



EU-Brennpunkt – **Küstenzonen**



Europäische Kommission

EU-Brennpunkt – **Küstenzonen**

Gezeitenwechsel für die Küstenzonen Europas



Europäische Kommission

Generaldirektion Umwelt

Zahlreiche weitere Informationen zur Europäischen Union sind verfügbar über Internet, Server Europa (<http://europa.eu.int>).

Bibliografische Daten befinden sich am Ende der Veröffentlichung.

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, 2001

ISBN 92-894-1149-X

© Europäische Gemeinschaften, 2001
Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.

Printed in Belgium

GEDRUCKT AUF CHLORFREI GEBLEICHTEM PAPIER

Einführung

Europas Küstenregionen, in denen derzeit fast die Hälfte der Bevölkerung der Europäischen Union lebt [und zwar maximal 50 Kilometer (1) von der Küste entfernt], sind ständigen Belastungen ausgesetzt. Die Ressourcen dieser Regionen haben einen beträchtlichen Anteil am wirtschaftlichen Wohlstand der Union. Fischerei, Schifffahrt und auch die Fremdenverkehrsindustrie konkurrieren um den lebenswichtigen Raum entlang der europäischen Küstenlinie, deren Gesamtlänge auf 89 000 Kilometer geschätzt wird. Diese Küstengebiete beherbergen außerdem einige der empfindlichsten und wertvollsten natürlichen Habitate Europas.

Die zunehmende Nachfrage nach Küstenressourcen hat jedoch deren Degradation zur Folge (Verschlechterung der Wasserqualität, Verringerung der Wasservorräte, Beschleunigung der Erosion, zunehmende Verschmutzung, Rückgang der Fischereiresourcen usw.). Zudem hat die Degradation auch negative Auswirkungen auf die sozialen und wirtschaftlichen Strukturen.

Viele der Probleme, mit denen Europas Küstenregionen häufig konfrontiert sind, machen nicht vor den Landesgrenzen halt. Wenn z. B. im Ärmelkanal ein Öltanker sinkt, ist wahrscheinlich sowohl die Küste des Vereinigten Königreichs als auch diejenige Frankreichs durch das austretende Öl bedroht. In ähnlicher Weise wird eine Verunreinigung der Donau durch die Industrie oder die Landwirtschaft in Österreich viele Staatsgrenzen überschreiten, bevor sie Tausende von Kilometern entfernt in Rumänien ins Schwarze Meer gelangt.

Die Küstenzonen der EU sehen sich häufig auch durch politische Maßnahmen betroffen, die auf den ersten Blick überhaupt nichts mit ihnen zu tun haben. Die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) der EU hat z. B. einen Einfluss darauf, welche Mengen tierischer Exkremente regelmäßig aus der intensiven Schweine- und Rinderhaltung in die

(1) Mitteilung der Europäischen Kommission an den Rat und an das Europäische Parlament über eine europäische Strategie für das integrierte Küstenzonenmanagement [KOM(2000) 547].





Ströme und Flüsse eingetragen werden. Nitrate, die in Dung und künstlichen Düngemitteln enthalten sind, fördern das Wachstum von Blau- und Grünalgen, die sich mit phänomenaler Geschwindigkeit vermehren und zahlreiche andere Formen aquatischen Lebens ersticken. Wenn die so belasteten Flüsse das Meer erreichen, kann deren algenreiches Wasser zu ernsthaften Problemen in den Küstenregionen führen und insbesondere auch zu einer Verschmutzung der Badestrände. Die Weiterentwicklung der GAP wird hoffentlich einen Beitrag dazu leisten, das Problem der Nitratbelastung zu verringern.

In ähnlicher Weise kann auch die Gemeinschaftspolitik zur Stärkung der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit der ländlichen Gebiete und Bergregionen einen starken Einfluss auf die Zahl der Menschen haben, die in die Küstenregionen abwandern.

Alle diese Aspekte zeigen, dass die Küstenregionen Europas der besonderen Aufmerksamkeit der politischen Entscheidungsträger in der Union bedürfen. Aus diesem Grund bemüht sich die Europäische Union um die Einführung einer koordinierten Politik für die Küstenregionen der Union (⁽¹⁾). Neben Schritten zur Verbesserung der Gemeinschaftspolitiken, die die Küstenzonen betreffen, fordert die Europäische Kommission die Mitgliedstaaten auf, nationale Strategien in Bezug auf ein integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) einzusetzen.

Mit der Förderung der IKZM-Aktivitäten will die Kommission alle verschiedenen politischen Maßnahmen und Akteure auf lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Ebene zusammenbringen, die das tägliche Leben in den Küstenregionen der Union beeinflussen.

(¹) KOM(2000) 547 vom 27. September 2000.

IKZM auf einen Blick

Das integrierte Küstenzonenmanagement soll all die verschiedenen Politiken miteinander vereinen, die Auswirkungen auf die Küstenregionen der Union haben. Dabei wird sowohl die Planung als auch die Bewirtschaftung der Ressourcen und des Raums berücksichtigt. IKZM stellt keine „pauschale“ Lösung dar. Es handelt sich vielmehr um einen anhaltenden dynamischen Prozess, der sich mit der Zeit weiter entwickeln wird.

Die Notwendigkeit, alle politischen Entscheidungsträger auf lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Ebene sowie auch andere Akteure einzubeziehen, die einen Einfluss auf die Küstenregionen haben, steht im Mittelpunkt des IKZM. Ohne eine Koordinierung auf allen Ebenen werden die Bemühungen, die Küsten der Union zu schützen, nur in begrenztem Maße erfolgreich sein. In den Prozess sollten neben Regierungsbeamten und politischen Entscheidungsträgern auch andere interessierte Parteien wie Ortsansässige, Nichtregierungsorganisationen und Unternehmen einbezogen werden.

IKZM heißt nicht nur Umweltpolitik. Zwar ist der Schutz der natürlichen Ökosysteme eines der wichtigsten Ziele der Strategie, doch zielt ein IKZM auch auf die Verbesserung des wirtschaftlichen und sozialen Wohlergehens der Küstenzonen ab und will ihnen helfen, ihr volles Potenzial als moderne, pulsierende Lebensräume auszuschöpfen. In den Küstenzonen sind die ökologischen und sozioökonomischen Ziele von vornherein miteinander verknüpft.



Europas Küstenlinie

Die Küstenlinie der EU hat eine Länge von 89 000 Kilometern. In den Mitgliedstaaten, die an ein Meer angrenzen, lebt mehr als die Hälfte der Einwohner höchstens 50 Kilometer von der Küste entfernt. Die Küstenzonen beherbergen die wertvollsten Habitats der Union; eine jüngst veröffentlichte Studie der Kommission (1) zeigt, dass der in den Küstenzonen der EU erzeugte Gesamtnutzen für das Ökosystem wirtschaftlich gesehen einen höheren Wert darstellt als das nationale BIP eines kleineren EU-Mitgliedstaats. Die Europäische Kommission ist der Auffassung, dass ein koordinierter Ansatz notwendig ist, um sicherzustellen, dass diese wirtschaftliche Ressource nicht zerstört wird.

Wenn die Regierungen der EU-Mitgliedstaaten jeweils nationale Strategien für ein integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) einsetzen würden, könnten sie den wirtschaftlichen und ökologischen Zustand ihrer Küstenzonen verbessern. Untersuchungen über den potenziellen sozioökonomischen Vorteil eines IKZM haben gezeigt, dass dessen Nutzen (einschließlich Habitatschutz, örtliche Unternehmenstätigkeit und Fremdenverkehr) für die Europäische Union jährlich insgesamt bis zu 4,2 Mrd. EUR brutto betragen kann. Von den wirtschaftlichen Gewinnen abgesehen, werden die einzelnen IKZM-Initiativen unterschiedliche qualitative Verbesserungen bringen, darunter auch einen verbesserten Zusammenhalt unter den Gemeinschaften der Küstenbewohner.

Kurz gesagt, die Umsetzung nationaler IKZM-Strategien würde relativ wenig kosten, könnte aber wirtschaftlich gesehen erhebliche und andauernde Gewinne bringen.

(1) *An Assessment of the Socio-Economic Costs and Benefits of Integrated Coastal Zone Management*, Firm Crichton Roberts, November 2000 (http://europa.eu.int/comm/environment/iczm/socec_en.pdf).



