Stadt trägt hier zu einer weit höheren Bevölkerungsdichte bei als auf der deutschen Seite und beträgt 197 Einwohner je km². Die Disparitäten sind im polnischen Teil der Odermündungsregion demzufolge eher zwischen Stadt und Umland zu finden, wobei auch die ländlichen Kreise mit 48 Einwohnern pro km² eine höhere Bevölkerungsdichte aufzeigen als ihre deutschen Nachbarn. Zu den bedeutenderen Städten auf polnischer Seite zählen neben Szczecin noch Świnoujście mit 41.188 Einwohnern sowie die Kreisstädte Police, Goleniów, und Kamień Pomorski (Urząd Statystyczny w Szczecinie 2004, 80-83). In den polnischen Planungsdokumenten sind Szczecin als Metropole von europäischer Bedeutung, Świnoujście als Zentrum von überregionaler Bedeutung und Police, Goleniów, und Kamień Pomorski als Zentren von subregionaler Bedeutung ausgewiesen. Diese Zentrenhierarchie ist mit der der Ober-, Mittel, und Unterebenen in Deutschland vergleichbar und beschreibt die aktuelle Ebene der sozio-ökonomischen Entwicklung, die Rolle und Stellung der Zentren im internationalen, nationalen und regionalen Verflechtungssystem sowie ihre Versorgungsfunktion innerhalb der Siedlungsstruktur (Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego 2002, 25-26).

Abbildung 2: Demographische Daten der Odermündungsregion

Gebietseinheit	Fläche in km ²	Bevölkerungszahl 2003	Bevölkerungsdichte 2003 (Einwohner/km ²)
Kreis Ostvorpommern	1.910	111.865	59
Kreis Uecker-Randow	1.624	80.308	49
Mecklenburg-Vorpommern	23.174	1.732.226	75
Kreis Goleniowski	1.617	77.621	48
Kreis Kamieński	1.007	47.998	48
Kreis Policki	664	61.141	92
Szczecin	301	414.032	1.376
Świnoujście	195	41.188	211
Woiwodschaft Westpommern	22.896	1.696.073	74

Quelle: Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern (2004): 392; Urząd Statystyczny w Szczecinie (2004): 80-83.

Die Odermündungsregion ist stark von der Abwanderung betroffen. Gekoppelt mit einer niedrigen Geburtenrate führt die Abwanderung seit Anfang der 1990er Jahre zu einem stetigen Schrumpfen der Bevölkerungszahlen in den meisten Städten und Gemeinden der Region. Es sind überwiegend gut ausgebildete Personengruppen im erwerbsfähigen Alter, die abwandern, wodurch der Trend zur Überalterung verstärkt und der Mangel an qualifizierten Fach- und Führungskräften größer wird (Die Region Odermündung e.V. 2002, 7). Die Abwanderung lässt sich zu einem großen Teil mit der schlechten Arbeitsmarktsituation beiderseits der Grenze begründen. 2003 lag die durchschnittliche Arbeitslosenquote in Ostvorpommern bei 24% und in Uecker-Randow bei 28,9% (Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern 2004, 402). Auf der polnischen Seite der Odermündungsregion lagen die Arbeitslosenzahlen im selben Zeitraum zwischen 16,2% in Szczecin und 39,6% im Kreis Kamieński (Urząd Statystyczny w Szczecinie 2004, 122).

Eine Ursache für die hohe Arbeitslosigkeit ist die marktwirtschaftliche Umstrukturierung der Wirtschaft. Eine Umstellung von Plan- auf Marktwirtschaft konnten viele Betriebe in der Region nicht mittragen. Andere waren gezwungen, zur Steigerung ihrer Wettbewerbsfähigkeit auf dem neuen Markt eine Großzahl ihrer Belegschaft zu entlassen, um moderne Maschinen anschaffen zu können. Die Landwirtschaft wurde besonders hart von der Umstrukturierung getroffen, indem die Auflösung staatlicher Landwirtschaftsbetriebe eine drastische Senkung der Beschäftigungszahlen im landwirtschaftlichen Sektor nach sich zog. Während im Jahr 1989 noch 28.000 Menschen im deutschen Teil der Odermündungsregion in der Landwirtschaft beschäftigt waren, betrug ihre Zahl 1999 noch lediglich 2.775 (Die Region Odermündung e.V. 2002, 7). Analog zu der Bevölkerungsdichte gibt es ebenfalls bei der Arbeitslosenquote deutliche Disparitäten zwischen Küste und Hinterland auf der deutschen und Stadt und Umland auf der polnischen Seite. Für den Arbeitsmarkt kommt erschwerend hinzu, dass die vorwiegend von der Landwirtschaft freigesetzten Arbeitskräfte durch Qualifikationsmaßnahmen bisher nur

unzureichend für andere Wirtschaftszweige verfügbar gemacht werden konnten. Positiv hervorzuheben sind die stark erhöhten Übernachtungszahlen in der Tourismusbranche, die beiderseits der Grenze zur Schaffung neuer Arbeitsplätze in diesem Bereich geführt haben. Allerdings werden diese Arbeitsplätze vorwiegend saisonal angeboten, was außerhalb der Hauptsaison den Arbeitsmarkt zusätzlich belastet.

Abbildung 3: Erwerbstätige in der Odermündungsregion

Gebietseinheit	Erwerbstätige 2002 gesamt	Erwerbstätige nach Bereichen*		
		Fischerei, Forst- und Landwirtschaft	Produzieren- des Gewerbe	Dienst- leistungen
Kreis Ostvorpommern	39.200	5,30%	21,40%	73,30%
Kreis Uecker-Randow	30.700	5,30%	17,70%	77,00%
Mecklenburg-Vorpommern	724.500	4,70%	21,70%	73,60%
Kreis Goleniowski	14.527	18,6%	45,3%	36,1%
Kreis Kamieński	6.553	24,0%	15,8%	60,2%
Kreis Policki	12.582	5,0%	55,0%	40,0%
Szczecin	106.594	1,0%	26,6%	72,4%
Świnoujście	7.878	1,8%	15,8%	82,4%
Woiwodschaft Westpommern	333.998	12,5%	30,0%	57,5%

* Anteil an den Erwerbstätigen insgesamt

Quelle: Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern (2004): 402; Urząd Statystyczny w Szczecinie (2004): 119.

Eine prosperierende wirtschaftliche Entwicklung setzt ein gut ausgebautes Verkehrsnetz voraus. Infolgedessen haben Bund und Land in den vergangenen Jahren in Mecklenburg-Vorpommern eine Menge Finanzmittel in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur investiert, wovon ebenfalls die Landkreise Uecker-Randow und Ostvorpommern profitieren konnten. Besonders nennenswert ist in diesem Zusammenhang das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 10. Bei diesem Projekt handelt es sich um den Neubau der Bundesautobahn 20 von Lübeck (Schleswig-Holstein) bis zum Autobahnkreuz Uckermark (A11), der Ende 2005 fertig gestellt wurde (<http://www.deges.de/vde10.html#fortschritt>, zugegriffen am 23.02.2007). Die Bundesautobahn 20 verläuft sowohl durch Ostvorpommern als auch durch Uecker-Randow, womit eine sehr gute Verkehrsanbindung der Region gewährleistet wird. Uecker-Randow ist zudem durch die Bundesautobahn 11 an das deutsche Autobahnnetz angeschlossen, die bis zur polnischen Grenze verläuft, ab da auf dem polnischen Gebiet als A6 bezeichnet wird und bis kurz hinter Szczecin führt. Weitere Möglichkeiten zum Überqueren der deutsch-polnischen Grenze mit dem motorisierten Individualverkehr innerhalb der Odermündungsregion sind an den kleineren Grenzübergängen Linken – Lubieszyn sowie Rosow – Rosówek gegeben.

Abbildung 4: Verkehrsnetz im deutschen Teil der Odermündungsregion



Quelle: verändert nach <http://verkehrsinformation.mvnet.de/>, zugegriffen am 26.02.2007.

Die A6 ist auf der polnischen Seite die einzige Autobahn in der Odermündungsregion, wodurch die allgemein schlechte Situation der dortigen Verkehrsinfrastruktur wiedergegeben wird. Obwohl vier der zehn Paneuropäischen Verkehrskorridore, die die infrastrukturelle Erschließung der mittel- und osteuropäischen Staaten ebenso wie die der EU-Mitglieder nachhaltig verbessern und auf denen der Ausbau von Straßen, Schienenstrecken, Wasserwegen und Flughäfen politische Priorität genießen soll, durch Polen verlaufen, schneidet keiner dieser Verkehrswege die Woiwodschaft Westpommern. Hieraus resultierend kann Westpommern keine finanzielle Unterstützung aus dem Fonds einfordern, der seitens der EU für Projekte zur Förderung der Transeuropäischen Verkehrsnetze geschaffen wurde. Zu den wichtigen Straßenverbindungen auf der polnischen Seite der Odermündungsregion gehören die Landesstraßen von nationaler Bedeutung Nr. 3 und Nr. 6. Die Landesstraße Nr. 3 führt von Świnoujście über Szczecin nach Gorzów Wlkp. (Landsberg) und Zielona Góra (Grünberg) bis zur Staatsgrenze und ist Teil der internationalen Straße E 65. Die Landesstraße Nr. 6 verläuft von Kołbaskowo (Staatsgrenze) über Szczecin nach Goleniów (Gollnow) und von dort nach Koszalin (Köslin), Słupsk (Stolp) und Gdynia (Gdingen) als Teil der internationalen Straße E 28 Berlin – Gdańsk (Danzig) (Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego 2002, 29).

Abbildung 5: Verkehrsnetz im polnischen Teil der Odermündungsregion



Quelle: verändert nach <http://bip.szczecin.uw.gov.pl>, zugegriffen am 26.02.2007.

Die Odermündungsregion ist mit drei Schienenverbindungen von europäischer Bedeutung angeschlossen, zu denen die Bahnlinien Świnoujście – Szczecin (Swinemünde – Stettin) und Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław (Stettin – Küstrin – Grünberg – Breslau) auf der polnischen Seite sowie die Bahnstrecke Sassnitz – Stralsund – Pasewalk – Berlin auf der deutschen Seite gehören. Von der letztgenannten Bahnlinie zweigt in Angermünde eine Verbindung nach Szczecin ab, die gegenwärtig für eine Geschwindigkeit von 120 km pro Stunde ausgebaut wird. Ein weiterer Abzweig der Bahnstrecke Sassnitz – Berlin ist bereits im Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden und soll über Kamin nach Usedom und weiter nach Świnoujście führen (Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e.V. 2006, 39). Zurzeit verkehrt zwischen Usedom und Wolin eine Europabuslinie. Sie verbindet auf der deutschen Seite der Odermündungsregion die drei Kaiserbäder und endet in Ahlbeck. Aufgrund einer fehlenden Genehmigung für die Grenzüberschreitung mit motorisierten Verkehrsmitteln muss die deutsch-polnische Grenze hier fußläufig überquert werden. Auf der polnischen Seite fährt ein Anschlussbus weiter nach Świnoujście, von wo aus bei Bedarf auf den Nah- und Fernverkehr umgestiegen werden kann. Leider wird diese Verbindung in der Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn nicht berücksichtigt, so dass Reisende von Ahlbeck aus über Stettin nach Świnoujście geführt werden. Es sind gegenwärtig keine neuen Bahnlinien in der Odermündungsregion geplant. Vor dem Hintergrund der Bestrebungen der Aufnahme bestimmter Verbindungen in das Transeuropäische Verkehrsnetz liegt der Schwerpunkt in der Modernisierung dieser Eisenbahnstrecken.

3. Grundsätze eines IKZM in der Odermündungsregion

Die Küstengebiete sind für Europa sowohl aus ökologischer, wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Sicht als auch für Erholungszwecke von großer Bedeutung. Sie stellen naturräumlich besonders wertvolle und sensible Bereiche dar, die gleichzeitig einem immer stärker werdenden Nutzungsdruck ausgesetzt sind. Durch stetig steigende anthropogene Nutzungsansprüche besteht die Gefahr, dass die Küstenzonen ihren natürlichen Zustand sowie ihre ökologischen und sozioökonomischen Funktionen verlieren. Diese steigenden Interessenkonflikte zwischen Nutzungsansprüchen und Schutzinteressen müssen durch eine land- und seeseitig abgestimmte und angepasste Vorgehensweise vermieden werden. Das Europäische Parlament und der Rat haben auf diese Umstände reagiert und im Mai 2002 eine Empfehlung zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete in Europa herausgegeben (EU-Empfehlung 2002/413/EG). Zielsetzung dieser Strategie ist die Herstellung eines langfristigen Gleichgewichtes zwischen der wirtschaftlichen Entwicklung und Nutzung sowie den Vorteilen des Schutzes, des Erhaltes und der Wiederherstellung der europäischen Küstengebiete und ihrer Funktionen. Aufbauend auf den Erfahrungen eines Demonstrationsprogramms unter Beteiligung von 35 regionalen und lokalen Partnern wurden in dem EU-Dokument acht Grundsätze eines guten IKZM formuliert (EU-Empfehlung 2002/413/EG, Kapitel II).

Die EU-Empfehlung sieht des Weiteren vor, dass die jeweiligen Mitgliedstaaten eine nationale Strategie zur Umsetzung des Integrierten Küstenzonenmanagements erarbeiten. In Folge dessen hat das Bundeskabinett auf Vorschlag von Bundesumweltminister Sigmar Gabriel am 22. März 2006 die Nationale Strategie für ein Integriertes Küstenzonenmanagement in Deutschland beschlossen. Mit gleichzeitigem Bericht an die Europäische Kommission hat die Bundesregierung damit die Vorgaben der EU-Empfehlung umgesetzt. Die Nationale Strategie beinhaltet eine Bestandsaufnahme und hat Grundsätze für das IKZM entwickelt, die in dem von der EU vorgegebenen Rahmen die spezifischen Verhältnisse in Deutschland darstellen. Die Berücksichtigung des gesetzlich verankerten und gesellschaftlich akzeptierten komplexen deutschen Planungsinstrumentariums ist wesentlicher Aspekt der Strategie, die ausdrücklich an dieses vorhandene Werkzeug anschließt und für sich einsetzt (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2006, 79).

Bereits im Mai 2003 hat Schleswig-Holstein, das gleich zwischen zwei Meeren – der Nord- und der Ostsee – gelegen ist, ein Rahmenkonzept für ein IKZM auf Bundeslandebene vorgelegt. Das Rahmenkonzept charakterisiert das IKZM durch den Planungsgegenstand Küste und Meer als Küstenzone sowie durch eine prozessuale Komponente. Auch hier werden Grundsätze eines IKZM formuliert und das IKZM selbst als ein Teilbereich der Raumordnung, die sowohl ordnungs- als auch entwicklungspolitische Teilaspekte beinhaltet, definiert (Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein 2003, 7).

In der Republik Polen befinden sich zur Zeit keine IKZM-relevanten Politiken in fortgeschrittenen Stadien der Vorbereitung, das Land arbeitet noch an der Abfassung einer nationalen IKZM-Strategie (Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH 2006, 26-28). Im Jahre 2000 wurden allerdings Leitlinien für ein Integriertes Management des Küstengebietes Stettiner Haff (polnische Seite) erarbeitet. Im Rahmen dieses Projektes, das vom WWF Dänemark koordiniert und zum Teil von

Geldern des Sekretariats des Helsinki-Ausschusses in Gdańsk (Danzig) finanziert wurde, wurden elf Grundsätze für das IKZM am Stettiner Haff formuliert (Area Task Team in the Szczecinski Lagoon area 2000, 13).

Abbildung 6: Grundsätze für ein Integriertes Küstenzonenmanagement

EU-Empfehlung 2002/413/EG	IKZM in Deutschland	IKZM in Schleswig-Holstein	IKZM am Stettiner Haff
umfassende globale Betrachtungsweise (thematisch und geografisch)	gleichberechtigte Berücksichtigung der verschiedenen Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung	integrative Betrachtung der Küstenzone einschließlich des Meeresbereichs	gleichberechtigte Behandlung der Wasser- und Landgebiete umfassende Herangehensweise an verkehrstechnische Gesichtspunkte
langfristige Sichtweise (Vorsorgeprinzip, das den Bedürfnissen der heutigen und künftigen Generationen Rechnung trägt)	langfristige Visionen einer nachhaltigen Entwicklung	Abwägung konkurrierender Nutzungs- und Schutzansprüche mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung	Langzeitprozess zum Schutz und zur Verbesserung der Umwelt Steuerung der räumlichen Entwicklung in Übereinstimmung mit den natürlichen Verträglichkeiten
anpassungsfähiges Management (mehrstufiger Prozess, der eine Anpassung je nach Entwicklung der Probleme und Kenntnisse ermöglicht)	Monitoring und Evaluation der ökologischen, sozialen und ökonomischen Veränderungen im Küstenbereich		Absicherung der Kontinuität des IKZM-Prozesses (mit Teilnahme der deutschen Seite)
Widerspiegelung spezifischer Bedingungen in dem betreffenden Gebiet			Minimierung der negativen Folgen des Urbanisierungsprozesses Verbesserung des Lebensstandards
Ausnutzung natürlicher Prozesse und Berücksichtigung der Belastbarkeit von Ökosystemen	langfristige Sicherung und Entwicklung der ökosystemaren Funktionen und Ressourcen		Ausgewogene Nutzung der natürlichen Ressourcen Förderung umweltfreundlicher Unternehmensführung
Einbeziehung aller betroffenen Parteien (Wirtschafts- und Sozialpartner, Organisationen zur Vertretung der ortsansässigen Bevölkerung, Nichtregierungsorganisationen, Wirtschaftssektor)	frühzeitige, umfassende und gleichberechtigte Kommunikation Vorhandensein und Nutzung angemessener Beteiligungsverfahren Zugänglichkeit zu Informationen	horizontaler Netzwerkcharakter (Nachbarländer und -staaten, Landesregierung, Regionen und deren Akteure, Gebietskörperschaften) frühzeitige Einbindung lokaler Akteure und Betroffener	
Einbeziehung maßgeblicher Verwaltungsstellen (nationale, regionale und lokale Ebene)		vertikaler Netzwerkcharakter (Europa, Bund, Land, Region, lokale Akteure)	effektives Einbinden ortsansässiger Kommunen in die Entscheidungsfindung, die den ökonomischen Fachbereich treffen
Kombination von Instrumenten (Kohärenz zwischen sektoralen Politiken sowie zwischen Planung und Bewirtschaftung)	transparente Planungs- und Genehmigungsverfahren horizontale, vertikale, territoriale und zeitliche Integration von Richtlinien und Bestimmungen sowie Planungen und Entwicklungskonzepten	Zusammenführung und übergreifende Bewertung fachspezifischer Planungen	Standardisierung der Gesetze, die mit der Anwendung des IKZM verknüpft sind

Quelle: Eigene Darstellung

Die besondere Herausforderung für die deutsch-polnische Odermündungsregion liegt in ihrer grenzüberschreitenden Lage. Bereits die EU-Empfehlung hat die

Zusammenarbeit mit an demselben Regionalmeer gelegenen Nachbarländern zur Erarbeitung von Mechanismen für eine bessere Koordinierung befürwortet (EU-Empfehlung 2002/413/EG, Kapitel V). Das Evaluationsteam, das von der Europäischen Kommission mit der unabhängigen Bewertung des IKZM in Europa beauftragt wurde, greift diesen Aspekt nochmals auf und weist darauf hin, der IKZM-Ansatz rege geradezu zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit an. Länder, die eine Küstenregion teilen, sollten ihre Aktivitäten koordinieren und so unabgestimmte Maßnahmen vermeiden (Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH 2006, 27). Die Nationale Strategie für ein IKZM in Deutschland betont, dass sowohl die Abstimmung bei einzelnen grenzüberschreitenden Planungen als auch die Harmonisierung nationaler und transnationaler Vorgaben wichtige Voraussetzungen für die nachhaltige und dynamische Entwicklung der Küstenzone sind (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2006, 82). Und auch die polnische Seite hebt die Abhängigkeit der Umsetzung eines IKZM im Gebiet des Stettiner Haffs vom Kooperationsgrad mit dem benachbarten Bundesland Mecklenburg-Vorpommern hervor (Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego 2006, 32).

Gestützt auf diese Aussagen wird die Notwendigkeit einer grenzüberschreitenden Anwendung der vorgenannten Grundsätze bei der Entwicklung einer IKZM-Strategie in der Odermündungsregion besonders deutlich.

Auf Grundlage der in Abbildung 6 dargestellten und aus den vorgenannten europäischen, deutschen und polnischen Dokumenten resultierenden Grundsätze für ein Integriertes Küstenzonenmanagement lassen sich somit neun zentrale Aussagen für den deutsch-polnischen Untersuchungsraum zusammenfassen:

Eine IKZM-Strategie in der Odermündungsregion sollte

• eine grenzübergreifende Vorgehensweise
• eine umfassende und gleichberechtigte Berücksichtigung küstenzonen-spezifischer Aspekte
• eine langfristig angelegte Entwicklung der Odermündungsregion nach dem Nachhaltigkeitsprinzip
• einen kontinuierlichen Monitoring- und Evaluierungsprozess
• die Widerspiegelung spezifischer regionaler Besonderheiten
• die Sicherstellung ökosystemarer Funktionen und Ressourcen
• eine frühzeitige, umfassende und gleichberechtigte Einbindung aller Akteure
• die Einbindung maßgeblicher Verwaltungsstellen
• die Kohärenz zwischen Politiken, Richtlinien, Planungen und Konzepten

gewährleisten.

4. IKZM-Handlungsfelder in der Odermündungsregion

Zur Gewährleistung einer integrativen und gleichberechtigten Betrachtungsweise, die einerseits sowohl die landwärts als auch die seewärts gelegenen Teile der Region und andererseits küstenzonenspezifische Aspekte mit einbezieht sowie zur Widerspiegelung regionaler Besonderheiten werden in folgendem Kapitel sieben Handlungsfelder vorgestellt, die für ein IKZM in der Odermündungsregion von besonderer Bedeutung sind.

Die Relevanz eines Handlungsfeldes für das Integrierte Küstenzonenmanagement resultiert aus dem Wirkungszusammenhang zwischen land- und/oder seeseitigen Raumansprüchen und der küstenzonentypischen Umwelt. Auf diese Weise lassen sich der Natur- und Landschaftsschutz, die maritime Wirtschaft, die Schifffahrt, die Landwirtschaft, die Fischerei, der Gewässerschutz und der Tourismus als für die Odermündungsregion prioritäre Handlungsfelder identifizieren. Jedes Handlungsfeld wird nachstehend aus einer grenzüberschreitenden Perspektive dargestellt, die regionale Besonderheiten der deutschen und der polnischen Seite zusammenführt.

