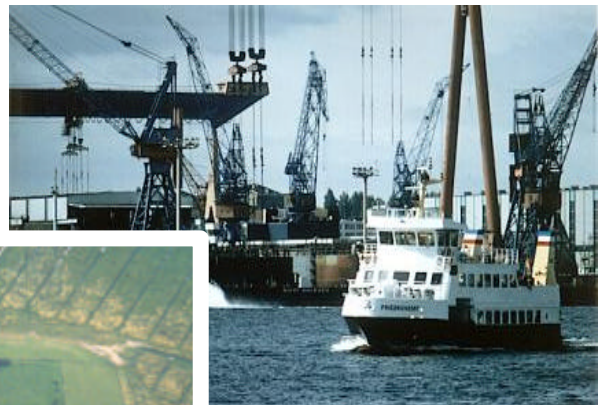




BEITRÄGE  
ZUR INFORMATIONSVERANSTALTUNG

***INTEGRIERTES KÜSTENZONENMANAGEMENT  
IN SCHLESWIG-HOLSTEIN***



## **INHALT**

Programm

Grußwort der Ministerin Frau Ingrid Franzen

Kurzfassungen der Vorträge

Anschriften

Kurzbeschreibung des Projektes PROCOAST

**Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM)** ist die systematische Steuerung aller raumbedeutsamen Entwicklungen im Küstenbereich. Dazu gehören die Formulierung von Zielvorstellungen und deren Umsetzung bezüglich der Bewirtschaftung und des Schutzes der vorhandenen Ressourcen. Ziel ist die nachhaltige Entwicklung durch Abwägung der verschiedenen Nutzungsansprüche, vor allem wirtschaftlicher Nutzungen (z.B. Tourismus, Fischerei) mit den Erfordernissen des Küstenschutzes, und den Zielen des Naturschutzes. Durch Abstimmung und Zusammenarbeit aller Beteiligten soll eine größtmögliche Akzeptanz der Planungsergebnisse erreicht werden.

## ***INTEGRIERTES KÜSTENZONENMANAGEMENT IN SCHLESWIG-HOLSTEIN***

*Ingrid Franzen*

*Ministerin für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus  
des Landes Schleswig-Holstein*

Sehr verehrte Damen und Herren,

ich begrüße Sie hier im GEOMAR Forschungszentrum zur Informationsveranstaltung „Integriertes Küstenzonenmanagement in Schleswig-Holstein“. Ich freue mich sehr, dass diese Veranstaltung auf eine so große Resonanz stößt. Dabei ist das Spektrum der hier anwesenden Teilnehmerinnen und Teilnehmern sehr vielfältig. Vor allem Vertreterinnen und Vertreter aus der Kommunalpolitik und –verwaltung, aber auch von Verbänden, aus Wirtschaft und Wissenschaft und aus der Landespolitik



sind vertreten. Das Thema „Integriertes Küstenzonenmanagement“, auch wenn es zunächst etwas sperrig und technisch daherkommt, stößt offenbar auf Interesse. Und das hat gute Gründe.

Schleswig-Holstein ist das Land zwischen den Meeren und damit ein Land der Küsten. Kein Ort in Schleswig-Holstein ist mehr als etwa 60 km von einer Küste entfernt. Insgesamt hat die Küste eine Länge von fast 1.200 km, davon 635 km an der Ostsee und 555 km an der Nordsee. Die drei größten Städte des Landes Kiel, Lübeck und Flensburg liegen unmittelbar am Meer. Wenn man den Begriff weit fasst, könnte man also ganz Schleswig-Holstein als ‚Küstenzone‘ ansehen. Viele Kreise, Ämter und Kommunen berührt das Thema „Küste und Meer“ daher unmittelbar.

Meine Damen und Herren,

was ist das eigentlich, Integriertes Küstenzonenmanagement – IKZM?

Diese Frage werden sich viele von Ihnen stellen. Was ist das und vor allem: brauchen wir das überhaupt? Gibt es nicht schon genug Planung, die uns jetzt unter der trendgerechteren Überschrift „Management“ nur neu verkauft wird?

Diese Fragen – vor allem letztere - sollen heute in aller Offenheit diskutiert werden. Ich will das Ergebnis dieser Diskussion hier nicht vorwegnehmen. Auch die wissenschaftlich exakte Definition, was IKZM eigentlich ist, überlasse ich gern den nachfolgenden Rednern Dr. Kannen und Dr. Daschkeit. Aber ich möchte einige der Fragen benennen, die sich stellen, wenn wir über eine nachhaltige Entwicklung unserer Küstenzonen und Meere nachdenken. Und genau darum geht es ja beim IKZM.

1. Welche maritimen Entwicklungspotenziale gibt es und wie wollen wir sie nutzen? Manche werden die Frage noch zuspitzen: wollen wir überhaupt noch weitere wirtschaftliche Entwicklungen in der Küstenzone vorantreiben – und wenn ja, welche - oder sollte nicht besser alles schön bleiben wie es ist?
2. Brauchen wir ein Leitbild, eine explizite Strategie zur Entwicklung der Küstenzonen? Oder sollen wir nicht einfach von Fall zu Fall (also bei Vorliegen konkreter Investitionspläne) entscheiden, welche Nutzungen wir zulassen sollen?
3. Welche Schutzmaßnahmen – ich meine Küsten- u n d Naturschutz - über die derzeit bestehenden sind erforderlich?
4. Droht ein Wildwuchs von Nutzungen auf den Meeren? Brauchen wir deshalb eine Raumordnung der Meeren und wenn ja, wie soll diese aussehen?
5. Welche Vor- und Nachteile würde eine Erweiterung des Zuständigkeitsbereichs der Kommunen in Richtung Meer mit sich bringen? Wollen die Kommunen das überhaupt?
6. Wie kann man die Forderung nach mehr Teilhabe, nach mehr Mitgestaltung durch die Regionen praktikabel umsetzen?

Diese Fragen sind nicht leicht zu beantworten, schon gar nicht pauschal für ganz Schleswig-Holstein. Da gibt es vieles zu bedenken und miteinander abzuwägen. Genau hier liegt der Ansatz und die Chance eines Integrierten Küstenzonenmanagements.

Sinn dieser Veranstaltung ist, einen Überblick über die Ziele, Inhalte und Verfahren von IKZM geben. Die Chancen und der Nutzen sollen an Hand von Beispielen erster oder möglicher IKZM-Ansätze in Schleswig-Holstein erörtert werden. Schließlich soll die Veranstaltung auch als Informationsplattform und Kontaktbörse für die verschiedenen Akteure dienen. In diesem Zusammenhang möchte ich auf die Posterausstellung im Foyer hinweisen. Worum es mir auch geht, ist die frühzeitige Information der Akteure über die Überlegungen und Aktivitäten der Landesregierung zum IKZM. Da wir uns noch in der Anfangsphase befinden, kann und will ich ihnen kein fertiges Konzept anbieten. Das würde auch einer der Bedingungen eines erfolgreichen IKZM, nämlich der frühzeitigen und umfassenden Information und Beteiligung der Öffentlichkeit, widersprechen.