Europas Küsten – die Probleme

Europas Küstenzonen sind wahrscheinlich mit einer größeren Zahl wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Probleme konfrontiert als alle anderen Regionen in der Europäischen Union. Von Lappland bis Kreta stehen die Küstenzonen vor ernsthaften Herausforderungen hinsichtlich ihrer Planung und Bewirtschaftung, wobei die äußersten Randgebiete der EU häufig eine Synthese der vielfältigen Probleme darstellen, mit denen Küstenzonen konfrontiert sein können. Im Folgenden werden nur einige Beispiele der bekannteren dieser Probleme angeführt.

Schlecht geplante touristische Erschließung

Bei richtiger Planung und Verwaltung kann der Tourismus einen wertvollen Beitrag zur wirtschaftlichen Belebung der Küstenzonen leisten. In vielen Küstenteilen der Union hat sich der Tourismus jedoch eher zufällig und ungeplant entwickelt und verursacht somit schwer wiegende soziale und ökologische Probleme.

Die touristische Erschließung von Küstenregionen bedeutet beispielsweise in der Regel eine hohe Belastung für die örtliche Trinkwasserversorgung, was in einigen Gegenden Südeuropas ernsthafte Probleme verursacht hat. In vielen Teilen des Mittelmeers (auch auf den griechischen Inseln) hat der übermäßige Wasserverbrauch dazu geführt, dass Salzwasser in das Grundwasser eindringen konnte und dieses somit ungenießbar wurde. Viele dieser Inseln leiden außerdem unter unzureichenden Anlagen zur Abfallbeseitigung, was zur Folge hat, dass wilde Deponien weit verbreitet sind.



Eine schlechte Bewirtschaftung der Fremdenverkehrsstandorte an den Küsten kann auch eine erhebliche Verschmutzung der Luft und des Meeres bedeuten. Durch die touristische Erschließung steigt in der Regel der Verbrauch an fossilen Brennstoffen, was eine Verschlechterung der Luftqualität vor Ort zur Folge hat. Neben ihrer Verwendung zum Kochen und für die Beheizung von Hotels, Cafés und Restaurants wird mit fossilen Brennstoffen auch die sehr große Zahl von Motorrädern, Autos und Freizeit-Wasserfahrzeugen

betrieben, die in allen Fremdenverkehrsorten an der Küste anzutreffen sind.

Eine schlecht geplante touristische Erschließung von Küstenregionen kann auch örtlichen Wirtschaftszweigen und dem sozialen Gefüge der örtlichen Gemeinden nachhaltigen Schaden zufügen. Auf den griechischen Kykladen beispielsweise gibt es Konflikte zwischen dem Fremdenverkehr und dem Bergbau. Der Fremdenverkehr hat ferner einen Rückgang der traditionellen arbeitsintensiven Anbaumethoden zur Folge, da viele Anwohner ihre frühere landwirtschaftliche Tätigkeit aufgegeben haben, um stattdessen in der Gastronomie zu arbeiten.

In der Gironde-Mündung in Frankreich stellen Freizeitboote, deren Rumpf mit einer toxischen Farbe gegen Seepocken beschichtet ist, ein ernsthaftes Problem für die örtlichen Fischzuchtbetriebe dar.

Fachleute bleiben jedoch bei der Behauptung, dass Fremdenverkehr in den Küstenregionen eine durchaus positive Rolle spielen kann, wenn er nur entsprechend kontrolliert wird. Im Amt Storstrøm in Dänemark beispielsweise trägt der Tourismus (vor allem in der Nebensaison) dazu bei, den Rückgang der Beschäftigung in den Bereichen Fischerei, Landwirtschaft, Schwerindustrie und Schifffahrt auszugleichen.

Der Rückgang in der Fischwirtschaft

In vielen europäischen Küstenstädten und -gemeinden war das Leben jahrhundertlang durch den Fischfang geprägt. Derzeit steht die Fischwirtschaft in der gesamten Union jedoch vor ernsthaften Schwierigkeiten. In vielen Gebieten hat die Überfischung zu einem dramatischen Rückgang der Fischbestände geführt, was den Verlust von Arbeitsplätzen und wirtschaftliche Härten bedeutet. In dem Bemühen, die Überfischung zu verringern, versucht die Gemeinsame Fischereipolitik der EU über ihre mehrjährigen Ausrichtungsprogramme (MAP) für die Fangflotten, die Fangmengen in den Gewässern der Union zu kontrollieren und die Zahl der Fangschiffe zu reduzieren.



Dieser Abbau der Flottenkapazitäten hat jedoch auch die Arbeitslosigkeit in vielen Küstengebieten erhöht. Da in vielen traditionellen Fischereihäfen die Tätigkeit eingestellt oder verringert wurde, sind die Menschen von dort in andere Gegenden gezogen. Dies hat den grundlegenden Charakter vieler Küstenregionen entscheidend verändert. Viele Städte, die auf ihr Image als Fischergemeinde gebaut haben, um Touristen anzulocken, mussten einen dramatischen Rückgang der Besucherzahlen erleben, als die dort ansässigen Fischer ihre Netze ein für allemal an den Nagel gehängt haben.

In einigen Gebieten wurde versucht, Alternativen zur Fischwirtschaft zu entwickeln und der lokalen Wirtschaft somit neuen Auftrieb zu geben. Dies war jedoch nicht immer einfach, und in vielen Regionen gibt es weiterhin nur wenige Möglichkeiten, außerhalb der Fischindustrie eine Beschäftigung zu finden.

In den Regionen, in denen die Fischindustrie noch immer eine wichtige Rolle in der Wirtschaft spielt, muss sie häufig mit anderen Nutzern der Küstenzonen um die Fläche konkurrieren. So können beispielsweise Küstenbebauungspläne, Jachthäfen und Liegeplätze sowie die Freizeitschifffahrt negative Auswirkungen auf die Küstenfischerei und die Fischbestände haben.

Eine verstärkte Nutzung der Küstenstreifen kann die den Fischern zugänglichen Fanggründe verringern und auch den Verlust von Meereshabitaten (Nahrungs-, Laich- und Aufzuchtgebiete) sowie eine Verschlechterung der Wasserqualität und eine Schädigung der Küstenumwelt zur Folge haben.



Die Aquakultur, die in erster Linie in Küstengewässern betrieben wird und mit anderen Eingriffen wie Urbanisierung, Tourismus und Landwirtschaft in engem Zusammenhang steht, ist ein gutes Beispiel dafür, wie ein integriertes Küstenzonenmanagement die Vereinbarkeit der verschiedenen Aktivitäten in den Küstenbereichen miteinander sicherstellen kann. Fischzucht kann sich positiv auf die Küstenzonen auswirken, da sie eine gute Wasserqualität und eine saubere Umwelt voraussetzt. Gut geleitete Fischzuchtbetriebe stellen eine Attraktion für Touristen dar und versorgen die örtlichen Restaurants mit Frischfisch und Meeresfrüchten. Allerdings wird diese Tätigkeit häufig auch negativ gesehen, da die Fischzuchtbetriebe eine weitere Konkurrenz im Kampf um die begrenzten Wasserflächen und um das Bauland an der Küste darstellen oder aber auch weil sie häufig Abfallbeseitigungsprobleme und Verschmutzungen verursachen.

Schlechte Planung der Verkehrsnetze

Die Verkehrsanbindung stellt die Küstenregionen in der EU vor einige besonders komplexe Probleme. Ohne angemessene Verkehrsverbindungen können die wirtschaftlichen Vorteile einer blühenden Fremdenverkehrsbranche nicht in vollem Umfang genutzt oder die lokale Wirtschaft weiter entwickelt werden. Unzureichende Verkehrsanbindungen, die ausschließlich auf die Touristenströme zugeschnitten sind, stellen jedoch die Menschen, die das ganze Jahr über in der Region leben, vor erhebliche Probleme. Dagegen kann ein zu umfangreiches (bzw. schlecht geplantes) Verkehrsnetz zu Verschmutzung und Überbesiedlung beitragen und auch zur Zerstörung von Habitaten führen.



Die Herausforderung an die Verkehrsplaner in der Union besteht darin, einen Ausgleich zu finden, der alle zufrieden stellt. Bedauerlicherweise wird eine solche Lösung (d. h. ein Planungsansatz, der sowohl der erforderlichen Zugänglichkeit als auch der Notwendigkeit Rechnung trägt, die örtliche Umwelt zu schützen) nur allzu selten gefunden.

