

## Rechtsprobleme von Sportboothäfen, Baggergutverklappung und Strandmanagement



Autor:  
Henning Schmidt





*IKZM-Oder Berichte*

*6 (2005)*

## Rechtsprobleme von Sportboothäfen, Baggergutverklappung und Strandmanagement

Ergänzungsbericht innerhalb des Projektes  
„Interdisziplinäre Forschung zum Küstenzonenmanagement: Tourismus, Naturschutz  
und Baggergutverklappung in der Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn“

von

**Henning Schmidt**

Warnemünde, März 2005

Die vorliegende Arbeit ist ein Ergänzungsbericht innerhalb des Projektes „Interdisziplinäre Forschung zum Küstenzonenmanagement: Tourismus, Naturschutz und Baggergutverklappung in der Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn“. Folgende Institute waren in der Projektlaufzeit von Januar bis Dezember 2002 eingebunden:

- Institut für Ostseeforschung Warnemünde (IOW); Priv.-Doz. Dr. habil. G. Schernewski, Karin Gärtner
- Ostseeinstitut für Seerecht und Umweltrecht (OSU) der Universität Rostock; Prof. Dr. W. Erbguth, Henning Schmidt
- Institut für Agrarökonomie und Verfahrenstechnik (IAV) der Universität Rostock; Dr. S. Mann / Prof. Dr. H. Kögl, Marie-Louise Heger

Der Ergänzungsbericht mit juristischen Ausführungen stellt kein Ergebnis des Projektes IKZM-Oder dar, liefert aber wichtige Grundlagen, die sowohl für den Bereich Warnemünde-Kühlungsborn als auch für die Region der Odermündung relevant sind.

## Impressum

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



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

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



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



### Herausgeber der Zeitschrift:

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

Für den Inhalt des Berichtes sind die Autoren zuständig.

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

ISSN 1614-5968

## Inhaltsverzeichnis

A. Einleitung .....	7
B. Untersuchungsziele und Forschungsfragen .....	9
I. Gesamtuntersuchungen .....	9
II. Rechtliche Untersuchungen .....	10
III. Vorfragen .....	10
C. Berührte Sachgebiete und Personenkreise im IKZM .....	12
I. Berührte Bereiche .....	12
II. Die Akteure und Institutionen in der Küstenzone und ihr Anforderungen .....	12
III. Grundsätzliche Nutzungs- und Schutzinteressen .....	14
IV. Zusammenfassung der Nutzergruppen und Nutzungsarten .....	15
Landbestattungen .....	16
Kultur- und Naturdenkmale .....	16
Forschung aller Art.....	16
IV. Rechtliche Grundlagen der Nutzungsansprüche und Nutzungsbeschränkungen.....	16
D. Projektstudie .....	19
I. Notwendigkeit des Projektes.....	19
II. Ziele und Konzept des Projektes .....	20
1. Konkrete Ziele des Projektes.....	20
2. Verfolgtes Konzept (Methodik) .....	20
3. Auswahl der Projektschwerpunkte.....	21
III. Die Festlegung des Untersuchungsgebietes .....	22
IV. Vorgehensweise .....	23
1. Vorgeschlagene Vorgehensweise in einem IKZM-Prozess .....	23
2. Projekt insgesamt .....	25
3. Für die juristischen Untersuchungen.....	26
E. Bearbeitung des Projektschwerpunktes Sportboothäfen .....	27
I. Einleitung.....	27
II. Der maritime Tourismus und seine Bedeutung für Mecklenburg-Vorpommern .....	28

1. Überblick über den maritimen Tourismus in M-V.....	28
2. Elemente des maritimen Tourismus.....	29
3. Wassertouristische Nutzungsgebiete und Entwicklungspotentiale.....	30
a) Wassertouristische Nutzungsgebiete in Mecklenburg-Vorpommern.....	30
b) Gewässerpotenziale für wassertouristische Nutzungen in der Küstenregion.....	31
c) Historisch-kulturelle Potenziale in der Küstenregion.....	32
4. Bedeutung des maritimen Tourismus für Mecklenburg-Vorpommern.....	33
III. Bootstourismus und Wassersport in M-V.....	34
1. Elemente und Bedeutung.....	34
2. Situation des Bootstourismus und Wassersports in Mecklenburg-Vorpommern.....	35
3. Netzwerkkonzept für Sportboothäfen in Mecklenburg-Vorpommern.....	36
4. SuPortNet – Entwicklung eines Netzes von Sportboothäfen im Ostseeraum.....	37
5. Perspektiven des Bootstourismus und Wassersports in M-V.....	39
IV. Wassertouristische Nutzungsmöglichkeiten und Potentiale im Untersuchungsgebiet.....	40
1. Wassertouristische Nutzungsmöglichkeiten im WTNG Rostock.....	40
2. Stärken und Schwächen für wassertouristische Nutzungen in der WTNG Rostock.....	41
3. Entwicklungsfähigkeit des wassertouristischen Nutzungsgebietes Rostock.....	42
V. Sportboothäfen im Untersuchungsgebiet Warnemünde-Kühlungsborn.....	44
1. Überblick und Situationsbeschreibung.....	44
2. Sportboothafen Kühlungsborn.....	44
a) Vorgeschichte.....	44
b) Einbindung des Hafens.....	44
c) Planung des Hafens.....	45
d) Beschreibung des Hafens.....	45
e) Genehmigungsverfahren für den Sportboothafen.....	46
3. Sportboothafen „Hohe Düne“.....	47
a) Vorgeschichte.....	47
b) Einbindung des Hafens.....	48
c) Planung des Hafens.....	48
d) Beschreibung des Hafens.....	49
e) Genehmigungsverfahren für den Sportboothafen.....	50
VI. Einbindung der Sportboothafenthematik in einem IKZM.....	52

1. Vorgehensweise .....	52
2. Rechts- und Planungsgrundlagen für Sportboothäfen und Wassersport.....	52
a) Errichtung von Sportboothäfen.....	52
aa) Wasserrechtliche Anforderungen.....	52
bb) Baurechtliche Anforderungen.....	55
b) Planerische Grundlagen und Einbindung von Sportboothäfen.....	57
aa) Vorgaben durch die Raumordnung .....	57
bb) Vorgaben durch die Tourismusplanung.....	59
cc) Vorgaben der Bauleitplanung.....	61
dd) Vorgaben durch den Naturschutz und die Landschaftsplanung .....	61
ee) Einbindung .....	66
c) Ausübung des Wassersports auf dem Küstenmeer .....	66
aa) Abgrenzung .....	66
bb)Wassersport auf Bundeswasserstraßen .....	67
cc) Sonderregelungen.....	71
3. Nutzungsansprüche und Nutzergruppen .....	72
4. Nutzungskonflikte und Problemfelder sowie Vorschläge zu deren Lösung.....	72
a) Überblick.....	72
b) Spannungsverhältnis in Schutzgebieten.....	72
aa) Problemlage.....	72
bb) Lösungsvorschläge.....	74
c) Eigentumsproblematik und Ausgestaltung des Nutzungsverhältnisses .....	74
aa) Problemlage.....	74
bb) Rechtliche Ausgestaltung des Eigentums- und Nutzungsverhältnisses.....	75
d) Antifouling-Anstriche .....	75
e) Entsorgung von Sondermüll.....	76
f) Flächenversiegelungen .....	76
g) Zugang zu Sportboothäfen .....	76
5. Generelle Lösungsvorschläge zur Sportboothafenthematik.....	76
6. Integrationsmöglichkeiten und Beteiligung der Betroffenen .....	78
F. Bearbeitung des Projektschwerpunktes Strandmanagement .....	79
I. Einleitung.....	79

II. Der maritime Tourismus und das Strandmanagement .....	80
III. Fachliche und räumliche Definitionen .....	81
1. Definition Strandmanagement.....	81
2. Abgrenzung Strandbereich.....	81
3. Geomorphologie der Außenküste von M-V .....	82
a) Steilküste .....	83
b) Flachküste .....	84
IV. Lösungskonzept Strandmanagement und Einbindung in einem IKZM.....	84
1. Vorgehensweise .....	84
2. Nutzungsansprüche und Nutzergruppen .....	85
3. Nutzungskonflikte und Problemfelder .....	86
a) Situationsbeschreibung und Überblick .....	86
b) Strandaufspülung .....	87
aa) Definition Sand- bzw. Strandaufspülung .....	87
bb) Ökologische Probleme .....	88
cc) Ökonomische Probleme .....	88
dd) Rechtliche Probleme und Fragestellungen.....	88
ee) Bestehender Forschungsbedarf.....	88
c) Dünenabtragung .....	88
aa) Brennpunktthema Dünenabschiebung.....	88
bb) Arbeitskreis „Bewirtschaftungskonzept Strand Warnemünde“ .....	89
cc) Interessenlage .....	89
dd) Zu berücksichtigende Aspekte .....	90
ee) Rechtliche Probleme und Fragestellungen .....	90
d) Strandverschmutzung und -säuberung.....	91
aa) Brennpunktthema Strandverschmutzung und -säuberung.....	91
bb) Ökonomische Probleme - „Seegrassprojekt“ .....	91
cc) Ökologische Probleme .....	92
dd) Rechtliche Probleme und Fragestellungen.....	92
e) Meereswasserqualität .....	93
aa) Brennpunktthema Meereswasserqualität.....	93
bb) „Blaue Flagge“ .....	93

cc) Badegewässerrichtlinie.....	94
dd) Ökologische Probleme und Meeresumweltschutzrecht .....	94
ee) Ökonomische Probleme und Perspektiven.....	95
dd) Rechtliche Probleme und Fragestellungen.....	95
f) Brennpunktthema Verklappung und Havarien .....	95
g) Strandauslastung und Raumnutzungskonflikte.....	96
h) Landschaftsbild .....	96
i) Bauwerke und Strandversiegelungen.....	96
j) Verfahren und Kooperation bei der Nutzungsplanung .....	97
aa) Brennpunktthema Nutzungsplanung .....	97
bb)Pflege- und Bewirtschaftungskonzept Strand Warnemünde .....	97
4. Bestehende Konzepte und Verantwortlichkeiten .....	98
a)Übersicht und Zusammenführung bestehender Konzepte .....	99
5. Lösungskonzept Strandmanagement.....	105
a) Notwendigkeit .....	105
b) Aufgabe des Strandmanagements .....	105
c) Strandmanagementplan .....	105
d) Einbindung in einem IKZM.....	106
G. Bearbeitung des Projektschwerpunktes Baggergutverklappung .....	107
I. Einleitung .....	107
II. Fachliche Definitionen .....	108
1. Definition Verklappung.....	108
2. Definition Baggergut.....	108
III. Einbindung der Verklappungsthematik in einem IKZM.....	108
1. Vorgehensweise .....	108
2. Rechts- und Planungsgrundlagen für die Baggergutverklappung.....	109
a) Internationale Übereinkommen und nationale Vorgaben .....	109
b) Genehmigungsbedürftigkeit der Baggergutverklappung .....	110
c) Rechtspflicht zur Verwertung von Baggergut nach § 5 Abs. 2 Satz 1 KrW-/AbfG ....	111
aa) Abfallbegriff.....	111
bb) Entledigung, Entledigungsabsicht oder Entledigungspflicht.....	112
cc) Beginn der Abfalleigenschaft des Baggerguts .....	115

dd) Rechtspflicht zur Verwertung .....	115
d) Planerische Vorgaben für die Baggergutverklappung .....	116
aa) Vorgaben durch die Raumordnung .....	116
bb) Vorgaben durch die Landschaftsplanung.....	116
cc) Vorgaben andere Planungen.....	116
Baggergut - Gesetze, Normen und amtliche Veröffentlichungen .....	118
3. Nutzungsansprüche und Nutzergruppen .....	120
4. Nutzungskonflikte und Problemfelder .....	121
a) Situationsbeschreibung und Überblick .....	121
b) Kostenabwägung.....	122
5. Lösungskonzepte.....	124
a) Bestehende Konzepte und Verantwortlichkeiten .....	124
b) Zusammenführung von Konzepten zu einem Managementplan .....	124
c) Baggergutmanagement.....	124
d) Einbindung in übergeordnete Konzepte und IKZM .....	125

## **A. Einleitung**

Die reizvolle und abwechslungsreiche Küstenregion von Rostock-Warnemünde bis zum Ostseebad Kühlungsborn liegt an der mecklenburgischen Ostseeküste und wird von schönen breiten Sandstränden, die hin und wieder in beeindruckende Steilküstenformationen übergehen, sowie von einer gewachsenen Bäderarchitektur geprägt.

Aufgrund ihrer Vielfalt und Charakteristik bietet sich diese Region geradezu für exemplarische Untersuchungen der Küstenregionen von Mecklenburg-Vorpommern an. Auch in diesem Küstengebiet mehren sich die küstenspezifischen Nutzungsansprüche und mit ihnen die Nutzungskonflikte. Vor allem touristische Belange und diesen entgegenstehende Nutzungen des Küstenmeeres, z.B. durch die Baggergutverklappung und die geplante Errichtung von Windparks im off-shore-Bereich, treten zusehend in ein Spannungsfeld. Aber auch der Naturschutz und andere Schutzinteressen sind zunehmend durch neue Nutzungsformen, wie z.B. die geplanten Sportboothäfen, betroffen und schränken diese ihrerseits wiederum ein.

Ein weiteres Problem stellt die bisherige Trennung von Küstenland und Küstenmeer in der Planung und in ihren gesetzlichen Grundlagen dar, welches den heutigen Ansprüchen bei Weitem nicht mehr gerecht wird. Vielmehr bedarf es hier der räumlichen Integration von terrestrischen und maritimen Komponenten.

Um dieser Problemlage Herr zu werden und um die bestehenden Nutzungskonflikte zu regeln und zukünftige zu vermeiden, wurde das Konzept des integrierten Küstenzonenmanagement (IKZM) entwickelt. Dieser Ansatz will die Lösung der küstenspezifischen Probleme in erste Linie durch die Beteiligung und die Berücksichtigung der Interessen aller Betroffenen und Nutzer aus der jeweiligen Küstenregion und durch seine Integration in die bestehenden Planungsgrundlagen erreichen. Nur auf diesen Weg ist eine nachhaltige und umweltschonende Entwicklung der Küstenregion, die auch den Anforderungen der Zukunft genügt, möglich. Trotz dieser Erkenntnis sind Strukturen, Methoden und Konzepte hierfür in Deutschland (insbesondere in Mecklenburg-Vorpommern) nur wenig entwickelt.

Aus diesem Anlass wurde das Projekt: "Interdisziplinäre Forschung zum Küstenzonenmanagement: Tourismus, Naturschutz und Baggergutverklappung in der Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn" bei der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) beantragt. Die Förderung einer Vorstudie hat die DBU daraufhin bewilligt.

Das Projekt ist interdisziplinär ausgerichtet und wird von dem Institut für Ostseeforschung Warnemünde (IOW), dem Ostseeinstitut für Seerecht und Umweltrecht (OSU) und dem Institut für Agrarökonomie und Verfahrenstechnik (IAV) betrieben.

Auf diese Weise werden aus den unterschiedlichsten wissenschaftlichen Blickwinkeln die verschiedenen Problemkreise des integrierten Küstenzonenmanagement (IKZM) im Untersuchungsgebiet näher beleuchtet. Die Pilotstudie des Projektes hat am 01.01.2002 begonnen und wird nach einjähriger Laufzeit abgeschlossen werden.

## **B. Untersuchungsziele und Forschungsfragen**

### **I. Gesamtuntersuchungen**

Ziel der Vorstudie war es, durch interdisziplinäre Zusammenarbeit exemplarisch für den Untersuchungsraum Warnemünde-Kühlungsborn die Konflikte zwischen Tourismus, Naturschutz bzw. Baggergutverklappung und anderen Nutzungen zu dokumentieren und zu quantifizieren, Nutzer und Entscheidungsträger zu benennen und zusammenführen sowie Möglichkeiten zur Lösung der Nutzungskonflikte anzubieten.

Dabei wurden die aktuellen Nutzungen, Probleme und Defizite hinsichtlich einer nachhaltigen Entwicklung in der Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn analysiert. Weiterhin sollten Möglichkeiten und Strukturen für ein regionales IKZM sowie konkrete Lösungskonzepte für bestehende Konflikte aufgezeigt werden. Thematisch standen die Bereiche Naturschutz, Tourismus und Küstenschutz im Vordergrund, aus denen jeweils Fallbeispiele ausgewählt wurden. So sind im Rahmen der Vorstudie die gesetzten Schwerpunkthemen anhand der Beispiele Baggergutverklappung, Sportboothäfen und Strandmanagement bearbeitet worden.

Das Verflechten von juristischen, sozioökonomischen und naturwissenschaftlichen Grundlagen und Untersuchungen sollte dabei eine umfassende und fachübergreifende Analyse gewährleisten, mit deren Ergebnissen Perspektiven für eine nachhaltige Entwicklung der Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn aufgezeigt werden können.

Zudem wurde eine enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Bürgern, Interessenvertretern und insbesondere mit den lokalen und regionalen Agenda-Büros angestrebt, die die Einbindung eines Küstenzonenmanagement in bestehende Strukturen ermöglichen und erleichtern soll. So sollte eine Kooperation mit und zwischen den verschiedenen Behörden und Interessenvertretern der Region Warnemünde-Kühlungsborn gefördert, und mittels gemeinsamer Gesprächsrunden und ständiger Kontakte immer wieder die weitere Vorgehensweise und der weitere Integrationsprozess abgestimmt werden.

Im Ergebnis soll das regionale Küstenzonenmanagement allen beteiligten Akteuren und Interessenten Vorteile bzw. wirtschaftlichen Nutzen bringen.

Das tragende Ziel des Projektes (die Durchführung einer Hauptstudie vorausgesetzt) ist somit die Erarbeitung und die Integration eines funktionsfähigen Küstenzonenmanagement für die Region

Warnemünde-Kühlungsborn, dessen Konzept sich auch auf die gesamte Ostseeküstenregion von Mecklenburg-Vorpommern übertragen ließe.

## **II. Rechtliche Untersuchungen**

Aus juristischer Sicht wurden die Möglichkeiten einer geeigneten Integration des Küstenzonenmanagement in die bestehenden rechtlichen Strukturen und Planungsgrundlagen geprüft. Dies geschah unter Berücksichtigung der Strategie der Europäischen Union zum IKZM und anderer europäischer Kooperations- und Integrationsmodelle wie Interreg und VASAB.

Aber auch die erfolgversprechende Einbindung der regionalen Agenda-Büros in den IKZM-Prozess sollte untersucht werden. Ziel war es, entsprechende Lösungskonzepte und Empfehlungen anzubieten. Diese können u.a. eine gute Ausgangsbasis für die Erarbeitung eines praxistauglichen, rechtlichen Gesamtkonzeptes für das Land Mecklenburg-Vorpommern bilden, auf dessen Grundlage eine räumliche, administrative und intersektorale Integration der Zielvorgaben des IKZM im Rahmen des geltenden Rechts stattfinden könnte. Dabei wären zudem alle relevanten Nutzungs- und Schutzinteressen in den Küstenzonen von Mecklenburg-Vorpommern sowie sämtliche bestehende und zukünftige Konflikte unter rechtlichen Aspekten zu berücksichtigen.

Für die Bearbeitung der im Rahmen der Vorstudie gewählten Schwerpunkte bedeutete dies in einem ersten Schritt die Beschreibung der Rechtslage (einschließlich der damit verbundenen Aktivitäten) und die Erörterung der einschlägigen Rechtsnormen und Planungsgrundlagen für die jeweilige Thematik. Des weiteren sollten die zuständigen Entscheidungsträger und Akteure benannt und zugeordnet werden. Und schließlich stand die Ermittlung der klärungsbedürftigen Rechtsprobleme im Mittelpunkt der rechtswissenschaftlichen Untersuchungen.

## **III. Vorfragen**

Vor der Initiierung eines integrierten Küstenzonenmanagement in der Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn müssten notwendigerweise zunächst nachfolgende Vorfragen geklärt sein, was im Zusammenhang mit dieser Ausarbeitung nicht im Einzelnen erörtert werden soll, sondern seinen Niederschlag an den entsprechenden Stellen finden wird:

1. Welche maritimen Entwicklungspotenziale gibt es und wie sollen diese genutzt werden?
2. Wird ein Leitbild bzw. eine explizite Strategie zur Entwicklung der Küstenzonen benötigt?
3. Welche weitergehenden Schutzmaßnahmen wären mit derartigen Ausdehnungen 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?<sup>1</sup>
7. Welche für die Entwicklung in Mecklenburg-Vorpommern bedeutsamen Herausforderungen stellen sich im Küstenbereich?
8. Wie werden diese Herausforderungen bearbeitet? Welche Handlungsbedarfe liegen vor oder sind zu erwarten?
9. Welchen Beitrag könnte dabei ein IKZM leisten?
10. Welchen räumlichen, inhaltlichen und organisatorischen Anforderungen sollte ein solches IKZM genügen?
11. Wie könnte ein IKZM in die vorhandenen administrativen und instrumentellen Strukturen eingegliedert werden?
12. Wie sollten die Zuständigkeiten geregelt werden?
13. Wer sollte beteiligt sein und wie können regionale und lokale Akteure eingebunden werden?<sup>2</sup>

Daher müssten zunächst für eine Entscheidungsbasis in einer Bestandserhebung die konkreten Fragestellungen, die relevanten Akteure, bestehende Konflikte sowie vorhandene Entwicklungspotenziale erfasst werden, was auch eine Aufgabe dieser Vorstudie war.

---

<sup>1</sup> Siehe näher dazu: Informationsveranstaltung der Landesregierung: Integriertes Schleswig-Holstein 07. September 2001, Geomar (Kiel), Küstenzonenmanagement in Schleswig-Holstein 07. September 2001, Geomar (Kiel), S. 4.

<sup>2</sup> Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) - Eine Strategie für Schleswig-Holstein - Gutachten im Auftrag des Ministeriums für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein, S. 1.

## C. Berührte Sachgebiete und Personenkreise im IKZM

### I. Berührte Bereiche

Die Europäische Kommission nennt als betroffene Sektoren in der Küstenzone Fischerei, Verkehr, Energie, Ressourcenbewirtschaftung, Arten- und Biotopschutz, Regionalentwicklung, Beschäftigung, Fremdenverkehr und Erholung, Industrie und Bergbau, Abfallwirtschaft, Landwirtschaft und Bildung.

### II. Die Akteure und Institutionen in der Küstenzone und ihr Anforderungen

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*).<sup>3</sup> Dabei verfolgen die jeweiligen Interessengruppen unterschiedliche Ziele. Einen Überblick über die agierenden Interessengruppen und ihre Wünsche haben Ulich<sup>4</sup> und Colijn<sup>5</sup> zusammengetragen:

<b>Wirtschaftliche Interessengruppen</b>	<b>Interessen</b>
Küstenschutz	Maximale Sicherheit, Vorlandgewinnung, Baumaterial aus dem Vorland
Tourismus	Entwicklung der Infrastruktur, Siedlungsentwicklung, guter Zugang zu allen Flächen, keine Einschränkungen
Landwirtschaft	Vorlandbeweidung, Existenzsicherung
Fischerei	keine Begrenzung der Fanggebiete,

<sup>3</sup> Informationsveranstaltung der Landesregierung: Integriertes Küstenzonenmanagement in Schleswig-Holstein 07. September 2001, Geomar (Kiel), S. 8.

<sup>4</sup> Ulich, Ansätze und Möglichkeiten einer nachhaltigen Regionalentwicklung an der Westküste Schleswig-Holsteins, Dipl.-Arbeit, Universität Kiel., 1998 (unveröff.).

<sup>5</sup> Colijn, Integriertes Küstenzonenmanagement; eine flexible Reaktion auf die Herausforderungen der Zukunft. In: MLR: Küstenschutz in Schleswig-Holstein: Leitbild und Ziele für ein integriertes Küstenschutzmanagement. Ministerium für ländliche Räume, Landwirtschaft, Ernährung und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein. Kiel, 1998, S. 16-22.

	Existenzsicherung
Aquakultur (z.B. Muschelfischerei)	viele Kulturflächen, guter Zugang zu Saatmuscheln
Ölindustrie	Erdölförderung, Gasförderung
Betreiber von Windfarmen	Flächen für Windkraftanlagen im marinen und terrestrischen Bereich
Sand- und Kiesabbau	Abbau im marinen und terrestrischen Bereich
Schifffahrt	keine Geschwindigkeitsbegrenzungen, gut ausgebaute Fahrwasser, keine Sperrzonen
<b>Lokale und sonstige Interessengruppen</b>	<b>Interessen</b>
Bevölkerung, Siedlungsentwicklung	selbstbestimmte Entwicklung, Vorrang für Küstenschutz
Sportsegler	wenig Befahrensregelungen, keine Sperrzonen
Jäger	Rückerhalt der Jagdrechte
Sportfischer	freier Zugang zu den Gewässern
Verwaltung	Einfluss wahren oder vermehren
Naturschutz	mehr Naturschutzfläche, Null-Nutzungszonen
Politiker	Politiker Sicherung des Wählerpotentials, Stimmengewinne
Militär	Erhalt der Übungsgebiete

Angesichts der vielen verschiedenen gegenläufige und überlagernde Nutzungen hat sich das Verlangen entwickelt, Flächeninanspruchnahme, Lösungen für diese Nutzungskonflikte und Flächen für den ökologischen Ausgleich in übergeordneten, sektorübergreifenden Konzepten abzusichern. Aus der Sicht regionaler Akteure der hier untersuchten Küstenregion sind vor allem Arbeitsplätze und Beschäftigung, Küstenschutz sowie Umwelt-/Naturschutz die Themen mit zentraler Bedeutung für die Entwicklung des Küstenraumes.

### III. Grundsätzliche Nutzungs- und Schutzinteressen

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 bzw. als Schutzinteresse 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.<sup>6</sup>

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.<sup>7</sup>

Die generellen Raumansprüche in der Küstenzonen jeweils für den marinen und terrestrischen Bereich lassen sich der folgenden Tabelle entnehmen:<sup>8</sup>

<b>Raumansprüche im marinen Bereich</b>	<b>Raumansprüche im terrestrischen Bereich</b>
Windenergie (Offshore)	Windenergie
Abfallentsorgung (Verklappung, direkte und indirekte Einleitung)	Abfallentsorgung (Deponien, Klärwerke)
Rohstoffentnahme und Energiegewinnung	Rohstoffentnahme und Energiegewinnung
Aqua- und Marikultur	Landwirtschaft
Fischerei (kleine und große Hochseefischerei, Küstenfischerei)	Industrie und Häfen

<sup>6</sup> Informationsveranstaltung der Landesregierung: Integriertes Küstenzonenmanagement in Schleswig-Holstein 07. September 2001, Geomar (Kiel), S. 7.

<sup>7</sup> Informationsveranstaltung der Landesregierung: Integriertes Küstenzonenmanagement in Schleswig-Holstein 07. September 2001, Geomar (Kiel), S. 7.

<sup>8</sup> Nach KANNEN, Analyse ausgewählter Ansätze und Instrumente zu Integriertem Küstenzonenmanagement und deren Bewertung, Diss., Kiel, 2000, S. 31.

Hafenentwicklung (Ausbauten in das Wasser, Liegeplätze vor der Küste, Ballastwasser)	Küstenschutz (Befestigungen, Bauwerke)
Seeschifffahrt und Fährverkehr (Verschmutzung, Ballastwasser, Navigation)	Verkehrsinfrastruktur (Straßen und Bahnlinien)
Tourismus (Ausflugsschifffahrt, Kreuzfahrten, Baden, Segeln, Sportboote, Surfen)	Tourismus (touristische Infrastruktur, Wandern, Wellness, Freizeitparks)
Kabel und Pipelines	Siedlungsflächen
Militär (Übungsgebiete)	Militär (Übungsgebiete)
Naturschutz (Schutzgebiete, „Seelandschaften“ Nutzungseinschränkungen)	Natur-, Landschafts- u. Kulturschutz (Schutzgebiete, Nutzungseinschränkungen)

#### IV. Zusammenfassung der Nutzergruppen und Nutzungsarten

Zusammenfassend ergibt sich folgendes Bild von Nutzergruppen und ihrer grundsätzlichen Haupt- und Teilnutzungsarten im Küstenraum:<sup>9</sup>

Hauptnutzergruppen	Haupt- und Teilnutzungsarten	
	Mariner Bereich	Terrestrischer Bereich
<b>Wirtschaft</b>	<b>Verkehr</b> (Seeschifffahrt, Fährverkehr)	<b>Verkehr</b> (Verkehrsinfrastruktur)
	(Maritimer) <b>Tourismus</b> (Badetourismus, Wassersport Fahrgastschifffahrt)	<b>Tourismus</b> (Hôtellerie, Wellness / Gesundheit, Gastronomie)
	<b>Rohstoffgewinnung</b> (marine Sande / Kiese, Erdöl / Erdgas, Meerwassernutzung)	<b>Rohstoffgewinnung</b> (vorwiegend Sande / Kiese u.a. Rohstoffe)
	<b>Küsten- u. Hochseefischerei</b>	<b>Binnenfischerei</b>
	<b>Aquakulturanbau</b>	<b>Landwirtschaft</b>

<sup>9</sup> In Anlehnung an OBENAUS, Raumbedeutsame Nutzungsansprüche im Küstenmeer vor Mecklenburg-Vorpommern, in: Küstenzonenmanagement und Raumnutzungen im Küstenbereich - Erfahrungen aus deutschen und französischen Meeresgebieten, Universität Rostock, 2001, S. 28.

	<b>Abfallentsorgung</b> (Verklappung, Einleitung)	<b>Abfallentsorgung</b> (Deponie, Klärwerke)
	<b>Energiegewinnung</b> (insb. Windenergie, Offshore)	<b>Energiegewinnung</b> (insb. Windenergie)
	<b>Versorgung / Leitungen</b> (Unterseekabel und Pipelines)	<b>Versorgung / Leitungen</b> (Kabel, Pipelines und Masten)
	<b>Hafenentwicklung</b> (Ausbauten in das Wasser)	<b>Industrie, Handel, Gewerbe und Hafenwirtschaft</b>
	<b>Seebestattungen</b>	<b>Landbestattungen</b>
<b>Küstenschutz</b>	<b>Küstenschutzmassnahmen</b> (Bühnen, Strandvorspülung, Wellenbrecher ect.)	<b>Küstenschutzmassnahmen</b> (Deiche, Mauern, Dünen, Schutzwälder ect.)
<b>Natur-, Biotop- und Landschaftsschutz</b>	<b>Schutzgebiete / BSPA Meeresumweltschutz</b>	<b>Schutzgebiete Umweltschutz</b>
<b>Kultur- und Denkmalschutz</b>	u.a. <b>Bodendenkmale</b>	<b>Kultur- und Naturdenkmale</b>
<b>Bildung und Forschung</b>	<b>Meeresforschung / - überwachung</b>	<b>Umweltbildung, Forschung aller Art</b>
<b>Landesverteidigung</b>	<b>Militärische Nutzung, Übungsgebiete</b>	<b>Militärische Nutzung, Übungsgebiete</b>

#### IV. Rechtliche Grundlagen der Nutzungsansprüche und Nutzungsbeschränkungen

Stellvertretend soll an dieser Stelle anhand der Beispiele der wirtschaftlichen Nutzungsarten im marinen Bereich *Verkehr* und *Rohstoffgewinnung* die komplexe rechtliche Regelungsdichte veranschaulicht werden:

Nutzungsart	Nutzungsansprüche	Nutzungsgebiete	Rechtliche Grundlagen	Zweck der Rechtsnormen	Rechtliche Nutzungsbeschränkungen	Rechtliche Zuständigkeit
<p style="text-align: center;"><b>Verkehr</b> (auf dem Meer)</p>	<p style="text-align: center;">jeglicher <u>Fahrzeugverkehr auf dem Wasser</u> insbes. Gewerblicher Güter- und Personenverkehr mit Wasserfahrzeugen</p>	<p>gesamte 12 sm – Zone ist <b>Seewasserstraße</b></p>	<p>Bundeswasserstraßengesetz (<b>WaStrG</b>)</p>	<p>Sicherung der verkehrlichen Nutzung der Seewasserstraßen</p>	<p>das Befahren mit Wasserfahrzeugen ist im Rahmen der Vorschriften des Schiffsrechts (u.a. SeeSchStrO) <b>erlaubt</b> (§ 5 WaStrG), in NSG und Nationalparks kann durch Rechtsverordnung das Befahren geregelt werden, außerdem Genehmigungspflicht nach § 31 WaStrG</p>	<p><b>Wasserstraßenverwaltung des Bundes:</b> Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (<b>BMVBW</b>), Wasser- und Schiffahrtsdirektion Nord (<b>WSD</b>) in Kiel, Wasser- und Schiffahrtsämter (<b>WSA</b>) hier Stralsund</p> <p>Aufgaben und Zuständigkeiten durch Seeaufgabengesetz (<b>SeeAufgG</b>), WaStrG geregelt</p>
		<p>Teile des Küstenmeers <b>Seeschiffahrtsstraße</b></p>	<p>Seeschiffahrtsstraßen- Ordnung (<b>SeeSchStrO</b>)</p>	<p>Regelung der verkehrlichen Nutzung der Seeschiffahrtsstraßen</p>	<p>Nutzungsbeschränkungen für Fahrwasser und Reeden sowie für Wasserskilaufen, Segelsurfen, Schleppen von Wassermotorradfahren, § 31, und für die Ausübung von Fischerei und Jagd (§ 38)</p>	
		<p>gesamte 12 sm – Zone (=<b>Küstenmeer</b>)</p>	<p>Befahrensregelungs- verordnung für Nationalparks in M-V (<b>NPBefVMVK</b>)</p>	<p>Regelung der verkehrlichen Nutzung in den maritimen Schutzgebieten M-V's</p>	<p>generelle Einschränkungen für das Befahren (RVO auf Grundlage von § 5 WaStrG)</p>	
			<p>Internationales Seerechtsüberein- kommen (<b>SRÜ</b>)</p>	<p>völkerrechtliche Regelungen der seerechtlichen Angelegenheiten</p>	<p>durch Festlegung von Verkehrstrennungsgebieten, Recht der friedlichen Durch- fahrt (Artikel 17-21 SRÜ)</p>	

Nutzungsart	Nutzungsansprüche	Nutzungsgebiete	Rechtliche Grundlagen	Zweck der Rechtsnormen	Rechtliche Nutzungsbeschränkungen	Rechtliche Zuständigkeit
<b>Rohstoffgewinnung</b> (v.a. Sediment- und Meerwasserentnahme)	<u>Kies- und Sandabbau</u> in erster Linie für Strandaufspülungen und Küstenschutzmaßnahmen	nur vom Meeresgrund an den verfügbaren und festgelegten Lagerstätten	Bundesberggesetz ( <b>BBerg</b> )	u.a. Regelung der wirtschaftlichen Nutzung des Meeresbodens und -untergrundes im Küstenmeer	Beschränkung der Aufsuchung von Bodenschätzen (§ 49 BBerg) zugunsten von Schifffahrt, Fischfang, Tier- und Pflanzenwelt, Rohrleitungen, Kabeln, Forschung	<b>Bergamt Stralsund</b> (das dem Wirtschaftsministerium M-V unterstellt ist)
			Richtlinie marine Sandgewinnung für Küstenschutz [in M-V] ( <b>RL-MSK</b> )	rechtsverbindliche Festlegung der verfügbaren Lagerstätten mariner Sande	Beschränkung des Sandabbaus auf die ausgewiesenen Lagerstätten	
			<b>Helcom-Empfehlung Nr. 19/1</b> vom 23.3.98 zur marinen Sedimententnahme sowie <b>Helcom-Empfehlung Nr. 15/5</b>	Vorschläge für Genehmigungspraxis u.a. bei sensiblen Gebieten wie NSG, BSPA z.B. durch UVP-Pflicht oder Versagung	<b>keine</b> Rechtsverbindlichkeit, da nur empfehlenden Charakter	
	<u>Entnahme von Meerwasser</u> für Brauchwasserzwecke (Kraftwerk, Spaßbad)	nur in unmittelbarer Küstennähe	Bundeswasserstraßengesetz ( <b>WaStrG</b> ) i.V.m. Wasserhaltungsgesetz ( <b>WHG</b> )	Sicherung der verkehrlichen Nutzung der Seewasserstraßen bzw. u.a. die Regelung der Gewässernutzung	Entnahme ist Sondernutzung und bedarf einer strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung (§ 31 Abs. 1 WaStrG i.V.m. § 3 WHG)	zuständige Genehmigungsbehörde: Wasser- und Schifffahrtsämter ( <b>WSA</b> ) hier Stralsund
	<u>Erdöl-/Erdgasabbau</u> gegenwärtig nicht betrieben oder geplant	nur vom Meeresuntergrund über stationäre Förderplattformen				

Eine umfassende rechtliche Darstellung aller Nutzungsarten wäre einer Hauptstudie bzw. eines Folgeprojektes vorbehalten. Bezüglich der behandelten Schwerpunktthemen liegt aber eine differenzierte Analyse der rechtlichen Grundlagen für die jeweiligen Nutzungen vor.