Die Europäische Kommission hat seit Beginn der 90er Jahre die Entwicklung eines IKZM an den europäischen Küsten vorangetrieben. So wurden in einem europaweiten Demonstrationsprogramm mit insgesamt 35 Projekten erste Erfahrungen zum IKZM gesammelt. Die Ergebnisse fanden ihren Niederschlag im europäischen Raumentwicklungskonzept EUREK und im Entwurf einer EU-Empfehlung zum IKZM in Europa. Darin wird den Mitgliedstaaten die Aufstellung einer nationalen Strategie zur Umsetzung der Grundsätze des IKZM empfohlen.

Auch in Schleswig-Holstein wird das Thema IKZM an der Universität Kiel und beim GKSS-

Forschungszentrum in Geesthacht seit mehreren Jahren intensiv bearbeitet. Ich bin als Planungsministerin froh, dass die Erste Deutsche Konferenz zum IKZM 1999 hier im GEOMAR in Kiel stattfand. Weitere Veranstaltungen wie die Konferenz „IKZM: Welche Zukunft in Deutschland?“ oder das 1. Norddeutsche Symposium „Meeresforschungstechnik 2000 plus“ bis hin zur Messe- und Kongressveranstaltung „InWaterTec“ in der letzten Woche haben ebenfalls hier im GEOMAR stattgefunden. Auch in meinem Ministerium sind bereits umfangreiche Vorarbeiten zum IKZM gelaufen, zu erwähnen sind:

- ✓ das gemeinsam mit Schweden und Dänemark durchgeführte Projekt PROCOAST,
- ✓ die Mitwirkung der Landesplanung in der von der K.E.R.N.-Region eingerichteten informellen Arbeitsgruppe „IKZM-K.E.R.N.“,
- ✓ die Erarbeitung des Generalplans Integriertes Küstenschutzmanagement in Schleswig-Holstein, und
- ✓ der 1999 als Beteiligungsgremium gegründete Beirat Integriertes Küstenschutzmanagement.

Weitere Erfahrungen zum IKZM wurden im Umweltministerium gesammelt, zum Beispiel im Rahmen:

- ✓ der HELCOM-Arbeitsgruppe IKZM, und
- ✓ der Trilateralen Wattenmeer-Zusammenarbeit.

Das alles sind bereits existierende Mosaiksteine eines Integrierten Küstenzonenmanagements. Es kann also nicht darum gehen, das Rad neu zu erfinden. Die Landesregierung beabsichtigt vielmehr, diese vorhandenen und noch zu schaffende Mosaiksteine zu einem Ganzen zusammenzufügen. Dies soll durch eine interministerielle Arbeitsgruppe unter Federführung meines Hauses geschehen. Eine der Grundlagen für die weiteren Überlegungen ist die Studie des Instituts Raum & Energie,. Die Kurzfassung ist Ihren Tagungsunterlagen beigelegt, die vollständige Studie finden Sie im Internet. Sie enthält eine ganze Reihe von konkreten Vorschlägen. Im Zusammenhang mit der heutigen Veranstaltung, die sich vor allem an Regionen, Kreise, Ämter und Gemeinden wendet, möchte ich einen Vorschlag besonders hervorheben. Die Studie schlägt vor, künftig die etablierten Entwicklungsinstrumente wie Ländliche Struktur- und Entwicklungsanalysen (LSE) und Regionale Entwicklungskonzepte (REK) auch für das IKZM zu nutzen. Das wäre eine neue Dimension regionaler Planung und eine Herausforderung für die Regionen, auch wenn – und das ist ein Wermutstropfen - die Möglichkeiten für die finanzielle Förderung dieser Entwicklungsinstrumente aus Haushaltsgründen begrenzter sind als bisher.

Meine Damen und Herren,

für ein Land wie Schleswig-Holstein ist eine enge Integration der Nutzungs- und der Schutzansprüche im Küstenraum unter Beteiligung der Betroffenen für eine nachhaltige Entwicklung von grundlegender Bedeutung. Wir müssen die verschiedenen Interessen zusammenführen und gemeinsam nach tragfähigen Lösungen suchen.

Abschließen möchte ich mich noch bei all denjenigen bedanken, die zur Vorbereitung dieser Veranstaltung beigetragen haben. Ich danke Herrn Prof. Dullo dafür, dass die heutige Veranstaltung in den Räumen des GEOMAR stattfinden kann. Ganz besonders bedanken möchte ich mich bereits an dieser Stelle

bei Herrn Prof. Potthoff vom Institut SCHIFF bzw. der schiff gbr, der sich bereit erklärt hat, die Moderation zu übernehmen und uns heute durch den Tag zu führen. Ich wünsche uns allen eine interessante Veranstaltung.





## ***INTEGRIERTES KÜSTENZONENMANAGEMENT – WAS IST DAS?***

*Andreas Kannen*

*Forschungs- und Technologiezentrum Westküste der CAU Kiel*

*Achim Daschkeit*

*Geographisches Institut der CAU Kiel*

### ***Warum Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM)?***

Küstengebiete umfassen weltweit höchst komplexe und produktive Ökosysteme, zugleich aber auch wichtige Wirtschafts-, Verkehrs- und Erholungsräume. Wasser- wie landseitig bieten Küstengebiete somit eine reichhaltige Grundlage für eine Vielzahl verschiedener menschlicher Aktivitäten. Dies gilt auch für die Gebiete an der Nord- und Ostseeküste Schleswig-Holsteins. Die menschlichen Nutzungen reichen u.a. von Schifffahrt und Fischerei über touristische Aktivitäten bis hin zu industriellen Nutzungen. Ebenso können Naturschutz und der Erhalt von Ökosystemfunktionen als menschliches Nutzungsinteresse gesehen werden.

Bereits anhand dieser kurzen Auflistung lässt sich erahnen, dass mit den vielfältigen Nutzungsansprüchen und –interessen im Küstenraum auch Probleme und Konflikte verbunden sein können. Wenn sich Nutzungsinteressen (scheinbar) unversöhnlich gegenüber stehen, fällt eine Einigung der Betroffenen oft schwer. Dies gilt besonders wenn sich neue Nutzungsansprüche und damit auch Interessengruppen, z.B. Offshore-Windkraftanlagen oder neue Formen der Aqua- und Marikultur, entwickeln. Auch die Ausweitung traditioneller Aktivitäten wie der zunehmende Schiffsverkehr in Nord- und Ostsee bergen Konflikte. Hinzu kommen Gefährdungen aus den möglichen Folgen globaler Klimaveränderungen, z.B. eines steigenden Meeresspiegels bzw. häufiger und intensiver auftretender Sturmflutereignisse. Der Umgang mit derartigen Konflikten verlangt u.a. ein umfassendes Verständnis der Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Nutzungen wie auch das Einbeziehen der jeweiligen Interessengruppen und menschlichen Akteure. Die Frage nach den administrativen Zuständigkeiten, z. B. für den Übergangsraum Land-See oder eine integrierende Gesamtplanung für den Meeresbereich ist jedoch derzeit keineswegs immer eindeutig zu beantworten.