4.1 Natur- und Landschaftsschutz

Die Natur und Landschaft sind in ihrer besonderen und regionaltypischen Vielfalt, Schönheit und Eigenart zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln (vgl. § 1 BNatSchG). Die Nutzung der natürlichen Lebensgrundlagen soll dabei weder deren Leistungsfähigkeit dauerhaft einschränken noch das ökologische Gleichgewicht beschädigen. Zur Sicherung der wertvollen Naturräume und der einzigartigen Artenvielfalt ist die Erhaltung, Ausweitung und Neuausweisung von Gebieten und Räumen für Naturschutz und Landschaftspflege sowohl auf dem Land als auch dem Meer von großer Bedeutung. Die Gebiete werden hierbei nach biologischen und ökologischen Vorgaben in verschiedene Schutzkategorien gegliedert, anhand welcher der Grad der Schutzintensität und die damit verbundenen Nutzungseinschränkungen bestimmt werden. Besonders hervorzuheben ist, dass der Schutz der Natur und Landschaft großräumig und überregional in Form eines ökologischen Verbundsystems und eines zusammenhängende Netzes von Einzelbiotopen gesichert werden muss.

Die Flachwasserzonen (Bodden-, Haff- und Küstengewässer), Feuchtgebiete und Flussmündungen der Küstenzonen weisen eine reiche biologische Vielfalt (Biodiversität) auf und gehören zu den produktivsten Ökosystemen der Erde. Die Odermündungsregion ist ein besonders vielfältig und naturnah erhaltenes Gebiet. Die landschaftliche Vielfalt, die durch die Oder entsteht, kulminiert in den beiden Inseln Usedom und Wolin. Hier sind ökologisch besonders wertvolle Landschaftselemente, wie Auen, große Heidegebiete, breite Niedermoortäler oder Salzwiesen und zahlreiche zusätzliche Inseln und Halbinseln auf kleinem Raum vereinigt (Regionaler Planungsverband Vorpommern 1998, 61). Dementsprechend wurde in der Odermündungsregion ein dichtes Schutzgebietssystem geschaffen, das aus einem Nationalpark, Landschaftsparks, Naturparks sowie Naturschutz-, Landschaftsschutz- und NATURA 2000-Gebieten besteht.

Abbildung 7: Großschutzgebiete in der Odermündungsregion

Kategorie	Name	Fläche in km ²
Park Narodowy (Nationalpark)	Woliński Park Narodowy	109
Park Krajobrazowy (Landschaftspark)	Szczeciński Park Krajobrazowy Puszcza Bukowa	91
	Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Odry	60
Naturpark	Insel Usedom	532
	Am Stettiner Haff	573

Quelle: Eigene Darstellung

Nationalparke sind großräumige Schutzgebiete mit der höchsten Schutzstufe, in denen sich die Ökosysteme in ihrer Komplexität frei entfalten sollen. Nationalparke haben zur Aufgabe, die Natur sich selbst zu überlassen und auf diese Weise zur Bewahrung der Schöpfung und zum Erhalt der Biodiversität beizutragen. Der Mensch darf in diesen Gebieten weder lenkend noch pflegend oder nutzend eingreifen (Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern 2005, 17).

Bei dem Nationalpark in der Odermündungsregion handelt es sich um den 1960 gegründeten und einen beachtlichen Teil der größten polnischen Insel Wolin umfassenden Woliński Park Narodowy. Zu den Besonderheiten des Parks zählen der schönste Abschnitt der polnischen Steilküste mit ihren Felswänden, gut erhaltene Buchenwälder, mehr als eintausend Eichen, die alle älter als dreihundert Jahre sind, über 140 auf der Insel brütende Vogelarten, darunter Seeadler, Fischadler oder verschiedene Eulenarten sowie ein Wisentpark innerhalb des Nationalparks. Die gegenwärtige Fläche des Parks beträgt 10.937 ha, die zu 42,5% aus forstlichen Ökosystemen, zu 42,8% aus aquatischen Ökosystemen und zu 14,7% aus terrestrischen nicht bewaldeten Ökosystemen besteht. 498,72 zusammenhängender Hektar der Parkfläche (4,56%) stehen unter striktem Schutz (<http://www.wolinpn.pl/html/oparku/ogolnie.htm>, zugegriffen am 12.02.2007).

Abbildung 8: Woliński Park Narodowy



Quelle: <http://www.wolinpn.pl/html/galeria/kraj.html#>, zugegriffen am 13.02.2007.

Südlich von Stettin wurden Teile von Natur und Landschaft aufgrund ihrer natürlichen, historischen und kulturellen Werte in zwei polnischen Landschaftsparks

(Parki Krajobrazowe) unter Schutz gestellt, die mit deutschen Naturparks vergleichbar sind (vgl. weiter unten). Der Szczeciński Park Krajobrazowy (Stettiner Landschaftspark) "Puszcza Bukowa" wurde am 04. November 1981 gegründet und verfügt über eine Fläche von 9.069 ha, die sechs Naturschutzgebiete umfasst (<http://www.pkddo.hg.pl/szpk/szpk.html>, zugegriffen am 12.02.2007). Im Landschaftspark sind neben Buchen auch Eichen, Eschen und Kiefern vertreten, die artenreiche Tierwelt kann u.a. mit mehreren hundert Arten von Schmetterlingen sowie Hirschen, Rehen, Wildschweinen, Füchsen, Mardern und Hasen aufwarten. Es gibt darüber hinaus zahlreiche Naturdenkmäler in Form von Findlingen und uralten Bäumen.

Abbildung 9: Szczeciński Park Krajobrazowy "Puszcza Bukowa"



Quelle: <http://www.pkddo.hg.pl/szpk/szpk.html>, zugegriffen am 13.02.2007.

Der Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Odry (Landschaftspark Unteres Odertal) wurde am 01. April 1993 eröffnet und bildet mit dem angrenzenden deutschen Nationalpark Unteres Odertal (ca. 10.500 ha) und dem Cedynski Park Krajobrazowy (Zehdener Landschaftspark mit ca. 30.850 ha) und dessen Schutzzone die grenzüberschreitende räumliche Einheit des sog. Internationalparks Unteres Odertal (117.000 ha). Die Oderaue ist geprägt von der Stromoder, ihren Altwässern und Schilfgürteln, den periodisch überfluteten Feuchtwiesen sowie dem naturnahen Auwald. Das Untere Odertal ist besonders für seinen Vogelreichtum berühmt. In den drei Naturschutzgebieten des Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Odry befindet sich nicht nur eine Brutkolonie der Lachmöwe, sondern es haben sich bis heute ca. 600 Paar Graureiher niedergelassen. Die überschwemmten Wiesen des Unteren Odertals schützen darüber hinaus die Menschen vor Hochwasser und reinigen mit ihrem umfangreichen Röhricht-, Schilf- und Seggenbestand das Wasser des Oderstroms (<http://www.unteres-odertal.info/schutz/schutz.html>, zugegriffen am 13.02.2007).

Abbildung 10: Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Odry



Quelle: <http://www.pkddo.hg.pl/pkddo/pkddo.html>, zugegriffen am 13.02.2007.

Naturparke auf der deutschen Seite der Odermündungsregion sind großräumige Gebiete, die überwiegend aus Landschafts- und Naturschutzgebieten bestehen und sich wegen ihrer landschaftlichen Voraussetzungen für die Erholung besonders eignen und in denen ein nachhaltiger Tourismus angestrebt wird. Sie sind Modelle für den schonenden Umgang mit den Ressourcen und dienen der dauerhaft umweltgerechten Landnutzung sowie einer nachhaltigen Regionalentwicklung. Dieses Nachhaltigkeitsprinzip gilt für die Bereiche Landwirtschaft und Fischerei, Forstwirtschaft, Verkehr, Tourismus, Siedlungsentwicklung und Gewerbe (Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern 2005, 17).

In direkter Nachbarschaft zu Polen erstreckt sich der Naturpark Am Stettiner Haff mit einer Fläche von 573 km². Zu den Besonderheiten des Naturparks gehören die weiten Waldkomplexe der Ueckermünder Heide, die natürlichen und unverbauten Abschnitte der Haffküste, die Haffwiesen, die Uecker- und die Randow-Niederungen sowie die Brohmer Berge. Darüber hinaus befinden sich im Naturpark vielfältige Landschaftselemente, wie z.B. Binnendünen, artenreiche Trockenrasen, Röhrichtgürtel, Wachholderbestände, geheimnisvolle Moore oder auch bewirtschaftete Kiefernwälder und ausgedehnte Buchenwälder.

Abbildung 11: Naturpark Am Stettiner Haff



Quelle: http://www.naturparke.de/park_info.php?nid=119#, zugegriffen am 13.02.2007.

Auf der östlichsten deutschen Ostseeinsel, ebenfalls in direkter Grenzlage zu Polen, befindet sich der Naturpark Insel Usedom, welcher sich in die Ostsee erstreckt und als „Badewanne der Berliner“ bekannt wurde. Der Naturpark zeichnet sich insbesondere durch den Ostseestrand und die Binnenküste, Seen und Moore sowie Buchenwälder und Dünenkiefern, die sich mit kleinen Dörfern in einer alten Kulturlandschaft zu einem vielfältigen Landschaftsmosaik fügen, aus. Die Insel zählt zu den vogelreichsten Gebieten Ostdeutschlands, wo bereits über 280 Arten beobachtet wurden, von denen 150 auch dort brüten. 11 Greifvogelarten brüten regelmäßig im Naturpark, darunter der Seeadler, der im Odermündungsgebiet einen Verbreitungsschwerpunkt hat. Darüber hinaus sind Weißstorch, Kranich und Graureiher ebenfalls charakteristisch für den Naturpark. Vor allem während des Vogelzuges wird die Insel von zehntausenden nordischen Gänsen, Enten und Schnepfenvögeln besucht, die der Küstenlinie und dem Urstromtal der Oder folgen. Fast die Hälfte der Naturparkfläche wird von Wasserflächen eingenommen, wovon etwa 27.000 ha auf den Peenestrom, das Haff, das Achterwasser und die Ostsee entfallen. Die Binnenseen des Naturparks umfassen rund 1.500 ha Fläche.

Abbildung 12: Naturpark Insel Usedom



Quelle: <http://www.ikzm-oder.de>, zugegriffen am 13.02.2007.

Die biologische Vielfalt ist nicht nur aus naturschutzfachlichen Gründen von besonderer Bedeutung, sondern zeigt ebenfalls wichtige Funktionen in wirtschaftlicher, gesellschaftlicher, kultureller, erzieherischer und ästhetischer Sicht. Aus diesem Grunde ist der Fortbestand der biologischen Vielfalt ein vorrangiges Anliegen der Europäischen Union. Im Zuge der Umsetzung der Vogelschutz- und FFH-Richtlinie wurden von den Mitgliedstaaten Schutzgebiete vorgeschlagen, die gemeinsam das zusammenhängende ökologische Netz NATURA 2000 bilden. Dieser europaweite Verbund von Vogelschutz- und FFH-Gebieten dient der Erhaltung der natürlichen Lebensräume und gefährdeten wildlebenden Tiere und Pflanzen in den Mitgliedstaaten der EU.

Abbildung 13: NATURA 2000-Gebiete in der Odermündungsregion

Kreise und kreisfreie Städte	FFH-Gebiete			Vogelschutzgebiete			Natura 2000	
	Anzahl	ha	Anteil in %	Anzahl	ha	Anteil in %	ha	Anteil in % ¹
Ostvorpommern	18	21.961	11,5	4	21.573	11,3	30.574	16,1
Uecker-Randow	29	15.409	10,3	4	3.996	2,7	15.467	10,3
Szczecin				1	9.382	31,2	9.382	31,2
Świnoujście				3	14.811	75,9	14.811	75,9
Kreis Policki				3	26.486	39,9	26.486	39,9
Kreis Goleniowski				4	28.244	17,5	28.244	17,5
Kreis Kamieński				5	19.023	18,9	19.023	18,9

Quelle: Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e.V. (2006): 54; Verordnung über Gebiete für besonderen Schutz von Vögeln Natura 2000 vom 21.07.2004 (Dz. U. Nr 229, Poz. 2312 i 2313, Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000).

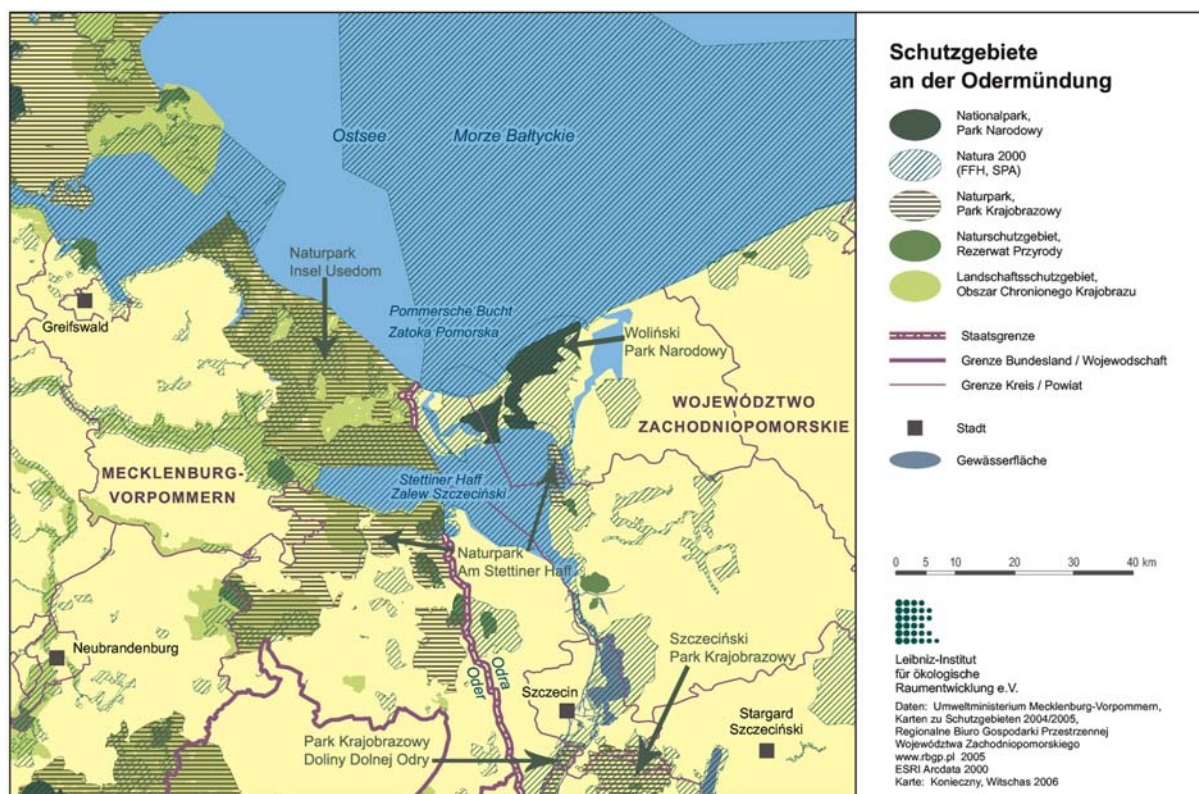
Der polnische Umweltminister hat Anfang Mai 2004 eine Liste mit 184 vorgeschlagenen FFH-Gebieten, von denen 20 auf dem Gebiet der Woiwodschaft Westpommern vorkommen, an die Europäische Kommission gemeldet. Diese Liste wurde im September 2006 um weitere 48 Gebiete, davon 12 in der Woiwodschaft Westpommern, erweitert. Die Kommission analysiert gegenwärtig die eingesandte Liste zusammen mit Vorschlägen benachbarter Staaten und überprüft, inwieweit die schutzwürdigen Arten und Lebensräume im Rahmen der so genannten biogeografischen Regionen in ausreichendem Maße berücksichtigt worden sind. Wenn die Bewertung positiv ausfällt, wird die Kommission die vorgeschlagenen Gebiete als Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung anerkennen und der Umweltminister kann sie per Verordnung als NATURA 2000-Gebiete ausweisen (<http://www.wkp.szczecin.uw.gov.pl/?pix=natura2000>). Da der Abstimmungsprozess noch nicht abgeschlossen ist, gibt es seitens der Republik Polen keine detaillierten und bestätigten Angaben zu polnischen FFH-Gebieten.

Im Falle der Vogelschutzgebiete hat bereits eine Bewertung durch die Europäische Kommission stattgefunden, so dass diese Gebiete im Juli 2004 per Verordnung durch den Umweltminister als NATURA 2000-Gebiete offiziell ausgewiesen wurden.

Der Natur- und Landschaftsschutz spielt aufgrund der vorgenannten wertvollen Naturräume und der einzigartigen Artenvielfalt in der Odermündungsregion für das Integrierte Küstenzonenmanagement eine bedeutende Rolle. Positiv hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang, dass das gesamte grenzüberschreitende Stettiner Haff und die Pommersche Bucht – wenn auch nur auf der polnischen Seite – als Gewässer bereits in das europäische Netz NATURA 2000 aufgenommen wurden und auf diese Weise einem ökologischen Verbundsystems entlang der Oder und der Odermündung Rechnung getragen wird.

¹ Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete überlagern sich teilweise, so dass sie für den prozentualen Anteil von NATURA 2000-Gebieten in Deutschland nicht addiert werden können.

Abbildung 14: Unter Schutz gestellte Gebiete in der Odermündungsregion



Quelle: Eigene Darstellung

4.2 Maritime Wirtschaft

Zur maritimen Wirtschaft werden mehrere Branchen, die eine vielfältige Palette von Produkten und Dienstleistungen abdecken, zugeordnet. Hierzu gehören in erster Linie Häfen, Werften, Logistikunternehmen, Außenhändler, Reedereien, Umschlagfirmen und Fährlinien, aber auch Versorger oder spezialisierte Banken, Fondsanbieter und Versicherungen sowie Schiffs-Klassifikationsgesellschaften.

Der Ostseeraum gehört zu den dynamischsten Wirtschaftsregionen und die Häfen als Knotenpunkte in der logistischen Transportkette und als Standort für logistische Dienstleister und Produzenten mit globaler (See)Anbindung sind ein bedeutender Eckpfeiler der maritimen Wirtschaft.

Der strategische Standort der Seehäfen in Szczecin (Stettin) und Świnoujście (Swinemünde) in einem Gebiet, in dem sich die Transportwege von Skandinavien nach Mittel- und Südeuropa sowie von Ost nach West kreuzen, hat wesentlich zur Entstehung eines Hafenverbands beigetragen, der nicht nur von internationaler Bedeutung ist, sondern auch zu den größten im Ostseeraum zählt. Der gemeinsame Warenumschlag dieser beiden Häfen – die auch als der Hafen Szczecin-Świnoujście bezeichnet werden – beträgt pro Jahr ca. 20 Millionen Tonnen (Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA 2006, 24). Damit liegt der Hafen Szczecin-Świnoujście auf dem quantitativen Niveau des Hafens in Rostock, der mit 22,9 Millionen Tonnen im Jahr 2005 den zweithöchsten Güterumschlag an der deutschen Ostseeküste hatte und der mit mehr als acht Millionen Tonnen jährlich die meisten Massengüter an Deutschlands Ostseeküste umschlägt (Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern 2005, 13).

Abbildung 15: Lage des Hafens Szczecin-Świnoujście



Quelle: <http://www.port.szczecin.pl/mapy.htm>, zugegriffen am 07.11.2006.

Im Hafen in Świnoujście befindet sich das größte polnische Umschlagsterminal für trockenes Schüttgut (10 Millionen Tonnen) und das modernste Fährterminal mit 5 Kaianlagen, Ro-Ro-Kapazitäten und zur Abwicklung von Passagierverkehr (Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e.V. 2006, 41). Das Umschlagsterminal wurde vor ca. 25 Jahren errichtet und war die letzte bedeutende Investition im Bereich der Hafeninfrastruktur (Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego 2005, 44).

Der Hafen in Szczecin verfügt über keinen direkten Anschluss zur offenen See und liegt etwa 65 km südlich von Świnoujście an der Mündung der Oder in das Stettiner Haff. Vorteil des Hafens ist, dass er für alle Arten von Schütt- und Stückgut nutzbar ist und nur ca. 140 km von Berlin entfernt liegt.

Abbildung 16: Wasserweg zwischen Szczecin und Świnoujście



Quelle: <http://www.port.szczecin.pl/mapy.htm>, zugegriffen am 07.11.2006.

Durch die zunehmenden Handelsverflechtungen zwischen West- und Osteuropa entwickelt sich der Hafen Szczecin-Świnoujście immer mehr zur Drehscheibe des internationalen Warenverkehrs. Aus diesem Grund soll der Hafen schnellstmöglich um ein neues Containerterminal und ein Logistikzentrum erweitert werden (Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e.V. 2006, 41).

Abbildung 17: Hafen in Szczecin



Quelle: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA (2006): 3.

In Szczecin befindet sich zusätzlich zum Hafen eine leistungsstarke und konkurrenzfähige Werft, die international bekannt ist und Handelschiffe in alle Welt liefert. Im Jahr 2005 wurden in der Werft Aufträge für 400 Millionen US-Dollar ausgeführt und bis 2009 hat sie bereits Aufträge für 37 Schiffe im Wert von insgesamt 1,7 Milliarden US Dollar erhalten. In der Schiffsbauindustrie belegt die Werft in Szczecin den 29. Platz in der Welt, den dritten oder vierten in Europa und den ersten in Polen. Mit mehr als 5000 Mitarbeitern zählt die Werft zu den bedeutendsten Arbeitgebern in der Region (<http://www.ssn.pl>, zugegriffen am 07.11.2006).

Abbildung 18: Werft in Szczecin

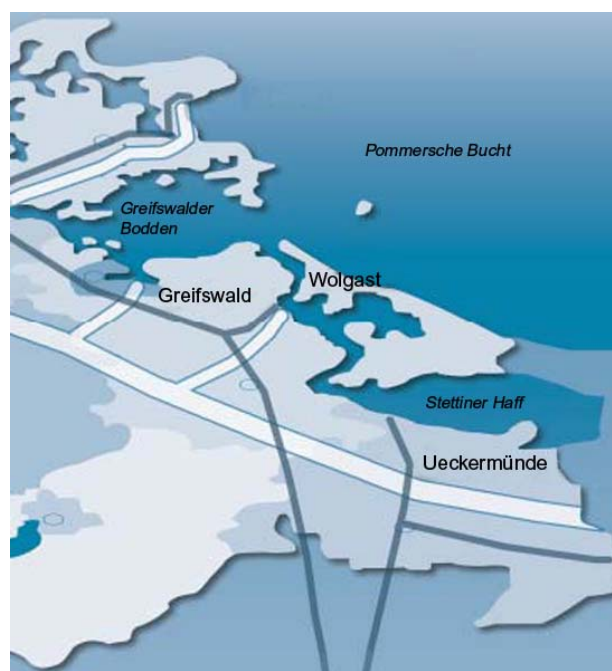


Quelle: <http://www.ssn.pl>, zugegriffen am 04.12.2006.