Insgesamt haben die Verkehrsplaner den sehr spezifischen Bedürfnissen von Küstenzonen bislang wenig Aufmerksamkeit geschenkt.

In den letzten Jahrzehnten haben schlechte Verkehrsanbindungen viele Menschen dazu veranlasst, aus einigen der entlegensten Küstenregionen der Union fortzuziehen. Eine solche Entvölkerung ist beispielsweise auf einigen griechischen Inseln und den Inselgruppen vor den Küsten Dänemarks und Schwedens zu verzeichnen, wo die Abwanderung besonders ausgeprägt war.

Im Gegensatz dazu leidet der Golf von Neapel u. a. unter einem viel zu umfangreichen und unkoordinierten Verkehrsnetz. Die örtlichen Planer sind nun bemüht, die Probleme Neapels, sprich die Überlastung, den viel zu intensiven Tourismus, die Verschmutzung und die schlechte Verwaltung seines Natur- und Kulturerbes, in den Griff zu bekommen.

Wenn es gelingt, das zu erreichen, was Fachleute als „nachhaltige Zugänglichkeit“ bezeichnen (mit anderen Worten, die Entwicklung funktionierender Verkehrssysteme, die im Einklang mit der örtlichen Umwelt stehen), wird man im Hinblick auf die allgemeine Verbesserung des Zustands der europäischen Küstenzonen einen wichtigen Schritt vorangekommen sein. Damit dies Realität werden kann, müssen die einzelstaatlichen Behörden, die für den Bau von Verkehrsinfrastruktur zuständig sind, enger mit den Betroffenen in den Küstenregionen zusammenarbeiten.



Die zunehmende „Verstädterung“

In den letzten Jahrzehnten hat sich die Bebauung an den Küstenstreifen Europas enorm ausgedehnt. Während eine gut geplante Erschließung von Grundstücken einen positiven Beitrag leisten kann, um den wirtschaftlichen Niedergang der Küstenregionen zu verhindern, hat sich die Bauwut an der Seeseite der Union allzu häufig nach dem Zufallsprinzip entwickelt.



Eine wichtige Ursache für die fortschreitende Zersiedlung in den EU-Küstenregionen ist die enorme Zunahme des Baus von Ferienhäusern. Viele dieser Häuser stehen die meiste Zeit des Jahres leer und werden nur an Wochenenden oder in der Ferienzeit genutzt. Dennoch werden durch die Besiedlung häufig empfindliche natürliche Lebensräume zerstört und die Allgemeinheit am Zugang zu örtlichen Stränden gehindert. Außerdem bedeuten die zusätzliche Abfallentsorgung und Fäkalientanks eine weitere Belastung für die Umwelt, deren Fähigkeit, Schadstoffe aufzunehmen, überfordert werden kann.

Das Problem der übermäßigen Bebauung von Küstenstrichen ist insbesondere in Südeuropa akut, wo viele Ferienhäuser illegal oder „halblegal“ unter Missachtung der örtlich geltenden Planungsgesetze errichtet wurden.

Erosion

In vielen Küstenzonen der EU ist die Erosion durch das Meer ein natürlicher Prozess, der seit Millionen Jahren stattfindet. An sich stellt das Phänomen nur eine geringe Gefahr für die Umwelt dar, doch wird die Erosion in den Gebieten als ein Problem gesehen, in denen sie eine Bedrohung für Städte und Dörfer darstellt.

Die Verhinderung der Erosionstätigkeit ist eine äußerst komplexe Aufgabe. Zudem ist es nicht immer einfach, die langfristigen Folgen von Eingriffen des Menschen in diesen natürlichen Prozess abzuschätzen. Traditionelle Küstenschutzbauwerke, wie Wellenbrecher aus Beton oder Seedeiche, sind äußerst kostspielig im Unterhalt. Außerdem verhindern auch sie nicht immer, dass Land davongeschwemmt wird. In einigen Gebieten haben sie im Gegenteil eher zu einer Beschleunigung des Prozesses beigetragen, da größere Baumaßnahmen aller Art in Gegenden, die der Erosion ausgesetzt sind, zu einer Verschlimmerung des Problems beitragen können.

In einigen Teilen der Ostseeküste, beispielsweise in Lettland, hat die Erosion seit mehreren tausend Jahren ca. 1,2 Meter Land pro Jahr

verschlungen. Seit dem Bau eines großen Hafens für Öltanker in Ventspils weicht die Küstenlinie zwischen 2,5 und 3,5 Meter pro Jahr zurück.

In vielen Gegenden der Union begreifen die nationalen und regionalen Behörden allmählich, dass der Versuch, der natürlichen Erosion durch den Bau von Wällen Einhalt zu gebieten, meist vergebens ist. Stattdessen haben einige Verantwortliche eine Strategie gewählt, die als „geordneter Rückzug“ bezeichnet wird. Diese Strategie sieht eine allmähliche Verringerung der menschlichen Aktivitäten in den Küstengebieten vor, die eines Tages von der See verschlungen werden. An der Südwestküste der britischen Isle of Wight zum Beispiel, wo die Steilufer in den letzten 400 Jahren um 400 Meter zurückgewichen sind, haben die örtlich ansässigen Unternehmen eben diesen pragmatischen Ansatz gewählt.

In Regionen, in denen ein solcher geplanter Rückzug keine praktikable Lösung darstellt (beispielsweise in Gebieten von großer wirtschaftlicher oder historischer Bedeutung), haben sich viele Behörden für „sanfte“ Küstenschutzmaßnahmen statt der traditionellen Seedeiche oder Sperrwerke entschieden. So kann z. B. in Gebieten, die nicht übermäßig erschlossen sind, die Erosion durch die Wiederbepflanzung von Sanddünen mit Strandgräsern und anderen einheimischen Pflanzen sehr effektiv gebremst werden. Die Erarbeitung dauerhafter Lösungen, die möglichst wenige unvorhergesehene Konsequenzen haben, wird in den kommenden Jahren die große Herausforderung an die politischen Entscheidungsträger in diesen Regionen sein.



Verschmutzung

Die Küstenzonen sind in zweifacher Weise durch Verschmutzungen bedroht. Zum einen werden sie regelmäßig durch schwere Seeunfälle (d. h. durch Öl oder auslaufende Chemikalien) verseucht. Zum anderen leiden sie auch unter der Verschmutzung, die im Inland entsteht und die über die Ströme und Flüsse ins Meer gelangt.



Die Verschmutzung durch Seeunfälle stellt in den Küstenzonen, die sich in der Nähe wichtiger internationaler Schifffahrtsrouten befinden, eine besondere Bedrohung dar. Im Allgemeinen wird der Seeverkehr als relativ umweltfreundlich betrachtet. Ein Problem der Schifffahrt ist jedoch, dass eventuelle Unfälle häufig katastrophale Folgen haben.

Als beispielsweise der unter maltesischer Flagge fahrende Öltanker Erika 1999 vor der französischen Küste sank, fügte das austretende Öl der Umwelt und der Wirtschaft immensen Schaden zu. Austernfarmen mussten geschlossen werden, die Zahl der Besucher ging in den betroffenen Ferienorten an der französischen Küste dramatisch zurück. Hunderte von Küstenkilometern waren mit übel riechendem Rohöl verseucht.

Hinzu kommt, dass es häufig sehr schwierig ist, den eigentlichen Schuldigen bei Seeunfällen auszumachen. Die Unternehmen, denen die Öltanker gehören, haben ihren Sitz häufig in Ländern, die außerhalb der Gerichtsbarkeit der EU liegen. Dies hat zur Folge, dass ein Gerichtsverfahren gegen sie häufig sehr langwierig und kompliziert ist. Die Europäische Kommission hat in jüngster Zeit eine Reihe von Vorschlägen im Hinblick auf die Einführung vorbeugender Maßnahmen in diesem Bereich vorgelegt.

Die Verschmutzung, die aus dem Binnenland – insbesondere aus landwirtschaftlichen Betrieben und Fabriken – eingetragen wird, stellt ein weiteres großes Problem für viele Küstenzonen dar. Umweltkatastrophen im Ausmaß des Zyanideintrags in Rumänien, der im Jahr 2000 große Teile der Donau und der Schwarzmeerküste

verseucht hat, sind glücklicherweise relativ selten. Dennoch werden Tag für Tag große Mengen Schadstoffe an die Strände Europas gespült.