## D. Projektstudie

### **I. Notwendigkeit des Projektes**

Folgende Gegebenheiten unterstützen die Notwendigkeit eines IKZM für Mecklenburg-Vorpommern und die Durchführung einer für diese Küstenregionen exemplarischen Pilotstudie:

#### inhaltlich

1. Nutzung der Wirtschaftspotenziale des Küstenraumes,
2. Dynamik und Komplexität des Systems Küste,
3. Hoher Nutzungsdruck und damit häufige Nutzungsüberschneidungen,
4. Konflikte zwischen kurzfristigen sozio-ökonomischen Bedürfnissen und langfristigen Notwendigkeiten,
5. Steigende Sensibilität gegenüber Umweltbeeinträchtigungen und Meeresverschmutzungen,
6. Veränderung natürlicher oder naturnaher Küstenabschnitte,
7. Risiken durch Klimaveränderung und Meeresspiegelanstieg,
8. Bewusstsein und Kenntnis der Bedeutung eines Küstenzonenmanagements sind noch nicht ausgeprägt (u.a. sozio-ökonomische und ökologische Vorteile);

#### instrumentell / administrativ

9. Mangel an Kooperation und Koordination durch fehlende Information und durch traditionell sektorales Denken; unzureichende Öffentlichkeitsbeteiligung,
10. Fragestellungen im Küstenbereich überschreiten zumeist administrative Grenzen, orientieren sich an natürlichen Bedingungen,
11. Zuständigkeiten enden oft an der Grenze zwischen Land und Meer, zudem kommt es zu Überschneidungen institutioneller Zuständigkeiten,
12. Bestehende Instrumente ermöglichen keine schnelle Reaktion auf neue Entwicklungen (Beispiele: Offshore-Windenergie, Aquakultur, Marinas).

Die Lösung der angeführten Probleme macht auch für die Küstenregion Warnemünde - Kühlungsborn eine umfassende interdisziplinäre Projektstudie erforderlich, die somit einen ersten Schritt in Richtung „Etablierung eines IKZM“ in diesem Küstenabschnitt darstellt.

## II. Ziele und Konzept des Projektes

### 1. Konkrete Ziele des Projektes

Im Mittelpunkt des Projektes stand das Aufzeigen von *Perspektiven für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Entwicklung* in der Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn sowie das *Ausarbeitung von konkreten Lösungskonzepten* unter Beteiligung aller Entscheidungsträger und Nutzer, welches durch das Verflechten von juristischen, sozioökonomischen und naturwissenschaftlichen Grundvoraussetzungen und Untersuchungen gewährleistet werden sollte, sowie das Definieren von allgemeinen wie auch konkreten Ziele des IKZM speziell für diese Küstenregion.

Die **Vorstudie** sollte für den Untersuchungsraum genauer die Konflikte zwischen Naturschutz, Baggergutverklappung, Strandmanagement, Sportboothäfen und anderen Nutzungen dokumentieren und quantifizieren, Nutzer und Entscheidungsträger benennen und zusammenführen sowie Möglichkeiten zur Lösung der Nutzungskonflikte anbieten.

Besonderes Anliegen war es, anhand der gewählten Beispiele die Akteure und Interessenten eines regionalen Küstenzonenmanagements von der praktischen Notwendigkeit und dem wirtschaftlichen Nutzen eines integrierten Planens und Handelns zu überzeugen und modellhaft Perspektiven für langfristiges Management insbesondere der Küstengewässer zu schaffen. Ferner sollte die Vorstudie die notwendigen Grundlagen für die Fortführung des Projekts in einer Hauptstudie schaffen.

### 2. Verfolgtes Konzept (Methodik)

Die drei am Projekt wirkenden wissenschaftlichen Ausprägungen, die naturwissenschaftliche, die sozioökonomische sowie die juristische, folgten in der Methodik zunächst der jeweils existenten fachlichen Sachlage. Im Vordergrund stand aber die *interdisziplinäre Zusammenarbeit* der drei unterschiedlichen Fachrichtungen und die daraus resultierenden Synergieeffekte.

Als gemeinsame Grundlage galt die exemplarische Einschränkung auf die Nutzungskonflikte im Küstengebiet Warnemünde - Kühlungsborn mit den Schwerpunkten Baggergutverklappung, Sportboothäfen und Strandmanagement. Das Prinzip, eine erfolgreiche Konzeption der Haupt-

phase des Projekts unter Ausnutzung der Vorteile einer interdisziplinären Zusammenarbeit zu ermöglichen, behielt dabei die oberste Priorität.

### 3. Auswahl der Projektschwerpunkte

Aufgrund der Länge der mecklenburg-vorpommerschen Küste und der Komplexität ihrer natürlichen Systeme sowie der auf sie wirkenden Nutzungsansprüche ist es sinnvoll, sich in einem modellhaften Ansatz zur Umsetzung einer IKZM-Strategie auf räumliche und sachliche Schwerpunkte zu konzentrieren.

Für die Vorstudie des Projektes bestand dabei die Auswahl aus folgenden Themen:

- Thema Planungen und Maßnahmen (Ausweitung der Regionalplanung auf das Meer),
- Realisierung von Küstenschutzbauten (Umsetzung des Generalplan Küstenschutz),
- Bebauung im Küstenbereich (100-m-Schutzstreifen),
- Vertiefung von Seekanälen und Küstenabschnitten, Hafenausbauten,
- Naturschutz (neue Schutzgebiete: EU-Vogelschutz- FFH-Gebiete, BSPA) und damit verbundene Nutzungsbeschränkungen,
- Eutrophierung und Veränderung von Stoffkreisläufen,
- Maritimer Tourismus (bauliche Maßnahmen wie Sportboothäfen, Freizeitparks usw.),
- Strandmanagement (u.a. Dünenabschiebung, Strandaufspülung, Dünenbiotope usw.),
- Sand- und Kiesgewinnung in den Küstengewässern M-V,
- Kabel-/Pipeline-Trassen (Stromkabel – Baltic Cable),
- Offshore-Windenergieparks,
- (Baggergut-)Verklappung,
- Überfischung der Meere, Aquikultur von Fischen und Muscheln
- Bau und Verkehr der Warnow-Querung,
- Küste-Hinterland-Verknüpfung sowie die
- Zusammenarbeit mit den lokalen und regionalen Agenda-Büros.

Die Auswahl fiel auf die drei Schwerpunktthemen Sportboothäfen, Strandmanagement und Baggergutverklappung. Daneben stand die Kooperation mit den lokalen und regionalen Agenda-Büros im Vordergrund der Projektarbeit.

### III. Die Festlegung des Untersuchungsgebietes

Die Definition des Betrachtungsraumes ist im Einzelfall unter Beachtung der besonderen Fragestellung und sämtlicher sektoraler Interessen vorzunehmen.<sup>10</sup>

Der Küste kommt in Mecklenburg-Vorpommern aufgrund ihrer Länge von 340 km eine besondere Bedeutung zu. Darüber hinaus verfügt das Land über 1130 km Boddenküste.<sup>11</sup>

Die Küstenregion Warnemünde - Kühlungsborn bietet sich aufgrund ihrer Vielfalt und Charakteristik geradezu für exemplarische Untersuchungen der Küstenregionen von Mecklenburg-Vorpommern an. Auch in diesem Küstengebiet mehren sich die küstenspezifischen Nutzungsansprüche und mit ihnen die Nutzungskonflikte, so dass hier die grundsätzlichen Fragen eines IKZM bestens erörtert werden können.

In der Vorstudie wurden die interdisziplinären Untersuchungen auf die Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn beschränkt. Dies ist ein etwa 30 km langer Streifen entlang der Ostseeküste, der von Sandstränden und Steilküstenformationen geprägt und somit ein Anziehungspunkt für Tourismus im Land Mecklenburg-Vorpommern ist. Daher ist das Gebiet im regionalen Raumordnungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock auch als Tourismusschwerpunkt- bzw. -entwicklungsraum ausgewiesen. Allerdings handelt es sich hier auch zum Teil um einen Vorsorgeraum für Naturschutz und Landschaftspflege. Weitere Ansprüche, die an diesen Küstenstreifen gestellt werden, wie z.B. Baggergutverklappung, Küstenschutzmaßnahmen und die Errichtung neuer Sportboothäfen, führen zu zusätzlichen Interessen- und Nutzungskonflikten.

Der Küstenabschnitt deckt ein breites Spektrum unterschiedlicher wirtschaftlicher Entwicklungen ab und kann als repräsentativ für weite Teile der Küste Mecklenburg-Vorpommerns angesehen werden.

---

<sup>10</sup> Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) - Eine Strategie für Schleswig-Holstein - Gutachten im Auftrag des Ministeriums für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein, S.7

<sup>11</sup> HERMA / JENISCH, Gutachten: Rechtliche Beurteilung der maritimen Sicherheit unter besonderer Berücksichtigung der Interessen des Landes Mecklenburg-Vorpommern, in: Maritime Sicherheit im Ostseeraum, Landtag Mecklenburg-Vorpommern, S. 294

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich seewärts bis zur 12-Seemeilen-Grenze (Grenze deutscher Hoheitsbefugnisse) und umfasst landeinwärts Gemeinden entlang des Küstenstreifens Warnemünde-Kühlungsborn. Dabei handelt es sich um die Gemeinden Wittenbeck, , Börgerende-Rethwisch, Nienhagen, Elmenhorst-Lichtenhagen, die Städte Bad Doberan und Kühlungsborn sowie die Hansestadt Rostock. Im Laufe der Vorstudie wurde das Untersuchungsgebiet im Bereich der Hansestadt Rostock noch weiter und zwar auf den Ortsteil Warnemünde eingeschränkt.

Das räumliche Untersuchungsgebiet ist folgender Karte zu entnehmen:

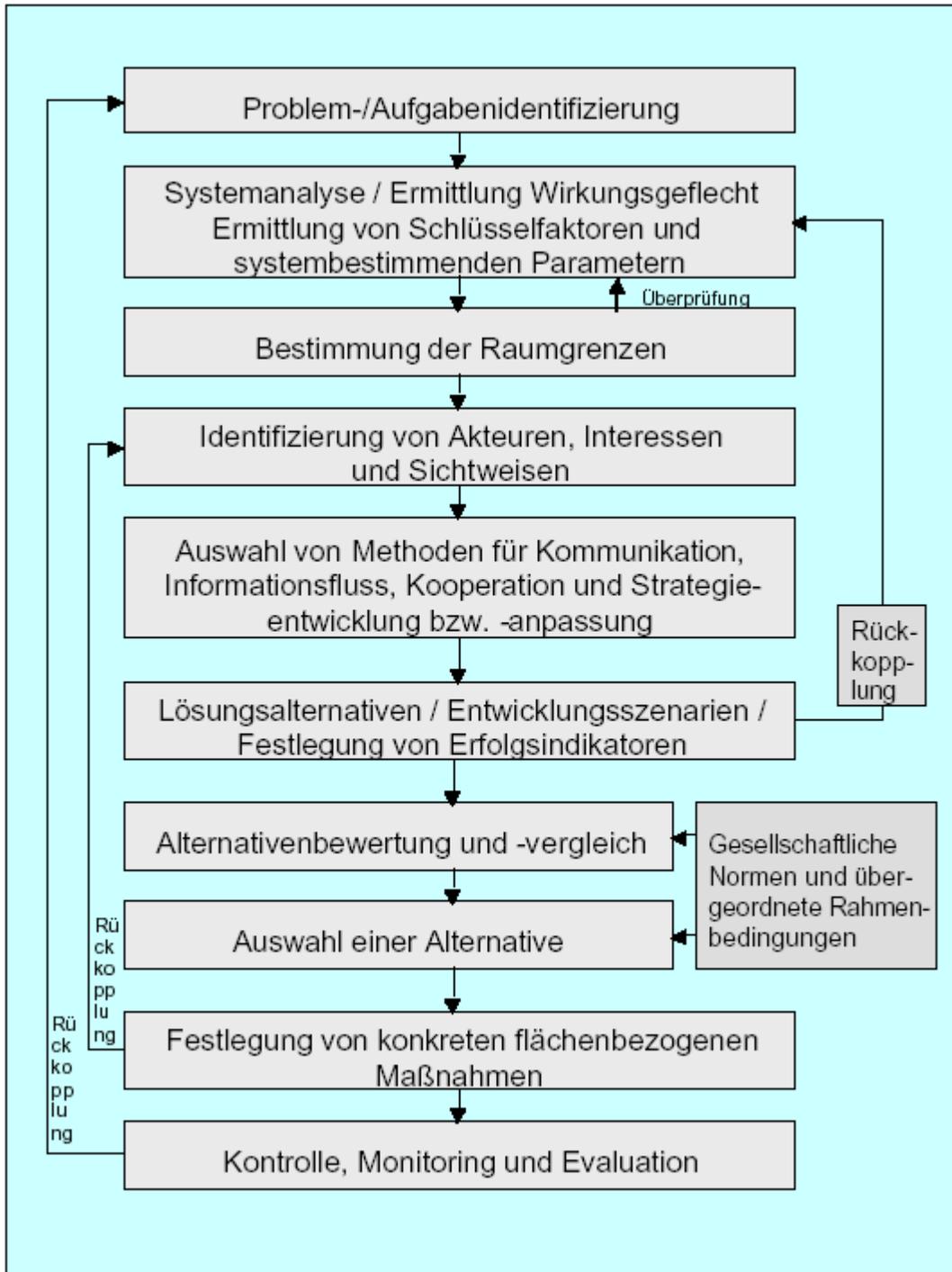


Für die *Hauptstudie* war eine räumliche Erweiterung entlang der Küste geplant; etwa die Ausdehnung auf den gesamten Küstenabschnitt der Planungsregion Mittleres Mecklenburg/Rostock. Aber auch die Wechselwirkungen mit dem Hinterland sollte Teil der fortgeführten Untersuchungen werden, etwa die Einbeziehung der Landschaftszone „Kühlung“.

#### IV. Vorgehensweise

##### 1. Vorgeschlagene Vorgehensweise in einem IKZM-Prozess

Für die Vorgehensweise in einem IKZM-Prozess wurde die nachstehende empfohlen:<sup>12</sup>



<sup>12</sup> Nach KANNEN, Analyse ausgewählter Ansätze und Instrumente zu Integriertem Küstenzonenmanagement und deren Bewertung, Diss., Kiel, 2000, S. 164.

## 2. Projekt insgesamt

Zunächst müssen für eine Entscheidungsbasis in einer Bestandserhebung die konkreten Fragestellungen, die relevanten Akteure, bestehende Konflikte sowie vorhandene Entwicklungspotenziale erfasst werden.<sup>13</sup>

Dazu wurde folgende Vorgehensweise eingeschlagen, die einzelne *Teilziele* verfolgte:

- Im Zentrum einer systematischen Sammlung von Daten, Adressen, Publikationen und Planungsgrundlagen stand eine Adressendatenbank von sämtlichen regionalen Akteuren und Interessengruppen des Untersuchungsgebiets.
- Eine Datendokumentation sollte aus der Analyse der sektoralen Entwicklung sowie Auswertung der relevanten juristischen und ökologischen Grundlagen entstehen.
- Aus Gesprächen mit Vertretern aus Verwaltung, Verbänden, Vereinen und Wirtschaft zu aktuellen Küstenzonen-Problemen und den Auswirkungen der aktuellen institutionellen Rahmenbedingungen, sowie aus ihrer Auswertung resultierte eine Zustandsbeschreibung der aktuellen regionalen Lage bezüglich eines IKZM.
- Mittels Detailanalysen und ökonomischer, juristischer sowie ökologischer Bewertungen in Bezug auf die Wechselwirkungen zwischen Baggergutverklappung, Naturschutz und Tourismus wurde eine Dokumentation der Probleme, Sichtweisen und Forderungen Betroffener erstellt.
- Anhand der drei konkreten Beispiele Baggergutverklappung, Sportboothäfen und Strandmanagement sollte ein exemplarisches Konzept für Nutzung und Konfliktlösung in der Küstenzone entwickelt werden.
- Eine Diskussion des Konzepts mit Entscheidungsträgern und Interessengruppen sollte schließlich zu einem Bericht mit zusammenfassender Bewertung und Lösungsperspektiven führen.

---

<sup>13</sup> Integriertes Küstenzonenmanagement(IKZM) - Eine Strategie für Schleswig-Holstein - Gutachten im Auftrag des Ministeriums für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein, S. 7.

### 3. Für die juristischen Untersuchungen

Aus rechtlicher Sicht sollten zunächst im Rahmen der Vorstudie die gemeindlichen bzw. städtischen Planungsgrundlagen und das dazugehörige Kartenmaterial für die Bearbeitung der Projektschwerpunkte beschafft werden. Im Anschluss daran sollten die küstenspezifische Planungsgrundlagen erfasst und analysiert sowie die Planungs- und Umsetzungskompetenzen ermittelt werden.

In der Bewertung des vorhandenen Planungs- und Rechtsinstrumentariums sollte auch eine Übersicht über gesellschaftliche und politische Vorgaben sowie den gesetzlichen und planerischen Rahmen enthalten sein. Die Aufstellung von Entscheidungsregeln und –verfahren dient der Sicherstellung von Transparenz und Fairness.<sup>14</sup> Dazu ist die eben beschriebene Vorgehensweise aber notwendige Vorarbeit.

Erst danach kann aus juristischer Sicht die Möglichkeiten einer geeigneten Integration des Küstenzonenmanagement in die bestehenden rechtlichen Strukturen und Planungsgrundlagen geprüft werden und entsprechende Vorschläge und Empfehlungen unterbreitet werden.

Dies muss unter Berücksichtigung der Strategie der Europäischen Union zum IKZM und anderer europäischer Kooperations- und Integrationsmodelle wie Interreg und VASAB geschehen. Zudem ist eine Einbindung der regionalen Agenda-Büros in den IKZM-Prozess erforderlich, deren Durchführung bereits im Rahmen der Vorstudie begonnen werden sollte.

---

<sup>14</sup> Integriertes Küstenzonenmanagement(IKZM) - Eine Strategie für Schleswig-Holstein - Gutachten im Auftrag des Ministeriums für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein, S. 7.

## **E. Bearbeitung des Projektschwerpunktes Sportboothäfen**

### **I. Einleitung**

Das Thema Sportboothäfen bildet einen der drei Hauptschwerpunkte während der einjährigen Vorstudie zum Projekt: „Integriertes Küstenzonenmanagement in der Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn“. Die Spezifikation auf dieses Thema hat mehrere Gründe.

Zum einen stellen Sportboothäfen mit ihren Wasser- und Landbauten komplexe Bereiche mit hoher Flächenbeanspruchung dar, die einer Vielzahl von Nutzungsansprüchen und Schutzinteressen ausgesetzt sind und daher mit einem breiten Querschnitt von küstenspezifischen Problemkreisen verbunden sind. Zum anderen werden die Untersuchungen der aktuellen Entwicklung an der mecklenburg-vorpommerischen Ostseeküste gerecht, infolge derer mehrere neue Sportboothäfen entstanden sind bzw. noch entstehen werden und mit der sich neue Anforderungen an eine gemeinsame Planung von Küstenland und Küstenmeer ergeben.

Sportboothäfen haben des Weiteren eine große Bedeutung für die touristische Infrastruktur und sind daher ein wesentlicher Bestandteil des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern, auf den im Folgenden eingegangen wird.

In diesem Zusammenhang soll dann näher der Bootstourismus und der Wassersport in Mecklenburg-Vorpommern sowie die wassertouristischen Nutzungsmöglichkeiten und Potentiale im Untersuchungsgebiet Warnemünde-Kühlungsborn untersucht werden. Anschließend erfolgen eine Situationsbeschreibung und die Vorstellung der einzelnen Sportboothäfen in dieser Küstenregion.

Der Hauptteil dieses Berichtes beschäftigt sich dann intensiv mit der konkreten Einbindung der rechtlichen Problemkreise und Fragestellungen bezüglich Sportboothäfen in einem integrierten Küstenzonenmanagement für die Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn, wobei aus juristischer Sicht insbesondere die Rechts- und Planungsgrundlagen für die Sportboothäfen und den Wassersport zusammengetragen und analysiert werden.

## II. Der maritime Tourismus und seine Bedeutung für Mecklenburg-Vorpommern

### 1. Überblick über den maritimen Tourismus in M-V

Unter dem Ausdruck "maritimer Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern" werden mit Erweiterung des "maritim"-Begriffes auf die Binnengewässer alle die Tourismusangebote verstanden, in denen das offene Meer, Küstengewässer, Seen, Flüsse und Kanäle die natürliche Grundvoraussetzung für vielfältige Tourismusaktivitäten darstellen.<sup>15</sup>

Das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern bietet aufgrund seiner natürlichen Gegebenheiten besonders günstige Bedingungen für diesen maritimen Tourismus. So verfügt das Land über 340 Kilometer Ostsee-Außenküste, 1130 Kilometer Boddenküste, 60 Inseln, 2013 Seen mit einer Gesamtfläche von 724 km<sup>2</sup> und ca. 26000 km Fließgewässer mit überwiegend unverbauten und naturbelassenen Ufern. Zudem schließen die meisten der großflächigen Schutzgebiete des Landes die Küsten- und Seengebiete mit ein.

Zu den wichtigen Faktoren des maritimen Tourismus zählen auch die kulturell-historischen Bauten und Stadtensembles Mecklenburg-Vorpommerns aus der Hansezeit und der Backsteingothik, die Bäderarchitektur und das typische Flair der Badeorte und Fischerdörfer. Bisher nur zum Teil touristisch genutzt werden dagegen Anlagen wie Großwerften, Seehäfen, Fischanlandungsplätze, Wasserbauwerke, Leuchttürme u.ä.

Dies soll sich durch die sekundären Angebotskomponenten des maritimen Tourismus in Gestalt von ausgebauten und bewachten Stränden und Seebrücken, Campingplätzen am Wasser, Regattarevieren, Sportboothäfen, Schiffsanlegern und Wasserwanderrastplätzen ändern. Aber auch Meeres- und Schifffahrtsmuseen sowie Museumsschiffe zählen zu den beliebten touristischen Angeboten.

In Zusammenhang mit diesen Potenzialelementen stehen der Strand-/Badetourismus an der Küste und im Binnenland, der Campingtourismus am Wasser, die verschiedenen Wassersportarten (Segeln und Surfen, Motor- und Hausbootfahren, Wasserwandern und Kajak, Kanu, Ruder- und Paddelboot, Tauchen, Wasserski etc.), das Mitfahren auf Traditionssegelschiffen und deren Besichtigung, maritime Veranstaltungen, Museumsbesuche sowie die touristische Nutzung der

---

<sup>15</sup> Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 3

verschiedensten Schiffstypen zur Fahrgastbeförderung - vom "Ausflugsdampfer" über Fähren bis zu Kreuzschiffen.<sup>16</sup>

Unter dem Begriff des maritimen Tourismus sind somit durchaus heterogene Bestandteile zusammengefasst, die zum Teil untereinander eng verbunden sind, zum Teil aber auch nebeneinander stehen.

## 2. Elemente des maritimen Tourismus

Die Elemente des maritimen Tourismus sowie die mit dem maritimen Tourismus verbundenen Tourismusangebote in M-V sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:<sup>17</sup>

<b>Maritimer Tourismus im weiteren Sinne</b>	<b>Mit dem maritimen Tourismus verbundene Tourismusangebote in M-V</b>
Strand-/Badetourismus	Stadt- und Kulturtourismus
Campingtourismus am Wasser	Fahrradtourismus
Surfen	Wandertourismus
Strandsport und –spiel	Kur- und Gesundheitstourismus
Bootfahren/Wassersportgeräte nutzen	Kongress- und Tagungstourismus
Segeln	Wochenend- und Tagestourismus
Tauchen	Touristische Großprojekte
Hausbootnutzung	
Wasserwandern	Beherbergungswesen
Wasserski	Gastronomie
Angeln/Fischen	
Nutzung Fahrgastschiffe	
Nutzung Fährpassagierschiffe	
Hochseekreuzschiffahrt	
Flusskreuzschiffahrt	
Nutzung/Besichtigung Traditionsschiffe	
Besuch maritimer Veranstaltungen	
Besuch Meeres-/Schiffahrtsmuseen	
Maritimer Industrietourismus	

<sup>16</sup> Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 3 f.

<sup>17</sup> nach: Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 8.

Im Vordergrund der Urlaubsarten in Mecklenburg-Vorpommern steht der sogenannte Strand-/Badetourismus an den Stränden der Ostsee, der Boddengewässer und der Binnenseen.<sup>18</sup> Er ist mit Baden und Schwimmen, Sonnenbaden, Spiel und Sport am Strand verbunden und schließt häufig Aktivitäten wie Surfen, Ausleihe von Booten und Wassersportgeräten etc. ein. Auch der Campingtourismus steht an der Spitze aller Tourismusarten.

Das Segeln wird oft als eigenständige Urlaubsart betrieben, dabei sind die Teilnehmer an Segelregatten nochmals als gesonderte Touristengruppen zu betrachten. Unberücksichtigt bleiben an dieser Stelle alle Formen des wasserverbundenen Gesundheitstourismus. Würde man diese einbeziehen, wäre nahezu der gesamte MV-Tourismus als maritimer Tourismus zu bezeichnen.<sup>19</sup>

### 3. Wassertouristische Nutzungsgebiete und Entwicklungspotentiale

#### *a) Wassertouristische Nutzungsgebiete in Mecklenburg-Vorpommern*

Mecklenburg-Vorpommern besitzt in der Küsten- und Binnenregion unterschiedlich strukturierte Gewässertypen mit vielgestaltigen Nutzungsmöglichkeiten.

In der Küstenbereich bieten die gebietlich differenziert entwickelten Gewässerstrukturen vor der Außenküste und im binnenlandanschließenden Küstenbereich mit seiner Bodden- und Haffküste praktisch alle natürlichen Voraussetzungen für wassertouristische Nutzungen.

Die Gliederung des wassertouristisch relevanten Gewässerangebotes in wassertouristische Nutzungsgebiete (kurz: WTNG) bildet den Rahmen für die Zuordnung von Potenzialen als Grundlage für die Erfassung wassertouristischer Möglichkeiten in diesen Gebieten. In den Potenzialen sind nachfolgende Elemente eingeschlossen:<sup>20</sup>

- Eignungen der Gewässer für Befahrbarkeiten durch Schiffe und für wassersportliche Nutzungsformen auf der Grundlage des natürlichen Gewässerangebotes, rechtlicher Regelungen und z.T. auch aus wassersportfachlicher Sicht,
- Natürliche Attraktivitätspotenziale der Gewässer u.a. auf der Grundlage naturschutzfachlicher Erhebungen (Landschaftsbild, natürliche Sehenswürdigkeiten),

---

<sup>18</sup> Tourismuskonzeption Mecklenburg-Vorpommern von 1993, S. 27; Tourismuskonzeption für das Land Mecklenburg-Vorpommern - Fortschreibung 1998, S. 15

<sup>19</sup> Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 10.

<sup>20</sup> Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 15.

- Historisch-kulturelle und sonstige Potenziale, die als bauliche Anlagen/Einrichtungen in Gewässernahbereichen entstanden sind und infolge ihres nostalgischen oder modernen Charakters von wassertouristisch Interessierten als attraktive Ziele nachgefragt werden können. Hierbei finden maritime und allgemeine touristische Angebote (Highlights und sonstige) Berücksichtigung, die in gewässerangrenzenden Gemeinden bzw. maximal bis 10 km vom Gewässer entfernt vorhanden sind.

Unter Berücksichtigung der Analysen zu natürlichen Eignungsvoraussetzungen und wasserrechtlichen Regelungen konnten dahingehend zusammenfassende Aussagen über wassertouristische Aktivitäten je WTNG-/Teilgebiet getroffen werden, ob diese Aktivitäten

(1) *i.d.R. möglich sind*, d.h. ohne wesentliche Einschränkungen ausgeführt werden können oder

(2) *i.d.R. eingeschränkt möglich sind*, d.h.

- bestimmte wassertouristische Aktivitäten sind auf Grund der vorliegenden Gewässereigenschaften nur bei Überwindung von Hindernissen durchführbar oder
- infolge rechtlicher Regelungen nur räumlich differenziert bzw. als bestimmte Nutzungsformen gestattet (z.B. Wassermotorradfahren auf Kanälen der Bundeswasserstraßen nur dann erlaubt, wenn ein Geradeauskurs und eine festgelegte geringe Geschwindigkeit eingehalten werden) oder
- wenn innerhalb der betreffenden WTNG auf Grund der natürlichen Gewässereignung räumlich differenziert Aktivitäten durchgeführt werden können.

bzw.

(3) *i.d.R. nicht möglich sind*, d.h. wenn Gewässereigenschaften und/oder rechtliche Regelungen wassertouristische Aktivitäten nicht zulassen.

#### *b) Gewässerpotenziale für wassertouristische Nutzungen in der Küstenregion*

Die Potenzialanalyse<sup>21</sup> der WTNG der Küstenregion weist aus, dass die Gewässerpotenziale für wassertouristische Nutzungen durch eine geringe Gliederung der Gewässer vor der Außenküste und durch eine starke Gliederung der binnenlandangrenzenden inneren Seegewässer mit Buchten, Bodden und Flussmündungsbereichen charakterisiert werden. Diese Potenziale sind in der Gesamtheit so vielfältig, dass praktisch für alle wassertouristischen Nutzungen Voraussetzungen

---

<sup>21</sup> vgl. Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, Charakteristik der Potenzialvoraussetzungen wassertouristischer Nutzungsgebiete, Anlagenband: Kapitel III,3.2.

bestehen. Als besonders vorteilhaft erweisen sich die Eignungsvoraussetzungen für seetüchtige Wasserfahrzeuge und damit für spezifische Zielgruppen des Wassertourismus an den Außenküsten der WTNG, die durch eine starke Gleichartigkeit der Gewässerstruktur bedingt sind.

Die inneren Küstengewässer bieten infolge ihrer starken Gliederung und der historisch gewachsenen sowie dezentral entwickelten Angebotszentren wassertouristischer Leistungen stärker räumlich differenzierte Eignungsvoraussetzungen für die Entwicklung des Wassertourismus als die Bereiche der Außenküste.<sup>22</sup>

### *c) Historisch-kulturelle Potenziale in der Küstenregion*

Die historisch-kulturellen Potenziale als attraktive Zielpotenziale wassertouristischer Nutzung sind in der Küstenregion infolge historisch bedingter kulturräumlicher Entwicklungsprozesse wesentlich stärkerer als in der Binnenregion ausgebildet.

Dort bieten Ergebnisse deutscher Städteentwicklungen in Verbindung mit zeitlich unterschiedlich verlaufenden seewirtschaftlichen Aktivitäten von der Hansezeit bis zur Gegenwart sowie die seit 1793 gegründeten und bis heute anhaltenden Entwicklungen des Seebäderverkehrs die wichtigsten Potenzialvoraussetzungen auch für Wassertouristen (hanseatische Altstadtzentren, Baukerne der Backsteingotik und anderer Stilepochen, Bäderarchitektur des 19./20.Jhds). Diese fanden weitere Ergänzungen durch moderne Potenziale mit maritimer Bezugsbasis wie Häfen, Museen (z.B. Meeresmuseum Stralsund, Schifffahrtsmuseum Rostock, Bernsteinmuseum Ribnitz-Damgarten), Großveranstaltungen (z.B. Störtebekerfestspiele Ralswiek, Hanse Sail Rostock) und auch moderne Industrieunternehmen, die es allerdings im Sinne eines Industrietourismus erst zu erschließen gilt (Großwerften in Wismar, Rostock, Stralsund).

Für die WTNG 2 (Rostock) und 4 (Rügen/Stralsund/Greifswald) wurden die Ergebnisse der Potenzialanalyse<sup>23</sup> kartographisch in der Anlage 2 des genannten Syntheseberichts dargestellt.

---

<sup>22</sup> Die "Standortkonzeption für Sportboothäfen an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns" (Schwerin, 1996) liefert ausführliche Einschätzungen für einen Teil wassertouristischer Nutzungsbedingungen der Küstenregion.

<sup>23</sup> vgl. Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, Charakteristik der Potenzialvoraussetzungen wassertouristischer Nutzungsgebiete, Anlagenband: Kapitel III, 3.2.

#### 4. Bedeutung des maritimen Tourismus für Mecklenburg-Vorpommern

Der maritime Tourismus ist für die Tourismuswirtschaft Mecklenburg-Vorpommerns eine tragende Säule. Mit einem Beitrag von rund 10% zur gesamten touristischen Wertschöpfung entfaltet er eine Breitenwirkung in viele Wirtschaftssektoren des Landes.<sup>24</sup> Die Stellung des maritimen Tourismus innerhalb der Gesamtheit des touristischen Angebots Mecklenburg-Vorpommerns reicht weit über dessen Bedeutung als selbstständige Tourismusart hinaus und ist durch Wechselwirkungen gekennzeichnet.

In Mecklenburg-Vorpommern hat sich in den vergangenen zehn Jahren eine neue Wirtschaftsbranche entwickelt: die tourismusorientierte maritime Wirtschaft. Diese Branche erzielt mit 5.800 Beschäftigten pro Jahr einen Umsatz von etwa 156 Millionen Euro, dies entspricht 10% des Gesamtumsatzes des Tourismus des Landes. Den Hauptanteil dabei tragen mit ca. 53 Millionen Euro der Bootstourismus und der Wassersport. 1.370 Unternehmen verdienen ihr Geld mit Angeboten im maritimen Bereich.<sup>25</sup> Diese Branche kreiert im Zusammenwirken mit anderen touristischen Leistungsanbietern ein spezielles touristisches Produkt: den maritimen Tourismus in Mecklenburg –Vorpommern. Maritimer Tourismus erzeugt Nachfrage nach Produkten bei der maritimen Industrie der Region, die der Erholung dienen, d.h. tourismusorientierte maritime Wirtschaft.

Für das Urlaubsland Mecklenburg-Vorpommern ist charakteristisch, dass einige Faktoren des ursprünglichen Angebots, an denen der maritime Tourismus ansetzt, auch für andere Tourismusarten und -bestandteile wichtig sind. Zugleich werden Aktivitäten des maritimen Tourismus in andere Tourismusarten eingegliedert, um deren Attraktivität zu erhöhen. So nutzen beispielsweise Einrichtungen des Kur- und Gesundheitstourismus bevorzugt Standorte an der Küste oder an Binnenseen. Grundsätzlich ist festzustellen, dass Mecklenburg-Vorpommern die größte Vielfalt maritimer Angebote in Deutschland bietet. Das Land hat Chancen, sich im maritimen Tourismus zu einem Marktführer zu entwickeln und auf Teilgebieten eine USP-Stellung zu erreichen.

Der maritime Tourismus gewinnt seine wirtschaftliche Bedeutung für Mecklenburg-Vorpommern zum ersten durch die Beschäftigungs-, Wertschöpfungs- und Steuereffekte der auf

---

<sup>24</sup> Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 1.