Die Erfahrungen europäischer und auch außereuropäischer Länder zeigen, dass der relativ junge Ansatz des Integrierten Küstenzonenmanagements (kurz: IKZM) helfen kann, die wirtschaftliche Entwicklung von Küstengebieten zu fördern und gleichzeitig ihre natürlichen Grundlagen zu erhalten. Derzeit gibt es

auch in Schleswig-Holstein Bestrebungen, diesen Ansatz auf verschiedenen Handlungsebenen (Land, Kommunen) zu nutzen.

### ***Was versteht man unter IKZM?***

Legt man ein breites Verständnis zugrunde, dann beinhaltet IKZM die *umfassende Beschreibung und Bewertung von Küstensystemen sowie die Formulierung von Zielvorstellungen und deren Umsetzung bezüglich des Schutzes und der Bewirtschaftung bzw. Verwaltung (= Management) der dort vorhandenen Ressourcen*. In diesen Prozess sind traditionelle, kulturelle und historische Aspekte bestimmter Küstengebiete ebenso einzubeziehen wie die dort auftretenden Interessenslagen, Nutzungskonflikte und rechtlich-administrativen Strukturen.

### ***Welche wesentlichen Elemente beinhaltet IKZM?***

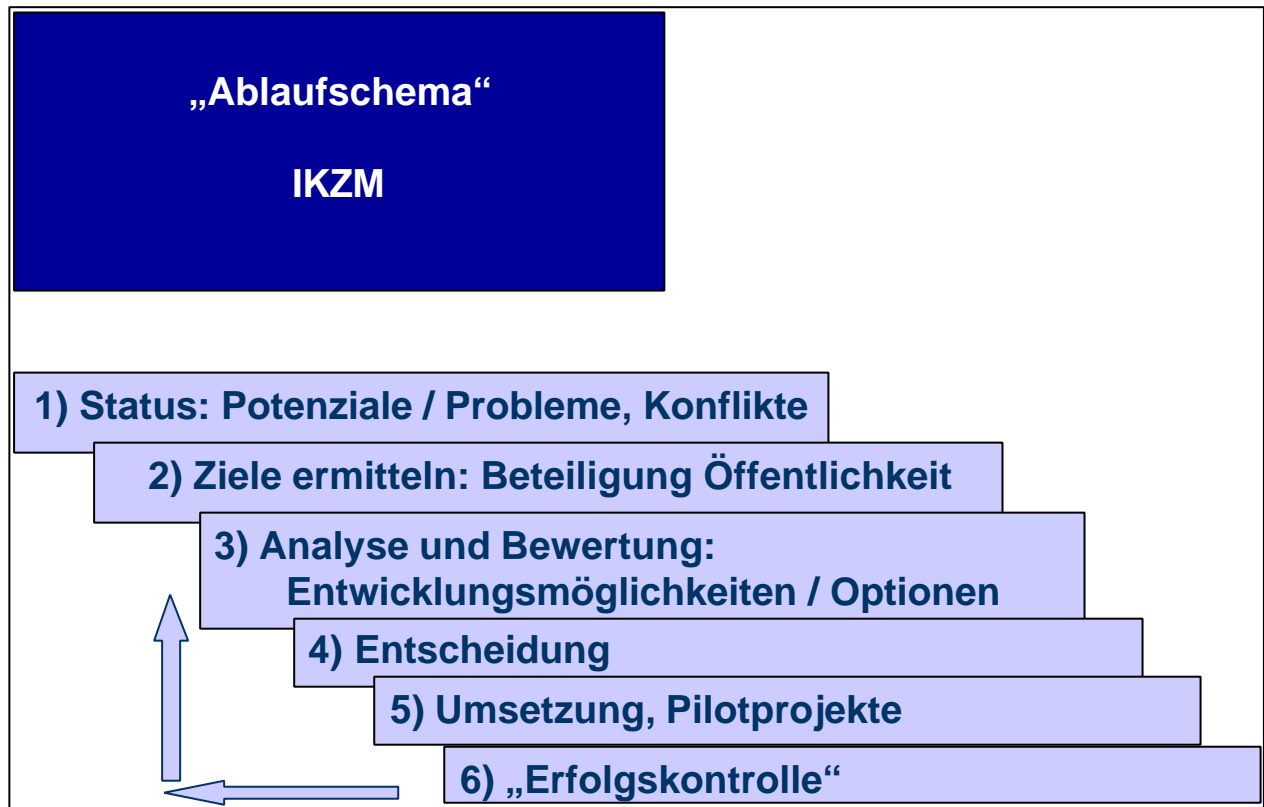
- IKZM ist ein langfristig angelegter, in erster Linie **politischer Prozeß**. Er setzt auf die bestehenden politischen sowie rechtlich-administrativen Strukturen auf, ist also keine neue Entscheidungsinstanz.
- Der **Koordination** von bereits bestehenden aber auch neuen einzelnen Ideen und Projekten kommt eine entscheidende Rolle zu (Netzwerke, Projektbörse, Kontakte etc.).
- Es wird versucht, auch die verschiedenen **Handlungsebenen** von der EU über die Landesebene bis hin zu den Kommunen besser aufeinander abzustimmen und Entscheidungsspielräume der regionalen und lokalen Ebene effektiver zu nutzen. Eine zentrale Rolle spielen hierbei die **Regionen** innerhalb einzelner Bundesländer. Auch von der EU wird anerkannt, dass die regionale Ebene die besten Möglichkeiten zur Durchführung und Umsetzung eines IKZM-Prozesses bietet und fördert dies entsprechend.
- Es sind nicht nur die Vertreter von Politik und Administration, die an einem IKZM beteiligt sein sollen, sondern in gleichem Maße auch die jeweils betroffene Bevölkerung bzw. deren Vertreter (Verbände) sowie die vor Ort ansässigen Wirtschaftsunternehmen (**Partizipationsprinzip**).
- Je nach konkreter Problemlage kann und muss **Küste** in unterschiedlichem Umfang **definiert** werden. Damit ist verbunden, dass gemäß des Integrationsprinzips die Verbindung von land- und meeresseitigen Aspekten eine zentrale Rolle für IKZM spielt.
- Es ist Anspruch eines IKZM-Prozesses, in möglichst umfassender Weise **Informationsgrundlagen** zu berücksichtigen. Dies betrifft sowohl den Naturraum als auch die sozioökonomischen und -kulturellen Gegebenheiten. Aufgabe der Wissenschaft ist es dabei, sowohl fachspezifische als auch fachübergreifende Information entweder zu erheben oder aber entscheidungsrelevant aufzubereiten.

**DER WICHTIGSTE NUTZEN** eines IKZM ist in der frühzeitigen Konfliktvermeidung zu sehen. Idealerweise sollen langfristig tragfähige Entwicklungen im Konsens beschlossen werden. In erster Linie geht es dabei um das Erkennen regionaler wirtschaftlicher Entwicklungspotentiale und die Abschätzung, inwieweit diese Potentiale genutzt werden können. Die Verknüpfung bestehender Aktivitäten und deren Abstimmung bewirkt aller bisherigen Erfahrung nach zudem einen effizienteren Einsatz finanzieller Mittel.