Eine der größten Sorgen ist die Nitratanreicherung durch den Einsatz von Düngern in der Landwirtschaft und durch tierische Exkremente. Nitrate sind ein wichtiger Inhaltsstoff aller Düngemittel und stellen bei sparsamem Umgang kein besonderes Problem für die Umwelt dar. Doch wenn große Nitratkonzentrationen in die Ströme und Flüsse gelangen, düngen sie Algen, die sich in erstaunlicher Geschwindigkeit vermehren und alles andere Leben im Wasser ersticken. Davon abgesehen, wird ein verstärktes Auftreten von Algen im Meer auch von den Badegästen als unangenehm empfunden. Es ist eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen den Betroffenen in den Küstenregionen und den Behörden im Landesinneren, die für Industrie, Landwirtschaft und andere Verursacher von Verschmutzungen zuständig sind, erforderlich, wenn diese „grünen Fluten“ verhindert werden sollen.

Die kürzlich verabschiedete Richtlinie der EU zur Schaffung eines Ordnungsrahmens im Bereich der Wasserpolitik (die „Wasser-Rahmenrichtlinie“) geht das Problem der Küstenverschmutzung durch einen vernünftigen und gleichzeitig innovativen Ansatz an, der das Management einzelner Flusseinzugsgebiete als Ausgangspunkt für den Gewässerschutz in der Union nimmt.





Das Management von Flusseinzugsgebieten bezieht alle Akteure auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene ein, die das Wasser auf seinem Weg von der Gebirgsquelle in die Seen und Flüsse bzw. in das Meer in irgendeiner Weise beeinflussen. Die Wasser-Rahmenrichtlinie will sicherstellen, dass die EU-Regierungen statt des bisher üblichen Stückwerks bei der Entscheidungsfindung koordinierte Maßnahmen zur Wassernutzung und zur Bekämpfung von Verschmutzungen ergreifen. Dieser Ansatz schließt auch harmonisierte Datensammlungen und die Zusammenstellung von Informationen unter Verwendung geografischer Informationssysteme ein.

Was die Küstenzonen betrifft, will die Wasser-Rahmenrichtlinie sicherstellen, dass die Mitgliedstaaten kohärente Maßnahmen ergreifen, um alle Verschmutzungsursachen – ob an Land oder auf See – anzugehen. Die Rechtsvorschrift räumt den Regierungen eine Frist von 15 Jahren ein, um einen guten Zustand ihrer Küstengewässer durch kohärente, auf Wassergüte abzielende Maßnahmen auf der Grundlage eines integrierten Managements der Flusseinzugsgebiete zu erreichen.

Zerstörung von Habitaten

Die Küstenzonen beherbergen einige der artenreichsten und empfindlichsten Habitate der Union. Diese Lebensräume sind häufig von besonderem ökologischem Interesse und umfassen Salzwassermarschen, Sanddünen und Klippen, die zahllosen seltenen Vogelarten eine Heimat bieten. In vielen Teilen der Union sind diese Küstenhabitate jedoch bedroht.

Die Zunahme der Bevölkerung und der Wandel der Wirtschaftstätigkeit haben Veränderungen am Meeresboden, an den Stränden und den Küsten zur Folge. Auch die fortschreitende räumliche Ausdehnung der Städte kann wichtige Küstenhabitate (insbesondere Feuchtgebiete) zerstören. Dies hat in einer Reihe von Küstenzonen bereits zum vollständigen Aussterben einiger Tierarten geführt.

Jeder dieser nicht wieder gut zu machenden Verluste trägt zu einer Aushöhlung dessen bei, was Umweltfachleute als die „biologische Vielfalt“ bezeichnen. Letztere weisen immer wieder darauf hin, dass es, wenn ein Küstenhabitat erst einmal zerstört ist, häufig unmöglich ist, dieses wiederherzustellen. Und, sollte eine Wiederherstellung doch möglich sein, so handelt es sich dabei in der Regel um einen äußerst komplexen und langwierigen Prozess. Der Verlust von Habitaten kann negative Auswirkungen auf die Verfügbarkeit von Wasserressourcen und auf die Küstenerosion haben.

Unglücklicherweise scheinen einige lokale und regionale Planer in der EU die Zerstörung von Küstenhabitaten nicht als ein Problem zu betrachten. Forderungen, die natürlichen Lebensräume an den Küsten zu schützen, werden von den regionalen Behörden manchmal misstrauisch beäugt, da diese eifrig bemüht sind, der lokalen Wirtschaft durch den Bau neuer Häuser und Straßen, durch die Erschließung für den Tourismus und die Ansiedlung von Gewerbegebieten neuen Auftrieb zu geben. Der Verlust von Habitaten kann der Wirtschaft in den Küstenzonen aber auch Schaden zufügen. So kann die Zerstörung von Habitaten z. B. in den Gebieten, die noch stark durch die Fischwirtschaft geprägt sind, die Fischbestände schädigen. Viele Küstenregionen sehen sich aufgrund des Verlusts von Gebieten natürlicher Schönheit nicht in der Lage, den Ökotourismus oder das Angebot von Freizeitaktivitäten in der freien Natur weiter auszubauen.



Die Lösung – eine EU-weite Politik für die Küstenzonen

Weil die Küstenregionen der EU einer so großen Vielfalt sich überschneidender Herausforderungen gegenüberstehen, die eine solche Vielzahl unterschiedlicher Ursachen haben, ist die Europäische Kommission der Ansicht, dass die Union eine koordinierte Küstenpolitik braucht.

Im Jahr 2000 hat die Kommission einen umfassenden Bericht veröffentlicht, in dem sie ihre Pläne für eine Strategie des integrierten Küstenzonenmanagements (IKZM) für die Union vorstellt. Im Bericht wird dargelegt, dass die Küstenzonen Europas von einer Reihe Maßnahmen auf EU-Ebene profitieren könnten. Die Kommission erklärt aber auch, dass jeder der 15 Mitgliedstaaten der EU eine eigene nationale IKZM-Strategie erarbeiten sollte.

Solche einzelstaatlichen IKZM-Strategien würden es den politischen Entscheidungsträgern, die innerhalb des betreffenden Landes für die Bewirtschaftung der Küstenregionen zuständig sind, ermöglichen, ihre Maßnahmen wesentlich wirksamer zu koordinieren. Außerdem würden solche nationalen Strategien zu einer Verbesserung der Kompatibilität zwischen den zahlreichen sektorspezifischen Rechtsvorschriften und Politiken in Bezug auf die Küstenzonen beitragen und somit das Handeln der lokalen und regionalen Behörden erleichtern.

Den lokalen Behörden in Europas Küstenregionen kommt eine Schlüsselrolle zu. Von einigen anderen Akteuren vor Ort (Unternehmen, örtliche Anwohner und Nichtregierungsorganisationen) abgesehen, kennen nur sie die wirklichen Probleme, denen ihre Region gegenübersteht. Die regionalen Behörden können die Aufgabe der Koordinierung der verschiedenen Initiativen auf örtlicher Ebene übernehmen. Politische Maßnahmen und Programme auf nationaler Ebene sollten dagegen einen geeigneten rechtlichen und institutionellen Rahmen bieten, um Maßnahmen auf der regionalen und lokalen Ebene zu erleichtern.

Das IKZM-Konzept fördert das Treffen von Entscheidungen hinsichtlich der Küstenregionen auf der geeignetsten Ebene. Allerdings wird betont, dass ein abgestimmtes Vorgehen der





verschiedenen Verwaltungsebenen erforderlich ist. In vielen Fällen verlangt dies auch eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit. So erscheint es beispielsweise wesentlich sinnvoller, dass Länder, die an dasselbe Meer angrenzen, versuchen, ihre Aktivitäten aufeinander abzustimmen, statt jeweils eigene politische Maßnahmen zu ergreifen, die einander möglicherweise entgegenstehen. So fördert die IKZM-Strategie der EU in den Ländern, die beispielweise an das Mittelmeer oder an die Ostsee angrenzen, den küstenpolitischen Ansatz der „Regionalmeere“.