<sup>25</sup> Barczynski Kongress-Reader „Maritimer Tourismus im Aufwind“, 15. bis 16. November 2001 in Stralsund, S. 13.

diesem Gebiet tätigen Unternehmen. Zum zweiten bilden die Gäste des maritimen Tourismus eine wesentliche Grundlage für den Verkauf touristischer Basisleistungen, wobei die Unterkunfts- und Verpflegungsleistungen wirtschaftlich dominant sind. Darüber hinaus kommen die Ausgaben der Urlaubs- und Kurzeittouristen auch anderen tourismusnahen Wirtschaftsbranchen zu Gute. Durch den Kauf und die Unterhaltung von sachlichen Produktionsfaktoren induzieren die Unternehmen des maritimen Tourismus zum dritten wirtschaftliche Aktivität in anderen Wirtschaftsbranchen Mecklenburg-Vorpommerns. Im Vordergrund stehen hierbei Schiffs- und Bootswerften mit ihren Neubau- und Unterhaltungsleistungen, Hersteller von Boots-ausrüstungsteilen und -zubehör, Lieferanten von Treibstoffen sowie Bau- und Projektierungsunternehmen für Marinas und Wasserbauwerke.

Auf Grund dieser herausragenden Bedeutung ist es gerechtfertigt, dem maritimen Tourismus in der Tourismuspolitik des Landes und im IKZM-Prozess künftig verstärkt Aufmerksamkeit zu widmen.

### **III. Bootstourismus und Wassersport in M-V**

#### 1. Elemente und Bedeutung

Bootstourismus und Wassersport spielen eine übergeordnete Rolle innerhalb des maritimen Tourismus. In den diesen Bereichen zugeordneten Branchen arbeiten fast die Hälfte aller im maritimen Tourismus Beschäftigten.

Dabei werden im engeren Sinne folgende Elemente vom Bootstourismus und Wassersport umfasst:

- Segeln,
- Wasserwandern,
- Hausboote,
- Motorboote,
- Kanu/Kajak,
- Surfen,
- Tauchen,
- Wasserski,
- Angeln /Fischen.

Die Bedeutung des Wassersport in der Bundesrepublik Deutschland soll einmal die nachfolgende Tabelle verdeutlichen:

<b>Sportart</b>	<b>Sportler in Mio.</b>
<b>Segler und Motorbootfahrer</b>	<b>5,13 (9,2% der Gesamtbev.)</b>
<b>darunter Anteil Kernsegment</b>	<b>0,43 (Segeln), 0,32 (Motorboot)</b>
<b>Surfer, Kanuten, Taucher, Wasserskifahrer</b>	<b>3,07</b>
<b>Wassersportler gesamt</b>	<b>8,2</b>
<b>zum Vergleich: Skifahrer</b>	<b>7,53</b>

Quelle: högel sport kommunikation, news 8/98

## 2. Situation des Bootstourismus und Wassersports in Mecklenburg-Vorpommern

Die Gesamtbeschäftigtenzahl in Unternehmen des Bootstourismus und Wassersports belief sich in 1998 auf ca. 6.200 Beschäftigte. Davon entfielen allein ca. 500 Beschäftigte auf den Bereich Fahrgastschiffahrt<sup>26</sup> in der Küsten- und Binnenregion.<sup>27</sup> Reduziert man die verbleibende Anzahl von Beschäftigten um den Teil, der nicht unmittelbar zum Umsatz des maritimen Tourismus beiträgt, so ergibt sich ein Wert von ca. 2.700 Beschäftigten.

Insgesamt ist die wirtschaftliche Situation der Unternehmen als schwierig einzuschätzen.<sup>28</sup> Das gilt vor allem für die vielen Kleinunternehmen. Viele Unternehmen bieten daher zusätzlich zu ihrem Hauptgeschäft weitere Leistungen an, um überlebensfähig zu bleiben, wobei die Zusatzleistungen nicht immer auf den Tourismus bezogen sind.

Der Bootstourismus und Wassersport in Mecklenburg-Vorpommern wird von den Branchen Boote, Charter, Fahrgastschiffahrt und Marinas bestimmt. Andere Branchen (bspw. Surfen,

<sup>26</sup> ohne Unternehmen der Traditions-, Hochsee- und Flusskreuzschiffahrt.

<sup>27</sup> Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 69.

<sup>28</sup> Näheres siehe Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 69.

Tauchen und Wasserski) spielen, von der Anzahl der Anbieter aus gesehen, nur eine untergeordnete Rolle im Landesdurchschnitt.<sup>29</sup>

### 3. Netzwerkkonzept für Sportboothäfen in Mecklenburg-Vorpommern

Das Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern hat im Jahre 1996 ein „Standortkonzept für die Entwicklung eines Netzes von Sportboothäfen an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns“ erarbeiten lassen. Dies war notwendig geworden, weil aus raumordnerischer Sicht schon seit längerem der Bedarf an einem Konzept für die Entwicklung vorhandener bzw. neuer Wassersportanlagen bestand, welches sowohl die Bedürfnisse des Wassersportes berücksichtigt als auch eine Abstimmung mit den Belangen des Naturschutzes und der Landesentwicklung herbeiführt.<sup>30</sup>

Mit diesem Standortkonzept soll den Gemeinden und Investoren eine Planungshilfe zur Verfügung gestellt werden, welche dazu dienen soll, die Potentiale für den Wassersport besser zu erkennen und zu nutzen. Auf diese Weise verspricht sich die Landesregierung eine Erhöhung der Attraktivität der Ostseeküste für den gesamten Tourismus und damit verbunden die Schaffung neuer Erwerbsmöglichkeiten für die Landesbevölkerung.

Im Rahmen des Konzeptes erfolgte zunächst eine Bestandsanalyse der Wassersportanlagen und anschließend die Formulierung von konkreten Vorschlägen für Standorte, deren Funktionen sowie Kapazitäten. Dabei wurden die bestehenden oder möglichen Konflikte mit anderen Nutzungen, insbesondere mit dem Natur- und Landschaftsschutz, untersucht und Lösungsmöglichkeiten angeboten. Ferner wurden Fakten zusammengetragen, die für eine Beurteilung der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung von Sportboothäfen, vor allem für eine Nutzen-Kosten-Betrachtung, wichtig sind.

---

<sup>29</sup> Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 63.

<sup>30</sup> KLEEDEHN, in: Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns, Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern, 1996, Vorwort.

#### 4. SuPortNet – Entwicklung eines Netzes von Sportboothäfen im Ostseeraum

Auch in der Ostseeregion können vom Bootstourismus wichtige ökonomische Impulse ausgehen. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung muss die Planung von Infrastrukturmaßnahmen deren Auswirkungen auf die regionale und städtische Entwicklung sowie auf Natur und Umwelt beachten. Um das wirtschaftliche Potential des Bootstourismus voll auszuschöpfen, bedarf es eines Netzes von Häfen, das es Touristen erlaubt, Reisen über ihre regionalen und nationalen Grenzen hinaus zu unternehmen.<sup>31</sup>

Entsprechende Netzkonzepte wurden, wie oben bereits schon erwähnt, für die Küste Mecklenburg Vorpommerns und Polens im Jahre 1995 und für die Binnengewässer Mecklenburg Vorpommerns im Jahre 1997 erarbeitet.

Das *Projekt SuPortNet* ist ein weiterer Schritt zur Verwirklichung eines Gesamtkonzeptes für die Ostseeregion, indem es den Netzansatz auf andere Regionen überträgt (baltische Staaten Lettland und Estland, Regionen Brandenburg in Deutschland und Turku in Finnland), die Planung und Durchführung spezifischer lokaler Projekte vorsieht und den Ansatz einer integrierten Planung durch einen intensiven Erfahrungsaustausch unter den Partner unterstützt.<sup>32</sup>

An dem Projekt waren Partner aus EU-Ländern (Deutschland, Dänemark, Schweden, Finnland) im Rahmen des Interreg-II-C-Programms der EU sowie Partner aus Polen, Lettland, Litauen, Estland, Russland und Norwegen beteiligt. Der Leitantragsteller, das Ministerium für Arbeit und Bau des Landes Mecklenburg-Vorpommern, hatte dabei alle die Projektleitung und alle damit zusammenhängenden Aufgaben der Essener PLANCO Consulting GmbH übertragen.

Die erklärten Ziele des Projektes<sup>33</sup> waren:

- Beitrag zu einem integrierten Management von Küstengebieten mit touristischem Potential,
- Förderung von gegenseitigem Lernen und Erfahrungsaustausch,
- Verbesserung der Bedingungen für private Investoren (öffentlich-private Partnerschaft) durch Präsentation erfolgreich durchführbarer Projekte,

---

<sup>31</sup> PLANCO Consulting GmbH, SuPortNet - Projekt, <http://www.planco.de/suportnet/projectd.htm>.

<sup>32</sup> PLANCO Consulting GmbH, SuPortNet - Projekt, <http://www.planco.de/suportnet/projectd.htm>.

<sup>33</sup> PLANCO Consulting GmbH, SuPortNet - Projekt, <http://www.planco.de/suportnet/projectd.htm>.

- Demonstration von das Investitionsrisiko mindernden zusammenhängenden Entwicklungskonzepten,
- Stärkung der Position der Gemeinden gegenüber privaten Investoren,
- Mobilisierung von lokalen Entwicklungspotentialen durch verbesserte intersektorale Kooperation sowie
- Förderung der Kooperation zwischen den Häfen.

Als Ergebnis bzw. als erzielter Nutzen des Projektes<sup>34</sup> wurden in einem Endbericht folgende Punkte genannt:

- Hafenplanung ist integraler Teil der regionalen und städtischen Planung,
- praxisorientierte Ansätze eines nachhaltigen integrierten Küstenmanagements wurden aufgezeigt,
- Hafenplaner und -betreiber haben gemeinsame Informationssysteme entwickelt,
- Tourismus und Umweltschutz arbeiten zusammen und nicht gegeneinander,
- Gemeinden wurden stärkere Partner potentieller Investoren,
- Die Vermarktung der Ostseeregion als Segelrevier stützt sich auf gemeinsame Anstrengungen aller Beteiligten,
- Die Effizienz von Entwicklungsmaßnahmen an Einzelstandorten hat sich durch abgestimmte Maßnahmen im Netz der Häfen erhöht.

Das Projekt bezog sich auf den Schwerpunkt "Förderung eines integrierten Managements und einer nachhaltigen Entwicklung von Küstenregionen, Inseln und anderen Gebieten" im Rahmen des EU-Förderprogramms Interreg II C für die Ostseeregion. Insofern bestand eine starke Verknüpfung mit dem integrierten Küstenzonenmanagement. SuPortNet bildet einen wichtigen Bestandteil für IKZM-Prozesse im Ostseeraum und bietet gute Ansätze für eine weitergehende Zusammenarbeit zwischen den Ostseeanrainerstaaten.

Die Weiterführung des Projektes hat unter norwegischer Schirmherrschaft mit SuPortNet II in diesem Jahr (2002) bereits begonnen.

Die Ausführungen zeigen, dass die Sportboothafenthematik im Rahmen eines IKZM-Projektes große Relevanz entfalten kann und ein breites Spektrum an küstenspezifischer Problematik bietet.

---

<sup>34</sup> PLANCO Consulting GmbH, SuPortNet - Projekt, <http://www.planco.de/suportnet/projectd.htm>.



## IV. Wassertouristische Nutzungsmöglichkeiten und Potentiale im Untersuchungsgebiet

### 1. Wassertouristische Nutzungsmöglichkeiten im WTNG Rostock

Als Gliederungsmerkmale für WTNG der Küstenregion werden berücksichtigt:

- Die räumlich wenig differenzierten Außengewässer des Küstenbereiches und ihre Verbindung mit Buchten, Bodden und mit einigen schiffbaren Flussmündungsbereichen (Unterwarnow, Ryck, Uecker), die Bundeswasserstraßenstatus haben sowie
- Vorhandene Zentren des Angebotes bzw. der Nachfrage (Städte, Badeorte, Marinas) von wassertouristischen Leistungen, die eine gebietsbedeutsame Rolle spielen.

Das Untersuchungsgebiet Warnemünde-Kühlungsborn wird von dem „WTNG 2: Rostock“ erfasst. Dieses umschließt die Bereiche der Außenküste zwischen Halbinsel Wustrow und Graal-Müritz (bis Ostgrenze der Planungsregion Mittleres Mecklenburg-Rostock) mit Unterwarnow und Salzhaff sowie die Angebots-/ Nachfragezentren Hansestadt Rostock/Warnemünde; Ostseebäder Kühlungsborn und Rerik, Graal-Müritz und das Seeheilbad Heiligendamm.

Die Gesamtcharakteristik der Nutzungsmöglichkeiten für wassertouristische Aktivitäten im WTNG 2: Rostock ist in nachfolgender Tabelle dargestellt:<sup>38</sup>

WTNG	Fs	Hb <sup>1</sup>	OM	Mu	WB	Ss	Wm	Ws	A	T
Gewässerabschnitt				Bo						
<b>WTNG 2 Rostock</b>										
Salzhaff	☒	☒	☒	■	■	■	□	□	☒	☒
Gewässer der Außenküste	■	■	■	☒	■	☒	☒	☒	■	■

Fs - Fahrgastschiffahrt      MuBo - Muskelgetriebene Boote      Ws - Wasserski      A - Angeln  
 Hb - Hausboote/große Motorboote      WB - Windgetriebene Boote      Wm - Wassermotorrad      T - Tauchen  
 Ss - Segelsurfen      OM - Offene Motorboote

Nutzungsmöglichkeiten:      aus natürlicher und rechtlicher Sicht      aus naturschutzfachlicher Sicht  
 ■ i.d.R. möglich      □ i.d.R. nicht möglich      ■ i.d.R. möglich  
 ☒ i.d.R. eingeschränkt möglich      □ i.d.R. nicht möglich      □ i.d.R. eingeschränkt möglich  
 □ i.d.R. nicht möglich      □ i.d.R. ausnahmsweise möglich  
 □ i.d.R. nicht möglich      □ aus gewässerstrukturellen Gründen nicht möglich

<sup>1</sup>Hb – Betrieb von Hausbooten ist an der Außenküste nicht möglich

Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 158.

<sup>38</sup> nach: Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 19.

Für das Untersuchungsgebiet sind hier nur die Gewässer der Außenküste relevant. Generell lassen sich für die Außenküste gute Nutzungsmöglichkeiten feststellen. So ist die Nutzung der Fahrgastschiffahrt, von großen und offenen Motorbooten, von windgetriebenen Booten, sowie das Angeln und Tauchen sowohl aus natürlicher und rechtlicher Sicht als auch aus naturschutzfachlicher Sicht i.d.R. uneingeschränkt möglich. Die anderen Nutzungsformen (Segelsurfen, Wasserski, Wassermotorrad und muskelbetriebene Boote) sind lediglich natürlichen oder rechtlichen Einschränkungen unterworfen. Somit ist prinzipiell keine der aufgeführten Nutzungsarten nicht möglich. Folglich ist das Gebiet für die Errichtung von Sportboothäfen sehr gut geeignet.

### BUNDESWASSERSTRASSEN

Eine besonders wichtige Rolle spielen Gewässer mit Bundeswasserstraßenstatus auch für künftige Entwicklungen wassertouristischer Aktivitäten. Dies resultiert nicht nur aus ihrem gewässerrechtlichen Status, sondern auch aus ihrer Größe und dem Flächenanteil der darin eingebundenen Seen.

### 2. Stärken und Schwächen für wassertouristische Nutzungen in der WTNG Rostock

Die Ermittlung von Stärken und Schwächen der WTNG geht von der Teilzielstellung aus, die Entwicklungsvoraussetzungen aus natürlicher und gewässerrechtlicher, aus naturschutzfachlicher, aus kulturräumlicher und infrastruktureller Sicht festzustellen sowie Entwicklungsräume künftiger wassertouristischer Nutzung zu bestimmen.

In der Übersicht sind die Stärken, Schwächen und Entwicklungsvoraussetzungen für wassertouristische Nutzungen in WTNG 2 – Rostock dargestellt:<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 36.

Stärken	Schwächen	Entwicklungsvoraussetzungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewässer vollständig Bundeswasserstraße</li> <li>• sehr gute überregionale und internationale Anbindung (Fährverkehr, Kreuzschiffahrt)</li> <li>• Salzhaff, Unterwarnow und Breitling mit Außengewässern verbunden</li> <li>• Verbindung zu Binnengewässer durch Warnow gegeben</li> <li>• hohe bis sehr hohe Attraktivität des Landschaftsbildes</li> <li>• keine Schutzgebietsausweisungen im Küstenmeer</li> <li>• partiell sehr hohe bis hohe kulturräumliche Attraktivität (Rostock, Warnemünde bzw. Kühlungsborn, Heiligendamm, Rerik und Graal-Müritz)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Befahrbarkeit der Warnow durch andere Nutzungsansprüche (Trinkwasserschutz, Naturschutz) stark eingeschränkt (siehe WTNG 13)</li> <li>• Ungegliederte Außenküste erschwert wasserseitige Infrastrukturentwicklungen</li> <li>• eingeschränkte Nutzbarkeit (Befahrbarkeit, Infrastrukturentwicklung) durch mehrfache Schutzgebietsausweisung im Bereich Salzhaff/Halbinsel Wustrow (NSG, FFH, SPA, LSG)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aus natürlicher und wasserrechtlicher Sicht gegeben</li> <li>• für Befahrbarkeit der Warnow bei Aufhebung des Trinkwasserschutzgebietsstatus gegeben, aber nur unter Beachtung naturschutzfachlicher Anforderungen</li> <li>• aus naturschutzfachlicher Sicht im Bereich Salzhaff stark eingeschränkt</li> <li>• für weitere Verbesserung kulturräumlicher Angebote gegeben (z.B. Industrietourismus, Seebrückennutzung, Ausbau der Ostseebäder)</li> </ul>

### 3. Entwicklungsfähigkeit des wassertouristischen Nutzungsgebietes Rostock

In der Küstenregion spielen für die Einschätzung sehr hoher und hoher Entwicklungsfähigkeit nachfolgende Aspekte eine wichtige Rolle. Die betreffenden WTNG/-teilgebiete<sup>40</sup>

- verfügen über herausragende Voraussetzungen für die überregionale Erreichbarkeit durch Schiffs-/Bootsverkehr und für internationale Anbindungen an Länder besonders des Ostseeraumes,
- besitzen den Vorteil des Rechtsstatus der Bundeswasserstraßen für Gewässer der Außenküste und großer Flussmündungsbereiche,
- lassen im Prinzip alle wassertouristischen Nutzungen zu und bieten größtenteils besonders günstige Voraussetzungen als Segelreviere,

<sup>40</sup> Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 50.

- weisen auf Grund ihrer Großräumigkeit relativ geringe bzw. kleinräumig begrenzte Konfliktpotenziale in Gebieten mit hohen naturschutzrechtlichen Anforderungen auf sowie
- haben eine sehr hohe bzw. hohe kulturräumliche Attraktivität (Hansestädte, prädikatisierte Erholungsorte) und geeignete Voraussetzungen für die Nutzung weiterer Potenziale (z.B. Werften, Schauwerkstätten, Verarbeitungsbetriebe).

Unter diesen Merkmalen ist vor allem hervorzuheben, dass WTNG mit ihren großen zusammenhängenden Gewässerflächen vor der Außenküste und dem Bundeswasserstraßenstatus der vorhandenen Küstengewässer generell über vorteilhafte Voraussetzungen für extensive Erweiterungen der Angebotspotenziale verfügen.<sup>41</sup>

Diese Vorteile werden allerdings dadurch gemindert, dass die Kosten für Infrastrukturanlagen, insbesondere für Wasserbauwerke, im Bereich der Außenküste i.d.R. sehr hoch sind.

Günstige Voraussetzungen für die Entwicklungsfähigkeit bestehen in den WTNG 2 (Rostock), 4 und 5, da im Außenküstenbereich keine Schutzgebiete ausgewiesen sind.

Eine räumliche Differenzierung von Voraussetzungen wassertouristischer Nutzung ist allerdings dort wirksam, wo in der Regel Kopplungen an touristische Zentren und an hohe Leistungsnachfragen bestehen bzw. wo solche künftig zur Entwicklung kommen werden. Belegt wird dies durch die vorgesehene Anlage von Marinas (Kühlungsborn, Rostock), durch den wünschenswerten Ausbau von Seebrücken für die Fahrgastschiffahrt mit regionaler und überregionaler Bedeutung und durch Anlagen in solchen Gebieten, die über bedeutende Defizite unter dem Aspekt der Erreichbarkeit durch Sportbootverkehre verfügen (Problem Nothafen Darßer Ort oder Marina in Prerow).<sup>42</sup>

Das WTNG 2 – Rostock zählt aufgrund seines sehr hohen Anteils von Stärken und eines nur sehr geringen Anteils von Schwächen zu den Gebieten mit sehr hoher Entwicklungsfähigkeit für den Wassertourismus. Dabei sind die Eignungsvoraussetzungen besonders in den Bereichen der Angebotszentren Warnemünde, Rostock, Kühlungsborn, Heiligendamm und Graal Müritz Grundlage ein sehr hohes Entwicklungspotential.<sup>43</sup>

---

<sup>41</sup> Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 51.

<sup>42</sup> Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 51.

<sup>43</sup> Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 53.

## V. Sportboothäfen im Untersuchungsgebiet Warnemünde-Kühlungsborn

### 1. Überblick und Situationsbeschreibung

Vorliegend geht es um Bootshäfen direkt an der Ostseeküste. Dabei handelt es sich um die beiden Sportboothäfen Kühlungsborn und „Hohe Düne“. Im Gegensatz zu Binnenhäfen benötigen diese aufgrund der starken Wellenbewegungen des Meeres einen besonderen Schutz durch Molen. Der Sportboothafen Kühlungsborn ist zum größten Teil bereits fertiggestellt und ab 2003 für den Bootsverkehr im vollen Umfang nutzbar, sämtliche Gebäude werden erst ab 2004 errichtet sein. Der Sportboothafen „Hohe Düne“, oder auch Hanseyachthafen genannt, befindet sich dagegen erst in der Planungsphase, wo im Oktober 2002 der Bebauungsplan öffentlich ausgelegt wurde.

### 2. Sportboothafen Kühlungsborn

#### *a) Vorgeschichte*

Schon seit dem Jahr 1910 war der Wunsch nach einer seeseitigen Anbindung bei den Verantwortlichen der Stadt vorhanden. Es wurden Seebrücken aus Holz realisiert, die jedoch durch Sturm und Eis mehrmals zerstört wurden. Im Jahre 1990 wurde die neue 240 m lange Seebrücke als eine der ersten Baumaßnahmen nach der Wiedervereinigung Deutschlands realisiert. Nach der feierlichen Einweihung der Seebrücke im Jahre 1990 sind Überlegungen zum Bau eines Sportboothafens diskutiert worden. Mit dem Bau des Sportboothafens ist der lang ersehnte Wunsch für Kühlungsborn erfüllt worden, sichere Liegeplätze für Fischerei, Sportboote, Fahrgastschiffahrt und Seenotrettungskreuzer bereitzustellen.<sup>44</sup>

#### *b) Einbindung des Hafens*

Der im Bau befindliche Hafen mit seinen wasserseitigen und landseitig geplanten Einrichtungen ergänzt und erweitert das touristische Angebot Kühlungsborns. Aufgrund seiner günstigen Lage zu den Sportboothäfen auf der Insel Poel und Fehmarn sowie den Häfen Wismar, Travemünde, Neustadt, Grömitz, Gedser und Warnemünde, wird die Attraktivität des Freizeitentrums, dessen

---

<sup>44</sup> Nach PLANCO Consulting GmbH: SuPortNet, Entwicklung eines Netzes von Sportboothäfen im Ostseeraum, Ergebnisbericht, 2001, S. 36.

Einzugsgebiet in zunehmendem Maße auch den Großraum Berlin und Hamburg erfasst, gesteigert und weitere Zielgruppen an das Ostseebad herangeführt.

Der Hafen fügt sich ein in das bestehende Netz von Sportboothäfen entlang der Küste von Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und dem südlichen Dänemark.<sup>45</sup>

### *c) Planung des Hafens*

Die Planung des Hafens wurde nach EU-weitem Teilnahmewettbewerb von b&o Ingenieure, Hamburg durchgeführt. Die Bauausführung der Hafenumschließung wird zurzeit nach EU-weiter Ausschreibung von der Arbeitsgemeinschaft Züblin, Rostock/Deutschland und Per Aarsleff, Abyhoj/ Dänemark ausgeführt.

Der Hafenbetrieb ist ab der Saison 2002 eingeschränkt möglich. Es sind bis zur Saison 2002 alle wasserbaulichen Voraussetzungen zum Betrieb des Hafens erfüllt. Im landseitigen Bereich werden bis zum Jahr 2003 / 04 die Gebäudeteile und die Straßeninfrastruktur fertiggestellt sein.<sup>46</sup>



### *d) Beschreibung des Hafens*

Im April 2001 ist in Kühlungsborn mit dem Bau des molenumschlossenen Außenhafens auf einer Wasserfläche von ca. 90.000 m<sup>2</sup> begonnen worden. Als landseitige Sicherung wird ein bis auf die Höhe des Bemessungshochwassers reichendes Deckwerk mit Fußwand gebaut. Das Bauwerk schützt auf einer Länge von ca. 500 m die dahinter liegende Niederung vor Hochwasser. Die Liegeplatzkapazität beträgt nach Fertigstellung des Hafens im Jahr 2002:

- 450 Sportboote, • 6 Fischereiboote, • 1 Fahrgastschiff und • 1 Seenotrettungskreuzer.<sup>47</sup>

<sup>45</sup> Nach PLANCO Consulting GmbH: SuPortNet, Entwicklung eines Netzes von Sportboothäfen im Ostseeraum, Ergebnisbericht, 2001, S. 36.

<sup>46</sup> Nach PLANCO Consulting GmbH: SuPortNet, Entwicklung eines Netzes von Sportboothäfen im Ostseeraum, Ergebnisbericht, 2001, S. 38.

Folgende Bauwerke werden im Rahmen des Hafenausbaus realisiert:<sup>48</sup>

- 960 m Molen für die Umschließung einer 90.000 m<sup>2</sup> Wasserfläche,
- 450 m Deckwerk mit Stahlspundwand als Fußsicherung,
- Naßbaggerarbeiten für Hafenbecken mit Wassertiefen von 3,5 m bis 4,0 m,
- Sperrwerke für Hochwasserschutz, hochwassersicherer Gewässerauslauf und Sperrtor als landseitige Hafenzufahrt
- Wartungsplatz mit Krananlagen, Slipanlage, Fäkalienentsorgung und Bootswaschplatz,
- ca. 240 m feste Steganlagen aus Holz für Fahrgastschiff und Seenotrettungskreuzer,
- ca. 1.200 m Schwimmsteganlagen für 450 Sportboote,
- Küstenschutzbauwerke (7 Bühnen) in der Leezone des Hafens sowie
- Hafengebäude und Richtungspfähle.



#### *e) Genehmigungsverfahren für den Sportboothafen*

Im Rahmen von SuPortNet wurde eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung und ein Bebauungsplan für den neuen Sportboothafen erarbeitet. Für den Hafenausbau waren umfangreiche Genehmigungen notwendig. Der zeitliche Rahmen für das Genehmigungsverfahren betrug ca. 4 Jahre.

<sup>47</sup> Nach PLANCO Consulting GmbH: SuPortNet, Entwicklung eines Netzes von Sportboothäfen im Ostseeraum, Ergebnisbericht, 2001, S. 37.

<sup>48</sup> Nach PLANCO Consulting GmbH: SuPortNet, Entwicklung eines Netzes von Sportboothäfen im Ostseeraum, Ergebnisbericht, 2001, S. 38.

Im Einzelnen sind folgende Genehmigungen, Zustimmungen und Verfahren durchgeführt worden:<sup>49</sup>

- Raumordnungsverfahren mit dem Ergebnis einer landesplanerischen Standortbeurteilung,
- Umweltverträglichkeitsstudie mit Einzelgutachten über:  
Biotoptypen, Brutvögel, Fauna, Aquatische Fauna, Landschaftsbild, Einfluß Küsten und Hochwasserschutz mit weiteren gesonderten Gutachten, Baugrundbeurteilung,
- Inkommunalisierung der Wasserflächen, Überführung der Wasserflächen in Gemeindeverordnungsrecht,
- Strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung für Molen, Naßbaggerarbeiten und Hafengebäuung nach Bundesrecht,
- Genehmigung nach dem Wasserverkehrsgesetz zum Betrieb des Hafens nach Landesrecht,
- Wasserrechtliche Genehmigung für Hafenbecken und Küstenschutzbauwerke mit Einbeziehung der Ergebnisse aus Umweltverträglichkeitsstudie nach Landes- und EU- Recht
- Ausnahmegenehmigungen nach dem Landesnaturschutzgesetz,
- Tragwerksplanungsprüfung für Molen, Deckwerke, Stege, technische Hafenanlagen und Schutzbauwerke,
- Fachtechnische Prüfung für die Wasserbaumaßnahme (Voraussetzung für öffentliche Förderung des Landes und der EU),
- B-Plan für landseitige Erschließung,
- Baugenehmigungsverfahren für alle Gebäude.

### 3. Sportboothafen „Hohe Düne“

#### *a) Vorgeschichte*

Der Sportboothafen „Hohe Düne“ (Hanseyachthafen) ist ebenfalls seit längerem in Planung und wird auch im Zuge der Olympiabewerbung, bei der Rostock-Warnemünde als Austragungsort für die Segelwettbewerbe fungieren könnte, immer wieder ins Spiel gebracht, der die gesteigerten Anforderungen erfüllen könnte. Rostock und Warnemünde können bereits auf Erfahrungen mit

---

<sup>49</sup> Nach PLANCO Consulting GmbH: SuPortNet, Entwicklung eines Netzes von Sportboothäfen im Ostseeraum, Ergebnisbericht, 2001, S. 37 f.

vielen Yachthäfen im Einzugsgebiet zurückgreifen. Neu ist hingegen die Lage an der Außenküste und die Dimension des Vorhabens.

### *b) Einbindung des Hafens*

Mit der Realisierung des neuen Bootshafens wird eine Lücke (Quantität und Qualität) im Netz der an der Ostseeküste bestehenden Sportbootshäfen geschlossen. Es werden damit weitere Impulse für die touristische Entwicklung in der Region Rostock ausgehen und die Angebote für Freizeit, Sport und Tourismus verbessert.<sup>50</sup>

Der neue Bootshafen in Warnemünde/ Hohe Düne ist ein wichtiges Vorhaben in Rostocks Stadtentwicklungsplänen. Er ist Bestandteil des „Standortkonzept für Sportboothäfen in Mecklenburg-Vorpommern“.



### *c) Planung des Hafens*

Der neue Bootshafen wird auf und vor einem in den Jahren 1958-1960 aufgespülten Gelände errichtet. Er befindet sich damit teilweise im Windschatten der neuen Ostmole, die als Teil der Rostocker Hafenzufahrt in den Jahren 1997 bis 1999 erbaut wurde. Eine ca. 17,5 ha große Wasserfläche wird alle wasserseitigen Hafeneinrichtungen enthalten. Zum Schutz gegen die Ostseewellen wird sie durch ein neues Molensystem umgrenzt werden. Landseitig werden auf einer Gesamtfläche von ca. 10 ha alle für einen modernen Bootshafenbetrieb erforderlichen Einrichtungen vorhanden sein. Sie werden ergänzt durch Service-Einrichtungen, maritime Shops, Beherbergungskapazitäten usw.. Damit wird der Gesamtkomplex zu einem maritimtouristischen Gewerbegebiet ausgebaut.<sup>51</sup>

---

<sup>50</sup> Nach PLANCO Consulting GmbH: SuPortNet, Entwicklung eines Netzes von Sportboothäfen im Ostseeraum, Ergebnisbericht, 2001, S. 52.

<sup>51</sup> Nach PLANCO Consulting GmbH: SuPortNet, Entwicklung eines Netzes von Sportboothäfen im Ostseeraum, Ergebnisbericht, 2001, S. 52.

*d) Beschreibung des Hafens*

Die Lage, Größe und Form des Hafenbeckens wurden durch vorlaufende Untersuchungen bestimmt. Es passt sich aus sediment- und küstendynamischer Sicht optimal in die örtlichen Gegebenheiten ein. Der überwiegend nach Ost gerichtete Sedimenttransport ist durch die Warnemünder Molen und durch die Seehafenzufahrt (Wassertiefe 14,5 m) unterbrochen. Damit werden die Versandung des Bootshafens sehr gering und der Eingriff in die Sedimentdynamik und die Küstenentwicklung minimal sein. Das Hafenbecken wird durch zwei Molen von jeweils ca. 460 m Länge begrenzt. Die Hafenzufahrt erfolgt in etwa in der Mitte des Molensystems mit ca. 40 m breitem Durchlass. Die Molenhöhe ist mit ca. 3 m vorgesehen. Die Molen werden nicht begehbar sein.

Der Bootshafen wird ein System schwimmender Steganlagen mit ca. 700 Liegeplätzen für Segel- und Motorboote erhalten. Es sind ebenfalls Anlegemöglichkeiten für die Kleinschiffahrt sowie für Ausflugsschiffe und Oldtimer vorgesehen. Die Wassertiefe im Hafen wird 3,5 bis 4,5 m betragen. Dafür ist im Hafenbecken teilweise zu baggern.<sup>52</sup>

Der Hafen ist bei Tag und Nacht sicher ansteuerbar und bietet mit seinem großen Platzangebot optimale Bedingungen für Wassersporttouristen. Durch die Lage des Hafens dicht an den Regattakursen in Verbindung mit ausreichenden Slip- Anlagen, landseitigen Jollenplätzen usw., werden auch die Belange für wassersportliche Großveranstaltungen hinreichend berücksichtigt. Der neue Bootshafen wird verkehrlich gut angebunden sein. Für Segel- und Großveranstaltungen wird es ein Park-and-ride- System in der Umgebung von Warnemünde/ Hohe Düne geben. Von dort können die Besucher mit Bus-Shuttle zu den Plätzen mit guten Sichtmöglichkeiten auf die Veranstaltungen gelangen. Der Bootshafen wird nach dem neuesten technischen Standard mit allen erforderlichen Anlagen errichtet. Aufgrund des guten Trainerpotentials in der Hansestadt Rostock und seiner Infrastruktur kann der neue Bootshafen auch alle technischen und personellen Voraussetzungen erfüllen, die zum Aufbau eines Leistungssport- Zentrums notwendig sind.<sup>53</sup>

---

<sup>52</sup> Nach PLANCO Consulting GmbH: SuPortNet, Entwicklung eines Netzes von Sportboothäfen im Ostseeraum, Ergebnisbericht, 2001, S. 53.

<sup>53</sup> Nach PLANCO Consulting GmbH: SuPortNet, Entwicklung eines Netzes von Sportboothäfen im Ostseeraum, Ergebnisbericht, 2001, S. 53.

*e) Genehmigungsverfahren für den Sportboothafen*

Im Rahmen des SuPortNet-Projektes wurden ein Bebauungsplan und eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung erarbeitet. Das Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsuntersuchung ist abgeschlossen. Danach wird eingeschätzt, dass das maritim- touristische Gewerbegebiet in seiner Komplexität wesentlich zur Stärkung des maritimen Tourismus, und damit der Wirtschaftskraft, beiträgt. Es ist an dem vorgesehenen Standort prinzipiell mit den Grundsätzen, Zielen und Erfordernissen der Raumordnung vereinbar. Besondere Festlegungen zur weitgehenden Erhaltung von Natur und Landschaft sind:<sup>54</sup>

- Stellplätze für Boote und PKW in versickerungsfähiger Bauweise,
- Minimierung der Versiegelungen des Bodens,
- Vorhandene Biotop sind weitgehend in die Flächennutzung einzubinden und ggf. aufzuwerten,
- Schaffung von ungestörten Bereichen für Zauneidechsen,
- Beachtung der küstentypischen Besonderheiten des Standortes sowie
- Eingriffe in Natur und Landschaft sind mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in einem gesonderten Plan zu bewerten.

Ein erster Bebauungsplan hat vom 09.01.2001 bis 09.02.2001 öffentlich ausgelegen.