Ein weiterer Seehafen auf der polnischen Seite der Odermündungsregion befindet sich in Police (nördlich von Szczecin gelegen). Der Hafen ist eng mit den Industriebetrieben in Police verbunden, so dass hier hauptsächlich Produkte der chemischen Werke sowie die für die Produktion benötigten Rohstoffe umgeschlagen werden. Der Warenumsatz beträgt jährlich ca. 2,6 Millionen Tonnen. Wenn die Schiffe einen zu starken Tiefgang haben, um durch den Wasserweg zwischen Świnoujście und Szczecin direkt nach Police zu gelangen, liefern sie die Ware zum Hafen in Świnoujście, wo sie auf geeignete Schiffe umgeschlagen werden (<http://ms.ums.gov.pl/pl/Karty/police/port.php>, zugegriffen am 08.01.2007).

Auf der deutschen Seite der Odermündungsregion liegen die Häfen Greifswald, Wolgast und Ueckermünde. Der Seehafen Greifswald am Greifswalder Bodden in Vorpommern schlägt im Jahresdurchschnitt 800.000 Tonnen Waren um. In erster Linie handelt es sich um Baustoffe und landwirtschaftliche Produkte sowie Gasöl, Forstprodukte und Stückgüter. Die Stadt Wolgast ist ein traditionsreicher und wirtschaftlich durch die Peenewerft sowie Handel und Dienstleistungsgewerbe geprägter Hafenstandort. Der Hafen Wolgast hat über den Peenestrom und die Odergewässer eine direkte wasserseitige Verbindung nach Polen und über die Bundeshauptstadt Berlin zum Binnenwasserstraßennetz Mittel- und Westeuropas. Der durchschnittliche jährliche Güterumschlag des Hafens Wolgast beträgt ca. 750.000 Tonnen und besteht vor allem aus Baustoff- und Düngemittelimporten sowie Getreideexporten. Der Industriehafen Ueckermünde ist der östlichste deutsche Seehafen mit einer direkten Einbindung in das Binnenwasserstraßensystem Deutschland über die Oder und die Peene. Ein Zugang zur Ostsee sowie zu den Seehäfen in Polen, in Skandinavien, im Baltikum und in Russland besteht über das Stettiner Haff. Auch Häfen in England, Belgien und den Niederlanden waren bereits Ausgangspunkte für Warenlieferungen. Im Industriehafen Ueckermünde werden jährlich durchschnittlich 200.000 Tonnen Industrie- und Nutzholz, Düngemittel und Roheisen sowie Koks, Kalk- und Pflastersteine umgeschlagen (Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern 2005, 25-29).

Abbildung 19: Lage der Häfen Greifswald, Wolgast und Ueckermünde



Quelle: Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern (2005): 7.

Neben der maritimen Wirtschaft haben sich weitere wesentliche wirtschaftliche Branchen in der Odermündungsregion – insbesondere auf der polnischen Seite – etabliert. Dazu gehören die chemische Grundstoff- und Verarbeitungsindustrie in Szczecin und Police – mit eigenem Hafen in Police (siehe oben) – die Nahrungsgüterindustrie in Szczecin, Stargard und Świnoujście, die Holzverarbeitung in Goleniów sowie die Papierherstellung in Szczecin (Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e.V. 2006, 33). Der Großraum Szczecin vereint etwa 70% des Wirtschaftspotentials der gesamten Woiwodschaft Westpommern und ist somit der zentrale Kern für die wirtschaftliche Entwicklung in der Odermündungsregion.

4.3 Schifffahrt

Die Häfen als Drehscheibe zwischen See- und Landweg profitieren vom steigenden Transportaufkommen. Die Schifffahrt – oder auch Schiffsverkehr – bezeichnet den Transport von Personen und Gütern auf Schiffen auf dem Meer (Seeschifffahrt) sowie auf Flüssen, Seen und Kanälen (Binnenschifffahrt). Die Ostsee ist mit ihren vielfältigen Schiffsverkehrsrouten eines der am meisten und dichtesten befahrenen Gewässer der Welt. Durch die Entstehung zusätzlicher schneller Verbindungen zwischen den Häfen konnte in den letzten Jahrzehnten insbesondere im Containerschiff- und RoRo-Verkehr ein steter Anstieg des Schiffsverkehrs verzeichnet werden. Bereits heute werden ca. 15% des weltweiten Seehandelsvolumens auf der Ostsee abgewickelt (Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein 2006, 16). Von besonderer Bedeutung für ein Integriertes Küstenzonenmanagement ist daher die Schaffung von Rahmenbedingungen, die den Schiffsverkehr bei wachsenden Anforderungen sicherer und umweltfreundlicher machen.

Der bereits erwähnte strategische Standort des Hafens Szczecin-Świnoujście an der Kreuzung der Transportwege von Skandinavien nach Mittel- und Südeuropa sowie von Ost nach West und die hohen Warenumschlagsmengen bedingen ebenfalls ein hohes Schiffsverkehrsaufkommen. Der Hafen Szczecin-Świnoujście unterhält regelmäßige Gütertransferverbindungen nach Westafrika (Ghana, Nigeria, Elfenbeinküste u.a.), Finnland, Deutschland, Litauen, Russland, Norwegen, Großbritannien, Irland und China (Shanghai). Im Jahr 2003 legten in Szczecin 3.288 Frachtschiffe an, in Świnoujście waren es sogar 10.775 – mehr als in allen anderen Häfen in Polen (Główny Urząd Statystyczny 2004, 99).

Der Hafen in Świnoujście ist mit ca. 2,2 Millionen Fährpassagieren im Jahr auch bedeutendster polnischer Fährpassagierhafen mit regelmäßigen Linienverbindungen nach Dänemark und Schweden (Główny Urząd Statystyczny 2004, 110). Damit liegt der Hafen Świnoujście in etwa auf gleichem Niveau mit dem Rostocker Hafen, in dem 2003 die Zahl der Fährpassagiere bei rund 2,3 Millionen lag (<http://www.rostock-port.de/Statistiken.40.0.html>).

Der Fährverkehr von und nach Szczecin ist weniger entwickelt und die Fahrgastzahlen liegen mit 32.478 im Jahr 2003 deutlich unter denen in Świnoujście (Główny Urząd Statystyczny 2004, 110). Ein wichtiger Faktor für die geringe Fahrgastanzahl ist sicherlich der fehlende direkte Zugang des Hafens Szczecin zur Ostsee, so dass die meisten Passagiere den unmittelbar an der Ostsee gelegenen Hafen Świnoujście bevorzugen.

Abbildung 20: Seeschifffahrtsverbindungen des Hafens Szczecin-Świnoujście



Quelle: <http://www.port.szczecin.pl/mapy/baltyk.htm>, zugegriffen am 07.11.2006.

Eine besondere Bedeutung für die Hafenwirtschaft, wie auch für die Förderung umweltfreundlicher Verkehre, spielt die Binnenschifffahrt. Zu den Binnenwasserstraßen in der Odermündungsregion gehören die Peene als Bundeswasserstraße von Malchin bis Anklam, die Wasserwege von der Ostsee über das Stettiner Haff, die Oder sowie die Havel-Oder-Wasserstraße (HOW), der mehrerer Flüsse und Kanäle angehören, die die Oder nördlich von Schwedt mit der unteren Havel ab der Einmündung der Spree verbinden.

Abbildung 21: Binnenwasserstraßen in der Odermündungsregion



Quelle: http://www.wsv.de/Wasserstrassen/Gliederung_Bundeswasserstrassen/Karte/index.html, zugegriffen am 09.01.2007

Die Anbindung Berlins über die Wasserstraße nach Szczecin und weiter bis an die vorpommersche Küste ist mit den anderen Verkehrsträgern gegenwärtig nicht wettbewerbsfähig (Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e.V. 2006, 42). Der Stand hydrotechnischer Infrastruktur der Oder auf dem Teilabschnitt Szczecin-Kostrzyn erlaubt zurzeit keine volle Ausnutzung des verkehrlichen Potentials. Leider erfasst das „Programm für die Oder 2006“ („Program dla Odry – 2006“), das seit 2005 auf der polnischen Seite umgesetzt wird und sich u.a. mit der Unterhaltung und Entwicklung der Binnenschifffahrt beschäftigt², die Konfliktlage geeigneter Ausbaumaßnahmen dieses Teilabschnitts mit dem Natur- und Umweltschutz nicht. Diese suboptimale Qualität des Wasserverkehrsnetzes schränkt wesentlich die Rolle der Woiwodschaft Westpommern als Partner bei der Entwicklung grenzüberschreitender Gebiete, bei der Bedienung der Agglomeration Berlins sowie als Brücke zu den Staaten der Ostseeregion, nach Südeuropa oder nach Russland ein (Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego 2005, 26).

Eine gute grenzüberschreitende wasserverkehrliche Anbindung ist ebenfalls vor dem Hintergrund der touristischen Nutzung der Ostsee und des Stettiner Haffs von Bedeutung. Im Jahr 2003 legten in Świnoujście 3.117 Yachten an (Główny Urząd Statystyczny 2004, 107), obwohl sich hier nur zwei allgemein zugängliche Anlegestellen befinden und von der touristischen Seite ein Mangel an entsprechender Infrastruktur beklagt wird. Für den Wassertourismus am Stettiner Haff auf der deutschen Seite spielt die Stadt Ueckermünde eine besondere Rolle, die eine wichtige Funktion als Hafenstandort für Segelvereine erfüllt. In Ueckermünde verfügen mehr als 10 ortsansässige Bootssportvereine und Interessengemeinschaften über eine Gesamtkapazität von 365 Liegeplätzen. Viele der Sportboothäfen am Stettiner Haff sind lediglich 5-10 Seemeilen voneinander entfernt, womit sich die Region sowohl für Tages- als auch für Wochenendausflüge eignet. Die Entfernung vom Hafenstandort Ueckermünde bis zur Außenküste nördlich Świnoujście beträgt etwa 24 Seemeilen. Durch gute natürliche Segelbedingungen (wenige Untiefen, durchweg gute Wassertiefen) ist das Stettiner Haff sowohl für Profis als auch für Anfänger gleichermaßen geeignet (Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern 2004, 145-157). Wassersport und insbesondere Segelsport werden bevorzugt in einer intakten und attraktiven Naturlandschaft ausgeübt. Der landschaftliche Reiz der Odermündungsregion ist ausgesprochen hoch (vgl. Kapitel 4.1), doch die nach wie vor sehr geringe Anzahl interessanter und gut ausgestatteter Segelhafenstandorte am Stettiner Haff mindert die Entwicklung des wassersportlichen Tourismussegments.

4.4 Landwirtschaft

Landwirtschaft ist trotz abnehmender Zahl der Arbeitskräfte nach wie vor ein sehr bedeutsamer Erwerbszweig und das Rückgrat für die Entwicklung der ländlich geprägten Räume in der Odermündungsregion (Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e.V. 2006, 35). Die Gewährleistung eines intakten Naturhaushaltes, die Erhaltung der Bodenfruchtbarkeit sowie die Sicherung des Wasserhaushaltes und der Gewässergüte setzt eine umweltverträgliche, standort- und fachgerechte Landbewirtschaftung voraus. Auf diese Weise wird eine Grundlage für den Erhalt der Kulturlandschaften, die Entwicklung des Tourismus- und

² vergleiche hierzu Janssen, Czarnecka-Zawada, Konieczny, Vodova 2004, 34.

Dienstleistungsbereichs sowie die Erzeugung gesunder Lebensmittel geschaffen. Gleichwohl sind viele der gegenwärtigen Trends in der Landwirtschaft, zu denen die Intensivierung, Spezialisierung oder der Einsatz von bestimmten Düngemitteln und Pestiziden gehören, schädlich für die empfindliche Umwelt in der Odermündungsregion. Die Folgen sind eine verstärkte Eutrophierung der Gewässer und beträchtliche Verluste der Artenvielfalt und der Kulturlandschaften. Ökologischer Landbau als umwelt- und ressourcenschonende Form der Landwirtschaft ist in der Lage, hier eine Verminderung zu bewirken. Für die Nachhaltigkeit des ökologischen Landbaus wird eine bis zu 60% erhöhte Biodiversität sowie die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes genannt, was erheblich zur Erhaltung der Kulturlandschaft mit gleichzeitigem Arten- und Naturschutz beiträgt. Des Weiteren fördert eine ausgedehnte Verwendung lokaler Bioprodukte in den Restaurants und Hotels an der Küste die nachhaltige Entwicklung im Hinterland und bezieht diesen zugleich stärker in die wirtschaftliche Entwicklung ein.

Im deutschen Teil des Untersuchungsraums werden ca. 215.300 ha landwirtschaftlich genutzt, was einen Anteil von über 60% an der Gesamtfläche der Region ausmacht.

Abbildung 22: Landwirtschaftlich genutzte Flächen in Mecklenburg-Vorpommern

Gebietseinheit	Gesamtfläche 2003 (ha)	Landwirtschaftsfläche 2003 (ha)	Anteil der Landwirtschaftsfläche (%) an der Gesamtfläche
Kreis Ostvorpommern	191.000	132.583	69,42%
Kreis Uecker-Randow	162.400	82.724	50,94%
Mecklenburg-Vorpommern	2.317.400	1.483.596	64,02%

Quelle: Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern (2004): 392, 413.

Diese landwirtschaftliche Nutzung ist bezüglich Ausrichtung und Rentabilität zweigeteilt. Überwiegend rentabler Ackerbau wird in den Gunstgebieten der Grundmoränen betrieben, während auf den Sandstandorten und Mooregebieten hauptsächlich extensiv gewirtschaftet wird (Die Region Odermündung e.V. 2002, 6).

Abbildung 23: Betriebe des ökologischen Landbaus in Mecklenburg-Vorpommern

Gebietseinheit	Ökologisch landwirtschaftlich genutzte Fläche (LF) 2003 (ha)	Anteil der ökologisch landwirtschaftlich genutzten Fläche (LF) 2003 (%) an der gesamten LF
Kreis Ostvorpommern	14.654	12,7%
Kreis Uecker-Randow	18.933	23,7%
Odermündungsregion deutsche Seite	33.587	17,2%
Mecklenburg-Vorpommern	109.236	8,1%

Quelle: Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern (2004): 410, 423.

Ende des Jahres 2003 wurden in der Region 665 landwirtschaftliche Unternehmen gezählt, 177 davon mit einer Betriebsgröße von weniger als 10 ha und 57 Betriebe mit einer Betriebsgröße von mehr als 1000 ha. 126 Betriebe arbeiten nach der Extensivierungsrichtlinie des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Der Anteil dieser

kontrolliert ökologisch bewirtschafteten Flächen liegt mit 17,2% weit über dem Landes- und Bundesdurchschnitt und gibt eine wesentliche Besonderheit der Odermündungsregion wider (Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern 2004, 409, 423).

Andererseits gehört die Diskrepanz zwischen den hohen Erzeugungsmengen an Lebensmitteln und dem geringen Eigenversorgungsgrad (bei festen Nahrungsmitteln unter 12%, bei Getränken unter 4%) zu den gravierenden Problemen der Odermündungsregion. Die traditionell flächenstarken Betriebe (früher Gutsbesitz, dann LPG oder VEG) erzeugen heutzutage große Mengen eines recht schmalen Sortimentes von Urprodukten für überregionale Märkte. Demgegenüber bietet die Größe der Produktionseinheiten beste Voraussetzungen für eine effiziente Verarbeitung in der Region und eine Versorgung des hohen Fremdenverkehrsaufkommens an der Küste. Voraussetzung hierfür ist allerdings eine zielgenaue Aktivierung der Produktbreite, Fertigungstiefe und Vermarktung. In der Forstwirtschaft und Fischerei ähnelt sich die Problemlage, auch in diesen Bereichen fungiert die Region noch weitgehend als Rohstofflieferant (Die Region Odermündung e.V. 2002, 7-8).

Auf der polnischen Seite der Odermündungsregion beträgt der Anteil der landwirtschaftlich genutzten Fläche – trotz des Agglomerationsraums Szczecin – durchschnittlich 37%.

Abbildung 24: Landwirtschaftlich genutzte Flächen in der Woiwodschaft Westpommern

Gebietseinheit	Gesamtfläche 2003 (ha)	Landwirtschaftsfläche 2003 (ha)	Anteil der Landwirtschaftsfläche (%) an der Gesamtfläche
Kreis Goleniowski	161.699	72.395	44,77%
Kreis Kamieński	100.665	42.401	42,12%
Kreis Policki	66.416	19.475	29,32%
Szczecin	30.083	2.801	9,31%
Świnoujście	19.510	1.331	6,82%
Woiwodschaft Westpommern	2.290.148	1.050.942	45,89%

Quelle: Urząd Statystyczny w Szczecinie (2003): 146.

Die marktwirtschaftliche Umstrukturierung in den 1990er Jahren sowie die hiermit verbundene Auflösung staatlicher Landwirtschaftsbetriebe haben sowohl die Produktionsmengen als auch die Beschäftigungszahl im landwirtschaftlichen Sektor drastisch sinken lassen. Gleichzeitig wurden schwache Stellen der polnischen Landwirtschaft und mangelnde Vorbereitung polnischer Landwirte auf die neue ökonomische Situation im Lande sichtbar. Eine niedrige Arbeitsleistungsfähigkeit und Rentabilität landwirtschaftlicher Produktion, das Fehlen technischer Infrastruktur für Betriebe mit großer Produktbreite sowie die ausländische Preiskonkurrenz haben die Entwicklung der polnischen Landwirtschaft erheblich gehemmt. Die naturräumlichen Bedingungen auf der polnischen Seite der Odermündungsregion begünstigen im Allgemeinen eine landwirtschaftliche Produktion. Etwa 25% des Ackerlandes bestehen aus sehr guten und guten Weizen- und Roggenanbau Feldern. Die landwirtschaftlichen Strukturen in der Woiwodschaft Westpommern gehören zu den besten in der Republik Polen, obwohl sie durch kleinere und mittlere Betriebe

bestimmt sind. Die durchschnittliche Größe eines landwirtschaftlichen Betriebes liegt bei 15,3 ha. Dieser Prozess wird auf der polnischen Seite sehr positiv gesehen, da er die Entstehung von Betrieben mit großer Produktbreite, die wettbewerbsfähig mit den Betrieben in der Europäischen Union sein können, vorantreibt. Die ökologisch bewirtschaftete Fläche ist in den letzten drei Jahren um 60% angestiegen, nichtsdestotrotz handelt es sich hier nach wie vor um einen sehr kleinen Anteil in der Relation zur gesamten landwirtschaftlich genutzten Fläche (Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego 2005, 45-47).

Die deutschen und polnischen Erfahrungen im ökologischen Landbau wurden in einem Kooperationsnetzwerk im Rahmen des INTERREG III B Projektes „BALTIC+“ vertiefend erörtert. Die im Projekt erarbeitete Studie „Überblick zur ökologischen Landwirtschaft“ fasst die transnationalen Erfahrungen mit der Umstellung auf den ökologischen Landbau bezogen auf Pflanzenbau, Tierproduktion, Gartenbau, Markterfordernisse und Verarbeitung ökologischer Lebensmittel zusammen und schlägt konkrete Handlungsanleitungen vor. Grenzüberschreitend wirkt in der Region darüber hinaus ein Regionalzentrum für deutsch-polnische Zusammenarbeit im Agrarbereich, welches auf die Initiative des Kreisbauernverbands Uecker-Randow gegründet wurde (Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e.V. 2006, 35-37).

Aufgrund der ausgesprochen fruchtbaren Böden an der Ostsee wird die Landwirtschaft nach wie vor eine wichtige Rolle in der Odermündungsregion übernehmen. Folglich stellt die nachhaltige Landbewirtschaftung einen unverzichtbaren Bestandteil des sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Gefüges für die Erhaltung der Funktionsfähigkeit des ländlichen Raumes dieser Region dar.

4.5 Fischerei

Die Fischerei ist neben der Landwirtschaft und dem Tourismus die wichtigste Einkommensquelle in der durch eine geringe Siedlungsdichte und vielfältige Kulturlandschaften geprägten Odermündungsregion. Fischfang, Fischverarbeitung und Fischzucht bilden hier nach wie vor die Grundlage der Lebensmittelversorgung. Die Fischereibetriebe der Berufsfischer haben ihren Sitz zu 85% an der Küste. Etwa die Hälfte der gesamten Fänge der kleinen Hochsee- und Küstenfischerei werden allein aus den inneren Küstengewässern, zu denen ebenfalls das Stettiner Haff gehört, geholt (Regionaler Planungsverband Vorpommern 1998, 84). Auf der deutschen Seite sind die auf das Stettiner Haff beschränkten aktiven Fischer in der Fischereigenossenschaft „Haffküste“, die dem Landesverband der Kutter- und Küstenfischer angeordnet ist, organisiert. Die Fänge der Fischereigenossenschaft, die aus Zander, Barsch, Plötze, Brasse und Aal bestehen, werden eigenständig vermarktet. Auf der polnischen Seite des Stettiner Haffs mit den dazu gehörenden Dąbie See, Wicko Wielkie See und Kamieński Haff sind über 250 Fischer in einem Verein im Bereich des Haffs und mehreren Vereinen entlang der Außenküste organisiert (Michaelsen 2005, 28).

Abbildung 25: Fischerboote am Strand von Międzyzdroje



Quelle: <http://www.ikzm-oder.de>, zugegriffen am 01.02.2007.

Die Küstenfischerei hat aufgrund günstiger Bedingungen eine lange Tradition und ist daher nicht nur aus wirtschaftlicher, sondern auch aus kultureller und sozialer Sicht von großer regionaler Bedeutung. Die Fischereihäfen und Fischereifahrzeuge prägen in vielen Ortschaften das für den Tourismus wirksame Bild der Region.

Abbildung 26: Fischereinetz im Hafen von Mönkenbude



Quelle: <http://www.ikzm-oder.de>, zugegriffen am 01.02.2007.