IKZM ist ein Ansatz, der in Deutschland bislang selten ausprobiert wurde. Vor dem Hintergrund einer Umsetzung der derzeit noch unverbindlichen EU-Handlungsempfehlungen zum IKZM und der Umsetzung der bereits verbindlichen EU-Wasserrahmenrichtlinie in den nächsten Jahren wird das IKZM künf-



tig an Bedeutung gewinnen. In anderen Staaten wie z.B. Kanada, USA, Großbritannien, Niederlanden, Schweden wurden überwiegend positive Erfahrungen gemacht. Trotzdem kann man IKZM nicht als „Allheilmittel“ für alle Probleme im Küstenraum ansehen. Die wichtigste Voraussetzung für einen gelingenden IKZM-Prozess ist die Bereitschaft der Betroffenen, möglichst unvoreingenommen nach „neuen Lösungen“ zu suchen.



## ***INTEGRIERTES KÜSTENZONENMANAGEMENT – DAS HAT UNS NOCH GEFEHLT?***

*Volker Popp*

*Bürgermeister der Gemeinde Timmendorfer Strand*

### **Konzept des Vortrages**

1. Persönliche Erfahrungen im Zusammenhang mit Küstenschutzmaßnahmen
2. Argumente gegen IKZM
3. Argumente für IKZM
4. Die bisherigen Arbeitsschritte in den Gemeinden Timmendorfer Strand und Scharbeutz

### **Zu 1.**

Persönliche Erfahrungen im Zusammenhang mit Küstenschutzmaßnahmen

- Erfahrungen im Februar 1962 in Dithmarschen
- Küstenschutzmaßnahmen nach 1962 an der schleswig-holsteinischen Westküste
- Erlebnisse als Kurdirektor auf der Insel Sylt von 1976-1989
- Erlebnisse in der Arbeit als Kurdirektor in Timmendorfer Strand von 1989-2000



### **Zu 2.**

Argumente gegen IKZM im Zusammenhang mit Küstenschutzmaßnahmen

- Verlust von gewachsenen Strukturen (Ostseestrand, Düne, Strandpromenade)
- Auswirkungen auf die Wirtschaftskraft des Ortes
- keine aktuelle Veranlassung (letztes extremes Sturmflutereignis im Jahr 1872)
- Kosten für anstehende Küstenschutzmaßnahmen
- Kosten für laufende zukünftige Unterhaltung
- Beeinträchtigung des Saisongeschäftes durch anstehende Baumaßnahmen (siehe Beispiel Sandvorspülungen auf Sylt)
- dauerhafte Beeinträchtigung des Strandbetriebes (Auswirkungen auf den Dauerurlauber sowie auf den Tagestouristen)
- Beeinträchtigung des Badebetriebes (Kleinkindersicherheit)
- Beeinträchtigung des Seebäderschiffverkehrs
- anstehende Probleme mit den Strandkorbvermietern (gewachsene Strukturen seit Generationen)

- Beeinträchtigung der natürlichen Ressourcen (Pflanzenwelt, Tierwelt)
- zukünftige Probleme bei der Reinigung des Strandes
- Unmut bei den unmittelbar „betroffenen“ Anwohnern
- Verlust von Veranstaltungsflächen
- fehlende Konkurrenzfähigkeit (speziell zu Mecklenburg-Vorpommern)
- Beeinträchtigung des Hafensbetriebes (Fischerei, Yachtclubs, Segelschulen)
- Versandung der Hafenerinne (Beispiel Niendorf)
- fehlende Bereitschaft bei den Nachbargemeinden zur Zusammenarbeit
- zeitintensive Methodik im Verfahren (z.B. Sensitivitätsanalyse)
- theoretische Ansätze

### **Zu 3.**

Argumente für IKZM im Zusammenhang mit Küstenschutzmaßnahmen

- Bisherige Intervalle (100-jähriger Rhythmus)
- Schutz vor Menschenleben
- Schutz vor Hab und Gut (siehe Wertermittlung im privaten und öffentlichen Bereich)
- Möglichkeit zur Einbindung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowie der Gäste
- globale Betrachtung durch die Einbeziehung der Nachbarorte
- kein lokaler Lösungsansatz, sondern globale Betrachtung
- Beobachtungen und Messungen bei den letzten Hochwasserständen
- Bereitschaft des Landes zur Beteiligung an den Kosten für künftige Küstenschutzmaßnahmen
- Möglichkeiten der persönlichen Einflussnahme bei anstehenden Küstenschutzmaßnahmen (siehe bisherige Arbeitsprozesse)
- Verantwortungsbewusstsein der gewählten Volksvertreter (Bürgermeister, Gemeindevertreter)
- Einbindung von bisherigen strukturellen Defiziten bei zukünftigen Baumaßnahmen (z.B. Anlegen eines Radweges an der Strandpromenade)

### **Zu 4.**

Die bisherigen Arbeitsschritte in den Gemeinden Timmendorfer Strand und Scharbeutz

- Erarbeitung der Sensitivitätsanalyse
- Einbindung der politischen Gremien
- Einbindung der gewerblichen Wirtschaft
- Einbindung der unmittelbar Betroffenen
- Wertermittlung
- Ideenwettbewerb
- Visionen der Gemeinde Timmendorfer Strand