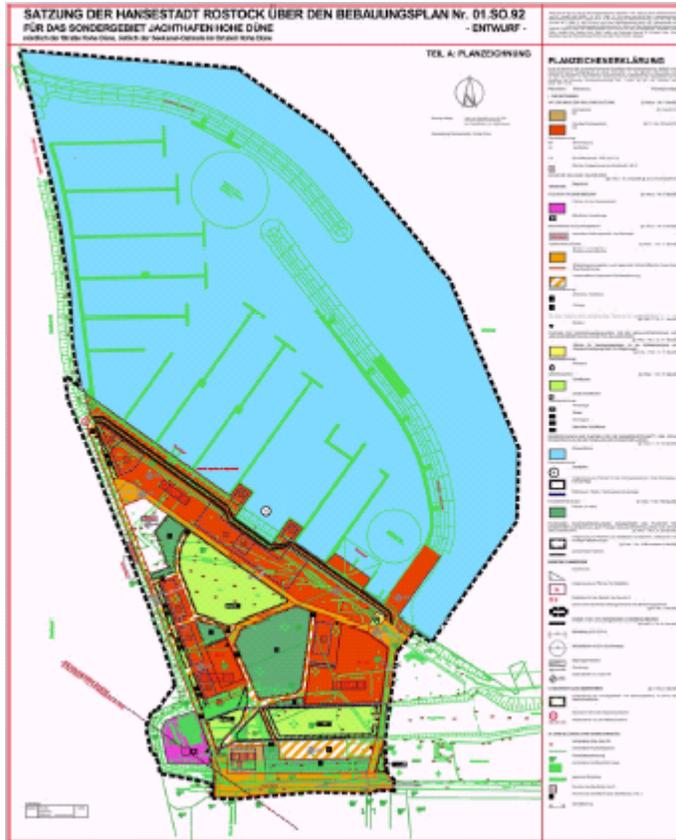
Nach Abwägung und Einarbeitung der eingegangenen Anregungen soll der B-Plan als Satzungsbeschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock vorgelegt werden. Die Maßnahmen des Grünordnungsplanes sind im Bebauungsplan berücksichtigt worden. Innerhalb des B-Plans sind 5 Baubereiche und mehrere Grünbereiche eingeordnet. Für den Bootshafen sind insbesondere die Baubereiche 4 und 5 wichtig, da sie alle erforderlichen Einrichtungen für einen modernen Sportboothafen enthalten werden. Parallel zum B-Plan laufen zur Zeit Vorplanungen zum Tief- und Hochbauprojekt. Nach Vorlage dieser Planungen und der erforderlichen Genehmigungen sollte ursprünglich noch Ende 2001/ Anfang 2002 mit der Errichtung der wasserseitigen Infrastruktur (Molen) begonnen werden.<sup>55</sup>

---

<sup>54</sup> Nach PLANCO Consulting GmbH: SuPortNet, Entwicklung eines Netzes von Sportboothäfen im Ostseeraum, Ergebnisbericht, 2001, S. 52.

<sup>55</sup> Nach PLANCO Consulting GmbH: SuPortNet, Entwicklung eines Netzes von Sportboothäfen im Ostseeraum, Ergebnisbericht, 2001, S. 52 f.

Die Abbildung enthält den zeichnerischen Teil des Bebauungsplanes:



Agrund eines Eigentümerwechsels und der damit geänderten Planung wurde der alte B-Plan verworfen und bereits ein neuer erarbeitet. Dieser liegt gegenwärtig öffentlich aus.

Die wasserrechtliche Genehmigung wurde inzwischen (Mitte 2002) erteilt.

## **VI. Einbindung der Sportboothafenthematik in einem IKZM**

### 1. Vorgehensweise

Als Basis für eine erfolgreiche Einbindung der Sportboothafenthematik in ein regionales IKZM müssten zunächst folgende Punkte geklärt sein:

- Beschreibung der Rechtslage für Sportboothäfen und für die damit verbundenen Aktivitäten (insbesondere: Wassersport),
- Erörterung der einschlägigen Rechtsnormen und der verbindlichen und unverbindlichen Planungsgrundlagen,
- Benennen der Nutzungsansprüche sowie der Entscheidungsträger und Akteure,
- Einbindung der Sportboothäfen in INTERREG (SuPortNet) und VASAB,
- Konkrete Untersuchungen der rechtlichen und verwaltungstechnischen Probleme, u.a. die sich aus der Überschneidungen von Raum- und Landschaftsplanung sowie anderer Fachplanungen ergeben sowie
- Entwicklung von konkreten Lösungsvorschlägen für die Konfliktvermeidung und – beseitigung zur Einbindung in einem IKZM.

### 2. Rechts- und Planungsgrundlagen für Sportboothäfen und Wassersport

#### *a) Errichtung von Sportboothäfen*

##### aa) Wasserrechtliche Anforderungen

##### aaa) Anwendungsbereich des Wasserrechts

Die Belange sämtlicher vom Wasserhaushalt umfassten Gewässer werden rechtlich im Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und in den Landeswassergesetzen geregelt. Dabei gibt das WHG den Rahmen für die Landeswassergesetze vor. Mit dem WHG hat der Bund von seinem Recht aus Art. 75 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 GG Gebrauch gemacht und Rahmenvorschriften für die Gesetzgebung der Länder auf dem Gebiet des Wasserhaushaltes aufgestellt. Die konkrete Regelung der Materie bleibt aber den Landeswassergesetzen vorbehalten.

Zu diesen Gewässern zählen gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1a WHG (i.V.m. § 1 Abs. 1 LWaG M-V) auch die Küstengewässer. Somit unterfällt die Errichtung von Sportboothäfen am Küstenmeer dem Anwendungsbereich der wasserrechtlichen Vorschriften.

#### bbb) Wasserrechtliche Genehmigungspflicht

Die Landeswassergesetze (vgl. § 82 Abs. 1 LWaG M-V) sehen für den Neubau eines Sportboothafens eine wasserrechtliche Genehmigungspflicht vor, wenn

- die hierfür durchzuführenden Maßnahmen auf erstmalige Herstellung oder wesentliche Änderung von Anlagen in und/oder an Gewässern gerichtet sind oder
- diese Anlagen nicht der erlaubnispflichtigen Benutzung, der Unterhaltung oder dem Ausbau dienen und sie keiner anderen behördlichen Zulassung aufgrund des WHG bedürfen.

#### ccc) Anlagenbegriff

Unter dem hier einschlägigen Anlagenbegriff fallen nicht nur die vom Baurecht erfassten baulichen Anlagen, sondern auch weitere ortsfeste und bewegliche, in Beziehung zu einem Gewässer stehenden Anlagen und Einrichtungen (z.B. Slipanlagen, Bootsstege, Pfähle, Ankersteine oder Bojenfelder)<sup>56</sup>, weil diese potentiell nachteilige Wirkungen auf die Strömungs- und Abflussverhältnisse eines oberirdischen Gewässers und auf die Beschaffenheit der Ufer ausüben können. Zudem stellt dies beispielsweise in Mecklenburg-Vorpommern für Anlagen an der Küste wie Brücken, Treppen, Stege, Pfahlwerke, Zäune, Rohr- und Kabelleitungen, Gräben oder Wege ausdrücklich auch § 86 LWaG M-V klar.

Sportboothäfen gehören bereits dem engen Kreis der baulichen Anlagen an und unterliegen somit der wasserrechtlichen Genehmigungspflicht.

#### ddd) Versagungsgründe

Nach § 82 Abs. 3 LWaG M-V darf die Genehmigung nur versagt werden, wenn von den beabsichtigten Unternehmen eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit oder erhebliche Nachteile, Gefahren oder Belästigungen für andere Grundstücke, Bauten oder sonstige Anlagen sowie eine erhebliche Beeinträchtigung der Gewässerunterhaltung zu erwarten sind, die durch

---

<sup>56</sup> Vgl. VGH Mannheim, ZfW 1991, S. 113; ZfW 1992, S. 439; VBIBW 1993, S. 380.

Bedingungen oder Auflagen weder verhütet noch ausgeglichen werden oder wenn die Zustimmung des Eigentümers des Gewässerbettes oder des Ufergrundstückes nicht vorliegt.

D.h., dass der Antragsteller einen Rechtsanspruch auf die beantragte wasserrechtliche Anlagengenehmigung hat, wenn keine der Genehmigungserteilung entgegenstehenden Versagungsgründe vorliegen oder sich die Verträglichkeit mit dem Wohl der Allgemeinheit durch Auflagen oder Bedingungen herbeiführen lässt.

#### *Wasserrechtliche Versagungsgründe*

Als ein solcher Versagungsgrund kommt aus wasserrechtlicher Sicht Belange der Gewässerunterhaltung in Betracht. Zu den gesetzlich vorgeschriebenen Unterhaltungsaufgaben zählen gemäß § 28 WHG neben der Erhaltung der Schiffbarkeit auch die Erhaltung eines ordnungsgemäßen Zustandes für den Wasserabfluss und das Selbstreinigungsvermögen. Die Erfüllung der Aufgaben muss gewährleistet sein.

Diese kann aber unter bestimmten Umständen durch die Herstellung von baulichen Anlagen im Gewässer oder/ und an dessen Ufern erschwert werden. So kann der Neubau eines Sportboothafens aufgrund der damit verbundenen ausgedehnten Nutzung der Wasserflächen, insbesondere im Bereich der Uferzone, zu einer Gefährdung der Lebens- und Regenerationsfähigkeit des Gewässers führen. Infolgedessen könnten verstärkt Unterhaltungsaufgaben oder gar besondere Ausgleichsmaßnahmen notwendig sein.<sup>57</sup>

#### *Sonstige Versagungsgründe*

Ob es auch Versagungsgründe aus nicht wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten wegen einer Beeinträchtigung des Gemeinwohls gibt, ist bislang nicht abschließend geklärt und hängt somit von der inhaltlichen Reichweite des Begriffs „Wohl der Allgemeinheit“ ab.<sup>58</sup>

Jedoch können nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts<sup>59</sup> fachfremde Belange mit wasserrechtlichen Bezug nach den Vorschriften der Landeswassergesetze unter dem Gesichtspunkt des Wohls der Allgemeinheit weitgehend geprüft werden. Gegenstand der Prüfung seitens der Wasserbehörde sind dann Versagungsgründe, die sich z.B. aus dem Naturschutzrecht, dem Bauplanungs-, Bauordnungs- oder Raumordnungsrecht herleiten lassen.<sup>60</sup> So kommen als

---

<sup>57</sup> SCHEMEL/ ERBGUTH, Handbuch Sport und Umwelt, S.595.

<sup>58</sup> Vgl. BVerwGE 81, S. 347 (349); 85, S. 348 (351 f.); VGH München, ZfW 1994, S. 287 (288).

<sup>59</sup> BVerwGE 81, S. 347 (349).

<sup>60</sup> SCHEMEL/ ERBGUTH, Handbuch Sport und Umwelt, S.595.

natur- und landschaftsschutzrechtlicher Versagungsgrund Naturschutzgebietsfestsetzungen in Frage. Diese verbieten sämtliche Handlungen, die zur Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Naturschutzgebietes oder seiner Bestandteile oder zu einer nachhaltigen Störung führen könnten.

Durch die Errichtung eines Sportboothafens kommt es zu massiven Eingriffen in dem Uferbereich. Dadurch wird das Naturschutzgebiet zumindest verändert, u.U. sogar zerstört. Zu beachten bleiben aber mögliche Verbotsbefreiungstatbestände, die trotz entgegenstehender natur- und landschaftsschutzrechtlicher Belange dennoch den Hafenaufbau erlauben.

Schließlich sind hier auch die Vorschriften des Bauplanungsrechts als besondere gesetzliche Ausprägung des Allgemeinwohls zu nennen, welche einer wasserrechtlichen Genehmigung verhindern könnten.

Um aber eine Doppelprüfung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit durch die Wasserbehörden und die Bauaufsichtsbehörden auszuschließen, legt beispielsweise in Mecklenburg-Vorpommern § 82 Abs. 1 und 8 LWaG M-V eine subsidiäre Zuständigkeit der Wasserbehörden fest. Diese prüfen die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit als möglichen Versagungsgrund der wasserrechtlichen Genehmigung nur, solange nicht die Zuständigkeit der Bauaufsichtsbehörden gegeben ist.

Das Baugenehmigungsverfahren und die Zuständigkeit der Bauaufsichtsbehörden sind in den Landesbauordnungen geregelt. Danach besteht eine generelle Baugenehmigungsbedürftigkeit für die Errichtung, Änderung, Nutzungsänderung und den Abbruch baulicher Anlagen, wie z.B. nach § 62 Abs. 1 S. 1 LBauO M-V, solange die Anlage nicht einem der in der Landesbauordnung festgelegten Befreiungstatbestände unterfällt.

Hinsichtlich der Errichtung eines Sportboothafens sind in Mecklenburg-Vorpommern gemäß § 65 Abs. 1 Nr. 44 LBauO M-V ausdrücklich nur Stege ohne Aufbauten in und an Gewässern freigestellt, über dessen bauplanungsrechtliche Zulässigkeit somit die Wasserbehörde im Rahmen des wasserrechtlichen Anlagenehmigungsverfahrens entscheidet.

#### bb) Baurechtliche Anforderungen

Zu einem Sportboothafen gehören aber neben den Steganlagen meist aber auch Gebäude und vor allem am Küstenmeer auch Molen. Hinsichtlich dieser zum Hafen gehörenden Bestandteile wird in den Landesbauordnungen keine solche Befreiung aufgeführt. Fraglich ist daher, ob Gebäude und Molen noch einer bauplanungsrechtlichen Zulässigkeitsprüfung durch die Bauaufsichts-

behörden zu unterziehen sind. Eine solche wäre erforderlich, wenn ihre Errichtung, Änderung oder Beseitigung dem Rechtsregime der Landesbauordnung unterliegt. Der Anwendungsbereich der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern wird in § 1 geregelt. Nach § 1 Abs. 1 LBauO M-V gilt sie für alle baulichen Anlagen und für Bauprodukte, aber gemäß Abs. 2 Nr. 1 nicht für Anlagen des öffentlichen Verkehrs einschließlich Zubehör, Nebenanlagen und Nebenbetriebe, mit Ausnahme von Gebäuden.

Gebäude wie Bootshäuser, Badehütten oder Klubhäuser sind jeweils für sich betrachtet selbstständig benutzbare, überdachte und von Menschen betretbare bauliche Anlagen und unterliegen daher der baurechtlichen Genehmigungspflicht nach der Landesbauordnung.

Die Molen hingegen könnten zu den Anlagen des öffentlichen Verkehrs gehören. Der Begriff „öffentliche Verkehrsanlagen“ umfasst dabei alle Arten von Verkehrsanlagen, also nicht nur Straßenanlagen einschließlich der Straßenkörper, sondern auch Gleiskörper des schienengebundenen Verkehrs, Wasserstraßen, Flugplätze u. a., soweit sie dem öffentlichen Verkehr zu dienen bestimmt sind oder werden sollen.<sup>61</sup> Dann müsste es sich bei dem Küstenmeer um eine Wasserstraße handeln; hierbei kommt eine Seewasserstraße gemäß § 1 Abs. 2 S. 1 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in Betracht. Seewasserstraßen sind danach die Flächen zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen und der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres. Nach Satz 2 gehören dazu aber nicht die Hafeneinfahrten, die von Leitdämmen oder Molen ein- oder beidseitig begrenzt sind, die Außentiefs, die Küstenschutz-, Entwässerungs-, Landgewinnungsbauwerke, Badeanlagen und der trockenfallende Badestrand. Da die Molen ausdrücklich von der Hafeneinfahrten getrennt werden, verbleiben diese im Regelungsbereich des WaStrG. Somit ist das Küstenmeer eine Wasserstraße, zu der Anlagen auch die Molen gehören. Die Verkehrsanlage ist öffentlich, wenn sie nach ihrer Zweckbestimmung (Widmung) grundsätzlich von jedermann genutzt werden kann.<sup>62</sup> Die ist bei Molen regelmäßig zu bejahen, lediglich bei privaten Sportboothäfen ist dies gegebenenfalls nicht der Fall. Die Molenanlagen fallen folglich aus dem Anwendungsbereich der Landesbauordnung heraus, da sie bereits eine Anlagen des öffentlichen Verkehrs sind.

Es ist aber davon unabhängig bei der Errichtung von Molen noch an eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung des Wasser- und Schifffahrtsamtes nach § 31 Abs. 1 Nr. 2

---

<sup>61</sup> Böckenförde, Bauordnungsrecht Nordrhein-Westfalen, § 1 Rn 37 (S. 49).

<sup>62</sup> Böckenförde, Bauordnungsrecht Nordrhein-Westfalen, § 1 Rn 38 (S. 49).

WaStrG zu denken. Zu beachten ist, dass diese gemäß § 31 Abs. 6 WaStrG die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Verwaltungsakte nicht ersetzt.

Bei dem Bau eines Sportboothafens im Außenbereich sind aus bauplanungsrechtlicher Sicht noch die Privilegierungstatbestände des § 35 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) zu berücksichtigen. So kommt im Einzelfall für einen ortsgebundenen gewerblichen Betrieb eine Privilegierung nach Nr. 3 in Betracht, für den Fall, dass eine auf Dauer beabsichtigten Gewinnerzielung besteht. Ferner ist an eine Privilegierung nach § 35 Abs. 1 Nr. 4 BauGB zu denken. Ein privater Sportboothafen, d.h. ein solcher, der nur der individuellen Erholung dient, kann hingegen nur als sonstiges Vorhaben im Sinne des § 35 Abs. 2 BauGB gelten.

Auch die Boots- und Schiffshäuser können ebenfalls privilegierte Vorhaben sein. Dabei kommen nur solche Gebäude in Frage, die nach ihrer Zweckbestimmung und Bauweise deutlich erkennen lassen, dass sie ausschließlich für den Segel- und Wassersport errichtet werden.<sup>63</sup> Sie bilden meist eine funktionelle Einheit mit den übrigen Hafenanlagen und sind daher deren untrennbare Bestandteile. Infolgedessen werden sie wie die Haupt- bzw. Gesamtanlage von der Privilegierung erfasst.<sup>64</sup>

#### *b) Planerische Grundlagen und Einbindung von Sportboothäfen*

##### *aa) Vorgaben durch die Raumordnung*

Fremdenverkehr und Erholung genießen in der Landesplanung Mecklenburg-Vorpommerns einen hohen Stellenwert, da man sich vom Tourismus ein wichtiges Potential für die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen verspricht.<sup>65</sup>

Im Landesraumordnungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern<sup>66</sup> (LROP) sowie im für die Küstenzone Warnemünde-Kühlungsborn einschlägigen Regionalen Raumordnungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock wird fast der gesamte Ostseeküstenbereich als Raum mit besonderer Eignung für den Tourismus ausgewiesen. Wie bereits näher ausgeführt ergeben sich gerade im Untersuchungsgebiet aufgrund der natürlichen Gegebenheiten gute Entwicklungsmöglichkeiten für den Wassertourismus, insbesondere dem Segeltourismus.

---

<sup>63</sup> Näher dazu SCHEMEL/ ERBGUTH, Handbuch Sport und Umwelt, S.597.

<sup>64</sup> SCHEMEL/ ERBGUTH, Handbuch Sport und Umwelt, S.597.

<sup>65</sup> So auch in: Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommern, Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern, 1996, S. IV.

<sup>66</sup> Wirtschaftsminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.), Erstes Landesraumordnungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern, 1993.

Der Bereich Fremdenverkehr und Erholung bildet einen wichtigen Teilabschnitt innerhalb des Landesraumordnungsprogramms aus dem Jahre 1993, dessen Fortschreibung in dieser Legislaturperiode (2002-2006) fortgeschrieben werden soll. Der angestrebte Ausbau der touristischen Infrastruktur umfasst auch den Bau und die Erweiterung von Sportboothäfen im Ostseeküstenbereich.<sup>67</sup> Konkrete Aussagen dazu sowie zur Förderung des Wassersporttourismus im allgemeinen sucht man aber aufgrund der damaligen Informationsgrundlagen im Landesraumordnungsprogramm vergebens. Eine wesentliche Basis wurde nun durch das Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommern durch das Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern geschaffen.

Hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten des Wassersports wird im Abschnitt über Fremdenverkehr und Erholung lediglich auf die sehr guten natürlichen Voraussetzungen des Landes hingewiesen, vor allem auf „reizvolle Landschaften mit unverfälschter Natur, geringer Siedlungsdichte, und hervorragenden Sehenswürdigkeiten“.<sup>68</sup> Sie „sollen vorrangig für ruhe-, erlebnis- und sportorientierte landschaftsgebundene Erholungs- und Urlaubsformen genutzt werden“. So werden in diesem Zusammenhang das Segeln und das Wasserwandern ausdrücklich als geeignete und damit grundsätzlich zu fördernde sportliche Betätigungen in Natur und Landschaft genannt.<sup>69</sup>

Einschränkungen im LROP erfahren hingegen touristische Großvorhaben. Diese können an Einzelstandorten unter Berücksichtigung des Orts- und Landschaftsbildes nach Abwägung mit konkurrierenden Nutzungen grundsätzlich zugelassen werden, wenn von ihnen deutliche Entwicklungsimpulse auf das Umland zu erwarten sind. Diese Vorhaben sollen nach Möglichkeit auf Standorte mit bereits bestehender intensiver touristischer Nutzung konzentriert werden. Die trifft sowohl für Kühlungsborn als auch für Rostock-Warnemünde zu. Ausgeschlossen sollen touristische Großvorhaben hingegen sein in Nationalparks, Biosphärenreservate und in Naturparks. Ob auch Sportboothäfen unter diese Kategorie fallen, wurde aber nicht durch das LROP bestimmt. Ein guter Gradmesser hierfür wäre z.B. die UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens.

---

<sup>67</sup> So in: Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommern, Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern, 1996, S. 1.

<sup>68</sup> Wirtschaftsminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.), Erstes Landesraumordnungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern, 1993, Kap. 6.

<sup>69</sup> Wirtschaftsminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.), Erstes Landesraumordnungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern, 1993, Kap. 6.

Bei einem Vergleich der ausgewiesenen WTNG und der vorgeschlagenen Entwicklungsräume mit den Tourismusschwerpunkt- und Tourismusedwicklungsräumen entsprechend den Regionalen Raumordnungsprogrammen lassen sich folgende Feststellungen treffen:<sup>70</sup>

- Die Tourismusschwerpunkträume liegen fast ausschließlich in WTNG. In den Schwerpunkträumen bilden die tourismusrelevanten Gewässer der WTNG eine wichtige Grundlage für die tourismusräumliche Entwicklung.
- In der Küstenregion stimmen die WTNG-Gemeinden mit dem größten Teil der Tourismusedwicklungsräume überein. Weitere Gemeinden der Tourismusedwicklungsräume, die nicht mit WTNG-Gemeinden übereinstimmen, werden durch andere Tourismuspotenziale begründet.
- Vorgeschlagene Entwicklungsräume für Wassertourismus mit sehr hoher Entwicklungsfähigkeit in der Küstenregion sind nicht als Tourismusschwerpunkträume ausgewiesen (z.B. Warnemünde).

#### bb) Vorgaben durch die Tourismusplanung

Als spezifische Fachplanung auf diesem Gebiet hat sich die sogenannte Tourismusplanung herausgebildet. Ihre Planungsinstrumente sind meist unverbindliche Konzeptionen auf den unterschiedlichen Ebenen. Dennoch hat der Gesetzgeber, angesichts der Gefährdung der Erholungspotentiale als Lebensgrundlage, den Versuch unternommen, durch Zielvorgaben das touristische Angebot zu lenken. Zu diesem Zweck wurden die Erholungsgebiete untergliedert in:

- Kerngebiete (Diese verfügen über vielfältige Potentiale und quantitativ wichtige Erholungskapazitäten. Belastbarkeitsgrenzen sind vielfach erreicht oder bereits überschritten.),
- Randgebiete (Diese sind Gebiete, die im Vergleich zum Kerngebiet geringere touristische Potentiale aufweisen, die sich aber für die Erschließung neuer Erholungspotentiale anbieten.) sowie
- Potentiell nutzbare Gebiete (sind Räume die wenig oder gar nicht genutzt werden, die aber vom Erholungsangebot her ein bedeutendes Potential besitzen).<sup>71</sup>

---

<sup>70</sup> Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 57.

<sup>71</sup> Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommern, Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern, 1996, S. 7.

So wurde für das Untersuchungsgebiet folgende Situation an Planungsinstrumenten ermittelt:

<b>Bereich</b>	<b>Instrumente der Tourismusplanung</b>
Bundesland Mecklenburg-Vorpommern	Landesraumordnungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern; Tourismuskonzeption M-V (1993), Fortschreibung (1998); Kurortentwicklungskonzept M-V; Gutachten - Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in M-V; Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste M-V.
Region Mittleres Mecklenburg/ Rostock	Abschnitt im Regionalplan MM/R; Regionale Agenda MM/R (2002) enthält Ausführungen zu Tourismusbelangen.
Hansestadt Rostock	Tourismusanalyse Rostock; Strategische Leitlinien der Tourismusedwicklung der Hansestadt Rostock; Nutzungs- und Bewirtschaftungskonzept für den Wirtschaftsraum „Strand Warnemünde“ (in Erarbeitung bis 2003); Erholungsentwicklungsplan (beabsichtigt).
Landkreis Bad Doberan	Ausführungen in Kreisenentwicklungskonzeption (2002); Konzeption zur wirtschaftliche Entwicklung (1998).
Ostseebad Kühlungsborn	Kurortentwicklungskonzeption.
Stadt Bad Doberan	Kurortkonzept.
Gemeinde Wittenbeck	keine.
Gemeinde Börgerende-Retwisch	Tourismuskonzeption (1992) für den alten Landkreis und die Stadt DBR, aber überholt.
Ostseebad Nienhagen	Tourismuskonzeption (1992) für den alten Landkreis und die Stadt DBR, aber überholt.
Gemeinde Elmenhorst/ Lichtenhagen	keine.

## cc) Vorgaben der Bauleitplanung

Genauere bauliche Vorgaben, Flächennutzungen und Gebietszuweisungen werden auf kommunaler Ebene durch die Bauleitpläne getroffen. Dies sind zum einen die Flächennutzungspläne nach § 5 Baugesetzbuch (BauGB), die für das gesamte Gemeinde- bzw. Stadtgebiet planerische Aussagen treffen, sowie die Bebauungspläne gemäß § 9 BauGB, welche nur Teilräume des Gemeinde- bzw. Stadtgebietes erfassen, aber ganz konkrete Aussagen über dieses Gebiet treffen und in Form von Satzungen ergehen. So liegen für die hier betrachteten Sportboothäfen jeweils spezifische Bebauungspläne vor, wobei der für den Yachthafen Kühlungsborn schon verabschiedet wurde und der für den Hanseyachthafen noch öffentlich ausliegt. Zudem verfügt die Stadt Kühlungsborn über einen aktualisierten Flächennutzungsplan, der auch den Yachthafen erfasst. Warnemünde ist als Ortsteil von der Hansestadt Rostock von dessen Flächennutzungsplan erfasst. Dieser ist sehr veraltet und stammt noch aus DDR-Zeiten. Ein neuer Flächennutzungsplan für die Hansestadt ist zwar schon seit längerem in Planung, Versuche bleiben aber immer wieder im Entwurfsstadium stecken. Hier ist dringend Abhilfe geboten, um sich nicht Entwicklungschancen für die Zukunft zu verbauen. In einem solchen Flächennutzungsplan ist selbstverständlich ein Sportboothafen dieser Größenordnung beachtlich und als solches auch zu kennzeichnen.

## dd) Vorgaben durch den Naturschutz und die Landschaftsplanung

Auch die Vorgaben der querschnittsbezogenen Landschaftsplanung kann die Planung und Verwirklichung von Sportboothäfen maßgeblich beeinflussen. Allerdings erlagen ihre Anforderungen nur durch die Einbindung in die Gesamtplanung (=Raumplanung und Bauleitplanung) rechtliche Verbindlichkeit, ansonsten bleibt es nur bei dem empfehlenden Charakter. Daher sollen an dieser Stelle die Elemente der Landschaftsplanung, die Einzug in die Gesamtplanung erhalten haben sowie die naturfachlichen Schutzgebietsvorgaben näher betrachtet werden. In Mecklenburg-Vorpommern sind große Flächen des Landes, insbesondere auch in den Küstengebieten unter besonderen Schutz gestellt worden. Die verschiedenen Arten von Schutzgebieten schränken jeweils in einem unterschiedlichen Ausmaß den Segelsport ein, d.h. sowohl für die Errichtung von Häfen als auch für die Nutzung der Wasserflächen.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die wesentlichen Schutzgebietstypen und ihre Bedeutung für den Segelsport:<sup>72</sup>

---

<sup>72</sup> Ergänzt nach: Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommern, Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern, 1996, S. 9 ff.

<b>Hoher Schutzgrad</b>	<b>Geringerer Schutzgrad</b>
<p style="text-align: center;"><u>Naturschutzgebiete (NSG)</u> (§ 23 BNatSchG / § 22 LNatG M-V)</p> <p>Gewässerabschnitte unterliegen häufig Befahrensverboten für Sportboote.</p> <p>Abgesehen von einigen Häfen, ist das Anlegen an den Uferzonen von NSG grundsätzlich verboten.</p>	<p style="text-align: center;"><u>Landschaftsschutzgebiete (LSG)</u> (§ 26 BNatSchG / § 23 LNatG M-V)</p> <p>Geringerer Schutzstatus als der des NSG Häufig umgeben sie NSG oder Großschutzgebiete als zusätzliche Schutzzone. Sie können sehr großflächig sein.</p> <p>LSG sind häufig Schwerpunkträume für landschaftsgebundene Erholung. Segeln ist hier insoweit zulässig, als es mit dem Schutzzweck vereinbar ist und den Charakter des Gebietes nicht verändern (z.B. Störung des Landschaftsbild durch zu große Hafenanlagen).</p>
<p style="text-align: center;"><u>Nationalpark</u> (§ 24 BNatSchG / § 21 LNatG M-V)</p> <p>Großräumiges Schutzgebiet von besonderer Eigenart, das überwiegend die Voraussetzungen eines NSG erfüllt. An der Küste erstrecken sich die Nationalparks bis zur 10-Meter-Wassertiefenlinie des offenen Meeres. Nationalparks sind in Zonen abgestufter Schutzwürdigkeit eingeteilt:</p>	
<p style="text-align: center;"><u>Schutzzone I (Kernzone)</u></p> <p>Sie ist als wissenschaftliches Reservat und strenges NSG freizuhalten von jeglichen direkten menschlichen Eingriffen. Fremdenverkehr, Erholung und öffentlicher Zutritt sind allgemein verboten. Städte, Gemeinden und Häfen sind daher aus solchen Schutzgebieten ausgespart.</p>	<p style="text-align: center;"><u>Schutzzone II und III</u></p> <p>In Nationalparks sind auf Flächen, die außerhalb der als Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege ausgewiesenen Kernzonen und außerhalb der Siedlungs- und Verkehrsflächen liegen, i.d.R. nur Planungen und Maßnahmen der Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft und der landschaftsgebundenen Erholung vertretbar.</p>
<p style="text-align: center;"><u>Naturpark</u> (§ 27 BNatSchG / § 24 LNatG M-V)</p> <p>In Mecklenburg-Vorpommern wie die Nationalparks in Zonen gegliedert, die zusätzlich als NSG oder als LSG ausgewiesen sind. Sie sind hinsichtlich ihrer Schutzwürdigkeit geringer einzustufen als Nationalparks; die wassersportliche Nutzung ist aber auf ausgewiesene Bereiche eingeschränkt, so kann z.T. auch gesegelt werden.</p>	
<p style="text-align: center;"><u>Biosphärenreservat</u> (§ 25 BNatSchG / § 21 LNatG M-V)</p> <p>Geschützte Kulturlandschaft, unter Beachtung siedlungsgeschichtlicher, kunst- und kulturhistorischer Aspekte. Sie ist ebenfalls in Zonen gegliedert, wobei Gebiete mit der höchsten Schutzwürdigkeit gleichzeitig als NSG ausgewiesen sind. Die seeseitige Abgrenzung folgt weitgehend der 10-Meter-Wassertiefenlinie. Außerhalb der betonten Fahrrinne ist das Segeln nicht gestattet.</p>	

Vogelschutzgebiet - Important Bird Area (IBA)

(§§ 32 ff. BNatSchG / § 28 LNatG M-V entsprechend der Vogelschutz-Richtlinie der EU)

Diese Gebiete besitzen einen landesrechtlichen Schutzstatus. Die Nutzungseinschränkungen in diesen Gebieten bestimmen sich nach der Anforderung, dass eine Beeinträchtigung des Lebensraumes der Vögel zu verhindern ist. Soweit in Teilbereichen oder generell Nutzungen dem nicht entgegenstehen, steht ihnen nichts entgegen.

FFH-Gebiet

(§§ 32 ff. BNatSchG / § 28 LNatG M-V entsprechend der FFH-Richtlinie der EU)

Diese Gebiete besitzen einen landesrechtlichen Schutzstatus. Die Nutzungseinschränkungen in diesen Gebieten bestimmen sich nach der Anforderung, dass eine Beeinträchtigung, die den Erhalt der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen gefährdet, zu verhindern ist. Soweit in Teilbereichen oder generell Nutzungen dem nicht entgegenstehen, steht ihnen nichts entgegen.

Baltic Sea Protected Areas (BSPA)

Empfehlung (Recommendation 15/5) der HELSINKI-Commission (HELCOM)

BSPA sind marine Gebiete der Ostsee, für die aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes eine Unterschutzstellung abgestrebt wird bzw. bereits vorhanden ist. Dabei kommt es zu diversen Überschneidungen mit anderen Schutzkategorien, die Teile der Ostsee umfassen. Interessant ist in diesem Zusammenhang die Aufstellung eines sogenannten Managementplans für jedes BSPA, wo auch Belange des Wassersporttourismus mit einfließen können.

Feuchtgebiet internationaler Bedeutung und Feuchtgebiet nationaler Bedeutung  
(RAMSAR-Konvention)

Solche Gebiete sind in Mecklenburg-Vorpommern meist zusätzlich mit dem Schutzstatus eines NSG versehen. Damit gelten hier die Nutzungseinschränkungen wie für NSG.

Naturdenkmal, geschützter Landschaftsbestandteil

(§§ 28 f. BNatSchG / §§ 25 f. LNatG M-V)

Kleinräumige Schutzkategorie, die bei einigen Planungen berücksichtigt werden muss.

Geschütztes Biotop / Geotop

(§ 30 BNatSchG / § 20 LNatG M-V)

Diese Schutzkategorien sind häufig auch für den Segelsport relevant. Zu ihnen zählen u.a. Röhrichtbestände, Fels- und Steinküsten, marine Block- und Steingründe, Bodden und Haffs. Hier können Fahrverbote erforderlich werden.

Gewässerschutzstreifen

(§ 31 BNatSchG / § 19 LNatG M-V entsprechend der HELCOM-Empfehlung 15/1)

An Küstengewässern wurde ein Gewässerschutzstreifen von 200m land- und seewärts von der Mittelwasserlinie eingerichtet. Hier dürfen bauliche Anlagen grundsätzlich nicht errichtet werden. Wasserrechtlich besteht nach § 89 Abs. 1 Landeswassergesetz M-V (LWaG M-V) ein Bauverbotsbereich von 100m an Steilküsten und 200m an Flachküsten jeweils landeinwärts. Allerdings gibt es auch hier weitreichende Ausnahmetatbestände.

Zu erwähnen wäre an dieser Stelle noch der neu eingeführte § 3a Landesnaturschutzgesetz M-V (LNatG M-V), der sich explizit mit dem marinen Naturschutz beschäftigt und entsprechende Grundsätze und Verpflichtungen aufstellt.