Trotz der Reformen der EU-Fischereipolitik auf Grund zunehmender Übernutzung der wichtigsten Nutzfischbestände sowie der eingeleiteten tief greifenden Maßnahmen muss davon ausgegangen werden, dass etwa 50% der Arten im Gebiet zumindest regional gefährdet sind. Die Verbauung (quer und flächig), die damit verbundenen Stauhaltungen und die Gewässerunterhaltung werden hierbei als für die Fischarten prioritäre Gefährdungsursachen benannt ([http://famv.de/index.php?/content/view/full/1261/\(object\)/1104](http://famv.de/index.php?/content/view/full/1261/(object)/1104), zugegriffen am 30.01.07). Ein Einbau von Stauen, Wehren und anderen Wasserbauten in Fließgewässer kann unüberwindbare Wanderungshindernisse verursachen, die

Eignung der Gewässer für die Fischreproduktion verschlechtern oder einen genetischen Austausch von Fischpopulationen unterbrechen. Planungen und Maßnahmen müssen demzufolge unbedingt die fischereilichen Belange berücksichtigen, um nachteilige Auswirkungen in diesem für die Odermündungsregion wichtigen Bereich zu vermeiden und eine nachhaltige Bewirtschaftung der Fischbestände zu gewährleisten.

4.6 Gewässerschutz

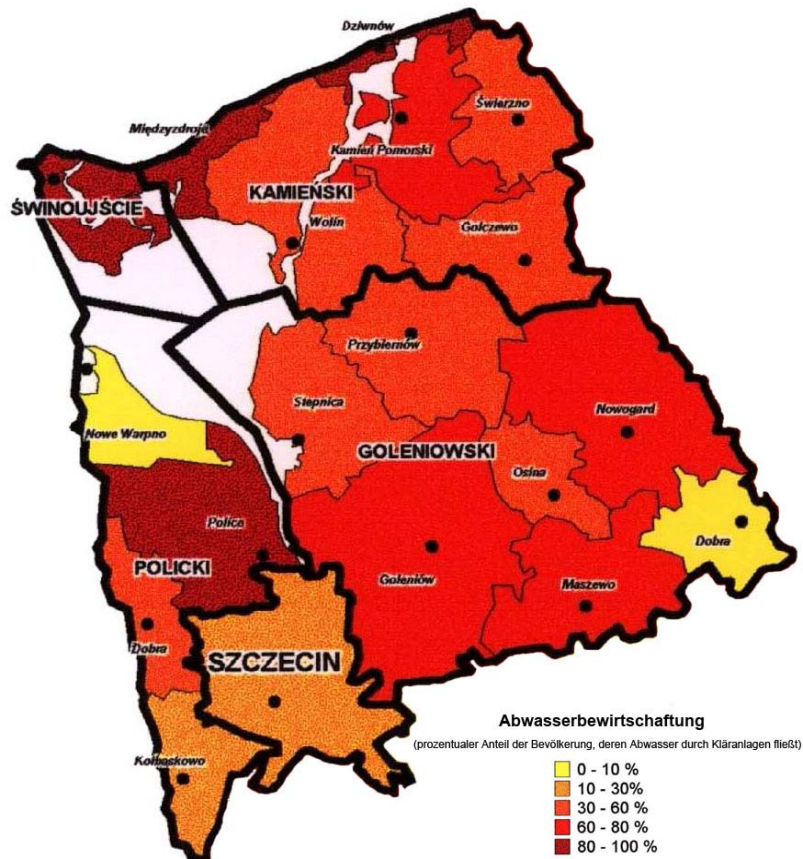
Die Gewässer sind eines der wertvollsten naturräumlichen Potentiale in der Odermündungsregion und haben eine hohe Bedeutung für den Schutz wildlebender Tier- und Pflanzenarten, für die regionale Wirtschaft (Schifffahrt, Fischerei etc.) sowie als wesentliche Bestandteile der Erholungslandschaften. Aus diesem Grund gehört der Gewässerschutz zu den besonders wichtigen Handlungsfeldern des Integrierten Küstenzonenmanagements. Unter dem Gewässerschutz ist die Gesamtheit der Maßnahmen zum Schutz gegen Belastungen und Störungen der natürlichen und künstlichen Gewässer, des Grundwassers und des Meeres zu verstehen. Dabei soll vorwiegend verhindert werden, dass die vorgenannten Gewässer durch Siedlungs- und Industrieabwässer, Stoffeinträge jeglicher Art, übermäßige Wasserentnahme und Gewässererwärmung dauerhaft geschädigt werden (Leser 2005, 298).

Eine Beeinträchtigung von Lebensräumen, eine Veränderung der Artenzusammensetzung und eine Verringerung der Biodiversität in den Gewässern können durch nahezu alle durch Menschen verursachte Belastungen herbeigeführt werden. In der Odermündungsregion zählen hierzu vor allem diffuse und punktuelle Stoffeinträge, bauliche Anlagen in und an den Gewässern sowie die wirtschaftliche Nutzung der Gewässer (Schifffahrt, Fischerei, Wasserversorgung).

Der größte Verursacher von Gewässerverunreinigungen durch punktuelle Quellen (Abwassereinleitungen) in der Odermündungsregion ist Szczecin, das täglich über 100.000 Kubikmeter ungeklärter oder kaum geklärter Abwässer abführt. Lediglich 10-30% der Abwässer der bevölkerungsreichsten Stadt der Region fließen durch Kläranlagen (Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego 2005, 27). Es ist davon auszugehen, dass der größte Teil der Abwässer ungeklärt in die Oder beziehungsweise andere Gewässer eingeleitet wird oder die Abwässer einfach im Boden versickern. Zu den bedeutendsten Problemen der Stadt Szczecin im Bereich der Abwasserbewirtschaftung gehören veraltete Technologien, Anlagen und Kanalisationsnetze, das Fehlen einer sanitären Kanalisation in einem beträchtlichen Teil der Stadt, eine disperse Bebauung und ihre Entfernung von bestehenden und geplanten Kanalisationssystemen sowie Verzögerungen beim Bau neuer Kläranlagen. Im Rahmen des von der EU mitfinanzierten und bis 2010 laufenden Programms „Verbesserung der Wasserqualität in Szczecin“ werden seit 2004 Maßnahmen im Bereich der Abwasserbewirtschaftung umgesetzt. Ziele des Programms sind u.a. die Erreichung europäischer Standards in der Wasserversorgung und Abwasserbewirtschaftung sowie die Verringerung der Abwassermengen, die ungeklärt in die Oder und die Ostsee eingeleitet werden.

Die Abwassereinleitungssituation im Kreis Nowe Warpno ist ebenfalls für die Odermündungsregion und ihre Gewässer unzumutbar, da hier sogar weniger als 10% der Abwässer geklärt werden.

Abbildung 27: Abwasserbewirtschaftung im polnischen Teil der Odermündungsregion



Quelle: verändert nach Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego (2000): 35.

Ferner stellt die Eutrophierung durch Nährstoffeinträge eins der größten Probleme in der Region dar. Dabei verursacht ein Nährstoffüberschuss eine unnatürliche Massenvermehrung von im Wasser treibenden Algen einschließlich toxischer Algenblüten. Die Algen sinken nach dem Absterben auf den Grund und werden sauerstoffzehrend zersetzt, was zu einem Sauerstoffmangel und einem großflächigen Absterben von bodennah lebenden Wasserorganismen führen kann (Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein 2006, 41).

Der Anteil der diffusen Nährstoffeinträge aus der Landwirtschaft in die Gewässer ist höher als der punktuelle Eintrag über die Kläranlagen. Zu den wesentlichen belastenden diffusen Quellen, die auf landwirtschaftlich genutzten Flächen eingesetzt werden, gehören Düngemittel. Die Verschmutzung der Gewässer im Einzugsgebiet der Oder wird hier hauptsächlich durch Nitrate aus Stickstoffdünger verursacht. Dieser Nährstoff wird aus dem Einzugsgebiet mit den Flüssen in die Küstenzone transportiert und ist erheblich für die Eutrophierung des Stettiner Haffs und der Pommerschen Bucht verantwortlich. Ökologischer Landbau kann zur Reduzierung der Nitratfrachten beitragen. Der Verzicht auf chemisch-synthetische Mittel schließt Kontaminationen mit solchen Pflanzenschutzmitteln aus. Weil die Viehhaltung an die Fläche gebunden ist, fallen meist nicht mehr Nährstoffe durch Mist und Gülle an, als den Pflanzen auf den hofeigenen Flächen problemlos zugeführt werden können. Ökologischer Landbau belastet das Grund- und Oberflächenwasser in der Regel weniger mit Nährstoffen als der konventionelle Landbau und sollte aus diesem Grunde in der Odermündungsregion weiterentwickelt und gefördert werden (vgl. Kapitel 4.4).

4.7 Tourismus

Der Tourismus ist in der Odermündungsregion ein äußerst bedeutender Wirtschaftszweig, der im Vergleich zu anderen Branchen die Transformation von der Planwirtschaft zur Marktwirtschaft zu Beginn der 1990er Jahre ohne größere Probleme vollzogen hat. Schon während der Zeit der DDR war die Ostsee eine stark ausgebaute Tourismusregion. Dies resultierte weniger aus den von oben gesetzlich auferlegten Reisebeschränkungen, sondern viel mehr aufgrund der auch gegenwärtig ungebrochenen Attraktivität der Region. Auf der Insel Usedom hatte sich schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein sehr umfangreicher Bädertourismus entwickelt. Zu den bedeutenden Bädern im deutschen Küstenbereich der Odermündungsregion gehören noch heute Zinnowitz, Koserow, Bansin, Heringsdorf und Ahlbeck (Regionaler Planungsverband Vorpommern 1998, 112), auf der polnischen Seite sind vor allem Świnoujście, Międzyzdroje, Wolin und Dziwnów von nationaler und internationaler touristischer Bedeutung (Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego 2000, 46). Der umfangreichen touristischen Nutzung liegt nach wie vor die besondere Anziehungskraft der Landschaft und des Meeres zu Grunde. Die Badestrände mit ihrem feinen weißen Sand und das Meer an sich locken alljährlich hauptsächlich im Sommer Scharen von Touristen an die Ostsee.

Die Anziehungskraft der Odermündungsregion auf den Tourismus spiegelt sich in deren Beschäftigten- und Übernachtungszahlen wieder. In Heringsdorf z.B. sind 50,9% der erwerbstätigen Personen im Bereich Handel, Gastgewerbe und Verkehr beschäftigt. Auf der Insel Usedom arbeiteten im Jahr 2002 17.000 Personen in Vollzeit im Gastgewerbe (Landkreis Ostvorpommern 2004a, 28), was über die Hälfte der Gesamteinwohnerzahl Usedom ausmacht. Im polnischen Teil der Odermündungsregion waren 2003 im Dienstleistungsbereich 97.877 und somit über 66% der erwerbstätigen Personen beschäftigt. Die Übernachtungszahlen auf der deutschen Seite der Region beliefen sich im Jahr 2004 insgesamt auf 3.983.418 und entsprachen einem Anteil von rund 18,4% an gesamten Übernachtungen in Mecklenburg-Vorpommern. Auf der polnischen Seite wurden im Jahr 2003 3.072.332 Übernachtungen gezählt, bei 31% der Übernachtungsgäste handelte es sich dabei um ausländische Touristen (http://www.ikzm-oder.de/daten_und_fakten.html, zugegriffen am 17.01.2007). Die vorgenannten statistischen Daten bezeugen zudem die außerordentliche wirtschaftliche Kraft des Tourismus in der grenzüberschreitenden Odermündungsregion.

Wie bereits erwähnt, ist unter den Gästen der Badeurlaub besonders beliebt. Aufgrund klimatischer Bedingungen befindet sich die Hauptsaison an der Ostsee vorwiegend im Sommer, wobei das Wetter stets als Risikofaktor für Touristen und Anbieter auftritt. Diese Witterungsabhängigkeit führt zu einer hohen Variabilität der Gästezahlen im Bäderbereich und damit automatisch zu einem hohen wirtschaftlichen Risiko für die örtlichen Fremdenverkehrsunternehmen. Infolgedessen ist auch die Fluktuation der Arbeitskräfte in der Tourismusbranche hoch. Hieraus resultierend ist das derzeitige Anliegen der Raumordnung die Schaffung einer ganzjährig nutzbaren und witterungsunabhängigen Tourismusinfrastruktur. Der durch die derzeitige Ballung der Urlaubsgäste an der Küste verursachten Überbeanspruchung der örtlichen Versorgungseinrichtungen, Verkehrswege und Umwelt muss dabei entgegengewirkt werden (Regionaler Planungsverband Vorpommern 1998, 101-104).

Eine Entschärfung der beschriebenen Problemlagen kann durch eine Diversifizierung der touristischen Angebotsstruktur erreicht werden. Hierzu ist der Ausbau der derzeit verfügbaren Kapazitäten in den Bereichen landschaftsbezogener Aktivtourismus (Baden, Wandern, Rad- und Wasserwandern, Reiten, Golf, Angeln, Segeln, Tauchen, Flugsport etc.), Naturtourismus, Agrartourismus (Urlaub auf dem Lande, „Arbeiten und Leben auf dem Bauernhof“), Kur-, Wellness- und Gesundheitstourismus sowie Kultur- und Bildungstourismus (kulturelle Attraktionen, Museen, Ausstellungen, historische Stadtkerne, Events, Gutshäuser/Schlösser) notwendig. Ein dementsprechend breites Angebot an themenbezogenen und zielgruppenorientierten Tourismusformen führt zur Unabhängigkeit von der Saisonalität des Bädertourismus und zur ganzjährigen Stabilisierung der wirtschaftlichen Situation in diesem Sektor (Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e.V., 47).

Das Gebiet des Stettiner Haffs eignet sich hierbei außerordentlich gut für die Umsetzung der Diversifizierung der touristischen Angebotsstruktur. Viele Möglichkeiten dieses Gebietes sind bis dato noch ungenutzt geblieben, obwohl gerade hier für witterungsunabhängige touristische Aktivitäten der entsprechende Raum vorhanden ist. Das Stettiner Haff lässt sich hervorragend als Ausweich- und Auslagerungsraum für touristisch stark belastete Gebiete an der Ostsee nutzen. Vor allem der landschaftsbezogene Aktivtourismus, der Naturtourismus und der Agrartourismus lassen sich am Stettiner Haff besonders gut umsetzen. Die großen unzerschnittenen und überwiegend unberührten Landschaften eignen sich ideal für Wanderer, Radwanderer (gut ausgebautes Radwegenetz), Pferdesportler oder auch Kanuten und Segler. Die Tatsache, dass viele dieser Gebiete unter Landschaftsschutz gestellt sind, spricht für deren Naturreichtum und Qualität. Darüber hinaus ermöglichen der hohe Anteil der (ökologischen) Landwirtschaft (vgl. Kapitel 4.4), die vielen Fischereibetriebe und eine Vielzahl traditioneller Handwerker auch außerhalb der Sommersaison das Verleben eines ereignisreichen Urlaubs.

Für den Kultur- und Bildungstourismus gibt es ebenfalls zahlreiche Potentiale in der Odermündungsregion. Insbesondere die alte Hansestadt Szczecin, die größte Stadt der grenzüberschreitenden Region, kann mit kulturellen Aktivitäten aller Art aufwarten. Im Jahr 2007 richtet die Stadt unter anderem das Finale der Regatta „Tall Ships Races“ aus, bei der einige der größten Segelschiffe sowie eine Vielzahl von großen und kleinen Booten und Yachten im Stettiner Hafen erwartet werden und in deren Rahmen zahlreiche Kultur- und Unterhaltungsveranstaltungen geplant sind (Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna, 18-19).

Abbildung 28: Segelschiff am Hafen in Szczecin



Quelle: Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna (o.J.): 18.

5. Konfliktpotentiale zwischen den IKZM-Handlungsfeldern

Integriertes Küstenzonenmanagement setzt die Abwägung konkurrierender Nutzungs- und Schutzansprüche mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung voraus. Eine Kenntnis der Konfliktpotentiale, die sich aus unterschiedlichen Ansprüchen an den Raum ergeben, ist hierfür unabdingbar. Demzufolge werden nachstehend Konfliktpotentiale zwischen den im Kapitel 4 identifizierten und für das IKZM in der Odermündungsregion relevanten Handlungsfeldern dargelegt. Das Aufzeigen dieser Konfliktpotentiale ermöglicht eine Benennung des raumplanerischen Handlungsbedarfs und zeigt auf diese Weise Ansatzpunkte für die Gestaltung eines Integrierten Küstenzonenmanagements in der grenzüberschreitenden Odermündungsregion.

Natur- und Landschaftsschutz

Der Natur- und Landschaftsschutz ist zwar ein bewahrender, gegenüber anderen Nutzungen aufgrund der zunehmenden Unterschützstellung von Flächen jedoch expansiver und extensiver Raumanpruch. Dadurch weist er Berührungspunkte mit nahezu allen anderen Nutzungen und somit ebenfalls ein hohes Konfliktpotential mit diesen auf. Schutzgebiete sind von erheblicher Bedeutung für den Erhalt der Ökosysteme der Küstenzonen, was unterschiedliche Nutzungsbeschränkungen, die vor allem den Tourismus und die Fischerei betreffen, nach sich zieht. Die Vereinbarkeit der verschiedenen Nutzungen mit den in der Odermündungsregion vorkommenden Nationalparks, Landschaftsparks, Naturparks sowie Naturschutz-, Landschaftsschutz- und NATURA 2000-Gebieten ist unterschiedlich und hängt von den jeweiligen Schutz- und Erhaltungszielen der Gebiete sowie der Art und Intensität der eingreifenden Nutzung ab.

Maritime Wirtschaft

Die maritime Wirtschaft und die Erreichbarkeit der Häfen haben einen sehr hohen Einfluss auf die nationale und regionale Ökonomie sowie den Arbeitsmarkt. Aus diesem Grunde wird dem Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen, der Verbesserung ihrer Funktionsfähigkeit und der Ansiedlung hafengebundener Industrien in der Odermündungsregion eine besondere Bedeutung beigemessen. Nicht selten haben hiermit verbundene Maßnahmen jedoch schädliche Emissionen, die Inanspruchnahme naturräumlicher Flächen und Beeinträchtigungen für die Ökosysteme der Küstenzone zur Folge. Negative Auswirkungen für den Gewässerschutz können aufgrund der durch bauliche Anlagen an und in den Gewässern verursachten Stoffeinträge sowie Veränderungen der Gewässermorphologie und der Strömungsverhältnisse erfolgen.

Schifffahrt

Die Schifffahrt ist eng mit der maritimen Wirtschaft verbunden und ihre Entwicklung in den letzten zehn Jahren wurde maßgeblich durch die stetig hohen Wachstumsraten im Containerumschlag bestimmt. Schon heute passieren jährlich 8.200 Rohöltanker die Ostsee und bis zum Jahr 2010 wird von einer Steigerung der Chemie- und Öltransporte auf 160 Millionen Tonnen pro Jahr ausgegangen (Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein 2006, 18). Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen auf den Gewässern steigt natürlich auch das Gefährdungs- und

Konfliktpotential. Schiffshavarien, vom Schiffsverkehr ausgehende Emissionen in die Luft und in die Gewässer, Fahrwasservertiefungen und die Verbreitung gebietsfremder Arten durch Ballastwasser haben negative Auswirkungen insbesondere für den Natur-, Landschafts- und Gewässerschutz. Die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs genießt jedoch höchste Priorität, so dass entstehende Konflikte mit anderen Nutzungen vorwiegend zugunsten der Schifffahrt gelöst werden. Hier besitzt die Nutzung der Schifffahrt eine Vorrangstellung, die rechtlich international und national abgesichert ist und eine Unterordnung anderer Raumansprüche postuliert.

Landwirtschaft

Zwischen der Landwirtschaft und Gewässerschutz gibt es unbestreitbare Zielkonflikte, die sich nicht ohne weiteres auflösen lassen. Einerseits ist Gewässerschutz ohne Bodenschutz nicht denkbar, andererseits dient gerade der Boden der Landwirtschaft als Produktionsgrundlage. Landwirtschaftliche Bodennutzung ist standort- und witterungsabhängig, wodurch zwangsläufig Stoffflüsse in Richtung Nutzpflanze, Luft und Grundwasser auftreten. Gewässerbelastungen durch die Landwirtschaft treffen vor allem in Gebieten mit starkem Viehbesatz, auf Sonderkulturflächen, in gedränten Gebieten und auf leichten, wasserdurchlässigen Böden auf. Wesentlich zur Verschmutzung und Eutrophierung der Gewässer in der Odermündungsregion tragen diffuse Nährstoffeinträge in Form von Nitraten aus Stickstoffdünger bei.

Fischerei

Die Auswirkungen der Fischerei auf andere Nutzungen sind geringer als die Auswirkungen zunehmender Anzahl anthropogener Nutzungen auf die Raumansprüche der Fischerei. Gleichwohl kann die Fischerei Störungen im ökologischen System der Odermündungsregion hervorrufen. Überfischung, erhöhte Fischsterblichkeit durch Beifang, Überkapazitäten der Fangflotten sowie Schleppnetzfisherei wirken sich negativ auf die Ökosysteme der Küstengebiete aus. Belastungen für die Räume der Fischbestände werden hingegen durch stoffliche Einträge, die Schifffahrt sowie die touristische Nutzung der Gewässer verursacht. Diffuse Einträge aus landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie interne Düngungen führen in den Gewässern zum Mangel an Sauerstoff und ziehen Verschiebungen in den Artengemeinschaften nach sich. Durch Wasserstraßen ausbau können Veränderungen der Lebensräume der Fische entstehen und ein starker regionaler Schiffsverkehr bedeutet häufig eine Gefährdung für Laich und Jungfische. Die Fischfauna wird darüber hinaus durch das Errichten von Marinas, Stegen und an Gewässerufeln gelegenen Versorgungseinrichtungen für touristische Zwecke beeinträchtigt, da auf diese Weise naturnahe Uferbereiche verloren gehen.

Gewässerschutz

Die Erhaltung bzw. Wiederherstellung einer guten ökologischen Gewässerqualität ist vorrangiges Ziel des Gewässerschutzes, was ein Verhindern des Schadstoffeintrags in die Gewässer voraussetzt. Die Gewässer in der Odermündungsregion werden vor allem durch Nährstoffeinträge aus diffusen Quellen, die auf landwirtschaftlich genutzten Flächen eingesetzt werden, Schadstoffeinträge aus der Niederschlagsentwässerung und aus kommunalen und industriellen Kläranlagen sowie schifffahrtsbedingte Beeinträchtigungen der Gewässerstruktur belastet.

Nährstoffeinträge haben nicht nur negative Auswirkungen auf die stoffliche Zusammensetzung der Gewässer, sondern können infolge von Algenbildung und Sauerstoffmangel ebenfalls die Bereiche der Fischerei (Verschiebung von Artengemeinschaften, Absterben der Fischeier) und des Tourismus (Verschlechterung der Badewasserqualität) einschränken.