## ***INTEGRIERTES KÜSTENZONENMANAGEMENT IN DER K.E.R.N.-REGION***

*Wolf-Rüdiger Janzen*  
*Industrie- und Handelskammer Kiel*

- 1) IKZM-Modelle sind in unterschiedlichster Form und Ausprägung europaweit erfolgreich getestet worden. Übereinstimmend ging es darum, wirksame Beiträge zu leisten zur Entschärfung und Steuerung der oft komplexen, fachübergreifenden Probleme im Übergangsbereich von Binnenland und Meer.
- 2) Die Methodik gleicht anderen Formen der regionalen Zusammenarbeit. Stets müssen die unterschiedlichen Akteure/Interessenten der Region zusammengebracht werden, um im direkten Dialog Verständnis und Vertrauen für die jeweils anderen Ansprüche zu entwickeln. Dabei wird nach Wegen gesucht, wie das vorhandene Potenzial gerecht, umwelt- und ressourcenschonend, aber auch dauerhaft wertschöpfend genutzt (gemanaged) werden kann.
- 3) Die EU betrachtet IKZM als ein sinnvolles Kooperationsmodell im Rahmen der Regional- und Entwicklungsförderung. Auch die Landesregierung Schleswig-Holstein möchte dieses Instrument erklärtermaßen zum Einsatz bringen.
- 4) IKZM wird definiert als dynamischer, kontinuierlicher und iterativer Prozess, durch den Entscheidungen zur nachhaltigen Nutzung, Entwicklung und zum Schutz der Küsten einschließlich ihrer Ressourcen vorbereitet werden. Einbezogen sind traditionelle, kulturelle und historische Aspekte ebenso wie die jeweiligen Interessenlagen, Nutzungskonflikte und rechtlich-administrativen Strukturen.
- 5) Seit Anfang 2000 arbeiten verschiedene wissenschaftliche Einrichtungen, Consulting-Büros, die IHK zu Kiel und die Landesplanung in einem informellen Arbeitskreis „IKZM K.E.R.N.“ zusammen, um Ansätze für Maßnahmen und Projekte zur Ausgestaltung und Etablierung von IKZM in der K.E.R.N.-Region zu entwickeln. Eine erste Projektskizze für ein INTERREG III A-Projekt wurde vorgelegt. Sie hat zum Ziel, auf internationaler Ebene die Vernetzung und Zusammenarbeit mit dem dänischen Partner Fyns Amt voranzutreiben. Anhand von Pilotprojekten (Algen, Küstenschutz, Themenpark „Mensch-Meer“, Küstenlehrpfad und einem Info-Net) wird der Aufbau eines Kompetenz-Clusters IKZM angestrebt. Ein weiterer Bestandteil dieses Projektes soll die Erarbeitung eines Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) für den maritimen Bereich sein, das die Schnittstelle zu der Regionalstudie für die K.E.R.N.-Region von 1997 herstellt. Zu einem stärker tourismusbezogenen Ansatz haben bereits erste Gespräche stattgefunden. Diese werden mit den betroffenen kommunalen Akteuren entlang der Küste zwischen Kiel und Hohwacht fortgeführt.
- 6) Die Erschließung der maritimen Entwicklungspotenziale ist für das Land Schleswig-Holstein von existenzieller, zukunftsichernder Bedeutung. Hierbei geht es ganz wesentlich um eine Bewahrung des vorhandenen fachspezifischen Know how in Wirtschaft und Wissenschaft und zugleich um eine

Bewältigung der laufenden Veränderungsprozesse in traditionellen, maritim ausgerichteten Wirtschaftsbereichen (Schiffbau, Schiffbauzulieferer, Fischerei, Schifffahrt).

- 7) Das Interesse der Wirtschaft richtet sich vor allem auf folgende Aspekte:
- Ausbau und Festigung der touristischen Grundlagen als wichtige landseitige Erwerbsquelle im Küstenbereich;
  - Erschließung zusätzlicher touristischer Potenziale im Küstenbereich (Küstenlehrpfad, Fischereiekursionen, Tauchlehrgänge);
  - Entwicklung neuer Erwerbsquellen an der Schnittstelle Wasser/Land (gezielte Vermarktung landschaftstypischer Aspekte);
  - Suche nach Ersatz an Arbeitsplätzen für stark vom Strukturwandel betroffene Wirtschaftsbereiche (Werften, Fischerei, „Butterfahrten“);
  - Suche nach neuen zukunftssträchtigen Anwendungsfeldern für das vorhandene maritime Know how in Industrie, Gewerbe und Forschung (Meeresexploration);
  - Bündelung der vorhandenen maritimen Wissenschafts- und Wirtschaftspotenziale zur gezielten weltweiten Vermarktung (Entwicklung von Komplettlösungen);
  - Suche nach dauerhaften gewerblichen Anwendungsfeldern für ausgereifte wissenschaftliche Erkenntnisse (Gewässerreinigung, Fischzucht, Algenzucht als Rohstoff für Chemie- und Ernährungsindustrie, Sedimentfestigung);
- 8) K.E.R.N. hat die Chance, sich mit einem bislang wenig bekannten, aber eigenständig-regionaltypischen Thema überregional zu profilieren und zugleich die wirtschaftliche, technologische und ökologische Kompetenz der Region zu verbessern. („K.E.R.N. als maritimer Lebens- und Wirtschaftsraum“). Chancen gibt es vor allem bei folgenden Aspekten:
- Echte Vorreiterrolle innerhalb der Bundesrepublik in Sachen IKZM;
  - Aufgreifen aktueller EU-Ideen zur Regionalentwicklung und -förderung;
  - Weiterer Ausbau der inner- und überregionalen Zusammenarbeit;
  - Gezielte Sicherung vorhandener wirtschaftlicher und ökologischer Stärken;
  - Erfolgversprechender Ansatz zur Bewältigung bekannter Probleme;
  - Entwicklung neuer Know-how-Strukturen als Basis für weltweiten „Verkauf“;
  - Integration des wichtigen Wirtschaftsfaktors Tourismus;
  - Bündelung neuer Kompetenzfelder bei maritimer Forschung und Beratung;
  - Vernetzung mit anderen wichtigen Politikfeldern (String, VASAB, LSE Flintbek/ Molfsee, Stadt Kiel 2030, „Grüner Ring Kiel“)

K.E.R.N. nimmt diese Chance sowie Herausforderung an und wird IKZM zu einem weiteren Arbeitsschwerpunkt machen.

## ***INTEGRIERTES KÜSTENZONENMANAGEMENT IM RAHMEN DER LÄNDLICHEN STRUKTUR- UND ENTWICKLUNGSANALYSE (LSE) FEHMARN***

*Katrin Fahrenkrug  
Institut für Raum & Energie Wedel*

Die Insel Fehmarn mit ihrer 87 Kilometer langen Uferlinie ist historisch und aktuell in hohem Maße repräsentativ für die Fragestellungen eines Integrierten Küstenzonenmanagements.

Fehmarn ist letztlich in Gänze „Küstenzone“, die eine umfassende Abstimmung unterschiedlichster Nutzungsansprüche erfordert.

### Beispiel Naturschutz

An der 87 Kilometer langen Uferlinie der Insel findet man die unterschiedlichsten Erdformationen, von der Steilküste, den Steingeröll-Stränden und den vogelreichen Binnenseen bis zu den sanften, feinen Sandstränden mit absäumenden, wind- und wassergeformten Dünenwällen. Der Südküste des flachen, fruchtbaren Bauernlands ist eine in Jahrtausenden angespülte Sandnehrung vorgelagert, die den nördlich gelegenen Burger Binnensee von der Ostsee abgrenzt. Nur die schmale, mit Steinmolen geschützte und durch Ausbaggerungen freigehaltene Hafenerinne des „Hundegatts“ verhindert eine vollkommene Schließung der Nehrung mit der parallel gegenüberliegenden Halbinsel des „Wulfner Halses“.

Die ganze Insel „auf der Vogelfluglinie“ hat mit bedeutsamen Rastplätzen eine sehr hohe ökologische Wertigkeit, insbesondere für den Vogelschutz.

### Beispiel Hochwasserschutz

Am 13. November 1872 wurde ein Drittel Fehmarns überschwemmt und man begann hier mit der Eindeichung.

### Beispiel Verkehr

Die Fehmarnsundbrücke wurde am 30. April 1963 eingeweiht. Fehmarn ist mit der Vogelfluglinie und dem Fährbahnhof Puttgarden ein Knotenpunkt des Verkehrs mit Skandinavien. Heute in Planung ist die Brückenverbindung über den Belt mit europäischer Bedeutung.