Die IKZM-Strategie will auch politische Maßnahmen verhindern, die den Küstenregionen – obwohl sie offensichtlich in keinem direkten Bezug zu ihnen stehen – unbeabsichtigt Schaden zufügen. Im Falle der Verschmutzung durch die Landwirtschaft z. B. werden sich die für die Gemeinsame Agrarpolitik verantwortlichen Entscheidungsträger bewusster werden, welche Auswirkungen der Einsatz von Düngemitteln im Binnenland auf die Küstengewässer hat.

Die Kommission hat bereits damit begonnen, die EU-weite IKZM-Strategie über die bestehenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften und Programme in die Praxis umzusetzen. Die Regierungen der Mitgliedstaaten und das Europäische Parlament erörtern derzeit die Aufforderung der Kommission, eigene nationale Strategien zu erarbeiten. Man hofft, dass die neue Küstenzonenpolitik bereits in Kürze in vollem Umfang greifen wird.

Die EU-Strategie in Bezug auf die Küstenzonen wird durch das Sechste Umweltaktionsprogramm der Kommission ergänzt, das einem effektiven Territorialansatz für die Lösung von Umweltproblemen große Bedeutung beimisst.

Die wichtigsten Grundsätze des IKZM



Integriertes Küstenzonenmanagement stützt sich auf folgende Grundsätze:

- umfassende ganzheitliche Betrachtung der Probleme in ihrem wechselseitigen Zusammenhang;
- Entscheidungsfindung aufgrund verlässlicher Daten und Informationen;
- Ausnutzung natürlicher Prozesse;
- Anpassungsfähigkeit für unvorhersehbare künftige Entwicklungen;
- Einbeziehung aller Akteure und sämtlicher in Frage kommenden Verwaltungsstellen;
- Einsatz einer Kombination von Instrumenten (Gesetze, Pläne, Wirtschaftsinstrumente, Informationskampagnen, Lokale Agenda 21, freiwillige Abkommen, Förderung vorbildlicher Vorgehensweisen usw.).

Die Bemühung um eine ganzheitliche Betrachtungsweise

Einer der wichtigsten Grundsätze für ein effektives IKZM ist, dass die Probleme, denen die Küstenzonen gegenüberstehen, in einem möglichst umfassenden Zusammenhang betrachtet werden sollen.

In der Vergangenheit sind viele wohl gemeinte Versuche, den Zustand der Küstenregionen der Union zu verbessern, daran gescheitert, dass man die Probleme isoliert betrachtet hat. Die Frage des Tourismus in den Küstenzonen kann beispielsweise nicht wirksam behandelt werden, ohne eine ganze Reihe anderer Aspekte zu berücksichtigen. Dazu zählen die Wasserversorgung, die Bodennutzung, die Beschäftigung und die Auswirkungen des Tourismus auf die bestehenden natürlichen Lebensräume.

Außerdem werden in vielen Teilen der Union zusammenhängende Küstenzonen durch mehrere Verwaltungsgrenzen zerschnitten. Dies hat zur Folge, dass die politischen Konzepte zur Verbesserung der Situation häufig unzusammenhängend sind, da die verschiedenen Verwaltungseinheiten unterschiedliche und unkoordinierte Maßnahmen ergreifen. In Gebieten, in denen eine Küstenzone durch eine Staatsgrenze geteilt wird, sind die Koordinierungsprobleme noch ausgeprägter. Zudem haben viele Probleme der Küstenzonen ihren Ursprung viele Hundert Kilometer von den Stränden entfernt. So wird beispielsweise in Griechenland im Golf von Strimonikós die Qualität der Küstengewässer durch die hochbelasteten Flüsse Bulgariens beeinträchtigt.

All dies zeigt, dass eine erfolgreiche IKZM-Strategie versuchen muss, sämtliche Küstenakteure einzubeziehen und die vielen verschiedenen, aber dennoch miteinander in Beziehung stehenden Probleme, die diese Gebiete betreffen, zusammen anzugehen.

Berücksichtigung der örtlichen Bedingungen

Da zwischen den Küstengebieten der Europäischen Union sehr große Unterschiede bestehen, muss eine effektive IKZM-Strategie auf lokale Lösungen abstellen, die auf die jeweiligen örtlichen Bedingungen zugeschnitten sind. So wären politische Maßnahmen, die zur Verhinderung des Eindringens von Salzwasser in das Grundwasser in Griechenland ergriffen werden, für ein Gebiet an der





schwedischen Ostseeküste beispielsweise völlig ungeeignet. Die IKZM-Strategie der Gemeinschaft beruht fest auf dem Grundsatz der Subsidiarität, der besagt, dass wichtige politische Entscheidungen so bürgernah wie möglich getroffen werden sollten.

Das bedeutet, dass die lokalen Akteure in den gemeinschaftlichen Küstenregionen im Mittelpunkt des IKZM stehen müssen, da nur die Menschen, die in den Küstenzonen leben und arbeiten, die wirklichen Probleme der betreffenden Region kennen. Es hätte keinen Sinn (und es wäre auch nicht richtig), wenn die nationalen Regierungen oder die europäischen Institutionen versuchen würden, diesen Regionen von oben einheitliche Lösungen aufzuzwingen.

Was höhere Verwaltungsebenen jedoch tun können, ist, die lokalen Initiativen zu unterstützen, ihnen entsprechende Anleitungen zu geben und sicherzustellen, dass die zahlreichen nationalen und gemeinschaftlichen Maßnahmen, die in den Küstenzonen umgesetzt werden müssen, nicht völlig entgegengesetzte Ziele anstreben. Die nationalen und die EU-Behörden müssen auch sicherstellen, dass die Sektorpolitiken den Gegebenheiten in den Küstenzonen Rechnung tragen. Durch Abstimmung von nationalen und Gemeinschaftsmaßnahmen in Bereichen wie Gewässerschutz, Schutz der natürlichen Lebensräume, Verkehr, Fischerei und Tourismus sollten für die meisten Küstenzonen der Union Verbesserungen herbeigeführt werden können. Dies kann jedoch nur geschehen, wenn die jeweiligen politischen Maßnahmen auch auf lokaler Ebene einheitlich umgesetzt werden.

Um sicherzustellen, dass die Problemlösung den lokalen Bedürfnissen entspricht, sind für eine gute Planung und Bewirtschaftung der Küstenzonen genaue und hinreichend detaillierte Informationen erforderlich, die in den Mitgliedstaaten zusammengetragen werden müssen.



Ausnutzung natürlicher Prozesse

Die Legende von König Knut (*) zeigt nur zu deutlich, dass die meisten Versuche, die See zu bändigen, fehlschlagen. Aus diesem Grund versuchen moderne Verfahren des Küstenmanagements, sich die natürlichen Prozesse zunutze zu machen, statt gegen sie zu arbeiten.

In der Vergangenheit hatten manche Versuche, gegen die See anzukämpfen, zur Folge, dass sich die Probleme der Küstenzonen eher verschlimmert als verbessert haben. So haben beispielsweise die baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der

Hafenanlagen in Aveiro (Portugal) zu einer Beschleunigung der Erosion des benachbarten Küstenstreifens geführt, da sie die örtlichen Gezeitenströme unterbrachen, die in der Planungsphase nicht gebührend berücksichtigt worden waren. Alle Maßnahmen, die in der Folge zum Schutz der Küste ergriffen wurden (d. h. der Bau von Küstenschutzanlagen aus Beton und Stahl), konnten die Situation nicht verbessern.

Wenn die Behörden in Aveiro vor Beginn der Hafenbauarbeiten mehr über die natürlichen Prozesse gewusst hätten, die in den Küstenzonen dieser Region wirken, hätte die Verschärfung des Erosionsproblems vielleicht vermieden werden können. Dadurch hätten die Gesamtkosten für bauliche Maßnahmen in der Region verringert werden können. Hätte man das Hafenbauprojekt von Anfang an umfassender betrachtet, wäre der Bau weiterer Küstenschutzanlagen wahrscheinlich nicht notwendig geworden.

In Belgien sind die Behörden, die für die stark bebaute Küste Flanderns verantwortlich sind, nun bemüht, der natürlichen

(*) Die Gefolgschaft von König Knut behauptete, dass dieser so mächtig sei, dass er den Gezeiten gebieten könne, umzukehren. Um solchen unrealistischen Erwartungen in Bezug auf seine Fähigkeiten ein Ende zu bereiten, ließ der König seinen Thron in die Wellen stellen und befahl diesen anzuhalten – was sie natürlich nicht taten.