Tourismus

Räume mit besonderer Eignung für Tourismus und Erholung sind nicht selten auch gleichzeitig Räume, die unter Natur- und Landschaftsschutz gestellt sind. Umfangreiche Flächen- und Gewässerabschnitte der Odermündungsregion liegen innerhalb dieser unter Schutz gestellten Räume. Darüber hinaus sind weite Areale als großräumige NATURA 2000-Gebiete ausgewiesen. Die Nutzung dieser Flächen für touristische Aktivitäten kann erhebliche Beeinträchtigungen der Naturräume nach sich ziehen. Zu den steigenden Trends mit wachsender Bedeutung im Bereich des Tourismus gehören die Sportbootnutzung sowie eine Individualisierung mit Vordringen in immer naturnähere Bereiche, vor allem durch Paddler. Allerdings führt der von diesen Nutzungen verursachte Lärm und Wellenschlag nicht selten zu starken Beunruhigungen der Umwelt. Von durch den Tourismus bedingtem erhöhtem Verkehrsaufkommen, dem Ausbau touristischer Infrastruktur sowie hohen Besucherzahlen gehen ebenfalls negative Wirkungen auf ökologisch bedeutsame Räume aus. Zu den weiteren Gefahren für die Ökosysteme der Küstenzonen gehören steigende Umweltbelastungen an den Urlaubsorten durch Abwasser- und Müllproduktion.

6. IKZM und IKZM-Handlungsfelder in raumplanerischen Programmen, Konzepten und Projekten

Im Ergebnisbericht zur Synopse der deutschen und polnischen Raumplanungssysteme und -dokumente im Hinblick auf ein Integriertes Küstenzonenmanagement (Koniczny 2005) wird die Raumplanung einerseits als eine gute Plattform für die Umsetzung des informellen IKZM und andererseits als Impulsgeber innerhalb des Entwicklungsprozesses einer IKZM-Strategie vorgestellt. Aus diesem Grunde gilt es zu untersuchen, ob die raumplanerischen Programme, Konzepte und Projekte der Odermündungsregion das IKZM und die IKZM-Handlungsfelder integrieren sowie inwieweit den in Kapitel 5 aufgezeigten Konfliktpotentialen Rechnung getragen wird.

Die nachstehende Analyse der vorhandenen formellen und informellen Planungsdokumente sowie internationaler Projekte zeigt, dass – vor allem auf der deutschen Seite – die Grundlagen für eine fachübergreifende Betrachtung und Abwägung von Interessens- bzw. Nutzungsansprüchen der jeweiligen IKZM-Handlungsfelder gegeben sind. Für ein querschnittsorientiertes planerisches Vorgehen im Sinne eines deutsch-polnischen regionalen IKZM mangelt es allerdings noch an geeigneter grenzüberschreitender Anpassung der IKZM-Handlungsfelder sowie an der ausreichenden Berücksichtigung dieser in den Planungsdokumenten.

6.1 Formelle Raumplanung und IKZM

In Deutschland bilden Raumordnungspläne als zusammenfassende und übergeordnete Pläne den Rahmen, in dem sich alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen einordnen sollen. Sie zeigen für Teilräume und einzelne Standorte, welche Nutzungen dort Vorrang oder besondere Bedeutung haben bzw. konzentriert werden sollen (Festlegungen zur Raumstruktur). Die einzelnen Aussagen haben den Charakter von Zielen und Grundsätzen, deren Wirkung gegenüber den Adressaten gesetzlich bestimmt ist.

Landesentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern

Das 2005 neu aufgestellte Landesentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V) enthält zum ersten Mal Aussagen und Festlegungen für Nutzungen und Schutzansprüche im Küstenmeer und hinsichtlich des IKZM. So beinhaltet der neue Abschnitt 7 den Grundsatz, dass das Integrierte Küstenzonenmanagement dazu beitragen soll, die unterschiedlichen Raumnutzungsansprüche und Entwicklungen in der Küstenzone konfliktarm zu gestalten. Besonders hervorgehoben wird, dass raumordnerisch für ein reibungsloses Funktionieren der Schifffahrt und ein Ausschließen von Gefährdungen durch andere Raumnutzungsansprüche Sorge getragen werden soll. Aus diesem Grunde hat das LEP M-V wichtige Seeverkehrsverbindungen nachrichtlich übernommen. Des Weiteren wird auf die Erhaltung der wirtschaftlichen Befischung der Ostsee sowie der Freihaltung der Hauptfanggebiete von sonstiger, die Fischerei ausschließender oder beeinträchtigender Nutzung verwiesen. Den Laichgebieten in küstennahen Flachwasserbereichen wird dabei besonderer Schutz zugesprochen. Des Weiteren wurden neben dem grundsätzlichen Abstimmungsgebot für die unterschiedlichen

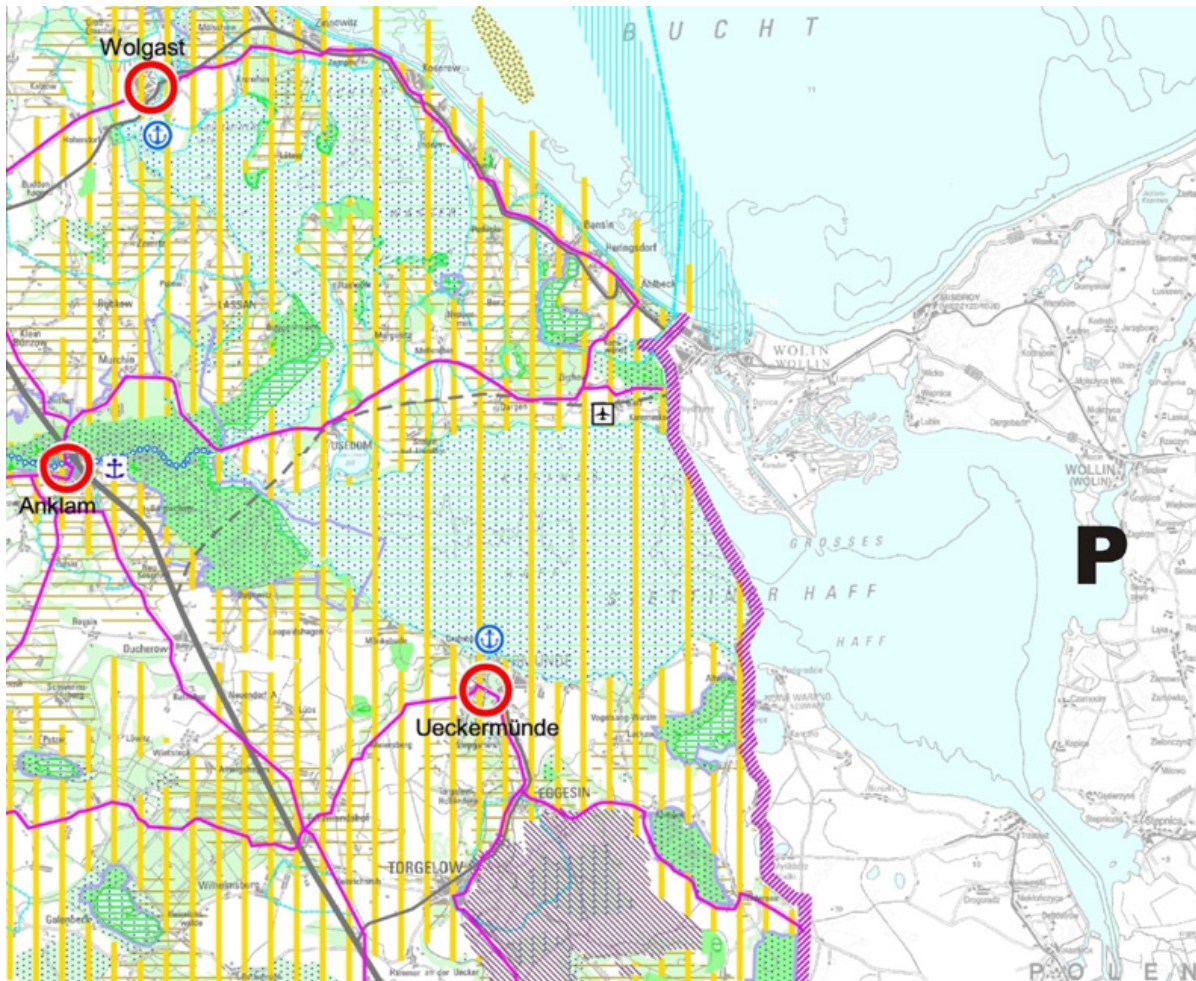
Nutzungen unter Beachtung und Berücksichtigung verschiedener Festlegungen und Belange bereits detaillierte Ziele und Grundsätze für u.a. Naturschutz (Abschnitt 7.3) sowie Tourismus und Erholung (Abschnitt 7.4) im Küstenbereich einschließlich des Küstenmeers formuliert. Grundsatz des Naturschutzes ist die Erhaltung mariner Tier- und Pflanzenarten in langfristig überlebensfähigen Populationen durch Sicherung, Pflege und Entwicklung ihrer Lebensräume. Zeichnerische Festsetzungen in Form von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für Naturschutz und Landschaftspflege auf Gewässern regeln die vorgenannten Ziele und Grundsätze auf konkreten marinen und küstennahen Flächen. Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass die Funktion der Gewässer als zentrale Elemente eines landesweiten Biotopverbundes gestärkt wird. Da die Küstenregion aufgrund ihrer Einmaligkeit eine ausgesprochen hohe Bedeutung für den wassergebundenen Tourismus hat, soll durch die Festsetzung von Vorbehaltsgebieten seinen Funktionen ein besonderes Gewicht beigemessen werden. Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass Anlagen für den Wassersport möglichst unter Schonung von ökologisch sensiblen Gewässerbereichen entwickelt werden. Auf die Entwicklung vielfältiger Formen landschaftsgebundener Erholung und sportlicher Betätigung im Küstenhinter- und Binnenland, mit dem Ziel der Entlastung und Ergänzung der Hauptferienorte in den bereits intensiv genutzten Bereichen der Außenküste und der Inseln, wird ebenfalls in einem Grundsatz die Tourismusräume betreffend verwiesen. Aus den vorgenannten Zielen und Grundsätzen resultierend wurde das Stettiner Haff auf der deutschen Seite der Odermündungsregion im LEP M-V in seiner Gesamtheit gleichzeitig als Vorbehaltsgebiet für Naturschutz- und Landschaftspflege sowie als Vorbehaltsgebiet für Tourismus im Küstenraum ausgewiesen.

Zu den weiteren Festsetzungen in dieser Region zählen Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft, in denen dem Erhalt und der Entwicklung landwirtschaftlicher Produktionsfaktoren und –stätten ein besonderes Gewicht beigemessen werden soll. Die Grundsätze sprechen sowohl die Erhaltung und Stärkung des konventionellen als auch die Ausdehnung und Steigerung des ökologischen Landbaus an. Dabei gilt es, einen Entzug landwirtschaftlich genutzter Flächen durch andere Nutzungen soweit wie möglich zu vermeiden. Mit diesen Vorgaben soll die Landwirtschaft als raumbedeutsamer und die Kulturlandschaft prägender Wirtschaftszweig und ihre sozioökonomische Funktion gestärkt werden. Allerdings sind Schadstoffbelastungen der Gewässer zu vermeiden und bestehende Belastungen abzubauen bzw. zu beseitigen. Für den Bereich der maritimen Wirtschaft findet sich im LEP M-V lediglich die Vorgabe, dass die Infrastruktur der regional bedeutsamen Häfen Greifswald, Wolgast und Ueckermünde bedarfsgerecht auszubauen, ihr Profil zu schärfen sowie insbesondere für hafenauffine Ansiedlungen aktiv zu vermarkten ist (Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung M-V 2005a, 20-71).

Dem besonders für ein IKZM in der Odermündungsregion relevanten grenzüberschreitenden Aspekt wird im LEP M-V in einer eher allgemein gehaltenen Vorgabe zur weiteren Stärkung und zum Ausbau der bilateralen Zusammenarbeit mit Polen und speziell mit dem benachbarten oberzentralen Entwicklungsraum Szczecin sowie dem Entwicklungsraum Świnoujście im Rahmen bestehender Strukturen und Kooperationen Rechnung getragen. Die Verbesserung grenzüberschreitender Erreichbarkeiten wird in diesem Zusammenhang besonders hervorgehoben (Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung M-V 2005a, 32). Gleichzeitig sollen auf europäischen Netzwerken basierend künftige Verflechtungsbeziehungen, Kooperationsmöglichkeiten und Abstimmungsbedarfe einen immer größeren Stellenwert einnehmen, wodurch ein Raum für die grenzüberschreitende Anpassung

der IKZM-Handlungsfelder und die Entwicklung einer grenzüberschreitenden IKZM-Strategie entstehen würde.

Abbildung 29: Auszug aus dem Landesentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern



Quelle: Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung M-V (2005a).

Regionales Raumordnungsprogramm Vorpommern

Das für die Odermündungsregion relevante und gegenwärtig noch geltende Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) Vorpommern wurde bereits 1998 aufgestellt und enthält konkretisierende Aussagen zur räumlichen Entwicklung dieser Planungsregion sowie für die marinen Gebiete ausschließlich informelle Angaben und Darstellungen. Da den Grundsätzen und Zielen des neu aufgestellten LEP M-V in den Konkretisierungen jedoch nicht Rechnung getragen werden kann, werden an dieser Stelle die Vorgaben des RROP nicht weiter ausgeführt. Der Regionale Planungsverband Vorpommern hat inzwischen mit der Fortschreibung des Regionalen Raumordnungsprogramms begonnen, in der die Aussagen und Festsetzungen des 2005 neu aufgestellten LEP M-V regional vertieft und untersetzt werden sollen (Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung M-V 2005b).

Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Westpommern

Die Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft ist ein langfristiges Handlungsprogramm für die Woiwodschaft, das im Wesentlichen zukunftsweisende

Entwicklungsziele formuliert, Entwicklungsprioritäten bestimmt und bestehende Aktivitäten langfristigen Zielen zuordnet. Die gegenwärtig gültige Strategie der Woiwodschaft Westpommern bis 2020, die am 19. Dezember 2005 vom Sejmik der Woiwodschaft beschlossen wurde³, soll vor allem zum Aufbau wirtschaftlicher Voraussetzungen für die Entwicklung der Woiwodschaft und ihrer Konkurrenzfähigkeit sowie einer internen, nationalen und euroregionalen Kohäsion beitragen (Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego 2005, 6). Hieraus resultierend werden in der Strategie die Bereiche Wirtschaft (Steigerung der Innovationsfähigkeit und Effektivität sowie Stärkung der Marktmechanismen und ökonomischer Rahmenbedingungen) und Infrastruktur (Ausbau der räumlichen Wettbewerbsfähigkeit) mit der höchsten Priorität versehen. Natur- und Landschaftsschutz wird ein geringeres Gewicht als wirtschaftlicher und infrastruktureller Entwicklung beigemessen. Ökologische Belange werden in der Strategie in Zusammenhang mit der Vermeidung von Umweltverschmutzungen, Begrenzung der Einleitung von Abwasser in die Gewässer, Reduzierung von Abfällen sowie dem Themenfeld der neuen regenerativen Energiequellen behandelt. Aspekte des Natur- und Landschaftsschutzes sind durch Benennung von Gebieten, die unter Schutz gestellt sind oder zukünftig gestellt werden sollen abgedeckt (Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego 2005, 92).

Raubewirtschaftungsplan der Woiwodschaft Westpommern

Der Raubewirtschaftungsplan der Woiwodschaft ist das Instrument für die praktische Umsetzung der strategischen Entwicklungsziele und Leitlinien. Gemäß Art. 39 des PRwG⁴ beinhaltet er die grundlegenden Elemente der Siedlungsstruktur und ihrer Infrastruktur (Verkehr, Kommunikation), das Schutzgebietssystem, die Verteilung der überörtlichen Investitionen der öffentlichen Hand, Problembereiche und Metropolenregionen, Fördergebiete, hochwassergefährdete Gebiete, Grenzen und Schutzzonen von Sperrgebieten sowie Bergbauflächen. Darüber hinaus werden im Raubewirtschaftungsplan die Investitionen der öffentlichen Ziele mit überörtlicher Bedeutung aufgenommen, zu denen Einrichtungen der sozialen, technischen, verkehrlichen, touristischen, meereswirtschaftlichen und wasserwirtschaftlichen Infrastruktur gehören. Es handelt sich hierbei um ein Planwerk, welches Richtlinien für die Gestaltung der räumlichen Struktur der Woiwodschaft unter Berücksichtigung u.a. der Festsetzungen der Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft festlegt und innerhalb des öffentlichen Verwaltungssystems bindend ist

Der gegenwärtig gültige Raubewirtschaftungsplan der Woiwodschaft Westpommern wurde 2002 im Auftrag der Selbstverwaltung der Woiwodschaft durch das Regionalbüro der Raubewirtschaftung der Woiwodschaft Westpommern in Stettin erstellt, anschließend am 26. Juni 2002 vom Sejmik der Woiwodschaft beschlossen⁵ und befindet sich gegenwärtig in der Fortschreibung bzw.

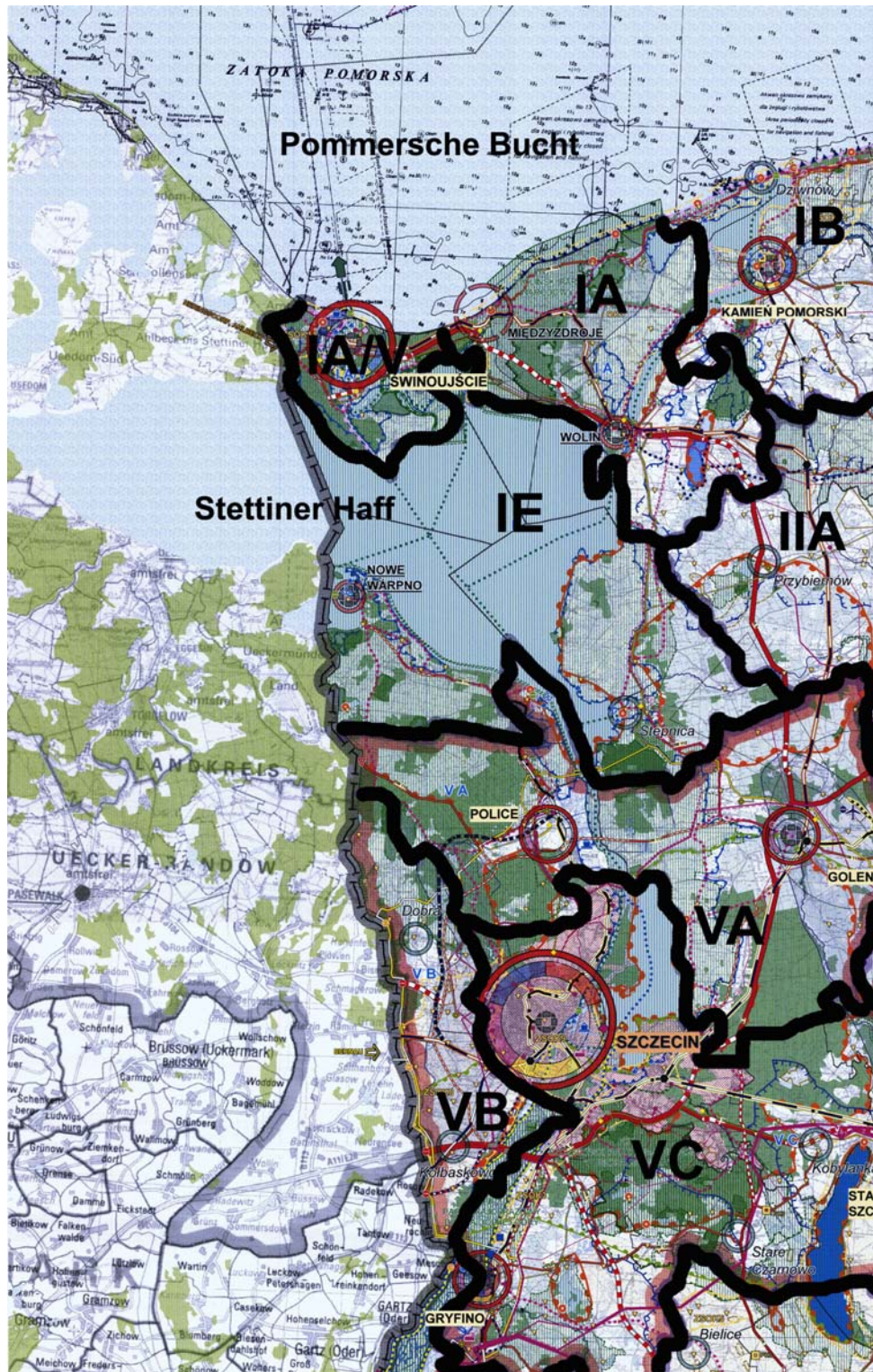
³ Beschluss Nr. XXVI/303/05 des Sejmik der Woiwodschaft Westpommern vom 19.12.2005 zur Annahme nach der Öffentlichkeitsbeteiligung der „Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Westpommern bis 2020“ zusammen mit der „Umweltwirkungsprognose“ (Uchwała Nr XXVI/303/05 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19.12.2005 r. w sprawie przyjęcia po konsultacjach społecznych „Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020“ wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko“).

⁴ Gesetz über Planung und Raumwirtschaft vom 27.03.2003 (Dz.U. Nr 80, Poz. 717, Ustawa z dnia 27.03.2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym).

⁵ Beschluss Nr. Nr XXXII/334/02 des Sejmik der Woiwodschaft Westpommern vom 26.06.2002 zum Raubewirtschaftungsplan der Woiwodschaft Westpommern (Uchwała Nr XXXII/334/02

Neuaufstellung. Im gegenwärtig gültigen Raumbewirtschaftungsplan wird die Woiwodschaft in räumlich-funktionale Unterbereiche aufgeteilt, die durch das wirtschaftliche und demografische Potential, die Nutzungsart sowie die Infrastrukturausstattung des jeweiligen Bereiches bestimmt werden. Der polnische Teil der Odermündungsregion wird von acht derartigen Unterbereichen durchschnitten.

Abbildung 30: Räumlich-funktionale Unterbereiche im polnischen Teil der Odermündungsregion



Quelle: verändert nach Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego (2002).

Für jeden Unterbereich bestimmt der Raumbewirtschaftungsplan der Woiwodschaft Westpommern eine funktionale Ausrichtung und formuliert die prioritär zu behandelnden Themenfelder.