### Beispiel Tourismus

Mit den ersten Badekarren im Jahre 1868 begann die Entwicklung des existenziell mit dem Wasservergnügen an der Ostsee verbundenen Tourismus und speziell auch des Ostseeheilbades Burg. Wenn damals wenige Badekarren an langen Handstielen ins Wasser gerollt wurden, wird heute die gesamte Küstenzone durch Beherbergung, Stranderlebnis und Wassersport beansprucht.

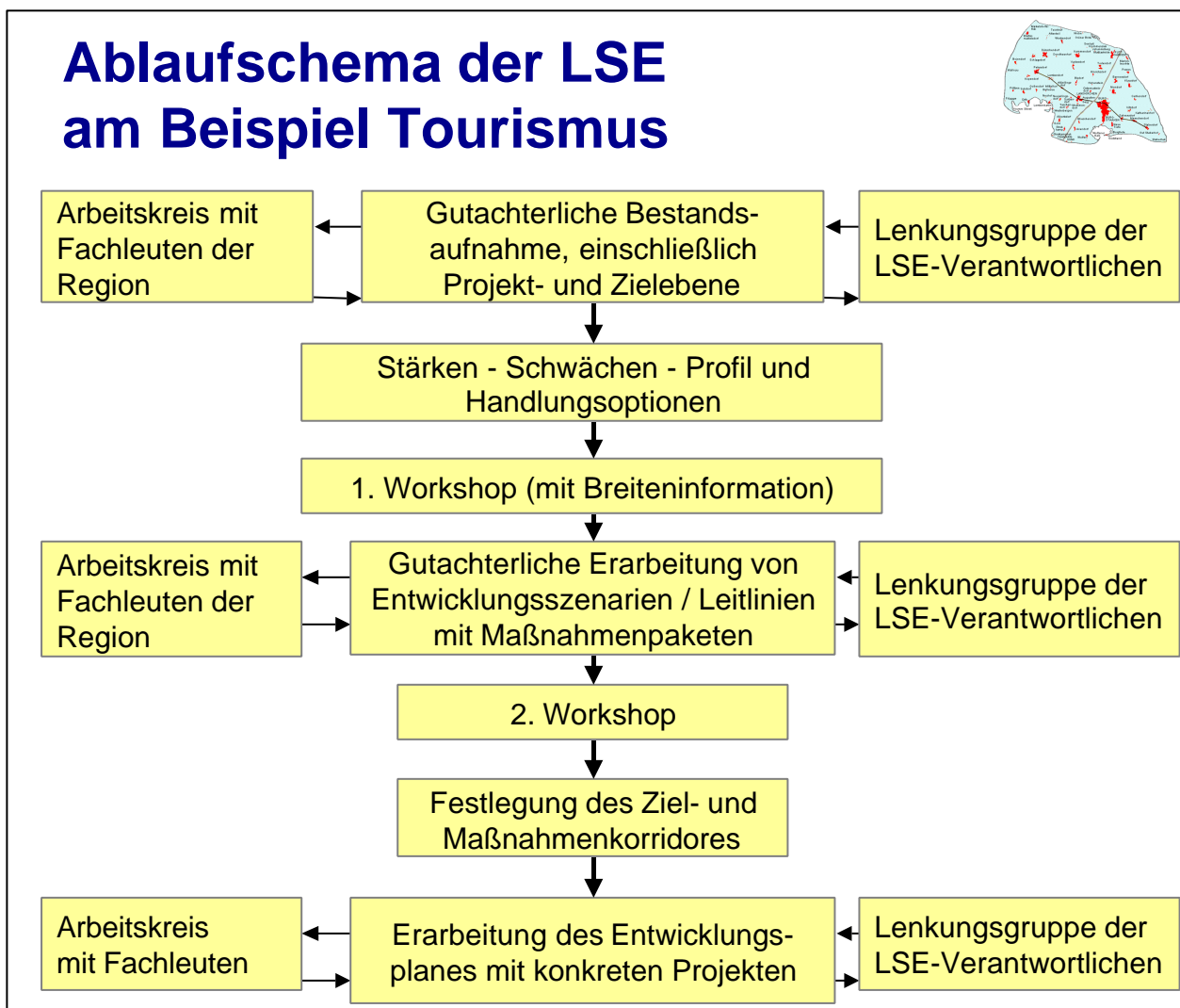
### Beispiel Windenergie

Fehmarn war eines der ersten Gebiete, bei denen die Nutzung der Windenergie eine intensive Abstimmung mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes, der Landwirtschaft und des Fremdenverkehrs erfuhr. Heute befinden sich im Umkreis der Insel mögliche Standorte für Offshore-Parks.

Die aktuellen Herausforderungen für Fehmarn konzentrieren sich wieder (oder nach wie vor) auf eine zukunfts- und akzeptanzfähige Integration der unterschiedlichen Nutzungsansprüche und dafür geeignete Organisationsstrukturen speziell in den Schwerpunkt-Handlungsbereichen Tourismus und Verkehr.

In den nächsten Monaten soll eine LSE diese Aufgabenstellung bearbeiten. Im Prinzip ist hier ein Instrument verfügbar, welches auch die wesentlichen Kriterien für ein integriertes Küstenzonenmanagement erfüllt.

- In der LSE wird gemeinsam von den Akteuren und Gutachtern eine Potenzial- und Defizitanalyse durchgeführt, die alle Handlungsbereiche und Raumnutzungen integriert.





- Wie nahezu bei jeder LSE kommt der Abwägung zwischen dem Erhalt der gewachsenen Naturlandschaft und neuen Nutzungen sehr große Bedeutung bei.
- Mit der LSE werden für die ganze Region akzeptanz- und umsetzungsorientierte integrierte Entwicklungskonzepte erarbeitet.
- Die LSE ist darauf ausgerichtet, konkrete Organisationsstrukturen und Maßnahmenpakete zur Umsetzung der Konzepte darzustellen.
- Die verträgliche Organisation von Tourismus und Verkehr auf Fehmarn kann für viele andere durch ihre Küstenzone geprägte Gebiete beispielhaft sein.
- Bei der LSE Fehmarn wird es – wie bei jeder regionalpolitischen Aufgabe – zwar auch um Konfliktbewältigung gehen. Im Vordergrund wird aber eine nachhaltige Zukunftsgestaltung stehen. M. E. muss dies auch beim IKZM Priorität haben, wenn dieses Instrumentarium Akzeptanz finden und seine Möglichkeiten entfalten können soll.
- Der zentrale Unterschied zwischen einer LSE und dem IKZM liegt darin, dass die LSE sehr stark projektorientiert ist, während für ein zukunftsweisendes IKZM (auch) übergreifende raumplanerische Aussagen getroffen werden müssen. Dieser Baustein müsste die LSE auf Fehmarn ergänzen.

Insoweit wäre es durchaus wünschenswert, wenn die LSE Fehmarn vom Land auch als „Probelauf“ für ein integriertes Küstenzonenmanagement eine besondere Begleitung und Unterstützung erfahren könnte.