Küstendynamik in verstärktem Maße Rechnung zu tragen. Wann immer dies möglich ist, versuchen die belgischen Behörden, eine Lösung für das Erosionsproblem zu finden, die einen weniger starken Eingriff in die Natur bedeutet. Das heißt, man ist bemüht, die harten Küstenschutzanlagen zurückzubauen und stattdessen auf alternative Maßnahmen (wie z. B. die Wiederbepflanzung von Sanddünen, die die Energie des Meeres auf natürliche Weise aufnehmen) zurückzugreifen.

Vorausdenken, anpassungsfähig sein

Es ist häufig äußerst schwierig, genau vorherzusehen, mit welchen Problemen eine bestimmte Küstenregion in der Zukunft konfrontiert sein wird. Aus diesem Grund ist das IKZM als ein sich ständig weiter entwickelnder Prozess zu sehen, der sich nicht nur mit den derzeitigen Problemen befasst. Ein integriertes Küstenzonenmanagement ist vielmehr flexibel genug, um auch künftigen Problemen Rechnung zu tragen, die in der Gegenwart noch nicht absehbar sind. Wenn beispielsweise einmal eine Entscheidung für den Bau eines neuen Jachthafens getroffen wurde, wird es schwierig sein, dies wieder rückgängig zu machen, auch wenn spätere Generationen erkennen sollten, dass diese Entwicklung der Umwelt erheblichen Schaden zufügt.



Gutes Küstenzonenmanagement sollte allen möglichen Unwägbarkeiten und Unsicherheiten in Bezug auf die künftigen Entwicklungen ausdrücklich Rechnung tragen und flexible und anpassungsfähige politische Konzepte fördern. Eine gute Küstenzonenplanung und -bewirtschaftung sollte auch auf dem so genannten „Vorsorgeprinzip“ beruhen. Das heißt, die politischen Entscheidungsträger sollten potenziellen Schädigungen der Küstenregionen vorgreifen und nicht immer erst dann aktiv werden, wenn die Dinge aus dem Ruder geraten. Das Vorsorgeprinzip besagt auch, dass die politischen Entscheidungsträger vorsichtig handeln sollten, wenn sie sich nicht völlig darüber im Klaren sind, ob eine geplante Maßnahme der Küstenzone Schaden zufügen kann. Ein solcher Ansatz ist insbesondere in Gebieten wichtig, die möglicherweise durch Zersiedlung oder größere touristische Erschließungsmaßnahmen bedroht sind.

Mit der zunehmenden Gefahr klimatischer Veränderungen wird es immer wahrscheinlicher, dass die Küstenzonen in den kommenden Jahrzehnten neuen Problemen und Herausforderungen gegenüberstehen werden. Wir müssen sicherstellen, dass unsere Planungs- und Bewirtschaftungssysteme flexibel genug sind, um diesen neuen Herausforderungen rechtzeitig zu begegnen.



Einbeziehung aller Beteiligten

IKZM ist darauf ausgelegt, die Kontakte zwischen den Verwaltungssektoren und zwischen den lokalen, regionalen und nationalen Regierungsbehörden zu verstärken, so dass die politischen Entscheidungsträger ein klares Bild von den Bedürfnissen der europäischen Küstenregionen erhalten. Eine gute Küstenzonenplanung und -bewirtschaftung muss jedoch auch Nichtregierungsorganisationen und andere Akteure einbeziehen, wenn sie erfolgreich sein soll. Ohne einen regelmäßigen Beitrag von Seiten der Unternehmen und der Bevölkerung der Region sowie der Nichtregierungsorganisationen, die in den Küstenzonen der Union ansässig und tätig sind, wird es kein funktionierendes IKZM geben.

Ohne die volle Beteiligung der lokalen Akteure werden alle Strategien für eine integrierte Küstenbewirtschaftung fehlschlagen. Wenn sich die Menschen in Entscheidungen, die ihre Region betreffen, nicht einbezogen fühlen, kann dies dazu führen, dass sie sich gegen die politischen Entscheidungsträger stellen und Pläne zur Verbesserung der Küstenzonen ablehnen. So wurde im Vereinigten Königreich 1993 beispielsweise ein Bewirtschaftungsplan für die Exe-Mündung, der von einem Beratungsunternehmen erarbeitet worden war, von der dortigen Bevölkerung abgelehnt. Die Anwohner beklagten sich darüber, dass das Beratungsunternehmen sie in bestimmten Punkten nicht nach ihrer Ansicht gefragt habe. Dies betraf insbesondere die Frage, ob von den Nutzern der Flussmündung Gebühren für Hafendienstleistungen erhoben werden sollten. Diese Reaktion veranlasste die politischen

Entscheidungsträger, ihre gesamte Strategie in Bezug auf die Flussmündung zu überdenken, und es wurde eine Reihe standort- und themenspezifischer Gruppen aus Ortsansässigen gebildet. Nach einem umfassenden Konsultationsprozess, in dessen Rahmen vor Ort zahlreiche Treffen veranstaltet wurden, wurde eine neue Strategie für die Region erarbeitet, mit der offensichtlich jedermann zufrieden zu sein scheint.



Die Anwohner der Region treffen sich weiterhin regelmäßig, um örtliche Probleme zu erörtern, und haben das „Exe Estuary Forum“ ins Leben gerufen, das die Bemühungen um



eine Verbesserung der Lebensbedingungen in der Küstenregion koordinieren will.

In der gesamten Union haben ähnliche Erfahrungen gezeigt, dass es für die Betroffenen vor Ort von entscheidender Bedeutung ist, von Anfang an in die Diskussionen über die Küstenzonenpolitik einbezogen zu werden. Das heißt, dass zum einen die Betroffenen vor Ort bei jeder Strategie zur Umsetzung eines IKZM im Mittelpunkt stehen müssen, dass es aber zum anderen auch wichtig ist, alle anderen Akteure, die einen Einfluss auf die betreffende Region haben, in Bemühungen zur Verbesserung der Lage in

Küstenzonen einzubeziehen.

Dies bedeutet häufig, dass lokale Initiativen mit weitreichenden politischen Maßnahmen auf nationaler Ebene koordiniert werden müssen, um unbeabsichtigte Konflikte zwischen den verschiedenen Verwaltungsebenen gar nicht erst entstehen zu lassen. So können z. B. örtliche Maßnahmen, die in einem Mündungsgebiet zur Verringerung der Schadstoffeinträge durch den Fluss ergriffen werden, keinen Erfolg haben, wenn die nationalen Behörden, die für die Landwirtschafts- und Industriepolitik verantwortlich sind, nicht einbezogen werden.

Manchmal könnte es sich auch als notwendig erweisen, lokale Aktivitäten des IKZM mit politischen Maßnahmen auf europäischer Ebene zu koordinieren. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn die betreffende Küstenzone in einem Gebiet liegt, das gemäß den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über den Schutz natürlicher Lebensräume als geschützte Region ausgewiesen ist. Ferner ist es auch sinnvoll, in lokale IKZM-Strategien die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften in Bezug auf die Landwirtschaft, die Wasserqualität und den Verkehr gebührend einzubeziehen.

Die lokalen Akteure können die Probleme der Küstenzonen nicht allein lösen. Die Herausforderungen, denen Küstenzonen gegenüberstehen, treten nicht isoliert auf, und ohne eine Zusammenarbeit aller Verwaltungsebenen wird es kein funktionierendes IKZM geben.

Schlussfolgerung – die dringende Notwendigkeit einer gemeinschaftlichen Küstenstrategie

Die Küstenzonenpolitik bedarf eines koordinierten EU-weiten Ansatzes, wenn sichergestellt werden soll, dass sich die Probleme, denen unsere Küstenregionen heute gegenüberstehen, nicht weiter verschärfen.

Die meisten Prognosen besagen, dass die Zahl der Menschen, die diese Gebiete nutzen, in absehbarer Zukunft weiter steigen wird.