Abbildung 31: Charakteristik der räumlich-funktionalen Unterbereiche im polnischen Teil der Odermündungsregion

Unterbereich	funktionale Ausrichtung	prioritäre Themenfelder
Stadt Świnoujście (IA/V)	Maritime Wirtschaft Tourismus	<ul style="list-style-type: none"> Wirtschaftszentrum der Inseln Usedom-Wolin grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich technische Infrastruktur
Insel Wolin (IA)	Natur- und Landschaftsschutz Gewässerschutz	<ul style="list-style-type: none"> Erhalt der Schutzfunktion des Woliński Park Narodowy Schutz der unter- und oberirdischen Gewässer Zentrum der Umweltbildung Förderung ökologischer Landwirtschaft
Küstenstreifen (IB)	Tourismus	<ul style="list-style-type: none"> Badetourismus Dienstleistungszentrum Stärkung der Segelschifffahrt
Stettiner Haff (IE)	Tourismus Fischerei	<ul style="list-style-type: none"> wassergebundener Tourismus Ausbau kleiner Hafenstrukturen grenzüberschreitende Zusammenarbeit Probereich für IKZM
Golczewo – Nowogard (IIA)	Wirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> Agrotourismus Nahrungsindustrie
Police – Goleniów (VA)	Industrie Natur- und Landschaftsschutz	<ul style="list-style-type: none"> belastende und unbelastende Industrie Naturschutzgebiete
Dobra – Kołbaskowo (VB)	Grenzraum	<ul style="list-style-type: none"> Wohnungswesen Grenzverkehr
Agglomeration Szczecin (VC)	Intensive Verstädterung	<ul style="list-style-type: none"> administratives, wirtschaftliches und kulturelles Zentrum grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Quelle: Eigene Darstellung nach Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego (2002): 159-162.

Die Entwicklungsstrategie und der Raumbewirtschaftungsplan der Woiwodschaft Westpommern bilden zwei grundlegende Dokumente, die die Entwicklung der Odermündungsregion auf der polnischen Seite bestimmen. Beide zusammen können mit dem Raumordnungsplan bzw. –programm in den Bundesländern verglichen werden. Allerdings entfalten die Aussagen der polnischen Planungsdokumente keine den deutschen Grundsätzen und Zielen entsprechende Bindungswirkungen. Diese Planungsdokumente beinhalten aufgrund der strikten Trennung zwischen mariner und terrestrischer Raumplanung sowie marinen und terrestrischen Zuständigkeiten⁶ so gut wie keine Aussagen, die ein Küstenzonenmanagement oder die Odermündungsregion als funktionale Einheit von Küste und Hinterland zum Inhalt haben.

Die Vorgaben für die Entwicklung der Odermündungsregion und ihrer Teilräume in den formellen Planungsdokumenten haben sowohl auf der deutschen als auch auf

⁶ vergleiche hierzu Konieczny 2005, 23-25.

der polnischen Seite einen eher allgemein gehaltenen Charakter. Dennoch ist in bestimmten Räumen schon auf dieser Ebene aufgrund schwer miteinander vereinbarter Entwicklungsziele, wie dies beispielsweise im polnischen Unterbereich Police – Goleniów der Fall ist, in dem Industrie und Naturschutz aufeinander treffen, Konfliktpotential vorhanden. Auch die Festsetzung einer bestimmten Nutzungsart in den Planungsdokumenten schützt nicht immer vor Konflikten. Das Stettiner Haff ist auf der deutschen Seite in seiner Gesamtheit gleichzeitig als Vorbehaltsgebiet für Naturschutz- und Landschaftspflege sowie als Vorbehaltsgebiet für Tourismus im Küstenraum ausgewiesen. Das bedeutet, dass die Nutzungen im Konkretefall gegeneinander abgewogen werden müssen, da ihnen ein gleichwertiger Status im selben Gebiet zugesprochen wurde. Ein Prozess, der ebenfalls Konfliktpotential in sich trägt.

6.2 Informelle Raumplanung und IKZM

Regionale Entwicklungskonzepte (REK) sind in Deutschland seit Ende der 1980er Jahre als Instrument in verschiedene Politikbereiche eingeführt worden. Sie haben sich inzwischen als strategische Grundlage im Rahmen regionaler Entwicklungsprozesse etabliert und werden auf Initiative und mit Förderung der verschiedenen Fachressorts der einzelnen Länder und des Bundes erarbeitet. Der räumliche Bezug eines Regionalen Entwicklungskonzeptes ist offen und kann kommunale Grenzen überschreiten. Ein REK ist im Gegensatz zu Raumordnungsplänen und -programmen rechtlich nicht verbindlich und eignet sich insbesondere dort, wo verbindliche Pläne oder Konzepte fehlen. Regionale Entwicklungskonzepte dienen vor allem der Schaffung einer gemeinsamen Zielperspektive in der Region, der Koordination von Entwicklungsvorhaben, der Transparenz laufender Fördervorhaben sowie der Einbindung neuer Projekte und können sich hierbei sowohl auf alle Bereiche öffentlichen Handelns als auch auf einzelne regionale Schwerpunktaufgaben beziehen (Konieczny 2005, 29-30).

Regionale Entwicklungskonzepte gemäß § 13 Satz 3 ROG

Von den die Odermündungsregion einbeziehenden Regionalen Entwicklungskonzepten gehören das REK Vorpommern, das REK Landkreis Ostvorpommern und das REK Landkreis Uecker-Randow zu den Dokumenten, die in § 13 Satz 3 ROG⁷ als informelle Instrumente zur Verwirklichung der Raumordnungspläne für das Gesamtgebiet der Bundesrepublik Deutschland bestimmt sind. Das REK Vorpommern wurde 2002 erstellt, 2004 fortgeschrieben und deckt die gesamte Planungsregion Vorpommern ab. Aufgabe des REK Vorpommern ist, die Ziele des rechtsverbindlichen Regionalen Raumordnungsprogramms Vorpommern von 1998 inhaltlich zu untersetzen und mit konkreten Projekten zu ihrer Verwirklichung beizutragen. Darüber hinaus soll das REK Vorpommern der Vernetzung – damals – vorhandener Konzepte auf kommunaler Ebene, zu denen u.a. das REK Landkreis Ostvorpommern und Vorarbeiten zum REK Landkreis Uecker-Randow gehören, sowie der Vertiefung des Prozesses ihres Zusammenwirkens dienen. Hieraus resultierend weisen die drei Entwicklungskonzepte inhaltliche Gemeinsamkeiten und Übereinstimmungen auf. Während einzelne IKZM-Handlungsfelder aufgegriffen

⁷ Raumordnungsgesetz (ROG) vom 18.08.1997 (BGBl. I S. 2081, 2102), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24.06.2004 (BGBl. I S. 1359).

werden, findet ein Integriertes Küstenzonenmanagement jedoch in keinem der REK Erwähnung. Die Konzepte heben insbesondere die Entwicklung von Wirtschaft und Tourismus sowie den Ausbau der technischen Infrastruktur hervor. Im Handlungsfeld Wirtschaft wird dem Agrarsektor ein hoher Stellenwert zugesprochen und alle drei REK betonen die Bedeutung des Ausbaus der ökologischen Landwirtschaft. Die Empfehlung, von der Urproduktion bis hin zur Vermarktung alles in der Region durchzuführen, um so die Wertschöpfung zu erhöhen, findet sich ebenfalls in allen REK. Darüber hinaus werden eine Verbindung von Landwirtschaft und Tourismus angestrebt sowie der Naturschutz und die Landschaftspflege als ein weiteres wichtiges Handlungsfeld hervorgehoben. Weitere neue Impulse werden auf diesen Gebieten jedoch nicht gesetzt. Der Fokus liegt auf der Erhaltung und dem Ausbau der sozialen Infrastruktur. Aufgrund der schrumpfenden Bevölkerungszahlen wird die Versorgung der Bevölkerung mit Kultur und Bildung immer mehr zu einer Herausforderung. Es sollen neue Konzepte entwickelt werden, um bei einer geringen Bevölkerungsdichte der völligen Ausdünnung der sozialen Infrastruktur entgegenzuwirken.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Polen ist ebenfalls Gegenstand der vorgenannten REK. Eine besondere Rolle spielt dabei die Optimierung der Grenzübergänge, speziell im Falle des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen Usedom und Wolin, wo gegenwärtig lediglich ein Grenzübertritt zu Fuß möglich ist. Das REK Landkreis Ostvorpommern befasst sich zudem vertiefend in einem separaten Abschnitt mit der grenzüberschreitenden Vernetzung. Oberste Priorität hat hier der Ausgleich des Wohlstandsgefälles zwischen den deutschen und polnischen Regionen an der Grenze. Ziel ist die Bildung von Partnerschaften zwischen Räumen mit unterschiedlichem Entwicklungsstand. Dabei kann es sich sowohl um Städte- und Regionalnetzwerke als auch Kooperationen zwischen Bürgern und Organisationen handeln. Diese so genannten Raumpartnerschaften verfolgen nachfolgende Ziele:

- Entwicklung des ländlichen Raumes und ländlicher Städte,
- Steuerung der Bevölkerungsentwicklung (Migration etc.),
- Erhöhung der Attraktivität und Lebensqualität in der jeweiligen Region,
- Förderung räumlicher Nähe (Integration und Kohäsion in der Region),
- Förderung der europäischen Einheit und grenzüberschreitenden Zusammenarbeit,
- Überwindung von Sprachbarrieren,
- Anpassung der verkehrlichen und sozialen Infrastrukturen an grenzüberschreitende Prozesse sowie
- Verbesserung in den Politikbereichen Mobilität/Erreichbarkeit, Bildungswesen, Kultur- und Freizeitangebot und landwirtschaftsbezogene Funktionen (Landkreis Ostvorpommern 2004b, 19).

Grenzüberschreitendes Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion POMERANIA

Außer den drei vorgenannten REK gemäß § 13 ROG gibt es vier weitere informelle Planungsdokumente, die für die Odermündungsregion relevant sind. Für den deutsch-polnischen Raum spielt das grenzüberschreitende Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion POMERANIA (EHK) eine besondere Rolle. Aufbauend auf dem Konzept für die Jahre 2000-2006 erfolgte im Mai 2006 eine

Fortschreibung für den Zeitraum 2007-2013. Hier werden die Regionalentwicklungsstrategien der Euroregion unter Beachtung der aktuellen europäischen Entwicklungen für die weitere grenzüberschreitende Zusammenarbeit angepasst. Das Konzept versteht sich als Ausgangspunkt beziehungsweise Hilfestellung für den weiteren Abstimmungsprozess zwischen allen Aktionsträgern in der Region sowie den zuständigen nationalen und europäischen Behörden. Es soll eine Grundlage dafür bilden, dass durch das grenzüberschreitende Zusammenwirken deutscher, polnischer und schwedischer Kommunen, Institutionen u.a. Aktionsträger die peripheren Benachteiligungen der Region abgebaut und die Lebensqualität ihrer Bewohner deutlich verbessert werden. Ähnlich wie bei den vorgenannten REK befasst sich das Entwicklungskonzept POMERANIA mit den Handlungsfeldern Wirtschaft, Technologie und Wissenschaft, grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur, Umweltschutz, Entwicklung des ländlichen Raumes, Weiterentwicklung der transnationalen Koordination sowie regionale Zusammenarbeit in sozialen, kulturellen und technischen Bereichen. Das EHK empfiehlt darüber hinaus die Entwicklung und den Ausbau eines Integrierten Küstenzonenmanagements als grenzübergreifenden strategischen Ansatz zur konfliktarmen Gestaltung der Küstenzone mit sowohl land- als auch seeseitig koordinierter Vorgehensweise für Nutzungsansprüche als Orientierungsrahmen für künftige Planungen und Maßnahmen in funktionaler Einheit. Die Überwindung der sektoralen Sichtweise zugunsten einer ganzheitlichen Betrachtung unter Einbeziehung aller relevanten Akteure, gesellschaftlichen Gruppen, Verwaltungsebenen und Politikbereiche wird in diesem Zusammenhang besonders hervorgehoben. Dabei gilt es, eine Entwicklung und Umsetzung von regionalem IKZM zur Bewältigung von Interessenkonflikten zwischen Nutzung, Entwicklung und Schutz sowie der nachhaltigen Abwägung unterschiedlicher Raumnutzungsansprüche zu unterstützen. Wichtig ist zudem die Schaffung von beziehungsweise die Einbindung des IKZM in Strukturen, die eine regionale Implementierung langfristig fördern und die praktische Umsetzung von Einzelmaßnahmen begleiten, die Erprobung und Evaluierung von Verfahren zur Einbindung der Öffentlichkeit, regionalen Agenda 21, Verbesserung der grenzübergreifenden Kommunikation, Information und Zusammenarbeit sowie Förderung des Küsten-Einzugsgebiets-Dialog und nicht zuletzt die Nutzung, Bündelung sowie Optimierung bestehender Aktivitäten und Strukturen für das Thema des IKZM (Kommunalgemeinschaft Euroregion POMERANIA e.V. 2006, 155-156). Obwohl die vorgenannten Aussagen ein IKZM betreffend eher allgemein gehalten und mit wenig konkreten Maßnahmen versehen sind, ist das grenzüberschreitende EHK das einzige informelle Dokument der Odermündungsregion, das das Integrierte Küstenzonenmanagement als solches erwähnt.

REK Odermündung LEADER+ und REK Odermündung REGIONEN AKTIV

Mit den beiden REK Odermündung LEADER+ und REK Odermündung REGIONEN AKTIV haben sich Akteure der Odermündungsregion erfolgreich an Wettbewerben beteiligt. Förderung im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative LEADER+ erhielt das REK Odermündung LEADER+, das REK Odermündung REGIONEN AKTIV ist hingegen ein Wettbewerbsbeitrag, der durch das Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft initiiert wurde. Beide Konzepte konzentrieren sich auf den Naturschutz und die Landwirtschaft. Ziel ist dabei die Vernetzung von Umweltschutz, Landwirtschaft und Tourismus, was die Erzeugung neuer Synergien zur Folge haben soll. Der angestrebte Effekt ist dabei die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Die Verarbeitung und Vermarktung der landwirtschaftlichen

Urproduktion in der Region selbst soll insbesondere gestärkt und die regionale Identität und die Bleibemotivation, speziell jüngerer Menschen, in der Odermündungsregion gefördert werden. Weiterhin spielen Bildung und Öffentlichkeitsarbeit eine wichtige Rolle in diesen beiden REK. Damit verbunden ist ebenfalls eine bessere grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Polen, die sich allerdings aufgrund des Erstellungszeitraums der beiden Konzepte im Jahr 2002 auf Vorschläge für transnationale Kooperationen zur Vorbereitung der EU-Osterweiterung konzentrieren.

Verkehrsentwicklungskonzept Usedom-Wolin

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist im Verkehrsentwicklungskonzept Usedom-Wolin ein besonderes Thema. Das Konzept hat die Verkehrsplanung zum Gegenstand und diskutiert zahlreiche Möglichkeiten zur besseren verkehrlichen Erschließung der beiden Inseln miteinander. Von besonderer IKZM-Relevanz sind die Bereiche Schifffahrt und Umweltschutz.

Entwicklungskonzept 2004-2006 für den Kreis Goleniowski

Die Verbesserung der Lebensbedingungen der Einwohner durch die Nutzung und Förderung des intellektuellen und ökonomischen Potentials wurde als Leitbild des Kreises Goleniowski festgeschrieben. Dementsprechend ausgerichtet sind die Ziele und Maßnahmen des Entwicklungskonzeptes für diesen Raum, die hauptsächlich die Bereiche Bildung und Wirtschaft betreffen. IKZM-Handlungsfelder entsprechend Kapitel 4 werden im Einzelnen nicht behandelt, es wird lediglich das allgemeine Ziel der nachhaltigen Kreisentwicklung unter Erhaltung der wertvollen Natur- und Landschaftsräume formuliert (Starostwo Powiatowe w Goleniowie 2004, 29). Das Konzept konzentriert sich auf die Benennung konkreter Maßnahmen, zu denen beispielsweise die Modernisierung bestimmter Straßenabschnitte oder der Bau einer Sporthalle gehören, sowie die Formulierung von Indikatoren für deren Umsetzungsüberwachung. Das IKZM, das Stettiner Haff und grenzüberschreitende Aspekte spielen im Entwicklungskonzept des Kreises Goleniowski keine Rolle.

Entwicklungskonzept bis 2015 für den Kreis Policki

Das Entwicklungskonzept für den Kreis Policki weist aufgrund der direkten Nachbarschaft der Gebietseinheit zum Kreis Uecker-Randow in Mecklenburg-Vorpommern sehr stark auf die Bedeutung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit hin. Die Notwendigkeit einer Übereinstimmung der strategischen Ziele des Entwicklungskonzeptes mit denen des Kreises Uecker-Randow wird besonders hervorgehoben. Eines der strategischen Ziele ist daher auch die Stärkung und Ausdehnung der bisher lediglich zu Prestigezwecken verlaufenden Zusammenarbeit mit dem benachbarten deutschen Landeskreis. Da sich der Kreis Policki in der Vergangenheit ausschließlich in Richtung Szczecin orientiert und von der deutsch-polnischen Grenze eher abgewandt hat, sollen mit Hilfe der verstärkten Zusammenarbeit die historischen sozio-ökonomischen Verbindungen mit dem Kreis Uecker-Randow wieder aufgebaut und vertieft werden (Kopliński, Złakowski, Brejnak 2005, 69-70). Als konkrete Umsetzungsmaßnahmen im Bereich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit werden die Eröffnung des Grenzübergangs Dobieszczyn – Hintersee im Einklang mit dem Entwicklungskonzept Uecker-Randow, die Modernisierung der Fährübergangs Nowe Warpno – Altwarp sowie die Teilnahme am EU-Programm zur internationalen Tourismusedwicklung in der Region des

Stettiner Haffs mit der Errichtung eines Fahrradweges rund um das Stettiner Haff im Rahmen dieses Programms genannt. Darüber hinaus formuliert das Konzept des Kreises Policki weitere konkrete Maßnahmen mit IKZM-Relevanz, zu denen der Ausbau des Seehafens in Police im Bereich der maritimen Wirtschaft, der Bau einer Fährverbindung Nowe Warpno – Świnoujście im Bereich der Schifffahrt, die Errichtung eines Yachthafens mit der dazugehörigen Hinterlandanbindung in Nowe Warpno im Bereich des Tourismus, die Reinigung der Gewässer bis zur Badequalität im Bereich des Natur- und Landschaftsschutzes sowie die Erhöhung der Anzahl ökologischer Landbetriebe und der hiermit verbundenen Verbesserung von Schulungen und Hilfsstellen im Bereich der Landwirtschaft gehören (Kopliński, Złakowski, Brejnak 2005, 79-84).

In der Republik Polen stellt die Woiwodschaft selbst die regionale Ebene dar. Die Kreise übernehmen lediglich eine subsidiäre Rolle im dreistufigen polnischen Planungssystem, zu dem die Ebenen des Landes, der Woiwodschaften und der Gemeinden gehören. Die Planungsdokumente auf der Ebene der Kreise nehmen daher innerhalb dieses Systems eine gänzlich informelle und unverbindliche Rolle ein. Ihre Form und ihr Inhalt können mit denen der deutschen Regionalen Raumentwicklungskonzepte (REK) verglichen werden. Während jedoch in der Bundesrepublik die REKs bereits im Raumordnungsgesetz (§ 13) rechtlich verankert sind, findet informelle Planung in Polen nur sehr vereinzelt statt. Aus diesem Grunde gibt es gegenwärtig lediglich die zwei vorgenannten informellen Planungsdokumente, die Gebiete auf der Kreisebene der polnischen Seite der Odermündungsregion zum Inhalt haben.

6.3 Internationale Projekte mit Raumplanungsbezug und IKZM

Auf der internationalen Ebene gibt es bereits seit einigen Jahren verschiedene Projekte, die der Sammlung und dem Austausch von Erfahrungen zum IKZM und zur räumlichen Planung in den Küstenzonen, dem Aufbau von Akteursnetzwerken, der Entwicklung von Konzepten für die Küstenbereiche sowie der Durchführung von Maßnahmen dienen. Nachfolgend werden die wichtigsten internationalen Projekte im Bereich der Raumplanung und nachhaltigen Entwicklung vorgestellt, die für ein IKZM in der Odermündungsregion relevant sind.

Visions and Strategies around the Baltic Sea

Grundlage für die raumordnerische Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Polen bildet das Entwicklungskonzept für den Ostseeraum VASAB (Visions and Strategies around the Baltic Sea), das sich seit 1992 im Rahmen einer Zusammenarbeit der Raumordnungsminister der Ostseeanrainerstaaten entwickelt hat und 2001 verabschiedet wurde. Auslöser der Kooperation war die Erkenntnis, dass Raumentwicklung nicht allein im nationalen und regionalen Kontext gesehen werden kann, da ihre veränderten Rahmenbedingungen neue Aufgaben, die nicht an nationalen Grenzen halt machen, schaffen. Das Konzept formuliert verschiedene Visionen und Ziele für die räumliche Entwicklung, die durch konkrete Projekte umgesetzt werden sollen und geht davon aus, dass für die Entwicklung der Gesamtregion dem Netz urbaner Zentren eine entscheidende Rolle zukommt. Ergebnis ist die Ausweisung eines gestuften Systems städtischer Zentren, das gemeinsam mit den Hauptachsen der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur und den Gebieten, die besondere Beachtung verdienen, das räumliche Grundgerüst des

Entwicklungskonzeptes bildet (Regionaler Planungsverband Vorpommern 2005, 65). Die auf der Ministerkonferenz im Jahre 1996 festgesetzten „Gemeinsamen Empfehlungen für die Raumplanung in den Küstenzonen der Ostseeregion“ bilden nach wie vor den Hintergrund für die laufenden VASAB-Arbeiten.

Baltic 21

Die Ostseeregion ist das erste Gebiet der Welt, welches gemeinsame regionale Ziele für eine nachhaltige Entwicklung aufgestellt hat. Die Agenda für die Ostseeregion, kurz Baltic 21, ist auf politischem Willen begründet und dient der Beschleunigung der nachhaltigen Entwicklung in der Region und der regionalen Implementierung der Agenda 21. Baltic 21 wurde 1996 durch die Ministerpräsidenten der Ostseeregion initiiert und wird von den elf Ostseeanrainerstaaten und Mitgliedern des Rates der Ostseestaaten (CBSS), zu denen ebenfalls Deutschland und Polen gehören, der europäischen Kommission sowie einer Reihe von Regierungsorganisationen, internationalen Finanzinstituten und internationalen Nichtregierungsnetzwerken getragen. Das essentielle Ziel der Agenda für die Ostseeregion ist die stetige Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Menschen im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung, eines nachhaltigen Ressourcenmanagements und des Umweltschutzes. Darüber hinaus wurden sektorale Ziele für die Bereiche Landwirtschaft, Erziehung, Energie, Fischerei, Forstwirtschaft, Industrie, Tourismus, Verkehr und Raumplanung formuliert, die auf dem Leitbild der „Nachhaltigen Ostseeregion 2030“ basieren. Unter zur Hilfenahme von über 100 Indikatoren beobachtet Baltic 21 periodisch die Entwicklung der Region und erstellt Berichte für die Minister und andere Akteure der Region. Die Entwicklung des Integrierten Küstenzonenmanagements ist Teil der 30 erarbeiteten Handlungsmöglichkeiten und der drei Handlungsfelder der Raumplanung. Baltic 21 wird hierbei durch das Entwicklungskonzept für den Ostseeraum (VASAB) mit seinem Fokus auf die Raumplanung unterstützt (<http://www.baltic21.org/?about>, zugegriffen am 13.03.2007).