Die Raumordnung und Landesplanung unterscheidet hinsichtlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege lediglich nach zwei verschiedenen Raumeinheiten (Kategorien), unter die die jeweils zu schützenden Flächen zusammengefasst werden:

<b>Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege</b>	<b>Vorsorgeräume für Naturschutz und Landschaftspflege</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kernzonen von Nationalparks</li> <li>• Kernzonen von Biosphärenreservaten</li> <li>• Naturschutzgebiete</li> <li>• einstweilig gesicherte NSG</li> <li>• besonders geschützte Biotope</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nationalparks außerhalb der Kernzone</li> <li>• Biosphärenreservate (außer Kernzone)</li> <li>• Naturparks</li> <li>• Landschaftsschutzgebiete</li> <li>• einstweilig gesicherte und geplante Naturparks und LSG</li> <li>• geschützte Landschaftsbestandteile</li> </ul>

In Vorranggebieten müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit den Zielen des Naturschutzes vereinbar sein. In Bezug auf den Segelsport lassen sich folgende Aktionsräume unterscheiden:<sup>73</sup>

- Landseitige Aktionsräume mit Beeinträchtigungen, die durch den Bau und den Betrieb wassersportlicher Anlagen entstehen und
- Wasserseitige Aktionsräume, die durch die Ausübung wassersportlicher Aktivitäten selbst bestimmt sind.

Sportboothäfen beanspruchen sowohl land- als auch wasserseitig Flächen, wodurch ein Flächenverbrauch eintritt. Besondere Probleme bereiten Hafenanlagen, die innerhalb von Schutzgebieten liegen. Die umliegenden Flächen sind besonders empfindlich gegenüber den mit dem Wegebau und den wasserseitigen Maßnahmen verbundenen Zerschneidungs- und Störungseffekten.<sup>74</sup>

<sup>73</sup> Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommern, Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern, 1996, S. 13.

<sup>74</sup> Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommern, Ministerium

Daher wurden im Rahmen des Standortkonzeptes für Sportboothäfen an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommern folgende Planungsgrundsätze für diese Sportboothäfen aufgestellt:<sup>75</sup>

- Eine Zerstörung der Uferstrandvegetation sollte so weit wie möglich vermieden werden. Eine Vielzahl kleiner, die Uferstrandvegetation zerschneidender Stege sollte vermieden werden. Stege sollten mit möglichst wenigen Verbindungen zum Ufer in das Gewässer gelegt werden.
- Hafenanlagen sollten möglichst an einem Standort konzentriert werden, um Infrastruktureinrichtungen gemeinsam nutzen zu können. Grundsätzlich wird der Um- und Ausbau bereits bestehender Anlagen oder die Errichtung des Hafens auf einem ökologisch wenig wertvollen Uferabschnitt empfohlen.
- Ausbauplanungen in Naturschutzgebieten sollten vermieden werden. Auch außerhalb von NSG errichtete Häfen können schutzbedürftige Zonen negativ beeinflussen, indem sie dort für einen zunehmenden Betrieb und evtl. für Störungen sorgen.

Die zahlreichen Instrumente der Landschaftsplanung fließen in die Gesamtplanung ein und erlangen auf diese Weise eine Verbindlichkeit. Dabei stehen sich die Instrumente auf der jeweiligen Ebene gebietsgleich gegenüber, dazu die folgende Abbildung (für die Region MM/R):

<b>Ebene</b>	<b>Instrumente der Gesamtplanung: Raumplanung bzw. Bauleitplanung</b>	<b>Instrumente der Landschaftsplanung</b>
Bundesebene	<b>Leitbilder der räumlichen Entwicklung</b> (§ 18 ROG)	–
Landesebene	<b>Landesraumordnungsprogramm</b> (§ 8 ROG / §§ 6 und 7 LPIG M-V) Fortschreibung geplant	<b>Landschaftsprogramm</b> (§ 15 BNatSchG / § 12 LNatG M-V) Aktuell: Entwurf 1.Fortschreibung
Regionalebene	<b>Regionales Raumordnungsprogramm – RROP MM/R</b> (§ 9 ROG / §§ 8 und 9 LPIG M-V) 1. Teilfortschreibung (1999)	<b>Landschaftsrahmenplan MM/R</b> (§ 15 BNatSchG / § 12 LNatG M-V) Fortschreibung verschoben
Gemeindeebene	<b>Flächennutzungsplan</b> (§ 5 BauGB)	<b>Landschaftsplan</b> (§ 16 BNatSchG / § 13 LNatG M-V)
	<b>Bebauungsplan</b> (§ 9 BauGB)	<b>Grünordnungspläne</b> (§ 13 LNatG M-V)

für Bau, Landesentwicklung und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern, 1996, S. 13.

<sup>75</sup> Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommern, Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern, 1996, S. 13.

Bezüglich der beiden hier behandelten Sportboothäfen lässt sich anmerken, dass es für die Hansestadt Rostock ein Landschaftsplan aus dem Jahre 1998 existiert, der auch das Hafengebiet mit umfasst. Für den Yachthafen Kühlungsborn sind die Aussagen eines Teillandschaftsplans von 1995 relevant, dessen Fortschreibung sich bereits im Entwurfsstadium befindet.

In erster Linie geht es dabei um die Integration

#### ee) Einbindung

Die beiden behandelten Sportboothäfen sind sowohl im Netzwerkkonzept für Sportboothäfen in Mecklenburg-Vorpommern als auch im Gesamtkonzept eines Sportboothäfenetzwerkes für die Ostseeregion (SuPortNet) integriert, siehe oben. Darüber hinaus sind die Häfen auch in den Bauleitplänen verankert bzw. werden noch zu integrieren sein.

#### c) *Ausübung des Wassersports auf dem Küstenmeer*

##### aa) Abgrenzung

Zum Wassersport zählen sämtliche Sportarten, die zu Zwecken der Erholung und der Freizeitgestaltung in oder auf dem zum natürlichen Wasserhaushalt gehörenden Wasser betrieben werden. Typische Wassersportaktivitäten sind daher Segeln, Surfen, Wasserski, Rudern, Motorboot- und Kanufahren, aber auch Eislaufen, Eishockey oder Eissegeln.

Bezüglich der rechtlichen Zulässigkeit der Ausübung dieser Sportarten ist zwischen der Beanspruchung von Bundes- oder Landesgewässer, aber auch hinsichtlich der Art der Nutzung zu unterscheiden.<sup>76</sup>

Eine Abgrenzung der Gewässerbenutzung ist auch hinsichtlich der öffentlich-rechtlichen Zuordnung zu treffen. So ist zwischen der wasserwegerechtlichen und der wasserwirtschaftlichen Benutzungsordnung zu differenzieren. Beiden liegt jeweils eine andere Gesetzgebungskompetenz zu Grunde; während Art. 74 Nr. 21 Grundgesetz (GG) die Wasserstraßen in ihrer Verkehrsfunktion betrifft und der konkurrierenden Gesetzgebung zuordnet, weist Art. 75 Nr. 4 GG die Bewirtschaftung des Wasserhaushalts der Rahmengesetzgebungskompetenz des Bundes zu. Eine Trennung der Materie ist trotz der unterschiedlichen Ausrichtung der Benutzungsordnungen aufgrund der zahlreichen Überlagerungen nicht vollständig möglich.

---

<sup>76</sup> STOLLMANN, UPR 1998, S. 289, 291f.

Dennoch ist eine Abgrenzung z.B. in Hinblick auf den Begriff „öffentliche Wasserfläche“ von enormer Bedeutung. Nach wasserhaushaltsrechtlichem Verständnis sind gemäß § 1 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) darunter alle Teile der Erdoberfläche zu verstehen, die infolge natürlicher Beschaffenheit oder künstlicher Vorrichtungen nicht nur vorübergehend mit Wasser bedeckt sind. Dies sind in erster Linie Flüsse, Meeresteile und (natürliche und künstliche) Seen. Im wasserwegerechtlichen Sinne liegt eine öffentliche Wasserfläche vor, wenn sie unmittelbar durch ihren Gebrauch dem Allgemeinwohl oder den eigenen Bedürfnissen der öffentlichen Verwaltung als Verkehrsträger zu dienen bestimmt ist und den Vorschriften des öffentlichen Rechts unterliegt.<sup>77</sup> Das wären beispielsweise die sogenannten Binnenwasserstraßen nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) und die das Küstenmeer betreffenden Seewasserstraßen im Sinne von § 1 Abs. 1 Nr. 2 WaStrG. Die Einordnung der beanspruchten Wasserflächen zum Wasserwegerecht bzw. Wasserhaushaltsrecht ist daher für die rechtliche Zulässigkeit der jeweiligen Wassersportart entscheidend.

#### bb) Wassersport auf Bundeswasserstraßen

Die Bundeswasserstraßen werden durch § 1 Abs. 1 WaStrG in Verbindung mit der dazugehörigen Anlage festgelegt. Für den Küstenmeerbereich nennt man diese speziell, wie bereits zuvor erwähnt, Seewasserstraßen. Der Wassersport auf den Landesgewässern bleibt im folgenden mangels Küstenmeerbezug unberücksichtigt.

#### aaa) Befahren mit Wasserfahrzeugen

Grundsätzlich hat nach § 5 Abs. 1 WaStrG jedermann das Recht, Bundeswasserstraßen mit Wasserfahrzeugen zu befahren. Dabei versteht man unter Wasserfahrzeug jedes Fortbewegungsmittel zu Wasser; somit auch Luftmatratzen und Surfbretter.

Der § 5 Abs. 1 WaStrG schränkt diesen Grundsatz bezüglich Talsperren und Speicherbecken des Bundes zugleich wieder ein, wonach das Befahren ausdrücklich durch Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr gestattet werden muss. Zudem darf generell eine Nutzung der Bundeswasserstraßen nur innerhalb der Vorschriften des Schifffahrtsrechts erfolgen.

---

<sup>77</sup> SCHEMEL/ ERBGUTH, Handbuch Sport und Umwelt, S.598.

### bbb) Verkehrsvorschriften des Schifffahrtsrechts

Das Schifffahrtsrecht unterteilt die Bundeswasserstraßen entsprechend ihrer überwiegenden Verkehrsnutzung in Binnenschifffahrtsstraßen und Seeschifffahrtsstraßen und löst sich damit von den wasserwegerechtlichen Begriffen wie "Binnenwasserstraße" und "Seewasserstraße". Analog der vorgenannten schifffahrtsrechtlichen Differenzierung gibt es in beiden Bereichen unterschiedliche, vom örtlichen Bereich abhängige Verkehrsvorschriften, die zum Ziel haben, Gefährdungen für Mensch, Umwelt und Sachgüter zu vermeiden. Für den Küstenmeerbereich kommen lediglich die Regelungen für die Seeschifffahrtsstraßen in Betracht.

Auf den deutschen Seeschifffahrtsstraßen finden folgende Verkehrsvorschriften Anwendung:

- Internationale Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln - KVR) in Verbindung mit der Verordnung zu den Kollisionsverhütungsregeln
- Seeschifffahrtsstraßenordnung (SeeSchStrO) einschließlich der Bekanntmachungen der WSDn Nord und Nordwest hierzu
- Schifffahrtsordnung Emsmündung (SchifffahrtO Ems)
- Befahrensregelung für Nationalparke und Naturschutzgebiete

Die internationalen KVR gelten sowohl auf der Hohen See als auch im Hoheitsbereich der Bundesrepublik Deutschland. Im nationalen Bereich finden sie allerdings nur Anwendung, wenn die nationale Vorschriften, hier die Seeschifffahrtsstraßenordnung oder die Schifffahrtsordnung Emsmündung, keine speziellen Regelungen enthalten.

Somit gelten für die Gewässer der Außenküste (gesamtes Küstenmeer) und darüber hinaus auch für die Inneren Küstengewässer (Bodden und Haffgewässer sowie einige Flussmündungsbereiche<sup>78</sup>) in Mecklenburg-Vorpommern die Regelungen der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung, welche diese Gewässer als Bundeswasserstraße ausweist. Danach umfasst der Geltungsbereich der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung an der Außenküste einen 3 sm Bereich seewärts ab der Basislinie.<sup>79</sup> Darüber hinaus gilt bis zur Grenze des zum Hoheitsgebiet des Staates zählenden Küstenmeeres die SeeSchStrO eingeschränkt.

---

<sup>78</sup> Unterwarnow; Ryck von Greifswald bis zur Mündung im Greifswalder Bodden; Uecker zwischen Ueckermünde und Mündung/Kleines Haff

<sup>79</sup> vgl. SeeSchStrO, § 1.

Übersicht zu wasserverkehrsrechtlichen Vorschriften für Wassersportler/-touristen:

<b>Wassersportl./ -tourist. Aktivität (Rechtsstatus)</b>	<b>Durchführung auf Seeschifffahrtsstraßen</b>		<b>gültiges Gesetz/ Verordnung</b>
	<b>im Fahrwasser</b>	<b>außerhalb des Fahrwassers</b>	
<b>Segelsurfen</b> ("Segelsurfer sind Kleinfahrzeuge unter Segel")	nur auf den bekanntgemachten Fahrwassern erlaubt	grundsätzlich erlaubt, sofern nicht bestimmte Wasserflächen verboten sind	<b>SeeSchStrO</b> v. 22.10.1998 und <b>Bekanntmachung</b> <b>WSD Nord</b> vom 28.9.1998
<b>Wasserski</b>	nur auf den besonders freigegebenen und gekennzeichneten Wasserflächen	grundsätzlich erlaubt, kann aber eingeschränkt werden, besondere Verhaltensregeln	<b>SeeSchStrO</b> , § 31 v. 22.10.98 und <b>Bekanntmachung d.</b> <b>WSD Nord</b> v. 28.9.98
<b>Wassermotorrad</b>	dto.	grundsätzlich erlaubt, kann aber eingeschränkt werden, besondere Verhaltensregeln	dto.
<b>Segeln</b> ("Fahrzeug unter Segel")	Vorfahrt der Schifffahrt beachten, besondere Regelungen für Nationalparks und Naturschutzgebiete		<b>SeeSchStrO</b> v. 29.10.98, § 25 <b>NPBefVMVK</b> (Befahrensregelungsver- ordnung Küstenbereich M-V) v. 24.6.97 BGBl. I, S. 1542

Quellen: Info-Broschüre d. Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: "Sicherheit auf dem Wasser. Leitfaden für Wassersportler. Ausgabe 1999" und Info-Broschüre d. WSD Ost: "Informationen über Bundeswasserstraßen und Hinweise für die Sportschifffahrt". Stand: November 1998.

Im Küstenmeer sind alle Voraussetzungen für vielfältige überregionale Schifffahrtsverbindungen (Fähr-, Fahrgast-, Kreuz-, Küstenpassagierschifffahrt, Segeln, Motorbootfahren) zugleich aber auch für wassersportliche Aktivitäten mit größeren Raumansprüchen (besonders Funsportarten<sup>80</sup>) wie auch für andere meeresgebundene Nutzungen (z.B. Seeangeln, Wracktauchen) gegeben.

<sup>80</sup> Parasailing, Wassermotorradfahren (Jetski), Wasserskilaufen.

In diesen Gebieten bestehen generell geeignete Voraussetzungen für die weitere Entwicklung von Funsportarten. Derartige Aktivitäten auf, über und unter dem Wasser unterliegen allerdings aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs (Seeschiffahrtsstrassen–Ordnung)<sup>81</sup> sowie des Natur- und Gewässerschutzes (Befahrensregelungen) in entsprechend betroffenen Gebieten partiellen Einschränkungen. Das trifft auch auf kleinere, räumlich begrenzte Reviere für das Segelsurfen zu.

Besonders attraktiv sind die Segelreviere, die faktisch den gesamten Meeresraum vor der Küste Mecklenburg-Vorpommerns umfassen. Demgegenüber ist das Segelsurfen stärker auf kleinere relativ abgegrenzte Reviere mit geeigneten natürlichen Voraussetzungen (besonders Windstärke/-häufigkeit, Wellengang) eingegrenzt.

#### ccc) Nutzungsregelungen durch Schutzgebietsverordnungen

Ferner kann das Befahren von Naturschutzgebieten und Nationalparks durch sogenannte Schutzgebietsverordnungen eingeschränkt, untersagt oder sonst wie geregelt werden, soweit dies zur Erreichung des Schutzzweckes erforderlich ist (siehe § 5 S. 3 WaStrG).

Elemente naturschutzfachlicher Anforderungen und Vorgaben können einerseits für die touristische Nachfrage eine hohe Attraktivität besitzen und stellen damit für die zukunftsorientierte Sicherung wassertouristischer Potenziale eine wichtige Grundlage dar. Andererseits können sie für wassertouristisch relevante Nutzungen unter Schutz stehender Gewässer eine einschränkende (entwicklungsbegrenzende) Rolle spielen.

Befahrensrechtliche Regelungen nehmen an der Außenküste von Mecklenburg-Vorpommern großräumig nur im Bereich von Darß / Zingst / Westrügen, im schmalen Küstenrandstreifen von Jasmund und Mönchgut restriktiv auf die wassertouristischen Nutzungsbedingungen Einfluss. Zu den Gebieten mit nationalem Schutzstatus zählen hier der Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft (Raum Darß–Zingst–Hiddensee–Westrügen), der Nationalpark Jasmund und das Biosphärenreservat Südost-Rügen.

Für diese Gebiete gilt seit 1997 die Befahrensregelungsverordnung Küstenbereich Mecklenburg-Vorpommern (NPBefVMVK)<sup>82</sup>. Darin sind zum Schutz der Tier- und Pflanzenwelt das Befahren der Bundeswasserstraßen mit motorgetriebenen Wasserfahrzeugen, Sportfahrzeugen,

---

<sup>81</sup> vgl. Seeschiffahrtsstrassen–Ordnung (SeeSchStrO, § 31); Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord zur SeeSchStrO vom 17. Oktober 1998, Pkt. 15.4.

<sup>82</sup> Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks und Naturschutzgebieten im Bereich der Küste von Mecklenburg-Vorpommern vom 24. Juni 1997.

Wassersportgeräten und mit ferngesteuerten Schiffsmodellen detailliert geregelt. Das trifft insbesondere auf ausgewiesene Schutzzonen zu<sup>83</sup>. In diesen Schutzgebieten können unter bestimmten Voraussetzungen Befreiungen von Befahrenseinschränkungen gewährt werden. Außerdem gelten einige spezifische Befahrenserfordernisse für bestimmte Regelungen nicht (z.B. gewerbsmäßige Fischerei, Forschungsfahrten, Dienstfahrten; vgl. NPBeFVMVK, § 8).

#### ddd) Wassersport ohne Wasserfahrzeuge

Zu den Wassersportarten, die ohne Fahrzeuge ausgeübt werden, zählen z.B. das Baden, Schwimmen, Wasserballspielen und das Tauchen mit Brille und Schnorchel sowie mit Schwimmflossen. Die Tätigkeiten werden dem Begriff des Gemeingebrauchs zugeordnet. Unter Gemeingebrauch versteht man im Wasserrecht die jedermann ohne behördliche Gestattung nach öffentlichem Recht zustehende Benutzung eines öffentlichen Gewässers.<sup>84</sup> Basierend auf § 6 WaStrG kann der Gemeingebrauch für Bundesgewässer aber durch Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr eingeschränkt werden, wenn dies die Erhaltung der Wasserstraße in einem für die Schifffahrt erforderlichen Zustand gebietet.

Außerdem wird der Gemeingebrauch durch den Grundsatz der Gemeinverträglichkeit geprägt. So darf die bestimmungsgemäße Nutzung der Gewässer nicht durch die eigene Nutzung auf erhebliche Dauer eingeschränkt oder aufgehoben werden. Schließlich regeln einzelne Vorschriften auch diese Sportarten auf Wasserflächen, z.B. §§ 31, 51 SeeSchStrO.

#### cc) Sonderregelungen

Darüber hinaus können sämtliche – auch die grundsätzlich zulässigen – Nutzungen durch weiteres Bundes- und Landesrecht und sogar durch Kommunalrecht eingeschränkt und z.T. völlig ausgeschlossen werden. Dabei kommen Einschränkungen aus den Bereichen Schifffahrtsrecht, Wasserhaushaltsrecht, Wasserwegerecht sowie aus dem allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsrecht. Stellvertretend soll hier nur auf Badeverbote, das Segelverbot im Elbe-Lübeck-Kanal und auf räumliche Einschränkungen von Wassersport in Uferzonen verwiesen werden.

---

<sup>83</sup> Karten sind in der Befahrensregelung enthalten; vgl. auch § 2 Nr. 21 der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung.

<sup>84</sup> SCHEMEL/ ERBGUTH, Handbuch Sport und Umwelt, S.599.

### 3. Nutzungsansprüche und Nutzergruppen

Sowohl bei Planung und Bau als auch bei der späteren Nutzung und Erhaltung von Sportboothäfen spielen Natur-, Landschafts- und Biotopschutz eine Rolle. Diese Schutzinteressen werden besonders groß, wenn sich ein Hafen in einem Schutzgebiet oder in der Nähe davon befindet.

Vorrangige Nutzungsinteressen ergeben sich durch die Bootsbesitzer selbst, durch Tourismus und Erholung aber auch durch die direkten und indirekten Auswirkungen von Sportboothäfen auf die Regionalentwicklung.

### 4. Nutzungskonflikte und Problemfelder sowie Vorschläge zu deren Lösung

#### *a) Überblick*

Für die beiden Sportboothäfen im Untersuchungsgebiet wurden im Rahmen der Vorstudie nachfolgende Nutzungskonflikte und Problemfelder lokalisiert:

- Spannungsverhältnis in Schutzgebieten,
- Eigentumsproblematik und Ausgestaltung des Nutzungsverhältnisses,
- Antifouling-Anstriche,
- Entsorgung von Sondermüll,
- Flächenversiegelungen sowie
- Zugang zu Sportboothäfen.

#### *b) Spannungsverhältnis in Schutzgebieten*

##### *aa) Problemlage*

Durch die Freizeitschiffahrt können Lebensräume von Tieren und Pflanzen ge- oder sogar zerstört werden. Dies geschieht vor allem dann, wenn zu sensiblen Bereichen (Röhrichtbestände, Schilfgürtel, Kies-, Sand-, und Schlammflächen, etc.) nicht genügend Abstand gehalten oder gar in diese eingefahren wird. In Schutzgebieten kann es, wie oben beschrieben, – abhängig vom der Stärke des Schutzgrades – zu Einschränkungen bei Hafenaus- und Neubauten sowie zu Befahrenseinschränkungen oder sogar –verboten kommen.<sup>85</sup>

---

<sup>85</sup> HEGGER (Projektteam) , Schwerpunktthema Sportboothäfen auf der Homepage des IKZM-Projektes, <http://www.io-warnemuende.de/projects/ikzm/dindex.htm>.

Grundsätzliche Aussagen zu den vorhandenen und zu erwartenden Konfliktpotenzialen zwischen Naturschutzanforderungen und wassertouristischen Nutzungen lassen sich zu einzelnen Aktivitäten wie auch zum betroffenen Wasserraum (u.a. auf der Grundlage vorhandener oder geplanter Schutzgebiete) vornehmen:<sup>86</sup>

- Die wassertouristische Nutzung führt im allgemeinen immer zu einer Beeinträchtigung der Potenziale des Naturhaushalts. Das Ausmaß der Beeinträchtigung ist dabei stark von den Auswirkungen der ausgeübten Aktivität und ihrer Ausübungsintensität abhängig.
- Ob bestimmte Auswirkungen zu Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes führen, ist neben gewässerstrukturellen Voraussetzungen entscheidend von den in Ausübungsbereichen vorkommenden Arten und Lebensräumen abhängig.
- Mecklenburg-Vorpommern besitzt neben seinem vielfältigen Angebot an Binnen- und Küstengewässern einen in Deutschland vergleichsweise hohen Anteil an naturnahen bis natürlichen Gewässern. Dies ist eine Voraussetzung für die Attraktivität des Urlaubslandes und daher ein entscheidender Grund für die Wahl der Wassersportreviere Mecklenburg-Vorpommerns durch viele Touristen<sup>87</sup>.
- Primär bilden aber diese Gewässerstrukturen den Lebensraum eines vielfältigen, teilweise einzigartigen Artenvorkommens, insbesondere für störungsempfindliche Tiere (See- und Fischadler, verschiedene Wasservogelarten, Fischotter u.a.).
- Bei einer angestrebten *nachhaltigen wassertouristischen Nutzung der Gewässer* des Landes sind ihre Funktionen im Naturhaushalt zu beachten (Lebensraumfunktion, Biotopverbundfunktion u.a.).
- Zum Schutz der Natur- und Landschaftspotenziale wurden in den letzten Jahrzehnten nach ihrem Schutzzweck differenzierbare Schutzgebiete nationaler als auch internationaler Art und nach daraus resultierenden Restriktionen ausgewiesen.
- Alle WTNG enthalten mehr oder weniger zahlreich Schutzgebiete, was einerseits ihre Bedeutung für den Naturhaushalt, andererseits auch ihre natürliche Attraktivität betont.

---

<sup>86</sup> Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 21.

<sup>87</sup> vgl. Standortkonzept für Wassersportanlagen an Binnengewässern.

## bb) Lösungsvorschläge

Aus den vorstehenden Ausführungen lässt sich schlussfolgernd ableiten:<sup>88</sup>

Da die gültigen Rechtsgrundlagen des Natur- und Umweltschutzes über feststehende Regelungen zum Ausschluss bestimmter wassertouristischer Nutzungen hinaus meist interpretierbare Aussagen enthalten, sollten gebietskonkrete Untersuchungen zu abgestuften Nutzungsmöglichkeiten der Gewässer bzw. zu möglicher Konfliktminderung erfolgen, wie dies z.B. für den Greifswalder Bodden praktiziert wurde. Lösungen sind letztendlich mit hoher Wirksamkeit auf der Grundlage abgestimmter Nutzungskonzeptionen möglich, die

- zulässige Aktivitäten und ihre zeitliche sowie räumliche Lokalisierung bestimmen,
- angestrebte Nutzungsintensitäten festlegen, und
- die Ableitung zweckmäßiger/notwendiger Infrastrukturanlagen ermöglichen.

Dabei sollte gezielt auf eine Nutzungskonzentration in bereits stärker vorbelasteten Bereichen zur Entlastung sensibler Gebiete hingewirkt werden, ohne dabei neue Nutzungskonflikte hervorzurufen.

Neben Konflikten zwischen Naturschutz und wassertouristischer Nutzung gibt es eine Reihe weiterer Konflikte zwischen wassertouristischen Aktivitäten und anderen Nutzungsansprüchen (besonders Trinkwassersicherung, z.B. Warnow) bzw. Erfordernissen (z.B. Sicherheitsaspekte). Diese müssen innerhalb von Konzeptionen wassertouristischer Nutzung für Einzelgebiete entsprechende Berücksichtigung finden.

## c) Eigentumsproblematik und Ausgestaltung des Nutzungsverhältnisses

### aa) Problemlage

Aus juristischer Sicht gestalteten sich bezüglich des Sportboothafens Kühlungsborn die Eigentumsverhältnisse auf dem Wasser zum ernsthaften Problem nach bereits abgeschlossener Planung.

So führte die Stadt Kühlungsborn schwierigen Verhandlungen mit der Landesregierung über die Übertragung der Wasserflächen des Hafens auf die Stadt. Bei allen Planungen war davon ausgegangen worden, dass die Eigentumsübertragung kostenlos erfolgen würde, weil der Bund das Land zuvor ebenso behandelt hatte. Doch das Land forderte auf einmal Gelder für die Nutzung „ihrer“ Wasserflächen. Die Eigentumsübertragung der Wasserflächen ist aber die

---

<sup>88</sup> Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 22 f.

Voraussetzung für den Betrieb des Hafens und weitere Investitionen. Denn ohne Eigentum an der Wasserfläche sind weder die Vermietung von Liegeplätzen noch die Gebührenerhebung bei Gastanlegern seitens der Stadt möglich.

Schließlich übertrug im Mai 2002 das Finanzministerium die Hafenumfläche unentgeltlich an die Stadt Kühlungsborn. Damit war das wichtigste Hindernis für Weiterbau und Betrieb vom Tisch. Kühlungsborn wurde damit um 180 000 m<sup>2</sup> größer. Die Übertragung der Hafenumfläche in das Eigentum der Stadt war die wichtigste rechtliche Voraussetzung, um den Ausbau zu Ende zu führen und den Betrieb aufnehmen zu können.

Hier wäre es aus Gründen der Planungssicherheit bereits vor der Planung erforderlich gewesen, die genaue Rechtslage zu kennen. Dieses Problem könnte sich in Zukunft immer wieder bei geplanten neuen Yachthäfen an der Ostsee stellen. Die genaue Rechtslage hinsichtlich der Eigentums- und Nutzungsverhältnisse an derartigen Wasserflächen ist daher zu klären.

#### bb) Rechtliche Ausgestaltung des Eigentums- und Nutzungsverhältnisses

Wie oben bereits festgestellt, ist das Küstenmeer eine Seewasserstraße und unterliegt somit den Regelungen des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG).

Die Nutzung von Seewasserstraßen ist dort in § 1 Abs. 3 WaStrG festgelegt. Dieser legt eine unentgeltliche Nutzung der Seewasserstraßen, die gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 WaStrG im Eigentum des Bundes stehen, durch die jeweiligen Küstenbundesländer fest, soweit dadurch nicht die Erfüllung der Verwaltungsaufgaben des Bundes beeinträchtigt wird und zudem die Nutzung öffentlichen Interessen (Nr. 1) oder einen der in der Nr. 2 angeführten Gründen dient (z.B. Muschelfischerei). Eine tiefergreifende Betrachtung bleibt einer Hauptstudie vorbehalten.

#### *d) Antifouling-Anstriche*

Weitere Probleme ergeben sich aus der Umweltbelastung durch motorbetriebene Boote, aber auch aus der Entsorgung von Abfällen im Wasser. Auch Antifouling-Anstriche, die den Wirkstoff TBT enthalten, der eine schädliche Wirkung auf eine Vielzahl von Meeresorganismen hat. Zwar wurde TBT schon vor ca. 10 Jahren für Schiffe unter 25 m Länge verboten, bei

Kontrollen wurde jedoch festgestellt, dass immer noch viele Sportboote mit TBT-haltigen Anstrichen behandelt sind.<sup>89</sup>

#### *e) Entsorgung von Sondermüll*

Auf Sportbooten kommt es zu einem verstärkten Anfall von Sondermüll (Altöle, Chemietoiletten). Auch hier können Probleme entstehen, wenn eine ausreichende und sichere Entsorgung in den Häfen nicht gewährleistet wird.<sup>90</sup>

#### *f) Flächenversiegelungen*

Durch die Versiegelung von Fläche sowohl im Wasser als auch auf dem Land werden durch einen Hafenausbau natürliche Ressourcen und Lebensräume zerstört.

#### *g) Zugang zu Sportboothäfen*

Konflikte können auch durch unterschiedliche Nutzungsansprüche entstehen. Zum Beispiel spielt aus der Sicht der Regionalentwicklung der Sportboothafen als touristische Attraktion, die auch dem Nichtbootsbesitzer zugänglich sein sollte eine Rolle, während jedoch ein geschlossener Hafen, der für die Öffentlichkeit nicht zugänglich ist dem Bootsbesitzer die größte Sicherheit bieten kann.<sup>91</sup>

### 5. Generelle Lösungsvorschläge zur Sportboothafenthematik

1996 wurde im Auftrag des Ministerium für Bau Landesentwicklung und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern ein Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste entwickelt, in dem sowohl Interessen der Wirtschaft und der Regionalentwicklung als auch des Naturschutzes berücksichtigt wurden. Dieser integrative Ansatz sollte auch in Zukunft gewahrt und weiterentwickelt sowie idealerweise in ein übergeordnetes Küstenzonenmanagement miteingebunden werden.

---

<sup>89</sup> HEGER (Projektteam) , Schwerpunktthema Sportboothäfen auf der Homepage des IKZM-Projektes, <http://www.io-warnemuende.de/projects/ikzm/dindex.htm>.

<sup>90</sup> Siehe HEGER (Projektteam) , Schwerpunktthema Sportboothäfen auf der Homepage des IKZM-Projektes, <http://www.io-warnemuende.de/projects/ikzm/dindex.htm>.

<sup>91</sup> Nach HEGER (Projektteam) , Schwerpunktthema Sportboothäfen auf der Homepage des IKZM-Projektes, <http://www.io-warnemuende.de/projects/ikzm/dindex.htm>.

Aus dem Gutachten zu den Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern lassen sich folgende Handlungsempfehlungen für das Untersuchungsgebiet Warnemünde-Kühlungsborn zur Ausschöpfung des Potenzials des maritimen Tourismus entnehmen:<sup>92</sup>

- (1) Die Studie beinhaltet Grundaussagen zu Möglichkeiten wassertouristischer Aktivitäten aus naturschutzfachlicher und gewässerrechtlicher Sicht für die WTNG/-Teilgebiete. Diese Grundaussagen müssen jedoch durch Untersuchungen zur Belastbarkeit sowohl aus umwelt- als auch aus tourismusverträglicher Sicht gewässerspezifisch konkretisiert werden, um Grenzen extensiver Erweiterungen für wassertouristische Aktivitäten festlegen zu können. Es wird empfohlen, *gewässerspezifische Nutzungskonzepte* aufzustellen, an deren Erarbeitung in gemeinsamer Verantwortung die Ämter für Raumordnung, Umwelt- und Wasserbehörden, tourismuswirtschaftlich tätige Institutionen/Verbände sowie Gebietskörperschaften und Gemeinden beteiligt sein sollten.
- (2) Mit der Ausweisung von FFH-Gebieten in Mecklenburg-Vorpommern müssen konkrete Erhaltungsziele definiert werden, aus denen sich Anforderungen an wassertouristische Nutzungen ergeben (Verbote und zulässige Handlungen). Grundsätzlich besteht in den FFH-Gebieten ein Verschlechterungsverbot für Lebensräume und ein Störungsverbot für Arten. Über Verwaltungsvereinbarungen sollten mögliche touristische Projekte und Vorhaben benannt werden, die i. d. R. keine Verträglichkeitsprüfung nach FFH-Richtlinie erfordern. Um die Möglichkeiten für künftige wassertouristische Nutzungen in Gewässerbereichen mit FFH-Status (z. B. Peene, Warnow) festzustellen, sind frühzeitige Abstimmungen mit den Naturschutzverwaltungen zu empfehlen.
- (3) Für die weitere Entwicklung des Kanuwasserwanderns wird empfohlen, zusätzlich einige wenige bedeutsame Strecken abseits von bereits erschlossenen Gewässern von WTNG mit sehr hoher und hoher Entwicklungsfähigkeit durch umweltverträgliche Maßnahmen (Zugangsstellen, Rastplätze) zu erschließen (z. B. Warnow-Gewässersystem).
- (4) Die Ausweisung von Wassertouristischen Nutzungsgebieten auf Gemeindebasis hat zu der Erkenntnis geführt, dass die in den Regionalen Raumordnungsprogrammen Mecklenburg-Vorpommerns definierten Tourismusschwerpunkträume nahezu hundertprozentig auf diese WTNG entfallen. Damit ist belegt, dass die tourismusrelevanten Gewässer des Landes die wichtigste natürliche Grundlage für die Tourismusedwicklung darstellen. Allerdings sind einige WTNG bzw. WTNG-Teilgebiete mit sehr hoher und hoher Entwicklungsfähigkeit (z. B. Rostock, Stralsund)

---

<sup>92</sup> Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern – Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, S. 169 ff.

nicht als Tourismusschwerpunkträume ausgewiesen, so dass eine entsprechende Überprüfung der Regionalen Raumordnungsprogramme zweckmäßig ist. Andererseits gehen die Tourismusedwicklungsräume teilweise über die in der Studie bestimmten WTNG hinaus und müssen daher durch Faktoren außerhalb der wassertouristischen Nutzung begründet sein. Damit können die Ergebnisse der Studie für eventuelle *Präzisierungen der Tourismusedwicklungsräume* genutzt werden.

- (5) Dem Wirtschaftsverbund Maritimer Tourismus Mecklenburg-Vorpommern e.V. wird empfohlen, auf der Grundlage der Gliederung der WTNG eine Präzisierung der Revieraufteilung vorzunehmen und das System der Revierberater anzupassen.

## 6. Integrationsmöglichkeiten und Beteiligung der Betroffenen

Zur optimalen Integration der Interessen und Belange in einem IKZM-Prozess, die mit der Sportboothafenthematik verbunden sind, ist eine intensive Beteiligung der Betroffenen zwingend erforderlich.