## ***KONFLIKTBEWÄLTIGUNG IM KÜSTENSCHUTZ AM BEISPIEL VORLANDMANAGEMENT***

*Jacobus Hofstede*

*Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus  
des Landes Schleswig-Holstein*

Küstenschutz ist in erster Linie der Schutz von Menschen aber auch ihrer Sachwerte vor den zerstörerischen Angriffen des Meeres. In diesem Jahr erstellt das Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (MLR) einen neuen Generalplan. Sein Ziel ist ein integriertes Küstenschutzkonzept, das neben den technischen und finanziellen Grundlagen auch die sozialen, ökonomischen und ökologischen Rahmenbedingungen einbezieht. Aus der Erfahrung heraus, dass Küstenschutzplanung keine isolierte Fachplanung mehr ist, sondern die vielschichtigen Interessen und teilweise divergierenden Belange im Küstenraum berücksichtigen muss, wurde für den neuen Generalplan ein „Integriertes Küstenschutzmanagement“ entwickelt.

Integriertes Küstenschutzmanagement ist der dynamische und kontinuierliche Planungsprozess, durch welchen Entscheidungen zum Schutz der Menschen und ihrer Besitztümer gegenüber den Naturgefahren des Meeres getroffen werden. Es stellt eine Weiterentwicklung des bisherigen Planungsverfahrens dar, indem es:

1. den Küstenschutz als räumliche Planungsaufgabe betrachtet,
2. andere Ansprüche an den Küstenraum bereits frühzeitig und gebührend in den Entwicklungszielen für den Küstenschutz integriert,
3. die Öffentlichkeit vermehrt am generellen Planungsprozess beteiligt, und
4. den Klimawandel und die Unsicherheiten bei seiner Prognose verstärkt berücksichtigt.

Um diesen Anforderungen an einen vorsorglichen und nachhaltigen Küstenschutz gerecht zu werden, wurden eine Reihe neuer Instrumente entwickelt, wie zum Beispiel der Beirat Integriertes Küstenschutzmanagement und der Fachbeirat Vorlandmanagement. Über diesen Fachbeirat und das Vorlandmanagementkonzept wird nachfolgend berichtet.

Vorland ist die mit einer Salzwiesenvegetation bewachsene Zone im direkten Einflussbereich des Meeres. An der Westküste von Schleswig-Holstein existieren derzeit etwa 10.000 ha Vorland bzw. Salzwiese, rund 5.800 ha davon liegen im Nationalpark. Der überwiegende Teil dieser Vorländer ist seit Mitte des 19ten Jahrhunderts durch sogenannte Vorlandarbeiten entstanden. Mittels der Anlage von Lahnungsfeldern und künstlichen Entwässerungen (Gruppen) vor Deichen wird ein strömungsberuhigtes Umfeld geschaffen, in dem Feinsedimente sich bevorzugt ablagern können. Die somit erzeugte Watterhöhung in Kombination mit der Entwässerung führen wiederum dazu, dass sich salzverträgliche Pflanzen ansiedeln und Vorländer entwickeln können.

Für die Marschenbewohner der Westküste sind die Vorländer – als Sinnbild für den Jahrhunderte langen Kampf gegen das Meer – fester Bestandteil ihrer Kultur. Aus der Sicht des Küstenschutzes haben Vorländer eine überragende Bedeutung, indem sie unter Anderem die Wellen dämpfen und dadurch die hydrodynamische Beanspruchung der Deiche während Sturmfluten verringern. In Anerkennung dieser Be-

deutung ist im Landeswassergesetz (LWG) die technische Sicherung des Vorlandes, soweit dies für die Erhaltung der Schutzfunktion der Landesschutzdeiche erforderlich ist, eine öffentliche Aufgabe des Landes. Gleichzeitig stellen die Salzwiesen ein essentielles und verbindendes Element des Ökosystems Wattenmeer dar. In diesem amphibischen Lebensraum verzahnen sich die Gemeinschaften des Meeres und des Landes in besonderer Weise und haben sich zu hochspezialisierte Lebensgemeinschaften ausgebildet. Entsprechend werden Salzwiesen im Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) als vorrangige Flächen (§ 15a Biotop) für den Naturschutz bezeichnet. Demnach sind alle Handlungen, die zu einer Veränderung des charakteristischen Zustandes der Salzwiesen führen können, grundsätzlich verboten. Unter das Verbot fallen auch die Vorlandarbeiten und die Beweidung, sofern sie den Nationalpark betreffen.

Nach Verabschiedung des LNatSchG Mitte 1993 entstand durch diese komplizierte gesetzliche Lage die Befürchtung, beim Management der Vorländer könnte ein Konflikt zwischen den Belangen des Naturschutzes und den Erfordernissen des Küstenschutzes entstehen. Aus diesem Grund wurde im Jahre 1993 eine Arbeitsgruppe (AG Vorland) aus Vertretern des MLR (Federführung), des Umweltministeriums, des Landesamtes für den Nationalpark schleswig-holsteinisches Wattenmeer (NPA), des Amtes für ländliche Räume Husum (ALR) und des Marschenverbandes gegründet. Ziel der AG Vorland war ein gemeinsam getragenes (integriertes) mittelfristiges Managementkonzept für die Vorländer an der Westküste von Schleswig-Holstein. Hierzu wurden folgende Aufgaben erledigt: (1) die Formulierung von gemeinsamen Grundsätzen für das Vorlandmanagement, (2) eine Bewertung der bestehenden Techniken auf der Basis dieser Grundsätze, (3) die Entwicklung von regionalen Küstenschutzplänen im Maßstab 1:10.000, und (4) die Erstellung eines Monitoringprogramms.

In Anbetracht der exponierten „unnatürlichen“ Lage der bestehenden Vorländer und ihrer hohen ökologischen Wertigkeit wurden folgende Grundsätze für das künftige Vorlandmanagement erarbeitet:

Es ist gemeinsames Ziel von Küstenschutz und Naturschutz, vorhandenes Vorland zu erhalten und vor Schardeichen neu zu entwickeln. Die Maßnahmen zur Vorlandentwicklung sind abhängig von den örtlichen Verhältnissen. Sie sind möglichst naturverträglich auszuführen. Dort, wo es die örtlichen Verhältnisse zulassen, wird auf technische Maßnahmen verzichtet. Ausgehend von diesen Grundsätzen sind regionale Küstenschutzkonzepte entwickelt worden, die künftig dem Genehmigungsverfahren nach § 15a LNatSchG zugrunde gelegt werden und die anhand eines gemeinsam getragenen Vorlandmonitoringprogrammes auf ihre Effektivität und auf ihre Naturverträglichkeit hin zu überprüfen und weiter zu entwickeln sind.