Baltic Sea Region ICZM Platform

2003 trafen sich die wichtigsten IKZM-Akteure an der Ostsee, zu denen u.a. auch Baltic 21, VASAB, die Europäische Kommission sowie nationale Vertreter gehören, in Helsinki und gründeten die IKZM Plattform der Ostseeregion (Baltic Sea Region ICZM Platform). Die Plattform dient dem Erfahrungsaustausch zwischen den Ostseeanrainerstaaten zur Vorbereitung und Umsetzung der jeweiligen nationalen IKZM-Strategien.

Coastal Practice Network

Das Coastal Practice Network (CoPraNet) ist ein auf drei Jahre (bis Dezember 2006) angelegtes INTERREG III C-Projekt, in dem ein Netzwerk zwischen Praktikern im Küstenraum etabliert werden soll. Das Netzwerk hat die Überbrückung der Kluft zwischen Planern, Managern und Wissenschaftlern in Europa zum Ziel und dient der Sammlung und dem Austausch von Informationen über best-practice-Beispiele in den Küstenzonen in den Bereichen nachhaltiger Tourismus, Küstenerosion und Strand-Management. Mit Hilfe des Netzwerkes sollen Unterschiede in der regionalen Entwicklung des Küstenraums ausgeglichen werden und Partner aus den Bereichen Forschung, Beratung und Anwendung zusammenkommen (<http://www.coastalpractice.net/de/about/index.htm>, zugegriffen am 16.03.2007).

INTERREG III B-Projekte

Darüber hinaus gibt es eine Reihe von INTERREG III B-Projekten, die das IKZM und/oder IKZM-Handlungsfelder zum Inhalt haben und die Odermündungsregion oder Teile dieser geographisch abdecken. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die wichtigsten Projekte des Ostseeraums.

Abbildung 32: INTERREG III B-Projekte in der Odermündungsregion

Kurztitel	Lead Partner	Gegenstand
BALTIC +	Region Skåne, Schweden	Politische Plattform für Raumentwicklungsstrategien, Entwicklung ländlicher Räume und Städtenetze, Bewältigung der Herausforderungen an die regionale und lokale Zugänglichkeit, Pilotprojekte. Das Projekt umfasst fünf Arbeitspakete: allgemeine Strategien, Land- und Forstwirtschaft, Tourismusindustrie, Regionale und lokale Erreichbarkeit sowie Städtenetze
Baltic Gateway	Region Blekinge, Schweden	Verkehrliche Einbindung der Regionen des südlichen Ostseeraumes, um effizientere Verkehrslösungen zu schaffen, die Wasserwege der südlichen Ostsee effizienter in die transeuropäischen Verkehrsnetze zu integrieren und das Konzept der „Motorways of the Sea“ (Hochgeschwindigkeitswasserwege) als Alternative für die landseitigen Korridore zu nutzen.
South Baltic Arc	Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern	Die Schwerpunkte des Projektes sind in drei Arbeitspaketen zusammengefasst, die sich mit Strategien zur grenzüberschreitenden Regionalentwicklung, mit der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur aus Sicht der Regionalentwicklung und mit der Erarbeitung komplementärer Maßnahmen zur Verbesserung der Regionalentwicklung befassen. Bestandteil des Projektes ist ein Gutachten zu den grenzüberschreitenden Verflechtungen zwischen der Stadt Szczecin und den zwei Oberzentren Stralsund/Greifswald bzw. Neubrandenburg, den Städten Stargard Szczecinski und Świnoujście und den grenznahen Mittelzentren Anklam, Pasewalk, Ueckermünde und Wolgast.
BALT COAST	Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern	Methoden und Beispielprojekte einer integrierten Küstenzonenentwicklung einschließlich der angrenzenden Meereszonen, Management von Nutzungskonflikten. Erstellung eines Gutachtens zu den Möglichkeiten der nachhaltigen Entwicklung der Odermündung im Bereich des Peenestroms, Achterwassers und Stettiner Haffs unter besonderer Berücksichtigung maritimer touristischer Nutzungen.
PlanCoast	Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern	Entwicklung von Werkzeugen und „capacities“ für eine effektive und integrative Planung in den Küstenzonen und maritimen Räumen der Ostsee-, Adria- und Schwarzmeerregion. Das Projekt umfasst vier Arbeitspakete: Empfehlungen für ein IKZM, GIS, Maritime Raumplanung sowie Raumplanung und IKZM.
EUROB	Deutsche Verbände für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V.	Schaffung einer transnationalen Kulturroute der Backsteingotik, Verknüpfung von Erhaltung und wirtschaftlicher, touristischer Nutzung, Weiterentwicklung und Institutionalisierung der transnationalen Route

Quelle: verändert nach Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e.V. (2006): 22, 24-28.

7. Kooperative Regionalentwicklung

Das voranstehende Kapitel verdeutlicht, dass grenzüberschreitende formelle Planung und Zusammenarbeit in der Odermündungsregion einen eher allgemein gehaltenen Charakter besitzt, die informelle deutsch-polnische Zusammenarbeit nicht im ausreichenden Maße erfolgt, und es eine Vielzahl internationaler Projekte mit Bezug zur Raumplanung in den Küstenzonen und zum IKZM gibt, die jedoch nicht zwingend aufeinander aufbauen und miteinander vernetzt sind.

Doch gerade für grenzüberschreitende Regionen ist eine Zusammenarbeit, die auf ein zentrales Ziel ausgerichtet ist, von besonderer Bedeutung für die nachhaltige Entwicklung der jeweiligen Region. Daher sind Partnerschaften, Kooperationen und Netzwerke in den letzten Jahren für die Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung auf regionaler Ebene immer wichtiger geworden. Sie bieten den Regionen die Gelegenheit, aus eigener Kraft Vorhaben zu initiieren und umzusetzen, wobei darauf geachtet werden muss, dass die Ziele der angestrebten Entwicklung an die jeweiligen Gegebenheiten der teilnehmenden Regionen angepasst sind. Dabei werden neue Inhalte und Strategien verfolgt, neue Herangehensweisen und Prozesse praktiziert und neue Akteure in den regionalen Dialog mit einbezogen.

Diese gebietsübergreifenden Kooperationen mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung werden als kooperative Regionalentwicklung bezeichnet. Die nachstehenden Ausführungen in Kapitel 7.1 beschreiben die wichtigsten Erfolgsfaktoren derartiger Kooperationen auf Regionalebene und setzen sie anschließend in Kapitel 7.2 in einen grenzüberschreitenden Kontext.

7.1 Erfolgsfaktoren kooperativer Regionalentwicklung

Zu den Erfolgsfaktoren einer kooperativen Regionalentwicklung gehören u.a. individuelle Fähigkeiten und Fertigkeiten der Akteure, die vorhandenen und genutzten Ressourcen sowie Verhaltensweisen und Verhaltensregeln. Doch auch politische und gesamtgesellschaftliche Rahmenbedingungen können den Erfolg oder Misserfolg von gebietsübergreifenden Kooperationen bestimmen. Zu den drei wichtigsten Faktoren für die Förderung einer positiven Entwicklung der Zusammenarbeit zählen der Faktor Mensch, der Faktor Konzept und der Faktor Prozess (Schmidt, Kaether, Dehne, Behrens 2002, 2).

Mensch

Der Faktor Mensch bezieht sich auf Einzelpersonen oder Mitglieder einer Institution, die sich für die regionale Entwicklung engagieren und über die dafür erforderliche Umsetzungskompetenz verfügen. Zu dieser Gruppe gehören sowohl die Initiatoren, Verantwortliche, Träger und Moderatoren der Kooperation als auch Vereine, Verbände, Bildungs- und Forschungseinrichtungen, Partner aus der Wirtschaft, Entscheidungsträger aus der Politik und Einwohner. Von besonderer Bedeutung sind Schlüsselqualifikationen und Kompetenzen der Akteure, die für den Prozess der regionalen Kooperation verantwortlich sind und wichtige Funktionen in diesen übernehmen. Sie müssen über soziale und fachliche Kompetenz verfügen, Fähigkeiten zur Problemanalyse und -lösung sowie Umsetzungsplanung und -durchführung besitzen und persönliche Grundvoraussetzungen, wie z.B. hohe

Motivation, Kreativität, Flexibilität oder Risikobereitschaft mitbringen. Es ist empfehlenswert, aus den fachkundigsten und populärsten Teilnehmern der Kooperation eine Kerngruppe zu bilden, die den Hauptteil der Verantwortlichkeit für diese übernimmt. Dabei sollten unbedingt die Rechte und Pflichten dieser Kerngruppe im Vorfeld festgelegt werden, um eine effektive Zusammenarbeit ermöglichen zu können. Zu beachten ist allerdings, dass je höher die Verantwortlichen in der Hierarchieebene angesetzt sind, umso höher ist auch ihr Durchsetzungsvermögen. Eine kontinuierliche Rückkopplung zwischen Entscheidungs-, Arbeits- und Koordinierungsebene ist daher von besonderer Bedeutung in der kooperativen Regionalentwicklung (Schmidt, Kaether, Dehne, Behrens 2002, 9-14).

Konzept

Der Faktor Konzept beschreibt das Vorgehen der Kooperation zur Zielerreichung hin. Dabei können sowohl das Ergebnis der Zusammenarbeit als auch der Weg dahin das Ziel sein. Der Nutzen eines Konzeptes besteht im ganzheitlichen Handeln im Sinne der Nachhaltigkeit. Eine Region muss unter Beachtung aller Wirkungsbeziehungen gezielt entwickelt werden und einzelne Projekte sollten immer im Zusammenhang mit einer übergeordneten Strategie stehen. Es gilt, eine gemeinsame Sichtweise für die Probleme zu finden, die von allen Akteuren akzeptiert wird. Wichtig ist, einen Konsens über die Ziele und die zur Verwirklichung dieser Ziele geeigneten Strategien und konkreten Maßnahmen zu erzielen. Dabei ist zu beachten, dass bei der Ausarbeitung möglichst alle Akteure beteiligt werden und ihnen hierfür eine möglichst große Freiheit gelassen wird, um ein Höchstmaß an Kreativität zu erzeugen. Die Gefahr besteht hier darin, dass je mehr Akteure an der Kooperation beteiligt sind, desto allgemeiner fällt der Konsens aus und desto weniger trägt die Zielsetzung tatsächlich zur Problemlösung bei. Hilfreich ist die Erstellung eines Plans, in dem das Konzept schriftlich niedergelegt wird. Inhaltlich sollte das Konzept auf die Probleme der jeweiligen Region zugeschnitten sein. Bei der Konzepterstellung sollte auf das regionale Know-how zurückgegriffen werden, wodurch wichtige Erkenntnisse für die weitere Planung und eine Kostenersparnis erreicht werden können. Die Berücksichtigung bereits vorliegender Planungen, Studien und Gutachten ist darüber hinaus genauso wichtig für die Konzeptentwicklung wie eine regelmäßige Überprüfung des Konzeptes vor dem Hintergrund aktueller Ergebnisse und Erfahrungen (Schmidt, Kaether, Dehne, Behrens 2002, 30-34).

Prozess

Der Faktor Prozess beschreibt die im Rahmen der Kooperation entwickelten Strukturen, Abläufe und Verfahren sowie ihr Management. Hierzu gehören die Aufbauorganisation, die Ablauforganisation, die Motivation regionaler Akteure, Konfliktlösungen, die Organisation finanzieller Ressourcen, die Evaluation und vor allem die Kommunikation der Beteiligten untereinander. Ohne Kommunikation ist eine Kooperation nicht durchführbar. Es müssen Wissen und Informationen gebündelt und weitergegeben werden und in ausreichendem Maße eine Öffentlichkeitsarbeit stattfinden (Schmidt, Kaether, Dehne, Behrens 2002, 45). Kommunikation, Information und Öffentlichkeitsarbeit sind in vielfältiger Form wichtig für eine Kooperation. Sie informieren, indem unmittelbar über die wichtigsten Ereignisse berichtet wird, motivieren, indem eine Vertrauensbasis und ein „Wir-Gefühl“ geschaffen werden, führen und steuern, indem Ziele und Inhalte vermittelt

werden, fördern und qualifizieren, indem eine gemeinsame Sichtweise entwickelt wird und legitimieren das eigene Handeln gegenüber Entscheidungsträgern und Förderern. Zielpersonen für Kommunikation sind dabei alle an der Kooperation Beteiligten, Medien, Kritiker und die regionale Öffentlichkeit eingeschlossen. Dies verursacht bei einer Vielzahl der Akteure einen hohen Zeit-, Material- und Finanzaufwand und erfordert daher ein effektives Kommunikationsmanagement (Schmidt, Kaether, Dehne, Behrens 2002, 72-83).

Das Zusammenspiel aller drei vorgenannten Erfolgsfaktoren wird mit Hilfe der Organisationsstruktur der Zusammenarbeit geregelt. Es ist darauf zu achten, dass die Strukturen innerhalb der Kooperation einfach bleiben, das bedeutet, die Zuständigkeiten müssen klar abgegrenzt und Ansprechpartner leicht zu finden sein. Um dies zu erreichen werden personelle, finanzielle und instrumentelle Ressourcen in der erforderlichen Zahl benötigt. Außerordentlich wichtig ist dabei, dass die Kooperation trotz fester Organisationsstruktur flexibel bleibt (Schmidt, Kaether, Dehne, Behrens 2002, 46-47).

Gut motivierte Akteure heben die Qualität einer Kooperation erheblich. Für die Erzeugung einer solchen Motivation sind Personen oder Gruppen notwendig, die auch in Fällen von Krisen, Rückschlägen und Misserfolgen positiv auf die Kooperationsarbeit schauen. Die Netzwerkverantwortlichen und Moderatoren eignen sich besonders gut als Motivatoren. Wichtige Motivationsanreize aus der Umwelt der Kooperation können Fördermittel, konkurrierende Regionen oder bereits erfolgreich durchgeführte Netzwerkprojekte sein. Konflikte zwischen den Akteuren, die zum Alltag menschlichen Zusammenlebens gehören, schwächen hingegen die Motivation innerhalb der Kooperation. Konflikte können hierbei in unterschiedlichen Ausprägungen auftreten. Es wird zwischen Wertkonflikten, Zielkonflikten, Prozesskonflikten und Beziehungskonflikten unterschieden. Konflikte sollten möglichst früh erkannt werden, da sie die Kooperation in ihrer Funktion erheblich stören können. Daher ist es besonders wichtig, stets auf Konfliktlösungsstrategien zur Vermeidung von Spannungen innerhalb der Kooperation zurückgreifen zu können. Doch auch ohne Kenntnis entsprechender Strategien ist Konfliktlösung und Kompromissfindung machbar. Die Heranziehung von Schiedsrichtern ist in einem solchen Fall eine mögliche Alternative. Um Konflikten vorbeugen zu können, sollten Entscheidungskompetenzen und Weisungsbefugnisse vorausschauend genutzt werden (Schmidt, Kaether, Dehne, Behrens 2002, 94-104).

Um die Funktionsweise der Kooperation überprüfen zu können, sollten regelmäßig Evaluationen durchgeführt werden. Evaluationen dienen der Erfolgskontrolle, Ergebnissicherung, Qualitätssicherung, dem Qualitätsmanagement, Benchmarking, Controlling, Monitoring oder der Reflexion und können sowohl im Nachgang als auch während einer Kooperation durchgeführt werden. Eine Evaluation nach einer Kooperation hat den Nachteil, dass die Ergebnisse für die nicht mehr existente Zusammenarbeit nicht genutzt werden können. Die kooperationsbegleitende Evaluation kann hingegen Fehlentwicklungen der laufenden Arbeit frühzeitig erkennen, Kernprobleme identifizieren und entsprechende Hemmnisse überwinden. Dabei ist es möglich, entweder die Prozess- oder die Projektebene zu evaluieren. Die Prozessevaluation untersucht, ob die Interaktionen innerhalb der Kooperation funktionieren, während die Projektevaluation die Erreichung der Zielstellung hinterfragt. Dabei gilt für beide Varianten, dass ein geeigneter Bewertungsmaßstab herangezogen wird. Zu solchen Maßstäben gehören beispielsweise idealtypische Elemente eines Agendaprozesses, Qualitätsstandards für kooperative Planungsansätze oder Nachhaltigkeitsindikatoren. Weiterhin sind die weichen

Kooperationsergebnisse und Nebeneffekte, wie z.B. ein verbessertes Verhältnis zwischen öffentlichen und privaten Akteuren oder die Initiierung von Projekten, während einer Evaluation zu beachten. Abschließend stellt sich die Frage, ob die Kooperation einer Selbst- oder einer Fremdevaluation unterzogen werden soll. Hier kann die Regel gelten, dass interne Evaluationen öfter und regelmäßig, während externe Evaluationen in größeren Abständen oder bei schwerwiegenden Problemen durchgeführt werden. Allerdings besteht bei Selbstevaluationen die Gefahr, dass unter Umständen Verfälschungen in den Beurteilungen hinterlassen und so die Ergebnisse der Evaluation verzerrt werden (Schmidt, Kaether, Dehne, Behrens 2002, 114-118).

7.2 Grenzüberschreitende Kooperationen in Netzwerken

Die originäre Aufgabe einer grenzübergreifenden Regionalentwicklung ist die Vermeidung von widersprüchlichem bzw. gegenseitig unverträglichem Planungshandeln. Eine grenzübergreifende Planungskoordination muss dabei heterogene Planungskulturen, Wertesysteme, administrative Strukturen sowie wirtschaftliche und politische Interessen berücksichtigen. Aufgrund eines vielfach gänzlichen Fehlens von formellen grenzüberschreitenden Institutionen oder im Falle des Vorhandenseins ihrer Schwerfälligkeit und Anfälligkeit zur Überregulierung wird hierbei häufig auf Netzwerke zurückgegriffen, die einen informellen Charakter besitzen (Leibenath und Deppisch 2005, 274).

Der Begriff Netzwerk steht für akteursbezogene Beziehungsgeflechte, die kooperations- und projektübergreifend höchst unterschiedlich ausfallende Potenziale bereitstellen. Es handelt sich dabei um lose gekoppelte Bindungen zwischen Akteuren, die in unterschiedlichen Handlungsbezügen (Wirtschaft, Politik und Verwaltung) und gegenseitigen Abhängigkeiten zueinander stehen. Die zielgerichtete Zusammenarbeit der Akteure basiert auf individuellen und subjektiven Nützlichkeitsabwägungen, gemeinsamen Werten sowie gegenseitigem Respekt. Gemeinsame Maßnahmen werden untereinander verhandelt, wobei die Akteure unabhängig und selbständig handlungsfähig bleiben. Auf diese Weise ist eine relative Autonomie der Netzwerkmitglieder gewahrt. In Netzwerken sollten verschiedene Aktivitäten miteinander verbunden werden, um eine spezifische Leistung (Produkte, Forschungsergebnisse, innovative Entwicklungen) erreichen zu können. Eine derartige Zusammenarbeit kommt dann zum Tragen, wenn wechselseitig erkannt wird, dass die Zweckmäßigkeit des eigenen Verhaltens vom Verhalten anderer Akteure abhängt. Die Kommunikation ist dabei Voraussetzung und Basis einer jeden effektiven Zusammenarbeit (Müller, Wiechmann, Scholl, Bachmann, Habisch 2002, 5-6).

Grenzüberschreitende Netzwerke bilden eine Sonderform unter den Netzwerken, da sie sich über Ländergrenzen hinaus erstrecken und Akteure unterschiedlicher Nationalitäten integrieren. Aufgrund heterogener politischer, legislativer und administrativer Rahmenbedingungen gibt es hier ein erhöhtes Konfliktpotential zwischen nationalstaatlichen Zielen und der grenzüberschreitenden Kooperation. Darüber hinaus kann die Kommunikation unter den Netzwerkteilnehmern durch kulturelle und sprachliche Unterschiede noch zusätzlich erschwert werden. Diese Sachverhalte lassen grenzüberschreitende Akteursnetzwerke als eine Herausforderung erscheinen und werfen die Frage nach der Motivation der einzelnen Akteure für die Teilnahme an einem solchen Netzwerk auf. Häufig wird als zentrales

Motiv der Beitrag zur europäischen Integration genannt. Ausschlaggebend ist über das vorgenannte allgemeine Motiv hinaus die Wahrnehmung gemeinsamer Interessen und Probleme. Dabei kann es sich um verschiedene Anliegen handeln, wie z.B. Informations- und Erfahrungsaustausch, Kostenreduzierung durch gemeinsame Nutzung von Infrastruktur, grenzüberschreitende Abstimmung von Plänen und Projekten, Vertretung gemeinsamer Interessen gegenüber den jeweiligen nationalen Regierungen oder gegenüber europäischen Institutionen sowie grenzüberschreitendes Standortmarketing. Innerhalb eines Netzwerkes ist es möglich, dass sich zwei oder mehr Grenzstandorte als eine Einheit präsentieren und so ihre Potentiale im wirtschaftlichen Wettbewerb besser bündeln können (Leibenath und Deppisch 2005, 273).

Netzwerke gelten als eine sehr flexible Organisationsart. Da nationale Gesetze und Verordnungen in ein Netzwerk nicht direkt eingreifen, kann das Netzwerk seiner Zielsetzung angepasst werden. Ein Netzwerk und seine Akteure sind in der Lage, auf Veränderungen innerhalb und außerhalb des Netzwerkes schnell zu reagieren. Dies erlaubt beispielsweise, dass Regionen oder Kommunen mit Akteuren auf der anderen Seite der Grenze in Kontakt treten können, ohne vorher zwingend die Erlaubnis bei der nächsthöheren politischen Instanz einholen zu müssen.

Innerhalb der grenzüberschreitenden Akteursnetzwerke ist ein Ausstieg für einen Netzwerkteilnehmer jederzeit durchführbar. Auf der einen Seite erlaubt diese „Exit-Option“ demjenigen Akteur, der das Netzwerk verlassen möchte, eine unbürokratische und schnelle Möglichkeit des Verlassens des Netzwerkes. Auf der anderen Seite kann sich das Fehlen bestimmter Akteure als Nachteil erweisen, wenn damit für das Netzwerk wesentliche Kompetenzen nicht mehr zur Verfügung stehen (Müller, Wiechmann, Scholl, Bachmann, Habisch 2002, 131).