Auf alle Fälle erscheint diese komplexe Thematik bestens geeignet zu sein, um ein regionales integriertes Küstenzonenmanagement in der Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn zu initiieren und erfolgreich voranzutreiben. Bis dahin ist es noch ein weiter Weg und sind jede Menge begleitende wissenschaftlicher Arbeiten und Untersuchungen erforderlich, die den bei den meisten Problemfeldern auftretenden Informationsmangel Abhilfe leisten vermögen.

## **F. Bearbeitung des Projektschwerpunktes Strandmanagement**

### **I. Einleitung**

Der Themenkreis Strandmanagement bildete den zweiten der drei Hauptschwerpunkte während der einjährigen Pilotstudie zum Projekt: „Integriertes Küstenzonenmanagement in der Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn“. Die Auswahl stütze sich dabei auf mehrere Gründe.

Zum einen umfasst das Strandmanagement den hoch sensiblen Strandbereich, der die unmittelbare Grenze zwischen Land und Wasser und sowohl aus ökologischer wie auch aus ökonomischer Sicht den wichtigsten Bereich der Küstenzone bildet.

Zum anderen erfordern die aktuellen Entwicklungen an den Ostseeküstestränden eine gesonderte Betrachtungsweise, in Form eines eigenständigen Managements, und detaillierte Untersuchungen dieses komplexen Systems. So sind beispielsweise in der Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn Brennpunkte wie: Strandverschmutzung, Dünenabtragung, zunehmende Strandversiegelung und Strandüberlastung auszumachen. Man könnte das Strandmanagement auch als eine Art „IKZM im Kleinformat“ verstehen. Dies lässt sich mit der Vielzahl der im Strandbereich auftretenden Nutzungsansprüchen und Schutzinteressen begründen. Daraus resultiert folglich ein breiter Querschnitt von küstenspezifischen Problemkreisen.

Gerade aus Sicht der heimischen Tourismusbranche genießt der Strandbereich eine übergeordnete Priorität. Und dies ganz zurecht, wie Umfragen unter den Gästen und Urlaubern zeigen, die meist dem Strand bei ihrer Auswahl des Reiseziel eine entscheidende Rolle zusprechen. Der Strandbereich stellt somit das wichtigste „Wirtschaftsgut“ für die hiesige Tourismusindustrie dar. Daher verwundert es wenig, wenn die Tourismusbranche neben ihren wirtschaftlichen Interessen auch ein verstärktes Engagement in Sachen Küstenschutz und Natur- und Landschaftsschutz zeigen. Man könnte diese Entwicklung auch als Resultat eines langen Prozesses des Umdenkens bezeichnen und als Ergebnis der Einsicht in die Notwendigkeit, die vorhandenen natürlichen „Kostbarkeiten“ nachhaltig und verantwortungsvoll zu nutzen, um sich nicht die Lebensgrundlage und die zukünftigen Entwicklungschancen zu zerstören.

In diesem Zusammenhang sollen näher die Elemente eines Strandmanagement betrachtet werden, insbesondere der Strandbereich, sowie die hier agierenden Interessengruppen und ihre Verantwortlichkeiten dargestellt werden. Anschließend sollen die Nutzungskonflikte und die Problemfelder erörtert und Lösungsvorschläge angeboten werden.

Im Mittelpunkt der Abhandlung stehen aber die Möglichkeiten der konkreten Einbindung der rechtlichen Problemkreise und Fragestellungen des Strandmanagements in einem integrierten Küstenzonenmanagement für die Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn, wobei aus juristischer Sicht insbesondere die Rechts- und Planungsgrundlagen für das Strandmanagement zusammengetragen und analysiert werden sollen.

## **II. Der maritime Tourismus und das Strandmanagement**

Das Strandmanagement berührt sämtliche Bereiche des maritimen Tourismus. Vor allem der Strand-/Badetourismus nimmt dabei eine zentrale Rolle ein. Aber auch die anderen Formen des maritimen Tourismus spielen für den Strandbereich eine mehr oder weniger starke Rolle.

Die über 340 Kilometer lange Ostsee-Außenküste von Mecklenburg-Vorpommern bietet viele geeignete Strandabschnitten für den maritimen Tourismus. Aufgrund der herausragenden Stellung des Tourismus für die Wirtschaft von Mecklenburg-Vorpommern erfordert die Belange der Tourismusbranche im Rahmen eines Strandmanagements eine besondere Gewichtung. Touristische Planungen und Konzeptionen können dabei durchaus den Grundstein für einen „Strandmanagementplan“ bilden, dass durch die zahlreichen anderen Aspekte und Belange zu ergänzen ist, wie beispielsweise das sich in Erarbeitung befindliche „Pflege- und Bewirtschaftungskonzept für den touristischen Wirtschaftsraum STRAND WARNEMÜNDE“, welches 2003 fertiggestellt sein und angewandt werden soll.

Besonders in der Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn stehen der maritime Tourismus und das Strandbereich in einen engen Zusammenhang. Die örtlichen Interessenvertreter der Tourismusbranche sind daher im Rahmen einer Initiierung eines Strandmanagements in den Prozess mit einzubeziehen.

### III. Fachliche und räumliche Definitionen

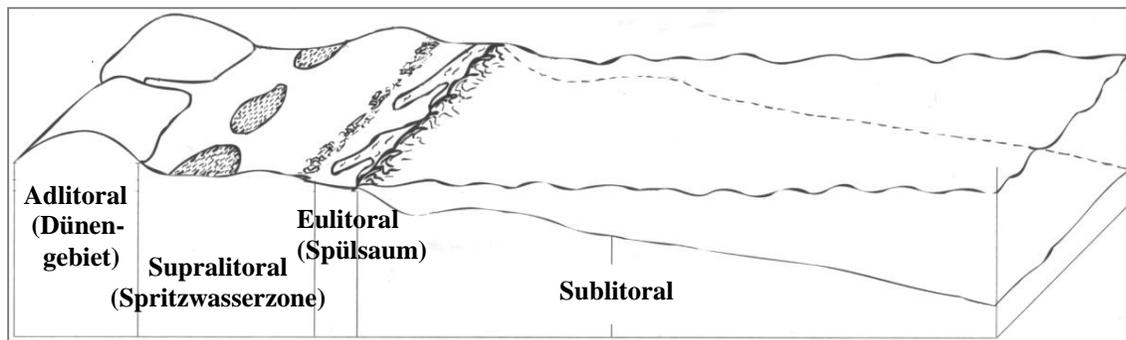
#### 1. Definition Strandmanagement

Unter **Strandmanagement** versteht man die Gesamtplanung des Strandbereichs, die sämtliche vorhandene oder zukünftige Schutz- und Nutzungsinteressen des Strandbereichs erfasst und deren Ansprüche und Konflikte unter Beachtung der Grundsätze der Nachhaltigkeit und anderer gesellschaftlicher Vorgaben regelt.

#### 2. Abgrenzung Strandbereich

Zum Strandbereich gehört nicht nur der Sand- oder Steinstrand, sondern der gesamte Bereich zwischen der äußeren Grenze des Dünengebietes und der Außenlinie des Flachwasserbereichs des Meeres. Zu den Flachwasserzonen des offenen Meeres zählen die Bereiche bis ca. 10 bis 15 Meter Tiefe, so dass auch die vorgelagerten Sandbänke mit eingeschlossen sind. Angesichts der relativ geringen Tiefen der Ostsee würde dies meistens die Einbeziehung großflächiger Meeresgebiete bedeuten, so dass der Strandbereich in erster Linie bis zur Außenlinie des Badewasserbereichs zu begrenzen ist und selten die gesamte Flachwasserzone erfassen wird.

Das Strandmanagement setzt grundsätzlich einen fein- oder grobkörnigen Strandabschnitt voraus. Bei Steil- oder Felsenküsten kann der Strand aber (fast) völlig fehlen. Hier kommt ein Strandmanagement aufgrund der beschränkten Nutzbarkeit nur sehr bedingt in Frage. Typischer Fall für das Strandmanagement ist daher der Sandstrand. Dieser untergliedert sich wie folgt:



**Abbildung:** Zonierung eines typischen Sandstrandes. Abbildung also verändert nach: Meeresbiologische Exkursion, Herausgeber Emschmann P., Hoffrichter O., Körner H. & D. Zissler, Gustav Fischer Verlag Stuttgart Jena New York 1992, Abb.1.14 auf S. 55, pp.257.

Die Ausgestaltung des Strandmanagement wird somit wesentlich durch die Geologie (genauer: Geomorphologie) des Küstenabschnittes geprägt. Einen Überblick sowie eine genaue Gliederung der Außenküste gibt der nachstehende Gliederungspunkt „Geomorphologie der Außenküste von M-V“.

### 3. Geomorphologie der Außenküste von M-V

Der Verlauf der Küstenlinie an der Ostseeküste von Mecklenburg-Vorpommern ändert sich ständig. Ufersedimente, die an der einen Stelle abgetragen werden, lagern sich an anderen Orten wieder an. Derartige geologische Prozesse werden sich in Zukunft weiter fortsetzen und zu Veränderungen der Küstenlandschaft führen.

Diese morphodynamischen Prozesse bezeichnet der Wissenschaftler mit den Begriffen Abrasion (Landabtrag), Transport und Akkumulation (Landanlagerung), so dass man auch von Abrasionsküste, Ausgleichküste und Akkumulationsküste sprechen kann.

Die Außenküste, darunter versteht man die Gesamtheit der Küstenabschnitte des Meeres, ist durch einen häufigen Wechsel von Steil- und Flachküsten geprägt. Ein Wechsel erfolgt durchschnittlich im Abstand von etwa sieben Kilometern. Abrasionsküste, Ausgleichküste und Akkumulationsküste verteilen sich unterschiedlich stark auf die Steil- bzw. Flachküsten, wobei Steilküsten in Mecklenburg-Vorpommern keine Akkumulationsküsten aufweisen. Bei differenzierter Betrachtung lässt sich ein deutliches Übergewicht von Abrasionsküsten (70 %) feststellen. Die genaue Verteilung für die Außenküste von Mecklenburg-Vorpommern ist nachfolgender Tabelle zu entnehmen:

	Negativer Sedimenthaushalt/ Rückgang	Ausgeglichener Sedimenthaushalt/ langfristig stabil	Positiver Sedimenthaushalt/ Zuwachs	Summe
Flachküste (km)	175	25	26	226
Steilküste (km)	74	54	-	128
Summe (km)	249	79	26	354
Verteilung (%)	70	23	7	100

**Quelle:** StAUN Rostock, Online-Broschüre, Küstenschutz in Mecklenburg-Vorpommern, Naturräumliche Verhältnisse im Ostseeküstengebiet zwischen Trave und Swine.

a) *Steilküste*

In Mecklenburg-Vorpommern sind rund 36 % der Außenküste den Steilküsten zuzuordnen. Die Steilküsten haben eine besondere Bedeutung als Gerüstelemente der Küste.

Die grundsätzlichen Typen der Steilküste sollen hier kurz vorgestellt werden:<sup>93</sup>

(1) *Grundmoränenkliffs mit ungestörtem Geschiebemergel*

sind relativ homogen und meist nur 3 bis 10 m hoch. Beispiele sind Kliffstrecken in der Lübecker Bucht, auf Poel, bei Rerik - Meschendorf - Kühlungsborn - Heiligendamm - Nienhagen, auf dem Fischland und auf der Halbinsel Wittow. Dieser Typ bestimmt also den westlichen Teil unserer Küste.

(2) *Grundmoränenkliffs mit diskordantem Geschiebemergel*

auf gestauchten glazifluviatilen und glazilimnischen Sedimenten sowie älterem Mergel besitzen stark unterschiedliche Kliffhöhen, jedoch im Normalfall deutlich über Typ 1. Beispiele sind das Westkliff Poels, die Stoltera bei Warnemünde und Arkona.

(3) *Stauchendmoränen*

enthalten in stark gestörter Lagerung ein heterogenes Gemisch aus glazilimnischen und glazifluviatilen Sedimenten, älteren Moränen sowie Kreide und Tertiärschollen. Steilufer dieses Typs erreichen die größten Höhen. Beispiele sind der Dornbusch auf Hiddensee (bis 72 m NN) und die Kreideküste Jasmunds (bis 117 m NN). Diese hohen Stauchmoränenkliffs prägen also die vorpommerschen Außenküsten speziell Ostrügens und Usedom.

(4) *Kliffs aus spätglazialen Beckensanden*

Dieser Klifftyp ist niedrig (unter 10 m) und wenig verbreitet. Beispiele sind die Rostocker Heide, der Mittelteil des Fischlandkliffs und die Lubminer Heide.

Die Sedimentschüttung ist ein entscheidendes Merkmal der Steilküstenstrecken. Im Durchschnitt beträgt sie ca. 7 m<sup>3</sup>/Jahr/lfdm Küste oder ca. 700 Tm<sup>3</sup> /100 Jahre bezogen auf 1 km Steilküste. Die Fixierung von Steilküstenvorsprüngen kann notwendig sein, um benachbarte Flachküsten zu erhalten. Dies trifft dann zu, wenn diese Steilküsten die Funktion eines "Aufhängers" für anschließende Flachküsten haben. Beispiele hierfür sind die Küstenschutzanlagen von Ahrenshoop, Dranske und Sellin.

---

<sup>93</sup> StAUN Rostock, siehe <http://www.mv-regierung.de/staeun/rostock/pages/kuestenschutz/steilkueste.htm>).

Steilküsten haben im küstendynamischen Prozess also eine Doppelfunktion.

Steilküsten sind:

1. "Aufhänger", also Gerüstelemente der Küste und
2. erstrangige Materiallieferanten für den Erhalt der Flachküste.

#### *b) Flachküste*

In Mecklenburg-Vorpommern ist der überwiegende Teil der Außenküste eine Flachküste (ca. 64 %). Die Flachküsten der Außenküste verdanken ihre Entstehung und ihren Bestand allein der Sedimentschüttung der benachbarten Abrasionsstrecken.<sup>94</sup> Geomorphologisch handelt es sich bei den Flachküsten um Akkumulationskörper litoraler Lockersedimente in Form von Haken (z.B. Zingst, Bessin, Bug, Peenemünder Haken) oder Nehrungen (z.B. Schaabe, Schmale Heide, Pudaglaniederung). Durch Rückgang der "Aufhänger" oder durch verminderte Sedimentschüttung unterliegen diese primären Akkumulationskörper heute z.T. sekundär wieder der Abrasion. Die Breite einzelner Haken und Nehrungen vermindert sich damit drastisch. Sie beträgt beispielsweise bei Rerik am Salzhaff gegenwärtig gerade 110 m und südlich von Wustrow (Fischland) nur 150 m.

## **IV. Lösungskonzept Strandmanagement und Einbindung in einem IKZM**

### 1. Vorgehensweise

Um eine Grundlage für eine Einbindung des Strandmanagement in ein regionales IKZM zu erhalten, müssen zunächst folgende Punkte geklärt sein:

- Definieren und Beschreiben des Themenkreises Strandmanagement (dies ist z.T. schon in den vorstehenden Abschnitten erfolgt, siehe oben),
- Darstellung der relevanten Rechtsnormen, Entscheidungsträger und Planungsgrundlagen sowie der Nutzergruppen und Nutzungsansprüche,
- Aufzeigen der bestehenden und zukünftigen Nutzungskonflikte und Problemfelder in der Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn,

---

<sup>94</sup> Quelle: StAUN Rostock, siehe <http://www.mv-regierung.de/staeun/rostock/pages/kuestenschutz/flachkueste.htm>

- Rechtliche Untersuchungen zur Integration der unterschiedlichen Planungsinstrumente und der bestehenden und geplanten Konzepte in einem Strandmanagement für das Untersuchungsgebiet und am konkreten Beispiel des „Nutzungs- und Bewirtschaftungskonzept für den Strand Warnemünde“;
- Einbeziehung des Küstenschutzes (u.a. der Strandvorspülung) und der daraus resultierenden (insbes. rechtlichen) Problemen sowie
- Prüfen der Möglichkeiten der Einbindung eines Strandmanagement in das IKZM.

## 2. Nutzungsansprüche und Nutzergruppen

Als sensible Übergangszone zwischen Meer und Land unterliegt der Strandbereich besonderen Schutzinteressen wie dem Küstenschutz. Dieser erfasst Maßnahmen wie die Strandaufspülungen, aber auch den Bau von Anlagen wie Bühnen, Deiche, Wellenbrecher oder Uferlängswerke sowie natürliche Barrieren wie die Dünen und den Küstenschutzwald.

Weiterhin besteht ein gesteigertes Interesse an der Strandreinigung, die sowohl auf natürlichen wie auch auf künstlichen Wege (siehe Seegrassprojekt vom Amt Klützer Winkel) stattfinden kann. Zudem spielen im Strandbereich der Naturschutz, der Biotopschutz und der Landschaftsschutz eine wichtige Rolle.

Daneben gibt es im Strandbereich zahlreiche meist wirtschaftliche Nutzungsinteressen. Dazu zählen in erste Linie die touristischen Nutzungsansprüche (wie Strandkorbvermietung, Kioskverkauf, Baden, Sonnen, Spazieren, Strandwanderung, Sport am Strand und im oder auf dem Wasser, Veranstaltungen etc.), die sowohl der Erholung als auch der Tourismuswirtschaft dienen. Aber auch andere wirtschaftliche Nutzungen, wie z.B. die Rohstoffgewinnung (vor allem die Sand- und Kiesgewinnung) und die Meerwassernutzung sowie mittelbar die Baggergutverklappung, die Seekabelverlegung und natürlich die Fischerei, stellen ihre eigenen Ansprüche an diesen Raum.

Weiterhin erwachsen Nutzungsansprüche an den Strandbereich aus Forschungs- und Überwachungsaufgaben sowie der Umweltbildung und -erziehung. Zudem sind kulturelle und soziale Ansprüche in der Gesamtschau des Strandmanagements zu berücksichtigen. Zuletzt sei noch auf die militärischen Nutzungen in Form von Sperrgebieten und Übungsplätze verwiesen, die starke Nutzungseinschränkungen nach sich ziehen.

Daraus ergibt sich folgendes Bild von Interessengruppen, die das Strandmanagement betrifft:

- a) Küstenschutz;
- b) Natur-, Biotop- und Landschaftsschutz;
- c) Tourismus
  - Strand- und Badetourismus
  - Event-Tourismus
  - Gesundheitstourismus;
- d) Wirtschaft (Ressourcenbewirtschaftung)
  - Rohstoffgewinnung
  - Meerwassernutzung
  - Energie
  - Fischerei und Aquakultur
  - Entsorgung (u.a. Baggergutverklappung);
- e) Forschung und Bildung;
- f) Kultur und Soziales sowie
- g) Militär.

### 3. Nutzungskonflikte und Problemfelder

#### *a) Situationsbeschreibung und Überblick*

Aufgrund der vielfältigen sich überlagernden und z.T. entgegenstehenden Interessen entwickeln sich zunehmend Probleme und Konflikte im Strandbereich. So kommen sich beispielsweise bei der Strandnutzung der Tourismus und der Küstenschutz immer wieder in die Quere. Hier möchte der Tourismus eine optimale Strandflächenauslastung erreichen und dabei auch Flächen nutzen, die gegenwärtig dem Küstenschutz vorbehalten sind. Als Beispiel wäre hier zunennen: der Wunsch nach schmalere Dünen zugunsten von mehr Fläche für Strandkörbe. Andererseits muss der Küstenschutz gelegentlich Flächen in Anspruch nehmen, die besonders aus touristischer Sicht sehr attraktiv sind.

Weitere Konfliktherde entstehen durch das Aufeinandertreffen von touristischen Interessen und Naturschutz- bzw. Landschaftsschutzbelangen. Diese beeinflussen sich wechselseitig. So stellt

der Dünenbereich neben seiner Bedeutung für den Küstenschutz auch einen ökologisch wertvollen und einzigartigen Bereich dar, der aber aus touristischer Sicht manchmal als störend oder zu groß empfunden wird. Beispiel: Dünenabtragung für einen besseren Ausblick zum Meer. Auf der anderen Seite sind teilweise Strandbereiche zu Gunsten des Naturschutzes gesperrt und entziehen sich somit gänzlich der touristischen Nutzung.

Touristische Bauvorhaben fügen sich nicht immer in das vorhandene Landschaftsbild des Küstenbereichs ein, so dass eine Genehmigung versagt werden kann. Andererseits erhöhen interessante Bauten die touristische Attraktivität einer Küstengemeinde und locken viele Gäste an. An dieser Stelle folgendes Beispiel: geplanter Bau einer futuristischen Marina an einer Seebrücke. Diese und andere Beispiele zeigen, dass zwischen den Schutzinteressen und den Nutzungsansprüchen im Strandbereich ein generelles Spannungsverhältnis besteht, das es in vernünftiger Form mittels eines Strandmanagements zu regeln gilt.

Die Behandlung der einzelnen Problemfelder erfolgt nun anschließend.

#### *b) Strandaufspülung*

Das Problemfeld der sogenannten Sand- bzw. Strandaufspülung umfasst ökologische, ökonomische wie auch rechtliche Probleme und wirft Fragen nach bestehendem Forschungsbedarf auf. Doch zunächst einmal muss dieser Begriff geklärt werden.

##### aa) Definition Sand- bzw. Strandaufspülung

Als derzeit effektivste technische und zu dem naturnahe Lösung zur zeitweisen Behebung einer negativen Materialbilanz an der Küste wird heute weltweit die *Sandaufspülung* angesehen. Der natürliche Sedimentmangel wird hierbei durch Materialeingabe in Schorre, Strand und/oder Düne ausgeglichen oder vermindert, ohne damit allerdings die Prozessursachen zu beeinflussen. Aufgespült wird Sand, der zuvor in etwa 10-15 m Wassertiefe vom Meeresgrund gewonnen wurde. Wie lange die Wirkung einer solchen Aufspülung anhält, hängt sowohl von den Eigenschaften des aufgespülten Sandes als auch dem Wellenklima ab.<sup>95</sup>

---

<sup>95</sup> HÜNICKÉ, Universität Rostock, Diplomarbeit zum Thema: Untersuchungen zum Küstenschutz in Mecklenburg-Vorpommern unter besonderer Berücksichtigung der Wirksamkeit von Sandaufspülungen, 2001, S. 10 f.

## bb) Ökologische Probleme

Egal, ob die Sandaufspülung an der Schorre, am Strand und/oder an Düne erfolgt, ökologische Auswirkungen haben diese Eingriffe regelmäßig zur Folge. Ungeklärt sind aber noch zahlreiche Zusammenhänge und Problemlage, die sich bei der Strandaufspülung in Verbindung mit der Umwelt ergeben.

## cc) Ökonomische Probleme

Aus ökonomischer Sicht stellt sich die Frage, wie effektiv eine solche Strandaufspülung ist und inwieweit sie die kostengünstigste Variante gegenüber anderen Küstenschutzmassnahmen ist.

## dd) Rechtliche Probleme und Fragestellungen

Rechtliche Fragen und Probleme ergeben sich im Zusammenhang mit der Strandaufspülung vor allem hinsichtlich der Gewinnung der angespülten marinen Kiese und Sande.<sup>96</sup>

## ee) Bestehender Forschungsbedarf

Trotz der weltweit verbreiteten Anwendung von Sandaufspülungen ist das Verständnis für ihre Ausführung und Leistung immer noch unzureichend. Weder in Deutschland noch in den anderen europäischen Küstenstaaten existieren allgemeingültige Richtlinien oder vertrauenswürdige Vorhersageverfahren für das mittel- bis langfristige Verhalten der aufgespülten Sandstrände. Die Gründe hierfür liegen in einem unzureichenden Monitoring, denn nur durch gezielte und kontinuierliche Beobachtung des gebietsspezifischen Verhaltens der aufgespülten Strände ist es möglich, Rückschlüsse für die Optimierung zukünftiger Aufspülungsprojekte abzuleiten.<sup>97</sup>

c) *Dünenabtragung*

## aa) Brennpunktthema Dünenabschiebung

Wie kein anderes Thema hat in letzter Zeit die *Dünenabschiebung* die Gemüter in Rostock-Warnemünde erregt. Da war z.B. zu lesen, „die Dünen wachsen uns in den Himmel ...“ oder

---

<sup>96</sup> Siehe näher dazu: CZYBULKA, Naturschutzrecht im Küstenmeer und in der Ausschließlichen Wirtschaftszone - Grundsätzliche Rechtsfragen, exemplarisch behandelt für die marine Sedimententnahme in der Ostsee, NuR 1999, S. 562 ff.,

<sup>97</sup> HÜNICKE, Universität Rostock, Diplomarbeit zum Thema: Untersuchungen zum Küstenschutz in Mecklenburg-Vorpommern unter besonderer Berücksichtigung der Wirksamkeit von Sandaufspülungen, 2001, S. 10 f.

„Dünen dienen dem Sand als Sprungschanze“ oder auch ganz drastische Äußerungen wie „Schluss mit dem ‚Öko-Terrorismus‘ in Warnemünde..!“. Diese Überschriften von Zeitungsartikeln zeigen deutlich, wie sehr dieses Thema im Spannungsfeld zwischen Schutzinteressen auf der einen Seite und Nutzungsinteressen auf der anderen Seite stand.

Gerade ein solches Thema bietet sich für den Einstieg in die Strandmanagementthematik an, weil hier so unterschiedliche Positionen und Interessen aufeinandertreffen, deren Lösung nach einem Management verlangt, um auch in Zukunft besser mit solchen und ähnlichen Problemen umzugehen und einen möglichst breiten Konsens zwischen den Betroffenen zu erreichen.

#### bb) Arbeitskreis „Bewirtschaftungskonzept Strand Warnemünde“

Diese Idee wurde auch bei Erarbeitung des geplanten „Bewirtschaftungskonzepts für den touristischen Wirtschaftsraum Strand Warnemünde“ aufgegriffen, wo in regelmäßigen Arbeitskreissitzungen Vertreter der unterschiedlichen Bereiche zusammengeholt und mit dem Konzept verbundene Streitfragen erörtert werden. So war auch der Umgang mit den Dünen ein zentraler Thema und wurde heftigst diskutiert. Dabei ging es um nachstehende Fragen:

Die Dünen abschieben oder nicht? Ganz oder nur teilweise? Nur alle 5-6 Jahre oder regelmäßig? Wer soll das Abschieben bezahlen? Sind Dünen Biotope oder u. U. gar nur „künstliche Bauwerke“? Stehen die Dünen unter Naturschutz? Gab es früher schon solche Dünen? Wie werden sich die Dünen und ihr Bewuchs in Zukunft entwickeln? Was für Dünen benötigt der Küstenschutz? Kann mittels Abschiebung der Dünen und Umlagerung des Sandes die Strandqualität verbessert werden?

#### cc) Interessenlage

Die Frage nach einer Dünenabtragung stellt sich in erster Linie in touristischen Ballungsgebieten, wo ein zu starkes Anwachsen von Dünen zu unzumutbarem Sandflug führen bzw. einer ungehinderten Sicht zum Meer von den Hotels oder der Promenade aus entgegenstehen kann. In diesen Fällen bildet die Dünenabschiebung zumindest eine mittelfristige Lösung. Ob diese Lösung mit dem Küstenschutz, dem Naturschutz und dem geltenden Recht vereinbar ist und sich auch als ökonomisch sinnvoll erweist, ist dabei eine andere Frage. Auch ästhetische Aspekte spielen eine Rolle, wenn es um die Wunschvorstellung eines schönen Strandes oder einer Erholungslandschaft geht.

Dabei gehen die Meinungen und Interessen naturgemäß auseinander. Aus Sicht der Tourismusbranche ist man auf einen gästefreundlichen Strand angewiesen, der gewissen Ansprüchen der Erholungssuchenden gerecht wird, was auch die Abschiebung von Dünen beinhalten kann. Der Küstenschutz hingegen stellt den erforderlichen Schutz des Küstenlandes mit seinen Bewohnern und Gütern in den Vordergrund, dem andere Interessen unterzuordnen sind, so dass sich im Einzelfall eine Abschiebung der Dünen verbieten kann. Schließlich bildet auch der Natur- und Landschaftsschutz eine wichtige Komponente bei der Abwägungsentscheidung über eine Dünenabtragung, die grundsätzlich einer Genehmigung seitens der Behörden bedarf. Belange des Naturschutzes können zu einer völligen oder teilweisen Unterschutzstellung der Dünen und somit zur einer Versagung der Abschiebungsgenehmigung führen.

#### dd) Zu berücksichtigende Aspekte

Zur Klärung der Frage nach einer möglichen Abschiebung ist auf die historische und zukünftige Entwicklung des Strandes einzugehen. Weiterhin sind die Erfordernisse des Küstenschutzes und des Naturschutzes herauszuarbeiten sowie die rechtlichen Anforderungen zu beachten. Schließlich ist ein fachübergreifender und integrativer Ansatz zu wählen, um die Komplexität der Thematik gerecht zu werden. Hier bietet sich eine Lösung über das sogenannte Strandmanagement an, welches als Baustein eines übergeordneten integrierten Küstenzonenmanagements fungieren kann.

#### ee) Rechtliche Probleme und Fragestellungen

Aus juristischer Sicht ergeben sich naturschutzrechtliche Fragestellungen hinsichtlich des Biotopschutz von Dünen, der in § 20 LNatG M-V näher geregelt wird. Vor allem betrifft dies die Rechtsnatur von Dünen, auch in Abhängigkeit von ihrer Entstehung. So wurden die Dünen am Warnemünder Strand aufgrund der menschlichen Einflussnahme schon mal als „künstliche Bauwerke“ bezeichnet und ihnen so die Anwendung der Naturschutzgesetze abgesprochen oder zumindest in Frage gestellt. Dabei ist in Anlage 1 zu § 20 Abs. 1 LNatG M-V unter Punkt 5.3 rechtlich verbindlich definiert, was Dünen im Sinne des Naturschutzrechts sind.

Dort heißt es:

„Küstendünen sind Sandaufwehungen im unmittelbaren Einwirkungsbereich der Ostsee aus Material, welches durch nacheiszeitliche Küstenausgleichsprozesse abgelagert wurde. Sie bestehen demzufolge aus feinerem Material (Sanden).“

...

Anthropogen überformte Dünen sind gesetzlich geschützt, wenn die natürlichen Merkmale überwiegen. Küstenschutzdünen mit künstlich begründeten einartigen Schutzpflanzungen sind z. B. nicht geschützt.

Mindestgröße: 100 m<sup>2</sup> und 0,5 m Höhe“.

Allerdings stellt sich die berechtigte Frage, inwieweit bei den in Warnemünde anthropogen überformte Dünen noch die natürlichen Merkmale überwiegen und so eine Unterschutzstellung rechtfertigen. Dass es sich hier nicht um reine Küstenschutzdünen mit künstlich begründeten einartigen Schutzpflanzungen handelt, sollte aber feststehen.

Weitere sich daran anschließende Fragestellungen ergeben sich, wenn bereits abgeschoben wurde. Sind dann eventuell Ausgleichsmaßnahmen erforderlich?

Diese und ähnliche Fragestellungen sind im Rahmen einer Hauptstudie zu klären.

#### *d) Strandverschmutzung und -säuberung*

##### aa) Brennpunktthema Strandverschmutzung und -säuberung

Ein wichtigen Problemkreis am Strand stellt seine Verschmutzung und seine Säuberung dar. Saubere Strände sind die Grundvoraussetzung für einen florierenden Tourismus in der Küstenregion und ebenso für die Verleihung der begehrten „Blauen Flagge“. Aber auch die Umwelt wird durch Verschmutzung und Säuberung des Strandes beeinträchtigt und kann dadurch in ihrem Gleichgewicht gestört werden.

##### bb) Ökonomische Probleme - „Seegrasprojekt“

Die Säuberung der Strände ist eine aufwendige und kostenintensive Aufgabe. Zum einen geht es um die Beseitigung der liegengelassenen Abfälle der Strandbesucher und zum anderen um die Entfernung störender organischer (natürlicher) Rückstände, wie sie beispielsweise bei der Akkumulation von Makroalgen entstehen.

Durch geschickte Verwertung der Abfälle und deren Rück- bzw. Einführung in den Wirtschaftskreislauf kann eine kostenreduzierende Lösung des Problems gefunden werden. Ein gutes Beispiel an der mecklenburgischen Ostseeküste hierfür ist das sogenannte „Seegrasprojekt“

am Amt Klützer Winkel<sup>98</sup>, welches unter dem Motto „Seegras – Rohstoff aus dem Meer, Entsorgung durch Verwertung“ läuft.

Zur Umsetzung des Klimaschutzgesetzes sollte das Verfahren zur Trocknung von Seegras entwickelt werden. Das gereinigte und getrocknete Seegras wird nicht auf Deponien verbracht, sondern kann als nachwachsender Rohstoff industriell verwertet werden. Dadurch führen die Zersetzungsprodukte nicht zur Nährstoffanreicherung im Wasser und nicht zu Luftbelastungen durch Treibhausgase. Als schöner Nebeneffekt präsentiert sich ein sauberer Strand den Einheimischen und Touristen. An diesem Projekt wirken neun Partner aus drei europäischen Staaten mit.<sup>99</sup>

Eine Übertragung dieses Konzept ist allerdings nur für solche Ostseebäder interessant, die mit ähnlichen Mengen von Seegras zu kämpfen haben.

#### cc) Ökologische Probleme

Die Säuberung der Badestrände für die Touristen wird meist durch spezielle Planierungs- und Säuberungsmaschinen durchgeführt, die im Normalfall neben den Müll auch angespülte Algen und Seegras aus dem Sandstrandsystem entfernen. Dieses sogenannte ‚Angespül‘ stellt allerdings die Nahrungsgrundlage für viele Strandorganismen dar, welche durch die Säuberung entzogen wird. Daneben beeinflusst das Einebnen und Abtragen des natürlichen Strandprofils im Rahmen der Räumungsaktionen den Sandtransport am Strand sowie die Stabilität der meist nicht mehr vorhandenen Vordünen. Mitunter werden dabei auch semi-terrestrische Tiere wie der Strandflohkrebs aus ihrem natürlichen Lebensraum herausgerissen.

Alle diese Aspekte sollten beachtet werden und in einem Strandmanagement mit einfließen.

#### dd) Rechtliche Probleme und Fragestellungen

Neben naturschutzrechtlichen Aspekten stellt sich vor allem die Frage nach den Eigentumsverhältnissen am Strand; gehört er dem Bund, dem Land oder der Stadt? Daneben sind noch Probleme aus dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht denkbar. All dies bleibt einer grundlegenden Erörterung in einer Hauptstudie vorbehalten.

---

<sup>98</sup> Nähere Informationen: <http://www.kluetzer-winkel.de/projekt.seegras.htm>.

<sup>99</sup> <http://www.agenda21mv.de/wettbewerb.htm#Seegras>.

e) *Meereswasserqualität*

aa) Brennpunktthema Meereswasserqualität

„Klarer als Mineralwasser“ oder „Blaue Flaggen: Hier ist die Umwelt Ok“ titeln verschiedene Zeitungsmeldungen im Untersuchungszeitraum. Doch ist die Welt bzw. das Meereswasser so in Ordnung und sorgenfrei? Damit verbunden stellt sich eine ganze Reihe von Fragen:

Bedeutet „Blaue Flagge“ gleich intakte Umwelt? Wie wichtig ist die „Blaue Flagge“ für das Image des Ortes und die Tourismusförderung? Akkumulation von Makroalgen – eine Gefahr für saubere Strände? Nachhaltige Entwicklung durch die „Blaue Flagge“ – eine wirkungsvolle Agenda-Aktivität?

Die Qualität des Meerwassers ist sowohl Maßstab für die Attraktivität der Badestelle sowie für eine gesunde Meeresumwelt. Die Wasserqualität ist u.a. ein entscheidendes Kriterium für die Verleihung der „Blauen Flagge“.

bb) „Blaue Flagge“

Die „Blaue Flagge“ wird als Symbol für hohe Umweltstandards sowie gute Sanitär- und Sicherheitseinrichtungen im Hafen- und Badestellenbereich international anerkannt. Ihre Grundlagen basieren auf der Übereinstimmung mit vier Hauptaspekten:

- (1) Wasserqualität
- (2) Umweltkommunikation und -Umwelterziehung
- (3) Umweltmanagement
- (4) Sicherheits- und Service-Aspekte.