Wenn keine Maßnahmen eingeleitet werden, um die zunehmende Belastung der Küstenregionen zu regeln, werden Probleme wie der Verlust von Lebensräumen, Verschmutzung und Erosion die Zerstörung einiger der schönsten, artenreichsten und empfindlichsten Gebiete in der EU zur Folge haben. Ebenso wird das Leben in den Küstengemeinden durch Arbeitslosigkeit und gesellschaftlichen Zerfall zerrüttet werden. Alles in allem würde eine solche Entwicklung einen erheblichen Wertverlust der Küstenzonen und die Zerstörung ökonomisch wertvoller Ressourcen bedeuten.

Eine wohl koordinierte Strategie zur Umsetzung eines IKZM auf europäischer und nationaler Ebene wird es der Union dagegen ermöglichen, die Vorteile ihrer Küstenregionen in vollem Umfang zu nutzen, die Entwicklung moderner und pulsierender Wirtschaften



sicherzustellen und dabei gleichzeitig die einzigartige natürliche Schönheit der Landschaft zu wahren.

Wenn das IKZM funktionieren soll, muss es sich auf lokale Lösungen für lokale Probleme stützen. Die Beteiligten vor Ort werden bei allen Maßnahmen zur Verbesserung der Lage in den Küstenregionen stets im Mittelpunkt stehen. Um jedoch das bestmögliche Ergebnis für die Küstenzonen sicherzustellen, müssen die Aktivitäten der lokalen Akteure mit denen der politischen Entscheidungsträger auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene abgestimmt werden. IKZM wird kurzfristig Kosten verursachen, mittel- und langfristig jedoch umso größeren Nutzen bringen.

Seit Jahrhunderten hatten die Küstenzonen Europas unter einer schlecht koordinierten Planung und ungeeigneten politischen Maßnahmen zu leiden. Mit einer konzertierten Anstrengung zur Einführung des integrierten Küstenzonenmanagements in ganz Europa könnte jedoch ein „Gezeitenwechsel“ eingeleitet werden.



Europäische Kommission

EU-Brennpunkt — Küstenzonen

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2001 — 29 S. — 21 x 21 cm

ISBN 92-894-1149-X

Venta • Salg • Verkauf • Πωλήσεις • Sales • Vente • Vendita • Verkoop • Venda • Myynti • Försäljning
<http://eur-op.eu.int/general/en/s-ad.htm>

BELGIQUE/BELGIË

Jean De Lannoy
Avenue du Roi 202/Koningslaan 202
B-1190 Bruxelles/Brussel
Tél. (32-2) 538 43 08
Fax (32-2) 538 08 41
E-mail: jean.de.lannoy@infoboard.be
URL: <http://www.jean-de-lannoy.be>

La librairie européenne/

De Europese Boekhandel
Rue de la Loi 244/Welstraat 244
B-1040 Bruxelles/Brussel
Tél. (32-2) 295 26 39
Fax (32-2) 295 08 60
E-mail: mail@libeurop.be
URL: <http://www.libeurop.be>

Moniteur belge/Belgisches Staatsblad

Rue de Louvain 40-42/Leuvenseweg 40-42
B-1000 Bruxelles/Brussel
Tél. (32-2) 552 22 11
Fax (32-2) 511 01 84
E-mail: eusales@just.fgov.be

DANMARK

J. H. Schultz Information A/S

Herstedvang 12
DK-2620 Albertslund
Tlf. (45) 43 63 23 00
Fax (45) 43 63 19 69
E-mail: schultz@schultz.dk
URL: <http://www.schultz.dk>

DEUTSCHLAND

Bundesanzeiger Verlag GmbH

Vertriebsabteilung
Amsterdamer Straße 192
D-50735 Köln
Tel. (49-221) 97 66 80
Fax (49-221) 97 66 82 78
E-Mail: Vertrieb@bundesanzeiger.de
URL: <http://www.bundesanzeiger.de>

ΕΛΛΑΔΑ/GREECE

G. C. Eleftheroudakis SA

International Bookstore
Panepistimiou 17
GR-10564 Athina
Tel. (30-1) 331 41 80/12/3/4/5
Fax (30-1) 323 98 21
E-mail: elebooks@netor.gr
URL: <http://www.netor.gr>

ESPAÑA

Boletín Oficial del Estado

Tratalgar 27
E-28071 Madrid
Tel. (34) 915 38 21 11 (bros)
913 84 17 15 (suscripción)
Fax (34) 915 38 21 11 (bros).
913 84 17 14 (suscripción)
E-mail: clientes@com.boe.es
URL: <http://www.boe.es>

Mundi Prensa Libros, SA

Castello, 37
E-28001 Madrid
Tel. (34) 914 36 37 00
Fax (34) 915 75 39 98
E-mail: libreria@mundiprensa.es
URL: <http://www.mundiprensa.com>

FRANCE

Journal officiel

Service des publications des CE
26, rue Desaix
F-75727 Paris Cedex 15
Tél. (33) 140 58 77 31
Fax (33) 140 58 77 00
E-mail: europublications@journal-officiel.gouv.fr
URL: <http://www.journal-officiel.gouv.fr>

IRELAND

Alan Hanna's Bookshop

270 Lower Rathmines Road
Dublin 6
Tel. (353-1) 496 73 98
Fax (353-1) 496 02 28
E-mail: hanna@rol.ie

ITALIA

Licosa SpA

Via Duca di Calabria, 1/1
Casella postale 552
I-50125 Firenze
Tel. (39) 055 64 83 1
Fax (39) 055 64 12 57
E-mail: licosa@licosa.com
URL: <http://www.licosa.com>

LUXEMBOURG

Messagerie du livre SAREL

5, rue Raiffeisen
L-2411 Luxembourg
Tél. (352) 40 10 20
Fax (352) 49 06 61
E-mail: mail@mdl.lu
URL: <http://www.mdl.lu>

NETHERLAND

SDU Servicecentrum Uitgevers

Christoffel Plantijnstraat 2
Postbus 20014
2500 EA Den Haag
Tel. (31-70) 378 97 80
Fax (31-70) 378 97 83
E-mail: sdu@sdu.nl
URL: <http://www.sdu.nl>

ÖSTERREICH

Manz'sche Verlags- und

Vertriebsbuchhandlung GmbH

Kohlmarkt 16
A-1014 Wien
Tel. (43-1) 53 16 11 00
Fax (43-1) 53 16 11 67
E-Mail: manz@schwinge.at
URL: <http://www.manz.at>

PORUGAL

Distribuidora de Livros Bertrand Ld.ª

Grupo Bertrand, SA
Rua das Terras dos Vales, 4-A
Apartado 60037
P-2700 Amadora
Tel. (351) 214 95 87 87
Fax (351) 214 96 02 55
E-mail: dlb@ip.pt

Imprensa Nacional-Casa da Moeda, SA

Sector de Publicações Oficiais
Rua da Escola Politécnica, 135
P-1250-100 Lisboa Codex
Tel. (351) 213 94 57 00
Fax (351) 213 94 57 50
E-mail: spoce@incm.pt
URL: <http://www.inc.m.pt>

SUOMI/FINLAND

Akateeminen Kirjakauppa/

Akademiska Bokhandeln

Keskuskatu 1/Centralgatan 1
PL/PB 128
FIN-00101 Helsinki/Helsingfors
P./tfn (358-9) 121 44 18
F./fax (358-9) 121 44 35
Sähköposti: sps@akateeminen.com
URL: <http://www.akateeminen.com>

SVERIGE

BTJ AB

Traktorvägen 11-13
S-221 82 Lund
Tlf. (46-46) 18 00 00
Fax (46-46) 30 79 73 47
E-post: btjeu-pub@btj.se
URL: <http://www.btj.se>

UNITED KINGDOM

The Stationery Office Ltd

Customer Services
PO Box 29
Norwich NR3 1GN
Tel. (44) 870 60 05-522
Fax (44) 870 60 05-533
E-mail: book.orders@theso.co.uk
URL: <http://www.isoofficial.com>

ISLAND

Bokabud Larusar Böndal

Skólavörðustíg, 2
IS-101 Reykjavík
Tel. (354) 552 55 40
Fax (354) 552 55 80
E-mail: bokabud@simnet.is

NORGE

Swets Blackwell AS

Ostenjoveien 18
Boks 6512 Etterstad
N-0606 Oslo
Tel. (47) 22 97 45 00
Fax (47) 22 97 45 45
E-mail: info@no.swetsblackwell.com

SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA

Euro Info Center Schweiz

c/o OSEC
Stamfellenbachstraße 85
PF 492
CH-8035 Zürich
Tel. (41-1) 365 53 15
Fax (41-1) 365 54 11
E-mail: eics@osec.ch
URL: <http://www.osec.ch/eics>

BÁLGARĪA

Europress Euromedia Ltd

5b, Blvd Vitosha
BG-1000 Sofia
Tel. (359-2) 980 37 66
Fax (359-2) 980 42 30
E-mail: Milena@mbbox.cit.bg
URL: <http://www.europress.bg>

ČESKÁ REPUBLIKA

ÚVIS

odd. Publikaci
Havelskova 22
CZ-130 00 Praha 3
Tel. (420-2) 22 72 07 34
Fax (420-2) 22 71 57 38
URL: <http://www.uvis.cz>

CYPRUS

Cyprus Chamber of Commerce and Industry

PO Box 21455
Cy-1503 Nicosia
Tel. (357-2) 88 97 52
Fax (357-2) 66 10 44
E-mail: demetrp@ccci.org.cy

EESTI

Eesti Kaubandus-TööstusKoda

(Estonian Chamber of Commerce and Industry)
Toom-Kooli 17
EE-10130 Tallinn
Tel. (372) 646 02 44
Fax (372) 646 02 45
E-mail: info@koda.ee
URL: <http://www.koda.ee>

HRVATSKA

Mediatrade Ltd

Pavla Hatze 1
HR-10000 Zagreb
Tel. (385-1) 481 94 11
Fax (385-1) 481 94 11

MAGYARORSZÁG

Euro Info Service

Szt. István krt.12
II emelet 1/A
PO Box 1039
H-1137 Budapest
Tel. (36-1) 329 21 70
Fax (36-1) 349 20 53
E-mail: euroinfo@euroinfo.hu
URL: <http://www.euroinfo.hu>

MALTA

Miller Distributors Ltd

Malta International Airport
PO Box 25
Luqa LOA 05
Tel. (356) 66 44 88
Fax (356) 67 67 99
E-mail: gwirth@usa.net

POLSKA

Ars Polona

Krakowskie Przedmiescie 7
Skř. pocztowa 1001
PL-00-950 Warszawa
Tel. (48-22) 826 12 01
Fax (48-22) 826 62 40
E-mail: books119@arspolona.com.pl

ROMÂNIA

Euromedia

Str. Dionisie Lupu nr. 65, sector 1
RO-70184 Bucuresti
Tel. (40-1) 315 44 03
Fax (40-1) 312 96 46
E-mail: euromedia@malcity.com

SLOVAKIA

Centrum VTI SR

Nám. Slobody, 19
SK-81223 Bratislava
Tel. (421-7) 54 41 83 64
Fax (421-7) 54 41 83 64
E-mail: europ@tbb1.sltk.stuba.sk
URL: <http://www.sltk.stuba.sk>

SLOVENIJA

Gospodarski Vestnik

Dunajska cesta 5
SLO-1000 Ljubljana
Tel. (386) 613 09 18 40
Fax (386) 613 09 16 45
E-mail: europ@gvestnik.si
URL: <http://www.gvestnik.si>

TÜRKİYE

Dünya Infotel AS

100. Yil Mahallesi 34440
TR-80050 Bagcilar-Istanbul
Tel. (90-212) 629 46 89
Fax (90-212) 629 46 27
E-mail: infotel@dunya-gazete.com.tr

ARGENTINA

World Publications SA

Av. Cordoba 1877
C1120 AAA Buenos Aires
Tel. (54-11) 48 15 81 56
Fax (54-11) 48 15 81 56
E-mail: wpbooks@infovia.com.ar
URL: <http://www.wpbooks.com.ar>

AUSTRALIA

Hunter Publications

PO Box 404
Abbotstford, Victoria 3067
Tel. (61-3) 94 17 53 61
Fax (61-3) 94 19 71 54
E-mail: jpdavies@ozemail.com.au

BRESIL

Livraria Camões

Rua Bittencourt da Silva, 12 C
CEP
20043-900 Rio de Janeiro
Tel. (55-21) 262 47 76
Fax (55-21) 262 47 76
E-mail: livraria.camoes@incm.com.br
URL: <http://www.inc.m.com.br>

CANADA

Les éditions La Liberté Inc.

3020, chemin Sainte-Foy
Sainte-Foy, Québec G1X 3V6
Tel. (1-418) 658 37 63
Fax (1-800) 567 54 49
E-mail: liberte@mediom.qc.ca

Renouf Publishing Co. Ltd

5369 Chemin Canotek Road, Unit 1
Ottawa, Ontario K1J 9J3
Tel. (1-613) 745 26 65
Fax (1-613) 745 76 60
E-mail: order.dept@renoufbooks.com
URL: <http://www.renoufbooks.com>

EGYPT

The Middle East Observer

41 Sherif Street
Cairo
Tel. (20-2) 392 69 19
Fax (20-2) 393 97 32
E-mail: inquiry@meobserver.com
URL: <http://www.meobserver.com.eg>

INDIA

EBIC India

3rd Floor, Y. B. Chavan Centre
Gen. J. Bhasale Marg.
Mumbai 400 021
Tel. (91-22) 282 60 64
Fax (91-22) 285 45 64
E-mail: ebicindia@vsnl.com
URL: <http://www.ebicindia.com>

JAPAN

PSI-Japan

Asahi Sanbancho Plaza #206
7-1 Sanbancho, Chiyoda-ku
Tokyo 102
Tel. (81-3) 32 34 69 21
Fax (81-3) 32 34 69 15
E-mail: books@psi-japan.co.jp
URL: <http://www.psi-japan.co.jp>

MALAYSIA

EBIC Malaysia

Suite 45.02, Level 45
Plaza MBI (Letter Box 45)
8 Jalan Yap Kwan Seng
50450 Kuala Lumpur
Tel. (60-3) 21 62 92 98
Fax (60-3) 21 62 61 98
E-mail: ebic@tm.net.my

MÉXICO

Riendi Prensa México, SA de CV

Mundo Pánico, 141
Colonia Cuauhtémoc
MX-06500 México, DF
Tel. (52-5) 533 56 58
Fax (52-5) 514 67 99
E-mail: 101545.2361@compuserve.com

PHILIPPINES

EBIC Philippines

19th Floor, PS Bank Tower
Sen. Gil J. Puyat Ave. cor. Tindalo St.
Makati City
Metro Manila
Tel. (83-2) 759 66 80
Fax (83-2) 759 66 90
E-mail: ecpccom@globe.com.ph
URL: <http://www.ecpp.com>

SOUTH AFRICA

Eurochamber of Commerce in South Africa

PO Box 781738
2146 Sandton
Tel. (27-11) 884 39 52
Fax (27-11) 883 55 73
E-mail: info@eurochamber.co.za

SOUTH KOREA

The European Union Chamber of Commerce in Korea

5th Fl. The Shilla Hotel
202, Jangchung-dong 2 Ga, Chung-ku
Seoul 100-392
Tel. (82-2) 22 53-5631/4
Fax (82-2) 22 53-5635/6
E-mail: euock@euock.org
URL: <http://www.euock.org>

SRI LANKA

EBIC Sri Lanka

Trans Asia Hotel
115 Sri Chittampalam
A. Gardiner Mawatha
Colombo 2
Tel. (94-1) 074 71 50 78
Fax (94-1) 44 87 79
E-mail: ebicsl@slnet.lk

UNITED STATES OF AMERICA

Bernan Associates

4611-F Assembly Drive
Lanham MD 20706-4391
Tel. (1-800) 274 44 47 (toll free telephone)
Fax (1-800) 865 34 50 (toll free fax)
E-mail: query@bernan.com
URL: <http://www.bernan.com>

ANDERE LÄNDER/OTHER COUNTRIES/ AUTRES PAYS

Bitte wenden Sie sich an ein Büro Ihrer Wahl/Please contact the sales office of your choice/Veuillez vous adresser au bureau de vente de votre choix

Office for Official Publications of the European Communities
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg
Tel. (352) 29 29-4295
Fax (352) 29 29-42758
E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int
URL: <http://eur-op.eu.int>



AMT FÜR AMTLICHE VERÖFFENTLICHUNGEN
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

L-2985 Luxembourg

ISBN 92-894-1149-X