Da die Netzwerkaktionen auf der Verhandlung und dem Tausch von Informationen und anderen Ressourcen basieren und formale Sanktionsmöglichkeiten nicht gegeben sind, sind für die Funktionsfähigkeit grenzüberschreitender Netzwerke Vertrauensbeziehungen zwischen den Akteuren von zentraler Bedeutung (Klein-Hitpaß, Leibenath, Knippschild 2006, 59). Damit Verhandlung und Tausch innerhalb des Netzwerkes funktionieren, müssen die Akteure dazu bereit sein, ihre Ressourcen zu teilen und auf Vorteile, welcher Art auch immer, zu verzichten. Das so genannte Vertrauensdilemma entsteht, wenn der einzelne Akteur vor das Problem gestellt wird, eigene Ressourcen und Informationen zugunsten einer effektiven Netzwerkarbeit offen zu legen und sich gleichzeitig der Gefahr auszusetzen, in dieser Offenheit ausgenutzt zu werden. Wenn der Akteur allerdings kritische Informationen zurückhält, dann entzieht er dem Netzwerk auf die Dauer die Existenzgrundlage. Daher ist es in einem grenzüberschreitenden Netzwerk besonders wichtig, bestehende Vertrauensverhältnisse richtig einschätzen und im Falle eines Vertrauensdilemmas entsprechend reagieren zu können (Müller, Wiechmann, Löwis 2001, 21-22).

Ein weiteres Dilemma, das in Netzwerken auftreten kann, ist das Besitzdilemma. Oft streben Initiatoren innerhalb eines Netzwerkes eine führende Position an, um das Netzwerk steuern und um ihre Ziele besser durchsetzen zu können. Ein solches Verhalten bildet Hierarchien, die eine vollständige Lähmung des Netzwerkes bewirken können, da durch einzelne Inbesitznahmen eine gemeinsame Übernahme von Verantwortung stark behindert wird. Dies hat negative Folgen für die Flexibilität des Netzwerkes und stellt dieses am Ende gar an sich in Frage. Auf der anderen Seite verhindert eine Nichtausfüllung initiativer Aktionen die Herstellung einer Handlungsfähigkeit des Netzwerkes (Müller, Wiechmann, Löwis 2001, 20).

An das Besitzdilemma knüpft das Selbstorganisationsdilemma an. Hier stellt sich die Frage, wer die Organisation und Koordination des Netzwerkes durchführt und auf welche Weise dies geschieht. Eine flache Hierarchie erfordert viel Geschick in der Aufrechterhaltung der Netzwerkorganisation. Je stärker und detaillierter die inhaltliche Arbeit erfolgt, je schneller das Netzwerk wächst und die Kontakte an Intensität und Häufigkeit gewinnen, desto schwieriger wird eine schnelle und arbeitsteilende Bewältigung und Organisation dieser. Da ein Akteur nicht selten gleichzeitig auch in andere Tätigkeiten außerhalb des Netzwerkes eingebunden ist, führt dies zu Doppelbelastungen, die unter Umständen die Verfügbarkeit, den Einsatz und die Kommunikation im grenzüberschreitenden Akteursnetzwerken beeinträchtigen können (Müller, Wiechmann, Löwis 2001, 22).

Durch die Tatsache, dass eine Zusammenarbeit von Menschen nicht ohne sachliche und persönliche Konflikte verläuft und das Netzwerk für diese Konflikte besonders anfällig ist, kann dies zu einem Kommunikationsdilemma führen. Dabei gilt die Regel, dass je intensiver eine Kooperation ist, desto rascher kann eine Eskalation des Beziehungskonflikts folgen. Damit ist das Einschränken oder gar völlige Einstellen von Interaktionen zwischen den Akteuren gemeint, was wiederum unter Umständen zum völligen Auseinanderbrechen des Netzwerkes führen kann. Konflikte entstehen dabei nicht nur untereinander. Besonders unter Doppelbelastungen leidende Personen können in interne Konflikte geraten, wenn die Ziele des Netzwerkes nicht mit den Zielsetzungen der eigenen Organisation, Institution oder Position übereinstimmen (Müller, Wiechmann, Löwis 2001, 24-25).

Ein weiteres gravierendes Problem innerhalb und außerhalb von Netzwerken stellt das Legitimationsdilemma dar. Da Netzwerke informell gestaltet sind, stellt sich die Frage, was sie überhaupt verändern können und dürfen. Das Vorhandensein von Akteuren, die über bestimmte Positionen verfügen oder entsprechenden Organisationen angehören, die die Arbeit des Netzwerkes legitimieren können, ist daher für die Umsetzung der Netzwerkinhalte von besonderer Bedeutung. Das Netzwerk darf den Kontakt zu seiner Umwelt und den Problemstellungen nicht abbrechen. Netzwerke, die nur zwecks des eigenen Bestehens existieren, sollten allgemein in Frage gestellt werden.

Die vorgenannte Konflikte, Dilemmata und Probleme, die innerhalb eines Netzwerkes auftreten können, jedoch nicht zwingend müssen, verdeutlichen, dass gerade im grenzüberschreitenden Kontext ein gut durchgeführtes Netzwerkmanagement für eine effektive und fruchtbare Zusammenarbeit unabdingbar ist. In diesem Zusammenhang kommt der Netzwerkmoderation eine wichtige Rolle zu. Die Moderatoren steuern die Zusammenarbeit und unterwerfen sie geeigneten Regeln. Darüber hinaus übernehmen sie Vermittlerfunktionen, schlichten Konflikte, geben Richtungen und Denkanstöße und sind in der Lage, das Netzwerk zu evaluieren und letztendlich seine Produktivität zu steigern (Müller, Wiechmann, Löwis 2001, 48).

8. Deutsch-polnisches IKZM-Netzwerk in der Odermündungsregion

Bereits die EU-Empfehlung 2002/413/EG weist darauf hin, dass eine erfolgreiche Entwicklung der europäischen Küstenzonen koordinierte und aufeinander abgestimmte strategische Aktionen auf lokaler und regionaler Ebene erfordert (EU-Empfehlung 2002/413/EG, Erwägungsgrund 11). Die besondere Herausforderung für ein IKZM in der Odermündungsregion liegt dabei in der grenzüberschreitenden Lage der Region. Das Evaluationsteam, das von der Europäischen Kommission mit der unabhängigen Bewertung des IKZM in Europa beauftragt wurde, hebt deutlich hervor, der IKZM-Ansatz rege geradezu zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit an. Länder, die eine Küstenregion teilen, müssen mit Hilfe einer Strategie ihre Aktivitäten koordinieren und so unabgestimmte Maßnahmen vermeiden, um eine nachhaltige Entwicklung gewährleisten zu können (vgl. Kapitel 3).

Die IKZM-Strategie sollte allerdings nicht als vorgefertigte Handlungsanweisung oder eine festgeschriebene Vorgehensweise verstanden werden, sondern vor allem als ein fortlaufender, dynamischer und iterativer Prozess, der die verschiedenen Akteure in die Entwicklung und Umsetzung von Zielvorstellungen einbezieht. Zentrale Punkte des Prozesses bilden die Entwicklung von Visionen, Feststellung von Handlungsbedarf, Formulierung von Handlungszielen sowie die Umsetzung und das Monitoring (Gee, Kannen, Licht-Eggert, Glaeser, Sterr 2006, 46). Demnach handelt es sich beim IKZM um einen Kommunikationsprozess, mit Hilfe dessen die besonderen Potenziale der Küstenzonen identifiziert und ins öffentliche Bewusstsein transportiert sowie Lösungen für Konflikte entwickelt werden sollen. Die Hauptmerkmale des Prozesses sind Integration, Information, Kooperation, Partizipation Koordination und Kontinuität, die eine größtmögliche Akzeptanz der Planungen und Projekte innerhalb des IKZM gewährleisten (Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein 2006, 58).

Die vorgenannten Merkmale eines IKZM-Prozesses decken sich mit den Merkmalen der in Kapitel 7 beschriebenen kooperativen Regionalentwicklung. Auch hier gilt es, mit allen Beteiligten eine gemeinsame Sichtweise für Probleme zu finden und einen Konsens über Ziele und zur Verwirklichung dieser Ziele geeignete Strategien und konkrete Maßnahmen zu erzielen. Kommunikation, Information und Öffentlichkeitsarbeit sind auch für das kooperative Regionalmanagement unabdingbar und gewährleisten die Bündelung und Weitergabe von Wissen und Ressourcen sowie den Aufbau einer Vertrauensbasis zwischen den Akteuren.

Vor dem Hintergrund eines eher allgemein gehaltenen Charakters der grenzüberschreitenden formellen Planung und Zusammenarbeit in der Odermündungsregion, einer nicht im ausreichenden Maße erfolgten informellen deutsch-polnische Zusammenarbeit sowie einer Vielzahl internationaler Projekte mit Bezug zur Raumplanung in den Küstenzonen und zum IKZM, die jedoch nicht zwingend aufeinander aufbauen und miteinander vernetzt sind, wird eine grenzüberschreitend aufeinander abgestimmte Steuerung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen im Sinne eines IKZM nur durch eine gezielte Zusammenarbeit aller relevanten Akteure und gesellschaftlicher Gruppen, Verwaltungsebenen und Politikbereiche realisierbar. Denn erst wenn gemeinsame, auf Konsens basierende Leitlinien und Ziele für die nachhaltige Entwicklung der Odermündungsregion formuliert sind – im Sinne der Frage „Was soll erreicht

werden?“ – kann davon eine aufeinander abgestimmte Steuerung raumbedeutsamer Planungen, Nutzungen und Maßnahmen in den jeweiligen nationalen Raumplanungssystemen abgeleitet werden – „Was ist zu sichern, zu vermeiden und zu entwickeln?“ (Konieczny 2005, 43).

Alle Akteure, die an der Entwicklung, Erarbeitung und Durchführung der im Kapitel 6 vorgestellten formellen und informellen Planungsdokumente sowie internationaler Projekte beteiligt sind oder waren, verfügen über wichtiges Wissen sowie geeignete Kompetenzen und Schlüsselqualifikationen, die für die Entwicklung und Umsetzung einer IKZM-Strategie in der Odermündungsregion nutzbar gemacht werden sollten. Ein deutsch-polnisches IKZM-Netzwerk unter Beteiligung dieser Akteure wäre in der Lage, durch Bündelung und Weitergabe ihrer Erfahrungen und Ressourcen geeignete grenzüberschreitende Visionen zu entwickeln, Handlungsbedarf festzustellen sowie Handlungsziele zu formulieren.

Zur Reduzierung der rechtlichen und institutionellen Hindernisse einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, von denen in erster Linie regionale und lokale Gebietskörperschaften betroffen sind, könnte die Schaffung eines entsprechend ausgerichteten Europäischen Verbundes für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ)⁸ beitragen. Im Rahmen eines solchen öffentlich-rechtlichen Zusammenschlusses wären die Küstenregionen und deren regionalen und lokalen Behörden zur Durchführung grenzüberschreitend Aktionen innerhalb eines deutsch-polnischen IKZM-Netzwerkes trotz unterschiedlicher nationaler Vorschriften und Verfahren befugt.

Wichtige Motivationsanreize – über das gemeinsame Interesse an einem IKZM und einer nachhaltigen Entwicklung der Odermündungsregion hinaus – können Einwerbung von EU-Fördermitteln, der Aufbau einer gemeinsamen grenzüberschreitenden Region, die durch ihren Standortvorteil besser mit anderen Regionen im Wettbewerb bleiben kann sowie die Nutzung und Weiterentwicklung bereits vorhandener Erfahrungen und Vertrauensbeziehungen sein (Projekt IKZM-Oder, Agendabüro, regionale Kooperationen in einzelnen IKZM-Handlungsfeldern). Gerade die Rückbeziehung auf und Weiterführung der Arbeit des Agendabüros Stettiner Haff mit gleichzeitiger Funktion als IKZM-Transferstelle ist vor dem Hintergrund der Ausführungen zu grenzüberschreitenden Netzwerken in Kapitel 7.2 und der dort hervorgehobenen Bedeutung eines gut durchgeführten Netzwerkmanagements besonders empfehlenswert.

Ein derart strukturiertes IKZM-Netzwerk würde nicht nur die Akzeptanz und Verständnis für die Notwendigkeit einer ganzheitlichen nachhaltigen Entwicklung der Odermündungsregion erhöhen, sondern auch eine Verknüpfung mit der regionalen und lokalen Ebene schaffen. Aktuelle Themen und Probleme der Region würden aufgegriffen und in eine gemeinsame Wahrnehmung übertragen werden.

⁸ Verordnung (EG) Nr. 1082/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über den Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) (ABl. EU Nr. L 210 vom 31.07.2006, S. 19-24).

Mit Hilfe eines derartigen deutsch-polnischen IKZM-Netzwerkes könnten schließlich

• eine grenzübergreifende ZusammenarbeitVorgehensweise, eine umfassende und gleichberechtigte Berücksichtigung küstenzonenspezifischer Aspekte
• eine umfassende und gleichberechtigte Berücksichtigung küstenzonen-spezifischer Aspekte,
• eine langfristig angelegte Entwicklung der Odermündungsregion nach dem Nachhaltigkeitsprinzip,
• ein kontinuierlicher Monitoring- und Evaluierungsprozess,
• die Widerspiegelung spezifischer regionaler Besonderheiten,
• die Sicherstellung ökosystemarer Funktionen und Ressourcen,
• eine frühzeitige, umfassende und gleichberechtigte Einbindung aller Akteure,
• die Einbindung maßgeblicher Verwaltungsstellen und
• die Kohärenz zwischen Politiken, Richtlinien, Planungen und Konzepten

erreicht und somit die IKZM-Grundsätze für die Odermündungsregion entsprechend Kapitel 3 verfolgt werden.

9. Literaturverzeichnis

- Area Task Team in the Szczecinski Lagoon area (2000): Guidelines for Integrated Coastal Zone Management of the Szczecinski Lagoon (the Polish side). Szczecin.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) (Hrsg.) (2006): Integriertes Küstenzonenmanagement in Deutschland (IKZM). Nationale Strategie mit Bestandsaufnahme nach der EU Empfehlung 2002/413/EG. Kabinettsbeschluss vom 22. März 2006. Bonn.
- Die Region Odermündung e.V. (2002): Die Region Odermündung. Regionales Entwicklungskonzept für den ländlichen Raum. Ferdinandshof.
- EU-Empfehlung 2002/413/EG: Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.05.2002 zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete in Europa (ABl. EG Nr. L 148 vom 30.05.2002, S. 24 ff.).
- Gee, Kira; Kannen, Andreas; Licht-Eggert, Katharina; Glaeser, Bernhard; Sterr, Horst (2006): Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM): Raumordnungsstrategien im Küstenbereich und auf dem Meer. Abschlussbericht eines Forschungsprojektes des BMVBS/BBR. Berlin.
- Główny Urząd Statystyczny (2004): Meereswirtschaft in Polen im Jahr 2004 (Gospodarka Morska w Polsce w 2004 r.). Warszawa.
- Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2006): Raumordnungsbericht Küste und Meer 2005. Landesplanung in Schleswig-Holstein - Heft 32. Kiel.
- Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2003): Integriertes Küstenzonenmanagement in Schleswig-Holstein. Kiel.
- Janssen, Gerold; Czarnecka-Zawada, Sylwia; Konieczny, Beate; Vodova, Vicki (2004): Bestandsaufnahme der IKZM-relevanten Rechts- und Verwaltungsstrukturen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen unter Berücksichtigung des Internationalen Rechts und des Gemeinschaftsrechts. IKZM-Oder Berichte 5. Dresden.
- Janssen, Gerold (Hrsg.) (2006): Europäische Verbände für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ). Münster, Hamburg, Berlin, Wien, London.
- Klein-Hitpaß, Katrin; Leibenath, Markus; Knippschild, Robert (2006): Vertrauen in grenzüberschreitenden Akteursnetzwerken - Erkenntnisse aus dem deutsch-polnisch-tschechischen Kooperationsprojekt ENLARGE-NET. In: DISP 42 (2006) 164. S. 59-70.
- Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e.V. (2006): Fortschreibung Grenzüberschreitendes Entwicklungs- und Handlungskonzept der EUROREGION POMERANIA für den Zeitraum 2000-2006. Löcknitz.
- Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e.V. (1999): Grenzüberschreitendes Entwicklungs- und Handlungskonzept der EUROREGION POMERANIA für den Zeitraum 2007-2013 (EHK). Löcknitz.
- Konieczny, Beate (2005): Synopse der deutschen und polnischen Raumplanungssysteme und -dokumente im Hinblick auf ein Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) in der Odermündungsregion. IKZM-Oder Berichte 18. Dresden.

- Kopliński, Marian; Złakowski, Łukasz; Brejnak, Michał (2005): Strategia Rozwoju Powiatu Polickiego do Roku 2015 (Entwicklungsstrategie für den Kreis Policki bis zum Jahr 2015). Police.
- Landkreis Ostvorpommern (2004a): Regionales Entwicklungskonzept für den Landkreis Ostvorpommern. Teil 1 – Grundlagen – Stand 19.4.2004. Materialien zur Kreisentwicklung – Band 4.1. Anklam.
- Landkreis Ostvorpommern (2004b): Regionales Entwicklungskonzept für den Landkreis Ostvorpommern. Teil 2 – Leitbild – Stand 19.4.2004. Materialien zur Kreisentwicklung – Band 4.2. Anklam.
- Leibenath, Markus; Deppisch, Sonja (2005): Grenzüberschreitende Kooperation an den neuen Binnengrenzen der Europäischen Union – Motivationen zur Initiierung interkommunaler und regionaler Zusammenarbeit am Beispiel des deutsch-tschechisch-polnischen Projektes *Enlarge-Net*. In: Altrock, Uwe; Güntner, Simon; Huning, Sandra; Peters, Deike (Hrsg.): Zwischen Anpassung und Neuerfindung – Raumplanung und Stadtentwicklung in den Staaten der EU-Osterweiterung. Berlin.
- Leser, Hartmut (Hrsg.) (2005): Diercke-Wörterbuch - Allgemeine Geographie. Braunschweig.
- Lokale Aktionsgruppe LEADER+ der Region Odermündung (2002): Natur und Kultur als Partner der wirtschaftlichen Entwicklung in der Odermündung. Regionalentwicklungskonzept im Rahmen von LEADER+. Anklam.
- Löser, Nardine; Sekścińska, Agnieszka (2005): Integriertes Küste-Fluss-einzugsgebiets-Management an der Oder/Odra: Hintergrundbericht. IKZM-Oder Berichte 14. Rostock.
- Michaelsen, Lars (2005): Fischerei und Meeresnaturschutz im Bereich der Odermündung. IKZM-Oder Berichte 10. Diplomarbeit am Institut für Landschaftsarchitektur und Umweltplanung der Technischen Universität Berlin. Berlin.
- Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung M-V (2005a): Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V). Schwerin.
- Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung M-V (2005b): Raumentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern – Wichtige Inhalte des neuen Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern. Informationsreihe der Obersten Landesplanungsbehörde Nr. 9 08/2005. Schwerin.
- Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) (2004): Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste. Schwerin.
- Müller, Bernhard; Wiechmann, Thorsten; Scholl, Wolfgang; Bachmann, Thomas; Habisch, André (Hrsg.) (2002): Kommunikation in regionalen Innovationsnetzwerken. München, Mering.
- Müller, Bernhard; Wiechmann, Thorsten; Löwis, Sabine von (Hrsg.) (2001): Regionale Verankerung von Netzwerken – Materialien zur Fachveranstaltung „Verankerung des Prozesses in den Regionen“ im Netzwerk Regionen der Zukunft am 9. Oktober 2001 in Weimar. IÖR-Texte 134. Dresden.
- Regionaler Planungsverband Vorpommern (Hrsg.) (2005): Beiträge zur regionalen Entwicklung in der Planungsregion Vorpommern. Greifswald.

- Regionaler Planungsverband Vorpommern (Hrsg.) (1998): Regionales Raumordnungsprogramm Vorpommern. Greifswald
- Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego (2006): Zintegrowane Zarządzenie Obszarami Przybrzeżnymi Zalewu Szczecińskiego. Ocena dokumentów planistycznych (Integriertes Küstenzonenmanagement am Stettiner Haff. Bewertung der Planungsdokumente). Szczecin.
- Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego (2002): Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego (Raumbewirtschaftungsplan der Woiwodschaft Westpommern). Szczecin.
- Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH (2006): Evaluation of Integrated Coastal Zone Management (ICZM) in Europe. Final Report. Köln.
- Schmidt, Elfriede; Kaether, Johann; Dehne, Peter; Behrens, Hermann (2002): Managementleitfaden für regionale Kooperationen. Neubrandenburg.
- Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego (2005): Strategia rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 (Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Westpommern bis 2020). Szczecin.
- Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego (2000): Strategia rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015 (Entwicklungsstrategie der Woiwodschaft Westpommern bis 2015). Szczecin.
- Starostwo Powiatowe w Goleniowie (2004): Plan Rozwoju Lokalnego Powiatu Goleniowskiego na lata 2004-2006 (Lokaler Entwicklungsplan für den Kreis Goleniowski für die Jahre 2004-2006). Goleniów.
- Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern (2004): Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2004. Schwerin.
- Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) (2005): ErlebnisReich Natur. Ihr Reiseplaner 2006. Rostock.
- Urząd Statystyczny w Szczecinie (2004): Województwo Zachodniopomorskie 2004 – Podregiony, Powiaty, Gminy. (Woiwodschaft Westpommern 2004 – Unterregionen, Kreise, Gemeinden.). Szczecin.
- Urząd Statystyczny w Szczecinie (2003): Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań – Powszechny Spis Rolny 2002 – Użytkowanie gruntów, powierzchnia zasiewów i pogłowie zwierząt gospodarskich. Województwo Zachodniopomorskie. (Allgemeine Volks- und Wohnungszählung des Landes – Allgemeine Landwirtschaftliche Zählung 2002 – Flächennutzung, Saatfläche und Nutztierbestand. Woiwodschaft Westpommern.). Szczecin.
- Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) (2005): Häfen in Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin.
- Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna (Hrsg.) (o.J.): Atrakcje turystyczne – Touristische Attraktionen. Szczecin.
- Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA (2006): Port Szczecin-Świnoujście – Raport Roczny 2005 (Hafen Stettin-Swinemünde – Jahresbericht 2005). Szczecin.
- Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego (2002): Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015. (Entwicklungsstrategie des Verkehrssektors der Woiwodschaft Westpommern bis 2015.). Szczecin.