Die „Blaue Flagge“ wird als erstes Umweltsymbol weltweit in 23 Ländern für jeweils ein Jahr an vorbildliche Badestellen an Küsten und an Binnengewässern verliehen. Die Kampagne findet seit 1987 statt und wird bundesweit ausgeschrieben. Die Blaue Flagge verbindet Tourismus und Erhaltung von Natur und Landschaft und fördert damit einen nachhaltigen Tourismus in der Region. Die Auszeichnung verbindet die Wertschätzung für eine anerkannt saubere Badestelle mit der Anerkennung für eine aktive Förderung des Umweltgedankens.<sup>100</sup>

---

<sup>100</sup> Auszug aus [http://www.blaue-flagge.de/Badestellen/Konzept\\_Badestellen/konzept.htm](http://www.blaue-flagge.de/Badestellen/Konzept_Badestellen/konzept.htm).

Die Blaue Flagge ist ein Marketinginstrument zur Tourismusförderung. Mit ihr kann in Reiseprospekten, auf Geschäftspapier und in den Hotels vor Ort geworben werden. Das Logo der Blauen Flagge ist über die Grenzen der Europäischen Union hinaus bekannt. Es gibt den Gästen die Sicherheit, ihren Urlaub an einer sauberen, sicheren und attraktiven Badestelle zu verbringen und umweltverträglich geführt wird.

Die Blaue Flagge ist eine Umweltauszeichnung für besondere Bemühungen zur Erhaltung von Natur und Landschaft im Sinne der "Agenda 21". Es kommt darauf an, die ökologischen, ökonomischen und sozialen Aspekte in einem ausgewogenen Verhältnis stärker zu berücksichtigen.<sup>101</sup>

#### cc) Badegewässerrichtlinie

Daneben regelt auf europäischer Ebene die sogenannte „Badegewässerrichtlinie“ (Richtlinie 76/160/EWG des Rates über die Qualität der Badegewässer vom 8. Dezember 1975, ABl. EG vom 05.02.1976 Nr. L 31 S. 1) verbindlich die Qualitätsanforderungen an Badegewässer aus Sicht des Umweltschutzes und der Volksgesundheit.

#### dd) Ökologische Probleme und Meeresumweltschutzrecht

Die Meeresumwelt wird wesentlich geprägt durch die Wasserqualität des Meeres. Verschiedene Nutzungen in der Küstenregion können durch Verschmutzungen und Belastungen nachteilige Auswirkungen auf den Zustand des Wassers haben, was wiederum die Meeresumwelt negativ beeinflussen kann. Zum Schutz der Ostsee und ihrer Meeresumwelt wurde 1992 eine modifizierte Fassung des völkerrechtlichen Abkommens „Helsinki-Konvention“ beschlossen, die allerdings auch weiterhin nur Empfehlungen ausspricht und damit keine rechtliche Verbindlichkeit besitzt. Allerdings wurden einige dieser Empfehlungen auf Landesebene umgesetzt bzw. sollen noch in das Landesrecht von Mecklenburg-Vorpommern integriert werden.

Die Bestrebung zeigt auch der neu eingeführte § 3a Landesnaturschutzgesetz M-V (LNatG M-V), der sich explizit mit dem marinen Naturschutz beschäftigt und entsprechende Grundsätze und Verpflichtungen aufstellt.

---

<sup>101</sup> Auszug aus [http://www.blaue-flagge.de/Badestellen/Konzept\\_Badestellen/konzept.htm](http://www.blaue-flagge.de/Badestellen/Konzept_Badestellen/konzept.htm).

#### ee) Ökonomische Probleme und Perspektiven

Die Meereswasserqualität gewinnt aus wirtschaftlicher Sicht besonders für den Badetourismus an Bedeutung. Nur gute Qualität garantiert ein positives Image des Badeortes und anhaltenden Besucherstrom. Der Tourismus in der Küstenzone ist somit stark abhängig von dieser Komponente. Insofern ist die Tourismusbranche auch an einer guten Qualität interessiert und beteiligt sich aktiv an einer Entwicklung, die prinzipiell mit den Zielen des Meeresumweltschutzes harmoniert. Solche positiven Rückkopplungen sind wesentliche Grundlagen eines funktionierenden Strandmanagement, das als wichtiger Baustein eines übergeordneten integrierten Küstenzonenmanagements dienen kann.

#### dd) Rechtliche Probleme und Fragestellungen

Neben Fragestellungen aus dem Meeresumweltrecht geht es bei diesem Themenkomplex in erster Linie um die Problemfelder des Gewässerschutzrechts. Dabei spielt auch die Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie in nationales Recht eine besondere Rolle. Hierbei geht es z.B. um die Einordnung und den Umgang mit den Küstengewässern. Derartige Fragestellungen bilden wichtige Ansatzpunkte für nachfolgende Untersuchungen.

#### f) Brennpunktthema Verklappung und Havarien

Eine große Gefahr für den Strandbereich geht von Verklappung und Havarien aus, nämlich immer dann, wenn die Auswirkungen der Stoffeinträge in das Meer sich bis in diesen Bereich erstrecken. So ist es wenig verwunderlich, wenn im Unglücksfall (Ereignisse wie die Öltanker-Havarie in der Nacht vom 28. auf den 29. März, wo im Seegebiet zwischen dem Darß und der dänischen Insel Mön der zypriotische Massengutfrachter "Tern" mit dem Tanker "Baltic Carrier" kollidierten. Bei der Havarie gelangten ca. 2700 Tonnen Schweröl in die Ostsee) in der Presse Panikmache ausbricht. Dabei wird gerne übersehen, dass permanent erlaubt und unerlaubt diverse Stoffe verklappt werden und auch immer wieder Öl in die Ostsee gelangt.

Zu klären sind daher folgende Fragen in Zusammenhang mit den Strandbereich:

Welche Gefahren gehen von der Verklappung für den Strandbereich aus? Was tun, wenn ein Öltanker direkt vor der Ostseeküste havariert? Belastet die Baggergutverklappung die Badewasserqualität? Besteht ein umfassender Schutz durch Kontroll- und Sicherheitsmaßnahmen? Welche Auswirkungen hätten verschmutzte Strände auf die Tourismusbranche und die Lebensqualität in der Küstenregion? Welche Schäden nimmt die Meeresumwelt durch

Verklappungen und Havarien? Welche nationalen und internationalen Kooperationen und Regelungen bestehen für diese Problematik? Eine genauer Erörterung dieser Problematik findet weiter unten unter dem Schwerpunktthema Baggergutverklappung statt.

*g) Strandauslastung und Raumnutzungskonflikte*

Zu diesem Thema liegen leider noch keine Daten und Informationen vor. Eine ausführliche Erörterung soll nach Abschluss der noch laufenden Diplomarbeit über dieses Thema von Frau Martina Kammler geschehen, die informell in das IKZM-Projekt mit eingebunden ist.

*h) Landschaftsbild*

Bauwerke prägen maßgeblich das Bild eines Ostseebades und der umliegenden Landschaft. Das Landschaftsbild hat große Bedeutung für das Flair und den Erholungswert einer Region. Gerade in touristischen Küstenregionen ist man auf ein harmonisches Zusammenspiel zwischen Natur, Meer und Siedlungen angewiesen. Eine unbedachte Bebauung kann das gewünschte Landschaftsbild schnell zerstören und negative Folgen auf die Attraktivität des Erholungsortes sowie die Umwelt haben. Dagegen kann ein sich gut einfügendes Bauwerk oder Vorhaben zu einer Bereicherung der Region werden. Ob ein Bauwerk nun in die Umgebung passt oder nicht, kann sehr unterschiedlich beurteilt werden und zu verschiedenen Ergebnissen führen.

Über das ‚gelungene Einfügen‘ eines Vorhaben in die Landschaft ist aus raumordnerischer, städtebaulicher und landschaftsplanerischer Sicht im Rahmen der Abwägung bei der Genehmigungserteilung verbindlich (mit) zu entscheiden.

Als Beispiel für einen solchen Streit sei auf den geplanten Bau einer ‚futuristischen‘ Marina an der Seebrücke von Kühlungsborn verwiesen.

*i) Bauwerke und Strandversiegelungen*

Hinter diesen Problemfeld verbergen sich beispielsweise folgende Fragen:

Welche Folgen hat die zunehmende Versiegelung und Bebauung des Strandbereiches? Welche Auswirkungen hat dies insbesondere auf den Tourismus, die Natur und den Küstenschutz? Wie kann man das Verlorengelassen von Strandabschnitten vermeiden? Welche Anforderungen sind an zu errichtende Bauwerke zu stellen? Wie soll das Landschaftsbild in der Küstenregion aussehen?

Verkehrsinfrastruktur wie Strassen, Promenaden oder Plankenwege versiegelt zunehmend auch den Strandbereich. Ganze Strandabschnitte gehen sogar bei den Bau von großen Anlagen, wie Häfen und Marinas, verloren und verändern stark die vorhandene Umwelt. Mit Verbesserung der Infrastruktur kommen immer größere Besucherströme in die Küstenregion und sorgen für eine große Nachfrage an unmittelbar am Meer gelegene Bauwerke, seien es Hotels, Restaurants oder andere touristische Einrichtungen. Die Raumknappheit verlangt daher einen sorgsamem Umgang mit den örtlichen Ressourcen und ein planvolles vorausschauendes Handeln bei der Entscheidungsfindung. Hierfür empfiehlt sich die Einbindung der Entwicklungskonzepte in einem lokalen Strandmanagement, das als wichtiger Baustein eines übergeordneten integrierten Küstenzonenmanagements fungieren kann.

Bezüglich der Probleme von Bauwerken und Anlagen eines Sportboothafen kann an dieser Stelle auf die Ausführungen zu diesem Thema unter dem Schwerpunktthema Sportboothäfen verwiesen werden.

#### *j) Verfahren und Kooperation bei der Nutzungsplanung*

##### aa) Brennpunktthema Nutzungsplanung

Schließlich wurde im Rahmen der Vorstudie für die untersuchte Küstenregion noch das (potentielle) Problemfeld Verfahren und Kooperation bei der Nutzungsplanung ausgemacht.

Hierhinter verbergen sich die Schwierigkeiten, die während des Planungsprozesses eines Strandbereichs aufgrund nicht vorhandener bzw. unausgereifter Verfahren und unzureichender Kooperation entstehen.

##### bb)Pflege- und Bewirtschaftungskonzept Strand Warnemünde

Im Untersuchungsgebiet war nur die Nutzungsplanung des Warnemünder Strandbereichs während des Untersuchungszeitraums relevant. Das „Pflege- und Bewirtschaftungskonzept für den touristischen Wirtschaftsraum STRAND WARNEMÜNDE“ soll spätestens bis Mitte 2003 fertiggestellt werden und ab der Saison 2003 auch Anwendung finden. Wie der Name schon sagt liegt die Betonung dieses Konzeptes auf der wirtschaftlichen und touristischen Seite, dennoch klingt auch einer landschaftspflegerische Komponente an.

Dementsprechend gestaltete sich auch das Verfahren zur Erarbeitung dieses Konzeptes. Zum einen hat die Tourismuszentrale Rostock und Warnemünde die Leitung und Auftragnehmerrolle übernommen und zum anderen drei Studien zu den Themen: touristische Wertschöpfung,

Küstendynamik und Landschaftspflege vergeben sowie ein sich regelmäßig treffende Arbeitskreis einberufen, der die weitere Vorgehensweise abstimmt und die auftretenden Problemfelder erörtert. Das landschafts-pflegerische Konzept des Amtes für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege der Hansestadt Rostock wurde bereits im Vorfeld und im Ergebnis unabhängig vom geplanten Bewirtschaftungs- und Nutzungskonzept erarbeitet, was sich unter dem Gesichtspunkt der Kooperation zunächst als nachteilig erweisen könnte.

In Hinblick auf das Brennpunktthema Nutzungsplanung ist vor allen der beteiligte Personenkreis und die Kooperation unter diesen in Bezug auf die konkrete Nutzungsplanung von gesteigertem Interesse. Im Arbeitskreis vertreten waren Vertreter bzw. Verantwortliche der Bereiche

- Tourismusverwaltung,
- Wirtschaftsverwaltung,
- IHK,
- Beauftragtes Unternehmen,
- Küstenschutz,
- Naturschutzverbände,
- Naturschutzverwaltung sowie
- Bildung und Forschung (u.a. beauftragte Forschungseinrichtung)

vertreten.

Insgesamt ist dieser fachübergreifende Ansatz zu loben. Allerdings ist kritisch die Frage nach einer angemessenen Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit zu stellen

#### 4. Bestehende Konzepte und Verantwortlichkeiten

Für die Lösung der hier aufgeworfenen (potentiellen) Problemfelder und Konflikte existieren bereits die unterschiedlichsten Konzepte. Sie zeichnen sich durch ihre Bezogenheit auf ein spezifisches Thema bzw. Fachgebiet aus. Zudem fällt ihnen in der Regel (noch) der Bezug zum angrenzenden Küstenmeer.

*a) Übersicht und Zusammenführung bestehender Konzepte*

Folgende Konzeptionen, Pläne und Programme können für die Strandbereiche im Untersuchungsgebiet Warnemünde-Kühlungsborn und damit als Grundbausteine für das Strandmanagement einschlägig sein (geordnet nach ihrem Stellenwert bzw. ihrer Verbindlichkeit):

**Hohe Priorität:**

Landesraumordnungsprogramm (LRP)	Landesebene
Küstenschutzmanagementpläne (KMP)	
FFH-Gebietsausweisungen (FFH)	
Naturschutzgebietsverordnungen (NSG)	
Naturparkverordnungen (NP)	
Regionalpläne (RP)	Regionalebene
Flächennutzungspläne (FNP)	Kommunalebene
Bebauungspläne (BP)	

**Mittlere Priorität:**

Landschaftsprogramm (LPR)	Landesebene
Abfallwirtschaftsplan (AWP)	
Bewirtschaftungspläne nach der Wasserrahmenrichtlinie (BPW)	
Landschaftsrahmenpläne (LRP)	Regionalebene
LandschaftsschutzgebietsVO (LSG)	Kommunalebene
Naturdenkmalverordnungen (ND)	
Verordnungen über geschützte Landschaftsbestandteile (GLB)	
Gehölzschutzverordnungen (GS) und Baumschutzsatzungen	
Landschaftspläne (LPL)	
Grünordnungspläne (GOP)	
Abwasserbeseitigungspläne (ABP)	
Strandsatzungen (SS)	
Abfallwirtschaftssatzungen (AS)	
Agenda-Beschlüsse (AB) und „Blaue Flagge“ (BF)	

**Niedrige Priorität:**

Tourismuskonzeption M-V (TK)	Kommunalebene, aber auch auf Landes- und Regionalebene möglich
Bewirtschaftungs- bzw. Nutzungskonzepte (BNK)	
Städte- und Kurortentwicklungskonzepte (EK)	
Pflege- und Entwicklungskonzepte (PK)	
Verkehrskonzepte (VK)	
Sicherheitskonzepte (SK)	
Abfallwirtschaftskonzepte (AWK)	
Bodenschutzkonzepte (BK)	

Für die Strandbereiche im Untersuchungsgebiet ergibt sich damit folgendes Bild bestehender und daher zu beachtender Konzepte, Pläne und Programme:

	Warne- münde	Elmen- horst	Nien- hagen	Börger- ende	Heiligen- Damm	Witten- beck	Kühlungs- born
LRP	X	X	X	X	X	X	X
KMP	X	X	X	X	X	X	X
FFH							
NSG	X			X			
NP							
RP	X	X	X	X	X	X	X
FNP	O	X	X	X	X		X
BP	X	X	X	X	X	X	X
LPR	X	X	X	X	X	X	X
AWP	X	X	X	X	X	X	X
BPW	O	O	O	O	O	O	O
LRP	X	X	X	X	X	X	X
LSG	X	X	X	X	X	X	X
ND	X	X	X	X			
GLB	X						
GS	X	X	X	X	X	X	X
LPL	X	X			O		X (Teil-)
GOP	X						
ABP	X	X	X	X	X	X	X
SS	X	?	?	?	?	?	?
AS	X	X	X	X	X	X	X
AB	X BF			X	X BF		O BF
TK	X	X	X	X	X	X	X
BNK	O						
EK	X		X	X	X		X
PK	X						
VK	X	?	?	?	X	?	X
SK	X	?	?	?	?	?	?
AWK	X	?	?	?	?	?	?
BK	O	?	?	?	?	?	?

X – vorhanden    O – in Erarbeitung oder Planung    ? – (noch) unbekannt

## b) Verantwortlichkeiten

Für die verschiedenen Konzeptionen und Pläne, die für den Strandbereich und damit als Grundbausteine für das Strandmanagement einschlägig sein können, kommen unterschiedliche Verantwortliche auf den jeweiligen Ebenen in Betracht (geordnet nach ihrem Stellenwert):

Gemeinden und amtfreie Städte (zuständige Behörde)

Konzepte, Pläne usw.	Verantwortliche (Behörde)	Priorität
Flächennutzungspläne	Bauamt des Amtes bzw. der Stadt	hoch
Bebauungspläne	Bauamt des Amtes bzw. der Stadt	hoch
Landschaftspläne	Bauamt des Amtes bzw. der Stadt	mittel
Grünordnungspläne	Bauamt des Amtes bzw. der Stadt	mittel
Strandsatzungen	Kurverwaltung der Gemeinde bzw. der Stadt	mittel
Abfallwirtschaftssatzungen	Gemeindevertretung bzw. Bürgerschaft	mittel
Abwasserbeseitigungspläne	Zweckverband	mittel
Agenda-Beschlüsse und „Blaue Flagge“	Bürgermeister oder Agenda-Büro; Kurverwaltung der Gemeinde bzw. der Stadt	mittel
Bewirtschaftungs- bzw. Nutzungskonzepte	Für den Strandbereich: Kurverwaltung der Gemeinde bzw. der Stadt	niedrig
Pflege- und Entwicklungskonzepte	Für den Strandbereich: Bauamt des Amtes bzw. der Stadt	niedrig
Kurortentwicklungskonzepte	Kurverwaltung der Gemeinde bzw. der Stadt	niedrig
Verkehrskonzepte	Bauamt des Amtes bzw. der Stadt	niedrig
Sicherheitskonzepte	Ordnungsamt des Amtes bzw. der Stadt	niedrig

Die häufige Zuständigkeit der Bauämter ist u.a. mit dem Fehlen von gesonderten Landschafts- bzw. Naturschutzämtern auf Ämterebene zu erklären, so dass sie auch Aufgaben der Landschaftspflege übernehmen.

Kreisfreie Städte (zuständige Behörde – hier Hansestadt Rostock)

Konzepte, Pläne usw.	Verantwortliche (Behörde)	Priorität
Flächennutzungspläne	Amt für Stadtplanung	hoch
Bebauungspläne	Amt für Stadtplanung	hoch
Landschaftspläne	Amt für Stadtgrün, Naturschutz und LS-Pflege	mittel
Grünordnungspläne	Amt für Stadtgrün, Naturschutz und LS-Pflege	mittel
LandschaftsschutzgebietsVO	Amt für Stadtgrün, Naturschutz und LS-Pflege	mittel
Naturdenkmalverordnungen	Amt für Stadtgrün, Naturschutz und LS-Pflege	mittel
Gehölzschutzverordnungen / Baumschutzsatzungen	Stadtforstamt und Amt für Stadtgrün, Naturschutz und LS-Pflege	mittel

VO über geschützte Landschaftsbestandteile	Amt für Stadtgrün, Naturschutz und LS-Pflege	mittel
Strandsatzungen	Tourismuszentrale	mittel
Abfallwirtschaftssatzungen	Umweltamt	mittel
Abwasserbeseitigungspläne	Zweckverband	mittel
Agenda-Beschlüsse und „Blaue Flagge“	Agenda-Büro; Tourismuszentrale	mittel
Bewirtschaftungs- bzw. Nutzungskonzepte	Für den Strandbereich: Tourismuszentrale	niedrig
Pflege- und Entwicklungskonzepte	Für den Strandbereich: Amt für Stadtgrün, Naturschutz und LS-Pflege	niedrig
Stadtentwicklungskonzepte	Amt für Stadtplanung	niedrig
Tourismusentwicklungskonzepte	Tourismuszentrale	niedrig
Abfallwirtschaftskonzepte	Umweltamt	niedrig
Verkehrskonzepte	Tiefbauamt und Amt für Stadtplanung	niedrig
Sicherheitskonzepte	Brandschutz- und Rettungsamt; Stadtamt	niedrig
Bodenschutzkonzepte	Umweltamt	niedrig

### Landkreise (zuständige Behörde)

Konzepte, Pläne usw.	Verantwortliche (Behörde)	Priorität
Landschaftsschutzgebietsverordnungen	Umweltamt, untere Naturschutzbehörde	mittel
Naturdenkmalverordnungen	Umweltamt, untere Naturschutzbehörde	mittel
Gehölzschutzverordnungen	Forstamt und Umweltamt	mittel
VO über geschützte Landschaftsbestandteile	Umweltamt, untere Naturschutzbehörde	mittel
Abfallwirtschaftssatzungen	Umweltamt	mittel
Agenda-Beschlüsse	Agenda-Büro	mittel
Bewirtschaftungs- bzw. Nutzungskonzepte	Planungsamt	niedrig
Kreisentwicklungskonzepte	Planungsamt	niedrig
Tourismusentwicklungskonzepte	Planungsamt	niedrig
Abfallwirtschaftskonzepte	Umweltamt	niedrig
Verkehrskonzepte	Straßenverkehrsamt und Planungsamt	niedrig
Bodenschutzkonzepte	Umweltamt	niedrig

Regionen (zuständige Behörde)

Konzepte, Pläne usw.	Verantwortliche (Behörde)	Priorität
Regionalpläne - Regionale Raumordnungsprogramme	Ämter für Raumordnung und Landesplanung	hoch
Landschaftsrahmenpläne	Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie	mittel
Agenda-Beschlüsse	Regionale Planungsverbände; Staatlichen Ämter für Umwelt und Natur	mittel

Bundesland (zuständiges Ministerium in M-V)

Konzepte, Pläne usw.	Verantwortliche (Behörde)	Priorität
Landesraumordnungsprogramm	Ministerium für Arbeit und Bau	hoch
Nationalparkgesetze	Landesregierung, Umweltministerium	hoch
Naturschutzgebietsverordnungen	Umweltministerium	hoch
Naturparkverordnungen	Umweltministerium	hoch
FFH-Gebietsausweisungen	Umweltministerium	hoch
Küstenschutzmanagementpläne – Generalplan Küsten- und Hochwasserschutz M-V	Umweltministerium, Staatlichen Ämter für Umwelt und Natur	hoch
Landschaftsprogramm	Umweltministerium, Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie	mittel
Abfallwirtschaftsplan M-V	Umweltministerium	mittel
Tourismuskonzeption M-V	Ministerium für Arbeit und Bau, Wirtschaftsministerium	niedrig
Kurortentwicklungskonzept M-V	Ministerium für Arbeit und Bau, Wirtschaftsministerium	niedrig

## 5. Lösungskonzept Strandmanagement

### *a) Notwendigkeit*

Für die Lösung der aufgeworfenen strandbereichsspezifischen Brennpunkte, Problemfelder und Konflikte existieren bereits die unterschiedlichsten Konzepte. Sie zeichnen sich durch ihre Bezogenheit auf ein bestimmtes Thema bzw. Fachgebiet aus. Zudem fällt ihnen in der Regel der Bezug zum angrenzenden Küstenmeer.

Des Weiteren liegen die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten für die vorhandenen Konzeptionen bei vielen unterschiedlichen Trägern, was eine ganzheitliche und abgestimmte Lösung erschwert. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung sind daher die komplexen Vorgänge und Problemlagen mittels eines Managements zu bewältigen. Für den Strandbereich könnte dies durch ein Strandmanagement geschehen.

### *b) Aufgabe des Strandmanagements*

Die systematische und planerische Verknüpfung der unterschiedlichen Pläne und Konzeptionen zu einem fachübergreifenden und regionsspezifischen Konzept ist *Aufgabe des Strandmanagements*.

### *c) Strandmanagementplan*

Die Umsetzung einer solchen konzeptionellen Lösung könnte in Form eines sogenannten *Strandmanagementplans* erfolgen, der alle wesentlichen Regelungspunkte beinhaltet und auf einen im breiten Konsens gewonnenen Beschluss aller Entscheidungsträger beruht.

Die Entwicklung des Planes sollte durch die Kommune in Abstimmung mit den für die vorhandenen Pläne und Konzepte Verantwortlichen (meist die zuständigen Behörden) erfolgen und die Endfassung als verbindliche Rechtsnorm (z.B. Satzung) beschlossen werden.

Je nach der Fülle an vorhandenen relevanten Plänen und Konzepten gestaltet sich die Aufstellung eines Strandmanagementplan als schwierig oder weniger schwierig. Für die einzelnen Strandbereiche sind ganz spezifische Strandmanagementpläne aufzustellen, die alle gestellten Anforderungen der Pläne usw. berücksichtigen und welche die bestehende Hierarchie unter diesen aufgrund ihrer Verbindlichkeit oder des gesetzlichen Vorrangs beachten.

*d) Einbindung in einem IKZM*

Die regionalen und lokalen Strandmanagementpläne aus dem gesamten Küstengebiet könnten dann als Grundbausteine in einem übergeordneten Küstenzonenmanagement integriert werden.

## **G. Bearbeitung des Projektschwerpunktes Baggergutverklappung**

### **I. Einleitung**

Der Themenkreis Baggergutverklappung bildete den letzten der drei Hauptschwerpunkte während der einjährigen Pilotstudie zum Projekt: „Integriertes Küstenzonenmanagement in der Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn“. Für die Auswahl gab es mehrere Gründe.

Die Sicherung und Weiterentwicklung der Hafenfunktionen bringt insgesamt eine Reihe von raumrelevanten Aktivitäten mit sich: Baumaßnahmen in den Häfen, Vertiefungs- und Unterhaltungsbaggerungen in Häfen und Fahrrinnen, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, für die es zunehmend schwieriger wird, im gleichen Naturraum geeignete Flächen zu finden.<sup>102</sup>

Ein Hauptproblem stellt dabei die Entsorgung des unbrauchbaren Baggerguts dar. Aber auch bei anderen Baumaßnahmen, wie z.B. die Warnowquerung, fällt immer wieder Baggergut an, welches entweder an Land deponiert oder auf der See verklappt wird.

Dabei werden auch die sensiblen Bereiche der Meeresumwelt sowie des Uferbereiches berührt. Zum anderen erfordert die zunehmende Entwicklung des Schiffsverkehr und der Verklappungsaktivitäten in der Ostsee eine gesonderte Betrachtungsweise, in Form eines eigenständigen Managements, und detaillierte Untersuchungen dieses komplexen Systems.

So waren beispielsweise in der Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn Brennpunkte wie: Verklappung des Baggerguts vom Bau der Warnowquerung vor Kühlungsborn, Kompetenzverstrickungen und konfuse Beteiligungsverfahren bei der Genehmigung dieser Verklappung, Gefährdung der Wasserqualität sowie der Fischerei auszumachen. In großen Teilen der einheimischen Tourismusbranche bestehen Ängste vor möglichen Auswirkungen von Verklappungen vor der Küste der Ostseebäder und Kurorte. Ob diese Ängste gerechtfertigt oder übertrieben sind, müssen wissenschaftliche Forschungen belegen.

In diesem Zusammenhang sollen daher näher die aktuelle Situation im Untersuchungsgebiet sowie die hier agierenden Interessengruppen und ihre Verantwortlichkeiten dargestellt werden. Anschließend sollen die Nutzungskonflikte und die Problemfelder erörtert und Lösungsvorschläge angeboten werden.

---

<sup>102</sup> Budde, RaumPlanung 93, S. 282

Im Mittelpunkt der Abhandlung stehen auch die Möglichkeiten der konkreten Einbindung der rechtlichen Problemkreise und Fragestellungen der Baggergutverklappung in einem integrierten Küstenzonenmanagement für die Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn, wobei aus juristischer Sicht insbesondere die Rechts- und Planungsgrundlagen für die Baggergutverklappung zusammengetragen und analysiert werden sollen.

## **II. Fachliche Definitionen**

### 1. Definition Verklappung

Unter Verklappung versteht man die Entsorgung von Abfällen im Meer. In den meisten Fällen handelt es sich dabei um Klärschlämme, Industrieabfälle (wie z.B. Dünnsäure aus der Titandioxid-Produktion für weiße Farbstoffe) oder Baggergut. Da seit 1990 in Deutschland nur noch Baggergut verklappt werden darf, bezieht sich das IKZM-Projekt nur auf die Baggergutverklappung unbelasteter Sedimente.

### 2. Definition Baggergut

Baggergut ist Boden, Bodenmaterial oder Aushubmaterial mit unterschiedlichem Anteil an mineralischen und organischen Bestandteilen, das im Zuge der Gewässerunterhaltung und bei Gewässerausbaumaßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und des Wasserabflusses im oder am Gewässer anfällt.<sup>103</sup>

## **III. Einbindung der Verklappungsthematik in einem IKZM**

### 1. Vorgehensweise

Als Basis für eine erfolgreiche Einbindung der Verklappungsthematik in ein regionales IKZM müssten zunächst folgende Punkte geklärt sein:

- Definieren und Beschreiben des Themenkreises Baggergutverklappung (dies ist z.T. schon in den vorstehenden Abschnitten erfolgt, siehe oben),

---

<sup>103</sup> HTG FACHAUSSCHUSS BAGGERGUT, Positionspapier, Entwurf, Stand: 1. Juli 2002, S. 3.

- Erarbeiten der Rechtgrundlagen und der Rechtsprobleme der Baggergutverklappung und Erörterung der einschlägigen Rechtsnormen (einschließlich der HELCOM-Vorgaben),
- Aufzeigen der bestehenden und zukünftigen Nutzungskonflikte und Problemfelder in der Küstenregion Warnemünde-Kühlungsborn in Verbindung mit der Baggergutverklappung,
- Rechtliche Untersuchungen zur Integration der unterschiedlichen Planungsinstrumente und der bestehenden und geplanten Konzepte in einem Managementplan für das Untersuchungsgebiet,
- Untersuchung des rechtlich vorgeschriebenen Beteiligungsprozesses im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens anhand eines konkreten Baggergutverklappungsfall sowie
- Prüfen der Möglichkeiten der Einbindung der Baggergutverklappungsthematik in das IKZM.

## 2. Rechts- und Planungsgrundlagen für die Baggergutverklappung

Der Umgang mit Baggergut wird heute durch eine Vielzahl nationaler und internationaler Gesetze und Verordnungen beeinflusst. Nicht immer jedoch sind bei der Erstellung dieser Regularien die speziellen Besonderheiten des Baggerguts berücksichtigt worden. Daraus resultiert Handlungsbedarf, soll es nicht zu erheblichen Problemen bei Unterhaltung und Ausbau der Häfen und Wasserstraßen kommen.<sup>104</sup>

### *a) Internationale Übereinkommen und nationale Vorgaben*

Namentlich Erwähnung, allerdings ohne eigene Definition, findet Baggergut im Europäischen Abfall-Katalog (EAK, 2001) und entsprechend in der deutschen Abfallverzeichnis-Verordnung (AVV, 2001):

17 05 05\* Baggergut, das gefährliche Stoffe enthält,

17 05 06 Baggergut mit Ausnahme desjenigen, das unter 17 05 05 fällt.

In der EU-Deponierichtlinie (1999) wird - begrifflich unscharf – Baggerschlamm erwähnt.

Die BBodSchV (1999) verweist in §12 auf Baggergut sowie DIN 19731.

In den Baggergut-Richtlinien der internationalen Meeresschutzabkommen bezieht sich der Begriff Baggergut ausschließlich auf Sedimente des Gewässerbodens.<sup>105</sup>

---

<sup>104</sup> HTG FACHAUSSCHUSS BAGGERGUT, Positionspapier, Entwurf, Stand: 1. Juli 2002, S. 1.

<sup>105</sup> Im einzelнем siehe dazu: HTG FACHAUSSCHUSS BAGGERGUT, Positionspapier, Entwurf, Stand: 1. Juli 2002, S. 3.

In europäischen und deutschen Gesetzen zum Schutze der Gewässer (EU-WRRL, WHG, Landerwassergesetze) sowie im WaStrG taucht der Begriff Baggergut nicht auf.

Zur Verklappung von Baggergut gibt es nur unzureichende Regelungen. So wird zwar die Reduzierung der Verklappung von kontaminiertem Baggergut von internationalen Abkommen<sup>106</sup> und Vorgaben<sup>107</sup> sowie von Verwaltungsvorschriften einzelner Bundesländer<sup>108</sup> intensiv verfolgt. Unkontaminiertes Baggergut bleibt dagegen außen vor.

#### *b) Genehmigungsbedürftigkeit der Baggergutverklappung*

Eine Genehmigungspflicht für die Verklappung von Baggergut könnte sich aus dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/AbfG) ergeben.

Nach § 2 Abs. 1 KrW-/AbfG gelten die Vorschriften des Gesetzes für die Vermeidung, die Verwertung und die Beseitigung von Abfällen. Die Abgrenzung zu zahlreichen Fachgesetzen wird durch die Bereichsausnahmen § 2 Abs. 2 KrW-/AbfG gewährleistet. Dabei betrifft § 2 Abs. 2 Nr. 6 KrW-/AbfG die Abgrenzung zum Wasserrecht, indem er die Anwendung der Vorschriften des KrW-/AbfG für Stoffe ausschließt, sobald diese in Gewässer oder Abwasseranlagen eingeleitet oder eingebracht werden. Die Anwendung des KrW-/AbfG ist damit zu dem Zeitpunkt ausgeschlossen, in dem das wasserrechtliche Regime beginnt.

So findet gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 6 KrW-/AbfG für das Einbringen von Baggergut in ein Gewässer das Abfallrecht keine Anwendung, hier greift stattdessen das Wasserrecht. Die rechtliche Beurteilung einer subaquatischen Ablagerung obliegt der zuständigen Wasserbehörde oder der Bundeswasserstraßenverwaltung. Somit bedarf die Baggergutverklappung zumindest einer wasserrechtlichen Genehmigung.

Nicht ausdrücklich geregelt ist jedoch für die gesetzliche Behandlung des Baggerguts entscheidende Zeitpunkt, zu dem die Anwendung des Wasserrechts endet.<sup>109</sup> Auch für diese

---

<sup>106</sup> Vgl. etwa die Beschlüsse des Rates 94/156/EG vom 21.02.1994 über den Beitritt der Gemeinschaft zum Übereinkommen über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (Helsinki-Übereinkommen 1974), ABl. L 73 vom 16.03.1994 und 98/249/EG vom 07.10.1997 über den Abschluss des Übereinkommens zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks im Namen der Gemeinschaft (Pariser Übereinkommen) ABl. L 104 vom 03.04.1998.

<sup>107</sup> Siehe hierzu etwa die Oskar Guidelines for the Management of Dredged Material (Ref.No. 1998-20) sowie den vom Kommissionssekretariat unterbreiteten Vorschlag für ein Updating vom 04.-07.12. 2001.

<sup>108</sup> Vgl. etwa die Brandenburgische Richtlinie - Anforderungen an die Entsorgung von Baggergut (BB RL-EvB) vom 10.07.2001, Amtsblatt für Brandenburg 2001, S. 566.

<sup>109</sup> So jedenfalls EWER, Verwertung von Baggergut als zwingende Rechtspflicht nach § 5 Abs. 2 Satz 1 KrW-/AbfG, Gutachten, 2002, noch unveröff.