Die als Vorrangfläche für eine natürliche Entwicklung ausgewiesenen Gebiete, in denen Küstenschutzmaßnahmen nicht bzw. nicht mehr stattfinden, sind zu beobachten und zu überwachen; Veränderungen und Entwicklungstendenzen sind im Rahmen eines Monitoringprogramms zu dokumentieren. Im Falle bedenklicher Entwicklungen stimmen NPA und ALR die zu ergreifenden Maßnahmen miteinander ab. Das oben Gesagte gilt insbesondere dort, wo eine 200 m breite Vorlandzone in ihrem Bestand aus Küstenschutzsicht gefährdet ist.

Das integrierte Vorlandmanagementkonzept wurde in konstruktiver Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Behörden im Jahre 1995 fertiggestellt und eingeführt. Es hat eine Gültigkeitsdauer von 10 Jahren, wonach es überprüft und gegebenenfalls fortgeschrieben werden soll.

Um anliegende Probleme zu diskutieren und die verschiedenen Interessengruppen an der Fortentwicklung des Konzeptes zu beteiligen, wurde ein Fachbeirat Vorlandmanagement gegründet. In diesem Fachbeirat wurden, neben den bereits genannten Institutionen, Vertreter der anerkannten Natur- und Umweltschutzverbände sowie der Kommunen berufen. Der Fachbeirat tagt mindestens einmal im Jahr unter dem Vorsitz des MLR. Inzwischen wurde über den Zeitraum 1995 – 2000 ein Erfahrungsbericht angefertigt, in dem, neben einer regionalen Beschreibung der Vorlandentwicklung, die jeweiligen Erfahrungen der Institutionen mit der Umsetzung des Konzeptes enthalten sind.

Demnach haben sich die Erwartungen der Beteiligten voll erfüllt. Als Planungsinstrument ist das Konzept unkompliziert, praxisorientiert, sachdienlich und integrativ. Die regionalen Küstenschutzpläne ermöglichen die jährliche Abstimmung und förmliche Genehmigung der erforderlichen Vorlandarbeiten auf pragmatische und somit zeitsparende Weise. Weiterhin lässt der große Maßstab (1:10.000) der Pläne lokal optimale Lösungen wie auch flexible Anpassungen zu, zum Beispiel die Anlage von zusätzlichen Lahnungen vor neuen Abbruchkanten. Schließlich wurde der Fachbeirat als Instrument der Information, Kommunikation, Integration und Koordination positiv bewertet. Für die öffentlichen Verwaltungen funktioniert der Fachbeirat als Medium um die lokalen Interessengruppen über das Erfordernis, bestimmte Maßnahmen entweder durchzuführen oder auch zu reduzieren, zu informieren. Lokale Interessenvertreter haben die Möglichkeit, ihre Sorgen und Anforderungen an die Verwaltung heran zu tragen und gemeinsame Lösungen zu diskutieren. Dabei werden die entwickelten Grundsätze für das Vorlandmanagement von allen Beteiligten als Ausgangsbasis akzeptiert.

Abschließend ist zu betonen, dass ein solches Gremium nicht alle unterschiedliche Standpunkte auflösen kann. Es wird immer divergierende Meinungen geben, auch im Fachbeirat Vorlandmanagement. Ein Beirat bietet jedoch ein Plattform für eine offene und sachliche Diskussion, und ist damit ein gutes Instrument der Konfliktbewältigung bzw. -vermeidung.



## **ANSCHRIFTEN**

Dr. Achim Daschkeit  
Geographisches Institut der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel  
Olshausenstraße 40, 24098 Kiel

Katrin Fahrenkrug  
Institut Raum & Energie  
Erlenweg 3, 22880 Wedel

Dr. Jacobus L.A. Hofstede  
Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus des Landes  
Schlewig-Holstein  
Postfach 7129, 24171 Kiel

Ass. Wolf-Rüdiger Janzen  
Industrie- und Handelskammer zu Kiel  
Lorentzendamm 24, 24103 Kiel

Dr. Andreas Kannen  
Forschungs- und Technologiezentrum Westküste der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel  
Hafentörn, 25761 Büsum

Volker Popp  
Bürgermeister der Gemeinde Timmendorfer Strand  
Strandallee 42, 23669 Timmendorfer Strand

Prof. Dr. Klaus Potthoff  
Schiff-gbr  
Kaiserstr. 4, 24143 Kiel

## ***PROCOAST:***

### ***HARMONIZATION OF DIFFERENT USES AND INTERESTS IN THE BALTIC SEA COASTAL ZONES***

Im Rahmen des EU-Förderprogramms INTERREG IIc Baltic Sea Region wurde von September 1999 bis Juni 2001 unter Federführung des Ministeriums für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein, Referat Küstenschutz und Häfen, das transnationale Vorhaben „PROCOAST: Harmonisation of uses and interests in the Baltic Sea coastal zones“ durchgeführt. Projektpartner waren die Küstenbehörde (Kystinspektoratet) des dänischen Verkehrsministeriums sowie die schwedische Provinz Västernorrland.



Übergeordnetes Ziel des IKZM-Projektes war die Erarbeitung von gemeinsamen Richtlinien über die Umsetzung bzw. Integration von Umweltaspekten, insbesondere der HELCOM- und VASAB-Empfehlungen, im praktischen Planungsprozeß im baltischen Küstenraum durch Erfahrungsaustausch. Daraus ergaben sich folgende Arbeitsziele:

- Zusammenbringen der verschiedenen „stakeholders“ im baltischen Küstenraum mit Experten für Fragen des integrierten Küstenzonenmanagements,
- Austausch zwischen den Partnern von (guten und schlechten) Erfahrungen mit der Umsetzung von ökologischen Belangen in der Planung im baltischen Küstenraum,
- Entwicklung von praxisorientierten Handlungsrichtlinien bei der Umsetzung von Umweltbelangen im Planungsprozess im baltischen Küstenraum,
- Förderung der transnationalen Zusammenarbeit im integrierten Küstenmanagement, und
- Schaffung einer Expertise zu IKZM in den Küstenverwaltungen um somit eine nachhaltige Entwicklung unter Berücksichtigung der verschiedenen Belange im baltischen Küstenraum zu gewährleisten.

Hauptaktivität des war der Austausch von Erfahrungen. Als Vorbereitung wurde ein sog. „State-of-the-Art-report“ angefertigt, in dem der derzeitige Sachstand zum IKZM in den einzelnen Staaten des Ostseeraumes dargelegt wurde. Weiterhin hatte jeder Projektpartner ein Projektgebiet ausgewählt, wo die Umsetzung von Umweltbelangen im praktischen Planungsprozess zu Probleme führen kann bzw. geführt hat. Während Ortsbegehungen wurden die Probleme vorgestellt und mögliche Lösungen im Sinne eines IKZM diskutiert. Schließlich wurden zwei internationale Seminare in Schleswig-Holstein und in Dänemark organisiert, in denen Fragen des IKZM in Workshops angesprochen wurden.

Insgesamt wurden im Rahmen des Projektes fünf Berichte angefertigt, die von der PROCOAST-Präsentation im Internet:

**<http://www.schleswig-holstein.de/landsh/mlr/kuestenschutz/kuestenschutz7.html>**

heruntergeladen werden können.