Frage ist der zeitliche Ansatz der Abgrenzung zu beachten. Die Ausbaggerung von Sedimenten als *actus contrarius* ihrer (potentiellen) Einleitung ist daher als Schlusspunkt des wasserrechtlichen Regimes zu betrachten. Das ‚Sobald‘ der Vorschrift ist also um ein ‚Solange‘ zu ergänzen.<sup>110</sup> Sobald die Sedimente ausgebaggert sind, greift die Bereichsausnahme des § 2 Abs. 2 KrW-/AbfG daher nicht mehr.<sup>111</sup>

*c) Rechtspflicht zur Verwertung von Baggergut nach § 5 Abs. 2 Satz 1 KrW-/AbfG*

Die Verklappung von Baggergut könnte etwa gegen das Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz verstoßen, wenn eine Rechtspflicht zur Verwertung von Baggergut nach § 5 Abs. 2 Satz 1 KrW-/AbfG besteht, die mit einer Verklappung unvereinbar wäre. Der § 5 Abs. 2 Satz 1 KrW-/AbfG sieht nämlich ein Verwertungsgebot für Abfälle vor und verpflichtet die Erzeuger oder Besitzer von Abfällen, diese nach Maßgabe des § 6 KrW-/AbfG zu verwerten. § 5 Abs. 2 Satz 2 KrW-/AbfG bestimmt entsprechend der allgemeinen abfallrechtlichen Prioritätenfolge, dass die Verwertung von Abfällen Vorrang vor der Beseitigung hat, soweit sich aus dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz nichts anderes ergibt.

*aa) Abfallbegriff*

Dann müsste Baggergut aber unter dem Abfallbegriff des KrW-/AbfG fallen. Abfälle im Sinne dieses Gesetzes sind nach § 3 Abs. 1 Satz 1 KrW-/AbfG alle beweglichen Sachen, die unter die in Anhang I aufgeführten Gruppen fallen und deren sich ihr Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss. Abfälle zur Verwertung sind Abfälle, die verwertet werden; Abfälle, die nicht verwertet werden, sind Abfälle zur Beseitigung, siehe § 3 Abs.1 KrW-/AbfG.

Die Zuordnung des Baggerguts unter die im Anhang I aufgeführten Gruppen richtet sich nach dessen Beschaffenheit. Verunreinigtes Baggergut fällt unter die Abfallgruppe Q 12, die kontaminierte Stoffe umfasst. Weist das Baggergut keine Schadstoffanreicherungen auf, fällt es unter den Auffangtatbestand aus der Abfallgruppe Q 16, der Stoffe oder Produkte aller Art angehören, die nicht den Gruppen Q 1 bis Q 15 angehören. Der Auffangtatbestand erstreckt sich damit auf sämtliche Gegenstände, einschließlich der Wirtschaftsgüter.<sup>112</sup>

---

<sup>110</sup> FRENZ, KrW-/AbfG, 2. Aufl., 1998, § 3 Rdnr. 22.

<sup>111</sup> EWER, Verwertung von Baggergut als zwingende Rechtspflicht nach § 5 Abs. 2 Satz 1 KrW-/AbfG, Gutachten, 2002, noch unveröff.

<sup>112</sup> EWER, Verwertung von Baggergut als zwingende Rechtspflicht nach § 5 Abs. 2 Satz 1 KrW-/AbfG, Gutachten, 2002, noch unveröff.

Die EU-Richtlinie über Abfälle 75/442/EWG vom 15. Juli 1975 enthält eine wortgleiche Definition sowie die Ergänzung: Die Kommission erstellt ... ein Verzeichnis der unter die Abfallgruppen in Anhang I fallenden Abfälle. Dieses Verzeichnis wird regelmäßig überprüft..

Das genannte Verzeichnis ist der europäische Abfallkatalog EAK bzw. in deutscher Umsetzung die Abfallverzeichnis-Verordnung AVV. Dort wird Baggergut in folgenden Abfallschlüsselnummern explizit genannt:

17 Bau- und Abbruchabfälle (einschließlich Aushub von verunreinigten Standorten)

17 05 Boden (einschl. Aushub von verunreinigten Standorten), Steine und Baggergut

17 05 05 \* Baggergut das gefährliche Stoffe enthält

17 05 06 Baggergut mit Ausnahme desjenigen, das unter 170505 fällt.

Die mit einem Sternchen (\*) versehene Abfallart 17 05 05 ist gemäß § 3 (1) AVV besonders überwachungsbedürftig im Sinne § 41 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 Nr. 1 KrW-/AbfG. Die nicht besonders überwachungsbedürftigen Abfälle zur Beseitigung sind auf Grund § 41 Abs. 2 KrW-/AbfG überwachungsbedürftig.

#### bb) Entledigung, Entledigungsabsicht oder Entledigungspflicht

Ginge man immer dann von Abfall aus, wenn der Stoff unter eine der im Anhang I genannten Gruppe fiele,<sup>113</sup> wären die weiteren von § 3 Abs. 1 KrW-/AbfG aufgestellten Voraussetzungen und die sie näher konkretisieren Bestimmungen der § 3 Abs. 2, Abs. 3 KrW-/AbfG überflüssig. Baggergut wäre dann immer Abfall. Die wegen des Auffangtatbestandes über den Anhang I nicht zu erreichende nähere Bestimmung der Abfalleigenschaft muss daher durch die Prüfung erreicht werden, ob sich der Besitzer der Sache entledigt, entledigen will oder entledigen muss.

Für diese Prüfung wird vorgeschlagen, für Stoffe, die sich der Abfallgruppen Q 1 bis Q 15 des Anhangs I zum KrW-/AbfG zuordnen lassen, mit einer widerleglichen Vermutung des Entledigungswillens und damit der Abfalleigenschaft zu arbeiten. Die Abfalleigenschaft könnte dann für unter Q 12 fallendes kontaminiertes Baggergut vermutet werden, müsste aber für unbelastetes Baggergut festgestellt werden.<sup>114</sup> Andererseits lässt sich eine derartige gesetzliche Vermutung

---

<sup>113</sup> In diesem Sinne KERSTING, Vorgaben des europäischen Abfallrechts, DVBl. 1992, S. 343, 345 f.; ders., Das Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz - Eine Chance?, DVBl. 1994, S. 273, 276.

<sup>114</sup> EWER, Verwertung von Baggergut als zwingende Rechtspflicht nach § 5 Abs. 2 Satz 1 KrW-/AbfG, Gutachten, 2002, noch unveröff.

dem Gesetz nicht entnehmen. Vielmehr ergibt sich aufgrund der in § 3 Abs. 1 Satz 1 KrW-/AbfG bestehenden kumulativen Verknüpfung durch das Wort „und“, das zusätzlich zu der Nennung im Anhang I auch noch eine Entledigung, eine Entledigungspflicht oder ein Entledigungswille erforderlich ist, um den Abfallbegriff zu erfüllen.<sup>115</sup>

Das Baggergut fällt bei den Unterhaltungsarbeiten an den Wasserstraßen an. Die Erhaltung der Befahrbarkeit von Gewässern bzw. Nutzbarkeit von Hafenanlagen das Ziel der Arbeiten. Diese Arbeiten sind als Dienstleistungen i.S.d. § 3 Abs. 2 Nr.1 KrW-/AbfG zu qualifizieren. Dabei wird zwar ein weites Begriffsverständnis zugrundegelegt. Dieses wird aber vom Zweck der Vorschrift gerechtfertigt, da alle Handlungen umfasst werden sollen, bei deren Vornahme außerhalb des Handlungszweck Stoffe anfallen.<sup>116</sup>

Als Einwand gegen die Abfalleigenschaft des Baggerguts wird vorgetragen, dass die zuständige Behörde sich des Baggerguts – wenn sie dessen Verklappung beabsichtigt und durchführt - weder entledigt noch entledigen will oder entledigen muss. Vielmehr handle es sich um ein „Umlagern“ des Baggerguts im Rahmen einer Unterhaltungsmaßnahme, was daran liege, dass das Entnehmen des Bodens und das Wiedereinbringen an anderer Stelle auf die Gewässersohle ein auf das gesamte Gebiet bezogenen einheitlicher Vorgang sei. Dem liegt die Vorstellung zugrunde, dass die Verklappung als Nebenzweck zumindest dazu dient, das Gleichgewicht der Gewässermorphologie aufrechtzuerhalten, zu fördern oder zu erreichen.<sup>117</sup> Die Verklappung des Baggerguts wäre dann (zumindest Neben-) Zweck des Aushubs.

Eine solche Sichtweise ist jedoch aus verschiedenen Gründen unzutreffend. Dies ergibt sich schon daraus, dass es sich verbietet bei den großen tatsächlichen Unterschieden, die jede einzelne Wasserstraße, insbesondere die Meere, aufweisen, Entnahme und Wiedereinbringen an unterschiedlichen Orten als einheitlichen Vorgang anzusehen. Je größer das Bezugsobjekt, desto eher hat man sich von Gesamtbetrachtungen zu verabschieden.<sup>118</sup>

---

<sup>115</sup> FLUCK, Zum Abfallbegriff im europäischen, im geltenden und im werdenden deutschen Abfallrecht, BayVBl. 1993, S. 590, 591; ders., in: KrW-/AbfG, a.a.O. (Fn. 15), § 3, Rdnr. 95; Frenz, KrW-/AbfG, 2. Auflage, § 3, Rdnr. 13; Seibert, Zum europäischen und deutschen Abfallbegriff, DVBl. 1994, S. 229, 231; Versteyl/Wendenburg, Änderungen des Abfallrechts - Aktuelles zum Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz sowie dem untergesetzlichen Regelwerk, NVwZ 1996, S. 937, 939.

<sup>116</sup> So EWER, Verwertung von Baggergut als zwingende Rechtspflicht nach § 5 Abs. 2 Satz 1 KrW-/AbfG, Gutachten, 2002, noch unveröff.

<sup>117</sup> FRIESECKE, Bundeswasserstraßengesetz, 4. Aufl. 1999, § 7 Rn. 11.

<sup>118</sup> Siehe EWER, Verwertung von Baggergut als zwingende Rechtspflicht nach § 5 Abs. 2 Satz 1 KrW-/AbfG, Gutachten, 2002, noch unveröff.

Dazu kommt dass es schon als äußerst fraglich erscheinen kann, ob die Verklappung des Baggerguts überhaupt eine Unterhaltungsmaßnahme darstellt und diese nicht vielmehr mit dem Aushub des Baggergutes beendet ist. Die Unterhaltung der Wasserstraßen umfasst nach § 8 WaStrG für Binnen- und Seewasserstraßen in erster Linie die Erhaltung der Schiffbarkeit. Ohne weiteres leuchtet es ein, den Aushub von Schlick und Sedimenten, die die Schifffahrt beeinträchtigen, als Maßnahme zur Erhaltung der Schiffbarkeit anzusehen. Die Verklappung des Baggerguts nützt der Schifffahrt aber in der Regel nicht. Sie kann daher nicht als Unterhaltungsmaßnahme angesehen werden.<sup>119</sup>

Dazu kann es als Wunschvorstellung angesehen werden, dass Umlagerungen von Baggergut, inklusive ihrer Verklappung, zur positiven Beeinflussungen der Gewässermorphologie<sup>120</sup> vorgenommen werden. In dieser Argumentation wird die Gefahr deutlich die entsteht, wenn Erzeuger oder Besitzer Handlungszweckezwecke verschieben, um angefallene Stoffen dem Regime des Abfallrechts zu entziehen.<sup>121</sup> § 3 Abs. 3 Satz 3 schiebt dem Erfindungsreichtum der Abfallerzeuger, hier der unterhaltungspflichtigen Behörde, jedoch einen Riegel vor, indem er für die Beurteilung der Zweckbestimmung der Auffassung des Besitzers die Verkehrsanschauung zur Seite stellt. Nach dieser Verkehrsanschauung geht es der Behörde aber allein um die Vertiefung der Gewässer, nicht aber um die Gewinnung von Baggergut zur Vornahme gewässermorphologischer Arbeiten an anderer Stelle.

Nach § 3 Abs. 3 Krw-/AbfG ist für ausgehobenes Baggergut also zu vermuten, dass der Wille der Behörde auf seine Entledigung gerichtet ist. Als Entledigung ist dabei insbesondere die Verklappung an anderer Stelle zu sehen.<sup>122</sup>

---

<sup>119</sup> Verneinend für das Aufspülen von Baggergut auf Wattflächen das OVG Lüneburg im Urteil vom 21.01.1992 – A 221/88 - ZfW 1992, S. 514, 516.

<sup>120</sup> FRIESECKE, Bundeswasserstraßengesetz, 4. Aufl. 1999, § 7 Rn. 11.

<sup>121</sup> Vgl. BREUER, in: Brandt/Ruchay/Weidemann, Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz, Band II, Stand 01.08.2001, § 3 Rdnr. 93; Queitsch, Das neue Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (Krw-/AbfG), UPR 1995, S. 412, 413.

<sup>122</sup> EWER, Verwertung von Baggergut als zwingende Rechtspflicht nach § 5 Abs. 2 Satz 1 Krw-/AbfG, Gutachten, 2002, noch unveröff.

## cc) Beginn der Abfalleigenschaft des Baggerguts

Schwebstoffe und Sedimente sind integraler Bestandteil des Naturhaushaltes, sowohl im Feststoffregime der Gewässer als auch als Teil des Lebensraumes für Organismen. Beim Baggern werden die Sedimente zu Baggergut, dabei werden keine Stoffe zugefügt. Geltende Gesetze und Verordnungen weisen Baggergut als Abfall aus. Damit stellt sich die Frage nach Beginn der Abfalleigenschaft des Baggerguts.

Unter Berücksichtigung des geltenden Abfallrechts beginnt die Abfalleigenschaft von Baggergut, wenn das Material aus dem Gewässer entfernt und die seitliche Begrenzung des Gewässers überschritten wird und ein Entledigungswille besteht.<sup>123</sup>

## dd) Rechtspflicht zur Verwertung

Die Verwertung von nicht umzulagerndem Baggergut hat gesetzlichen Vorrang und ist dank der Entwicklung und Umsetzung eines entsprechenden Aufbereitungsverfahrens mittlerweile technisch möglich. Sie bewegt sich im Spannungsfeld zwischen erforderlichen Investitionen, Anforderungen aus Verordnungen und oft großen Mengen. Baggergut kann aufgrund seiner besonderen Eigenschaften bzw. Zusammensetzung in verschiedenen Bereichen verwertet oder auch direkt verwendet werden.<sup>124</sup> Die Behandlung ist i.d.R. die Trennung des Baggergutes in Kornfraktionen und / oder eine Entwässerung der Feinfraktion. Sie kann dann erforderlich sein, wenn nachfolgend eine Verwertung von Teilmengen oder eine Deponierung erfolgen.

In der Regel wird primär eine Verwertung als Boden- oder Baumaterial zu erwägen sein. Für den durch Abtrennung zu erhaltenen Sand wird oft eine Verwendung bestehen, allerdings verbleibt dann eine Entsorgung der Feinfraktion.<sup>125</sup>

Die landbauliche Verwertung ist auch in Anbetracht der bodenverbessernden Eigenschaften anzustreben, kommt jedoch nur für praktisch unbelastetes Baggergut in Frage. Dies kann eine sinnvolle Option für nährstoffreiches, aus diesem Grund nicht umzulagerndes Material im Ostseebereich sein. Im Landschaftsbau sind Verwertungsmöglichkeiten im Hochwasser- und Küstenschutz aufgrund der räumlichen Nähe sinnvoll.<sup>126</sup> Große Mengen können ggf. als

---

<sup>123</sup> HTG FACHAUSSCHUSS BAGGERGUT, Positionspapier, Entwurf, Stand: 1. Juli 2002, S. 15.

<sup>124</sup> EWER, Verwertung von Baggergut als zwingende Rechtspflicht nach § 5 Abs. 2 Satz 1 KrW-/AbfG, Gutachten, 2002, noch unveröff.

<sup>125</sup> EWER, Verwertung von Baggergut als zwingende Rechtspflicht nach § 5 Abs. 2 Satz 1 KrW-/AbfG, Gutachten, 2002, noch unveröff.

<sup>126</sup> EWER, Verwertung von Baggergut als zwingende Rechtspflicht nach § 5 Abs. 2 Satz 1 KrW-/AbfG, Gutachten, 2002, noch unveröff.

Rekultivierungsmaterial, als Füllboden für Abgrabungen bzw. für Bergbaufolgelandschaftsbau unterhalb der durchwurzelbaren Bodenschicht genutzt werden. Diese Möglichkeit dürfte mittelfristig aufgrund entsprechender Regelungen nur für gering belastetes Baggergut in Frage kommen. Aufgrund der besonderen Eigenschaften von Baggergut („ausreagiertes Material“, Eigendichtigkeit) sollten hier die Einsatzmöglichkeiten von Baggergut im Einzelfall geprüft werden.<sup>127</sup>

*d) Planerische Vorgaben für die Baggergutverklappung*

aa) Vorgaben durch die Raumordnung

Bisher sind noch keine Ausweisungen für Verklappungsgebiete in den Raumordnungsplänen und –programmen erfolgt. Die gegenwärtige Ausweitung dieser Planwerke auf die Küstengewässer könnte z.B. Eignungsgebiete für die Verklappung festlegen. Meeresgebiete mit der Nutzungsform „Verklappung“ sind aber schon auf den Nutzungskarten für Nord- und Ostsee des BSH verzeichnet, allerdings ohne planerisch (verbindliche) Aussage.

bb) Vorgaben durch die Landschaftsplanung

Auch hier fehlt es noch an planerischen Aussagen zum Küstenmeer.

cc) Vorgaben andere Planungen

- Bund:

Handlungsanweisung für den Umgang mit Baggergut im Bereich der WSV für den Küstenbereich (HABAK-WSV, 1999) sowie

Handlungsanweisung für den Umgang mit Baggergut im Binnenbereich (HABAB-WSV, 2000)

- Brandenburg:

Brandenburgische Richtlinie. Anforderungen an die Entsorgung von Baggergut (BB RR-EvB). Runderlass des Ministeriums für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg vom 10. Juli 2001.

---

<sup>127</sup> EWER, Verwertung von Baggergut als zwingende Rechtspflicht nach § 5 Abs. 2 Satz 1 KrW-/AbfG, Gutachten, 2002, noch unveröff.

Verwaltungsvorschrift zur Zuordnung der Abfälle mit schädlichen Verunreinigungen gemäß Bestimmungsverordnung besonders überwachungsbedürftige Abfälle vom 30. Mai 2001  
[www.brandenburg.de/land/mlur/politik/recht/rv\\_abf.htm](http://www.brandenburg.de/land/mlur/politik/recht/rv_abf.htm)

- Hamburg

Kein formales Baggergutkonzept, aber

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft Nr. 16/3080 vom 28.09.1999 „Sicherung der Unterbringung des Baggerguts aus Hafen und Elbe“

- Mecklenburg-Vorpommern

Baggergutkonzept Mecklenburg-Vorpommern; in Vorbereitung.

- Sachsen-Anhalt

Richtlinie für die Entsorgung von Baggergut im Land Sachsen-Anhalt. Runderlass des Ministeriums für Umwelt, Sachsen-Anhalt, vom 8.3.1999. MBL LSA Nr. 18/1999 vom 27.5.99

- Schleswig-Holstein

Baggergutkonzept der Landesregierung. Eingeführt durch Ministerium für Natur und Umwelt des Landes Schleswig-Holstein per Erlass am 18. Januar 1996.

## Baggergut - Gesetze, Normen und amtliche Veröffentlichungen<sup>128</sup>

Arge Elbe 1996	Arbeitsgemeinschaft für die Reinhaltung der Elbe – ARGE Elbe · Umgang mit belastetem Baggergut an der Elbe – Zustand und Empfehlungen 1996
NLÖ 1997	Arbeitskreis für Baggergut im Niedersächsischen Landesamt für Ökologie 1997 · Baggergutmanagement: Hintergründe der Baggergutproblematik und aktuelle Situation in Niedersachsen
ATV-M 362 1997	ATV- REGELWERK · Merkblatt ATV-M 362 – Umgang mit Baggergut 1997 Teil 1: Umgang mit Baggergut Teil 2: Fallbeispiele
ATV-M 362 1999	ATV- REGELWERK · Merkblatt ATV-M 362 – Umgang mit Baggergut 1999 Teil 3: Mindestuntersuchungsprogramm für Baggergut
BfG-0700	BUNDESANSTALT FÜR GEWÄSSERKUNDE Koblenz · Berlin Handlungsanweisung für die Anwendung der Baggergut-Richtlinien der Oslo- und der Helsinki-Kommission in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes HABAK-WSV BfG-0700
BfG 1982	BUNDESANSTALT FÜR GEWÄSSERKUNDE 1982 „Wird das Baggern an öffentlichen Gewässern zum Umweltproblem“ Jahresbericht 1981
BfG 1994	BUNDESANSTALT FÜR GEWÄSSERKUNDE 1994 Hydrologische und ökologische Voraussetzung zur Umlagerung von Baggergut in staugeregelten Bundeswasserstrassen Jahresbericht 1994
BFG 1999	BUNDESANSTALT FÜR GEWÄSSERKUNDE 1999 „Erfassung und Bewertung der Sedimentqualität“ – Ausgewählte Beiträge zum 6. Chemische Kolloquium · Koblenz 1996 : Bewertung von Schadstoffen im Baggergut 7. Chemisches Kolloquium · Berlin 1997 : Qualitätssicherung bei der Untersuchung von Sedimenten und Baggergut
BbodSchG 1998	BUNDES-BODENSCHUTZGESETZ – BbodSchG: Bonn, März 1998, BGBl.I, S.502 Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit [Hrsg.]
BNatSchG 1987	BUNDESNATURSCHUTZGESETZ – BNatSchG in der Fassung der Bekanntmachung vom 12.März 1987, BGBl. III, S. 791-1
WaStrG 1998	BUNDESWASSERSTRASSENGESETZ – WaStrG in der Fassung vom 4.November 1998 , BGBl. I 3294

---

<sup>128</sup> Zusammenstellung von VOGT, Diplomarbeit an der Universität Rostock, Institut für Wasserbau ...

- DIN 19731 1996      DIN 19731 · Anforderungen an die Verwertung von Bodenmaterial  
Deutsches Institut für Normung e.V. · Normenausschuss Wasserwesen  
Berlin 1996
- DMG 1977            DÜNGEMITTELGESETZ – BGBl. Vom 15.11.1977, Jhrg. 1977, Teil 1  
S. 2134 ff, Bonn
- DVWK 115            DVWK-Schriften Heft 115  
Wasserwirtschaftliche Bedeutung der Festlegung und Freisetzung von  
Nährstoffen durch Sedimente in Fließgewässern; DVWK – Fachausschuss:  
Einflüsse auf die Beschaffenheit der Fließgewässer · 1997
- DVWK 25             DVWK-Schriften Heft 25 · Wolfgang Mertens 1994  
Hydraulisch-sedimentologische Berechnungen naturnah gestalteter  
Fließgewässer – Berechnungsverfahren für die Ingenieurpraxis
- DVWK 9              DVWK-Schriften Heft 9 · Bernd Westrich 1985  
Hydromechanische Einflussfaktoren auf das Transportverhalten kontaminierter  
Schwebstoffe in Flüssen
- HABAB 1997        HABAB-WSV 1997  
Handlungsanweisung für den Umgang mit Baggergut im Binnenland ·  
Bundesanstalt für Gewässerkunde BfG-1070
- HABAK 1992        HABAK-WSV 1992  
Handlungsanweisung für den Umgang mit Baggergut im Küstenbereich  
Bundesanstalt für Gewässerkunde im Auftrag des Bundesministeriums für  
Verkehr, Bau- und Wohnungswesen BfG-1100
- EinbrG 1998        HOHE-SEE-EINBRINGUNGSGESETZ – EinbrG: Gesetz über das Verbot der  
Einbringung von Abfällen und anderen Stoffen und Gegenständen in die Hohe  
See vom 25. August 1998 (BGBl. I, S.2455)
- AbfKlärV 1992     KLÄRSCHLAMMVERORDNUNG – AbfKlärV vom 15. April 1992 – BGBl.  
Jhrg. 1992 Teil 1, S. 912-934 · Bonn
- KrW-/AbfG 1994    KREISLAUFWIRTSCHAFTS- UND ABFALLGESETZ (KrW-/AbfG) vom  
27.Sept.1994 · BGBl.I S.2705: Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft  
und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen
- LABO 1996         LÄNDERARBEITSGEMEINSCHAFT „BODENSCHUTZ“ – LABO 1996  
Müllhandbuch 6542: Anforderung an die Verwertung von kultivierbaren  
Bodenmaterial  
Müllhandbuch 6543: Landschaftsbauliche Verwertung organischer  
Abfallstoffe, einschließlich Sportplatzbau und Rekultivierung
- LAGA 1997         LÄNDERARBEITSGEMEINSCHAFT ABFALL – LAGA 1997  
Müllhandbuch 6541: „Anforderung an die stoffliche Verwertung von  
mineralischen Reststoffen/ Abfällen“

LAB 1995	LÄNDERAUSSCHUSS BERGBAU – LAB 1995: Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen als Versatz unter Tage – Technische Regeln für den Einsatz von bergbaufremden Reststoffen/Abfällen als Versatz
LANU 1996	Landesamt für Natur- und Umwelt des Landes Schleswig-Holstein · Baggergutkonzept der Landesregierung Schleswig-Holstein 1996
London-Üb 1972	LONDON-ÜBEREINKOMMEN: Übereinkommen vom 29.Dez. 1972 über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen (BGBl.1977 II, S.165, 180)
OSPAR-Üb 1992	OSPAR-ÜBEREINKOMMEN: Übereinkommen vom 22.09.1992 zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks (BGBl.1994 II, S. 1355, 1360) – tritt an die Stelle des Oslo-Übereinkommens und des Paris-Übereinkommens In Kraft getreten für die Bundesrepublik Deutschland am 14.Okt.1998 (BGBl.1998 II, S. 2946) –Auszug-
Hafenamt Bremerhaven 1999	Studie des Hansestadt Bremischen Hafenamt 1999 · Bearbeitung der Baggergutproblematik in den Bremischen Häfen in Bremerhaven
WHG 1996	WASSERHAUSHALTSGESETZ – WHG: Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. Nov. 1996 (BGBl.I, S.1695), geändert am 30.04.1998 (BGBl.I, S.823)
Strom- und Hafenausbau Hamburg 1999	Wirtschaftsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg Amt Strom- und Hafenausbau Jahresbericht 1999
Strom- und Hafenausbau Hamburg 1997	Wirtschaftsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg Amt Strom- und Hafenausbau Informationsreihe „Sichere Wassertiefen für den Hamburger Hafen“ 1997

### 3. Nutzungsansprüche und Nutzergruppen

Die Verklappung von Baggergut löst direkt und indirekt Schutz- und Nutzungsinteressen aus. Zum einen ist hier der Naturschutz durch die Einflüsse auf die am Boden lebende Pflanzen- und Tierwelt (Benthos) von Interesse, aber auch der Schutz der Seeverkehrssicherheit durch die sich dadurch veränderte Wassertiefe ist von Bedeutung.

Direkte Nutzungsinteressen kommen vor allem von den Unternehmungen, die das Baggergut produzieren (wie z.B. im Bau der Warnowquerung) und indirekt von seitens des Fremdenverkehrs, der eine Wasser- und Strandreinigung verlangt.

Daraus ergibt sich folgendes Bild von Interessengruppen, welche von der Nutzung Baggergutverklappung betroffen sind:

- a) Meeresumweltschutz;
- b) Tourismus und Erholung;
- c) Wirtschaft
  - Entsorgung und Baggerung
  - Meerwassernutzung
  - Energie (Versorgung, Anlagen und Transport)
  - Fischerei und Aquakultur;
- d) Schiffsverkehrsicherheit;
- e) Forschung und Bildung;
- f) Kultur und Soziales sowie
- g) Militär.

#### 4. Nutzungskonflikte und Problemfelder

##### *a) Situationsbeschreibung und Überblick*

Durch das Ablagern des Baggerguts auf benthische Lebensräume (im Wasser bodennahe Lebensräume) werden die darin lebende Pflanzen- und Tierwelt durch verschiedenste Weise beeinträchtigt. Zum einen durch die erdrückende Masse des Baggergutes, aber auch durch die Abtrennung von Wasser, Sauerstoff, Nährstoffe und ggf. Licht. Weiter tritt durch Schwebstoffe auch eine Wassertrübung auf, die sich zusätzlich auf die in der Wassersäule lebende Fauna und Flora auswirken kann. Ein weiterer Punkt ist die Veränderung des Substrats, der die Artenzusammensetzung nachhaltig verändern kann. Als ein weiteres Problem wird auch die Verdriftung der verklappten Sedimente erachtet.

Aber nicht nur für die Fauna und Flora vor Ort ergeben sich Probleme. Im weiteren Konflikt zur Verklappung steht der Fremdenverkehr. Durch die potentielle Trübung des Wassers wird eine Verschlechterung der Wasserqualität in Strandnähe und dadurch die Strandreinigung beeinträchtigt. Dies führt zu einer Verminderung der Attraktivität des Strandes für Touristen.

Es entstehen also Konflikte zwischen Verklappung und Naturschutz, Tourismuswirtschaft und Seeverkehrssicherheit, die durch integratives Management gelöst werden können.

Nachfolgend eine Aufzählung der einzelnen Problemfelder:

- Nutzungskonflikte zwischen Baggergutverklappung und Naturschutz
- Kompetenzverflechtung
- Verfahren und Kooperation
- Informationsfluss
- Substratveränderung
- Wassersäule
- Fischerei
- Wasserqualität
- Strandverschmutzung

#### *b) Kostenabwägung*

Die Kosten sind bei der Entscheidungsfindung ein gewichtiger Aspekt. Dennoch ist eine allgemein verwendbare Angabe von Kosten für den Umgang mit Baggergut sehr schwierig und problematisch. Folgende Probleme bestehen bei der Angabe von Einheitskosten:

- Worauf beziehen sich die Kosten, wie sind unterschiedlicher Wassergehalt oder die Verteilung Fein-/ Grobkorn des Baggerguts berücksichtigt?
- Was ist Bestandteil der Kosten: Nur die Investitionen, oder auch Aufwendungen für Betrieb, Personal, Grunderwerb, Kapital?
- Sind Kosten oder Haushaltsausgaben gemeint?
- Berücksichtigung des Größenfaktors: Bezogen auf den  $m^3$  sind größere Anlagen günstiger als kleine Anlagen.
- Sind die Angaben noch aktuell?
- etc.

Mit diesen Einschränkungen werden nachfolgend einige Angaben aus Kenntnis und Zuständigkeit der Mitglieder des Fachausschusses gemacht.

Option	Bandbreite (€m <sup>3</sup> <i>in situ</i> Sediment)
Umlagerung, Kosten stark abhängig von der Transportentfernung!	1,5 – 5
Subaquatische Ablagerung in Niederlanden <sup>1)</sup>	rd. 5 - 15
METHA Behandlung (Trennung und Entwässerung ) inkl. Betrieb, Personal, Kapital <sup>2)</sup>	rd. 18
Hügeldeponierung in Hamburg <sup>3)</sup>	10 - 20
Baggern, Behandeln und Deponieren in Bremen inkl. Betrieb, Personal, Kapital <sup>4)</sup>	33 - 43
Entwässerung und Bodenreifung in den Niederlanden	11 - 25

<sup>1)</sup> Anlagenkapazität zwischen 1,5 und 150 Mio. m<sup>3</sup>

<sup>2)</sup> Durchsatz der METHA-Anlage rd. 1 Mio. m<sup>3</sup> *in situ* Sediment pro Jahr

<sup>3)</sup> Einbaumenge rd. 700.000 m<sup>3</sup> *in situ* Sediment pro Jahr und Hügel

<sup>4)</sup> Jahresmenge rd. 300.000 m<sup>3</sup> pro Jahr

Die Möglichkeiten einer weitergehenden Verwertung sind in aller Regel sehr begrenzt. Neben der Wirtschaftlichkeit setzt eine Verwertung von aus Baggergut gewonnenen Produkten eine entsprechende Marktakzeptanz voraus. Ob dies dauerhaft gesichert ist, darf zumindest derzeit bezweifelt werden. Oft findet die Wirtschaftlichkeit einer Verwertung ihre Grenzen an den erforderlichen Transportaufwendungen.<sup>129</sup>

Bisher sind in der Regel die Kosten für die Herstellung von Verwertungsprodukten durch den für die Baggerungen Verantwortlichen zu tragen, Zuzahlungen durch den das Produkt Nutzenden sind praktisch nicht bekannt. In Verbindung mit großen Baggergutmengen kann es so zu immensen Kosten für die Gewässerunterhaltung kommen. Dennoch wird stellenweise die Verwertung von Baggergut gefordert, um Material für eine Verwertung zu gewinnen. In diesem

<sup>129</sup> EWER, Verwertung von Baggergut als zwingende Rechtspflicht nach § 5 Abs. 2 Satz 1 KrW-/AbfG, Gutachten, 2002, noch unveröff.

Fall sollte überlegt werden, bei einem Mangel an Rohstoffen eine Stimulanz bei der Nachfrageseite zu erzeugen.<sup>130</sup>

## 5. Lösungskonzepte

### *a) Bestehende Konzepte und Verantwortlichkeiten*

Es existieren bereits einige internationale Regelungen und Abkommen, die sich zur Verklappung äußern. So z.B. das Helsinki-Übereinkommen (HELCOM) von 1972, das 1992 ergänzt und erneuert wurde) und u.a. auch Dumping (Verklappung) und Abfallverbrennung auf See umfasst. Auch das London-Übereinkommen von 1972 mit Überarbeitungen von 1996 reglementiert das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen.

### *b) Zusammenführung von Konzepten zu einem Managementplan*

Ziel eines integrierten Managementplans ist es unter Berücksichtigung bereits existierender Konventionen und Übereinkommen eine Abwägung von Natur- und Meeresschutz, sowie den Ansprüchen von Tourismus und Verklappungsunternehmungen zu treffen.

### *c) Baggergutmanagement*

In rechtlicher Hinsicht erfolgt der Umgang mit Baggergut im Spannungsfeld des Wasser-, Abfall- und Bodenschutzrechts sowie des Bundeswasserstraßengesetzes. Etliche dieser Gesetze sowie das untergesetzliche Regelwerk berücksichtigen die Besonderheiten von Baggergut nur unzureichend, die jeweilige Betrachtung erfolgt oft nur sektoral. Eine Überschätzung der Auswirkungen des Umlagerns oder der Möglichkeiten einer Verwertung wie auch eine Einschränkung der grundsätzlichen Handlungsmöglichkeiten sind nicht selten die Folge.

Einleitungen im Binnenland wirken sich zum Teil erst im Küstenbereich aus, indem sie nämlich zu Schadstoffbelastungen der Sedimente führen, die ihre Umlagerung nicht mehr zulässt. Gewässersedimente machen jedoch nicht an (Bundes-) Ländergrenzen Halt, belastete Sedimente sind ein Problem des gesamten Einzugsgebietes. Dementsprechend sollte auch der Umgang mit ihnen als gemeinsame Aufgabe zu verstehen sein.

---

<sup>130</sup> EWER, Verwertung von Baggergut als zwingende Rechtspflicht nach § 5 Abs. 2 Satz 1 KrW-/AbfG, Gutachten, 2002, noch unveröff.

So gesehen sollte es zu einem Flussgebiets-Sediment-Management kommen, dass die Verringerung der Schadstoffeinträge mit einem sinnvollen Umgang mit Baggergut übergreifend verbindet. Im nationalen und europäischen Rahmen sollte eine Vereinheitlichung im Umgang mit Baggergut angestrebt werden und die für einen sachgerechten Umgang erforderlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Dabei wären auch die Besonderheiten bei der gesicherten Ablagerung von Baggergut darzustellen und rechtlich zu verankern. Auch die EU-Deponierichtlinie regt eine Prüfung der Behandlung von Schlämmen aus der Nassbaggerung an.

Im europäischen Kontext werden solche Überlegungen im von der EU geförderten Thematischen Netzwerk SedNet angestellt, rechtlich könnte die Wasserrahmenrichtlinie einen sinnvollen Kontext darstellen.

*d) Einbindung in übergeordnete Konzepte und IKZM*

Derartige „Baggergutmanagementpläne“ aus dem gesamten Küstengebiet wären dann vermutlich als Teilpläne übergreifender Pläne aus der Abfall- oder Wasserwirtschaft als Grundbausteine in einem übergeordneten Küstenzonenmanagement zu integrieren.