



**Raumordnungsplan für die deutsche
ausschließliche Wirtschaftszone
in der Nordsee und Ostsee**

**Auswertung der Beteiligung
nach § 9 Absatz 4 in Verbindung mit
Absatz 2 ROG**

**Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie**

1. September 2021

Tabelle Beteiligung § 9 Absatz 4 in Verbindung mit Absatz 2 ROG

Die Spalten "Kapitel", "Festlegung", "Begr. Festlegung" und "Stellungnahme" beziehen sich auf den 1. Entwurf des Raumordnungsplans.

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
1	Estonian Fund for Nature	EE				Grenzüberschreitende Umweltauswirkungen des deutschen maritimen Raumordnungsplans [...] Wir sind der Meinung, dass die maritime Raumplanung eine viel effektivere internationale Zusammenarbeit benötigt und dass internationale grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfungen dazu beitragen, diese Lücken zu schließen. Die Begründung und die SUP-Berichte der deutschen AWZ sind umfassend und aufgrund der Vorgaben der Meeresplanungsrichtlinie 2014/89 / EU wird auch der Ökosystemansatz beachtet. Allerdings gibt es im Plan Kontroversen, die das gesamte Ökosystem der Ostsee betreffen.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
2	Estonian Fund for Nature	EE	2.1	(1)		Der Plan gibt der Schifffahrt bei der Nutzung des Seeraums einen Vorteil gegenüber dem Umweltschutz In Abschnitt 2.1 (1) der Begründung des Plans wird eine solche Bevorzugung mit den Anforderungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (UNCLOS) begründet. Der folgende Erwägungsgrund verweist auf Artikel 58 des Übereinkommens, der die Freiheit der Schifffahrt in der ausschließlichen Wirtschaftszone vorsieht. Dies wird auch in Unterabschnitt 2.4.1 (1) über den Naturschutz wiederholt. Artikel 58 des Übereinkommens besagt jedoch nicht, dass die Freiheit der Schifffahrt absolut ist und Vorrang vor dem Schutz der Umwelt hat. So sieht beispielsweise Artikel 61 des SRÜ die Erhaltung der lebenden Meeresressourcen in der ausschließlichen Wirtschaftszone vor, ohne zu erwähnen, dass dieser Schutz im Interesse der Schifffahrt liegen sollte, und Artikel 65 sieht strengere Vorschriften für den Schutz der Meeressäuger vor. Vorschlag: Bessere Begründung des Vorrangs der maritimen Angelegenheiten, u.a. durch einen präzisen Verweis auf die Bestimmungen des Übereinkommens, die der Umwelt in der Schifffahrt Vorrang einräumen, oder Neuformulierung dieses Grundsatzes, wobei die Erfordernisse der Umwelt mindestens gleichrangig mit denen der Schifffahrt behandelt werden.	Die Funktion eines Vorranggebiets Schifffahrt ist im Wesentlichen die Freihaltung der Flächen von anderen Nutzungen; Dies dient auch dem Naturschutz.
3	Ministry of the Environment	EE	2.2.2	(6)	(6)	Die Umwelt wurde bei der Planung der Offshore-Windenergie nicht ausreichend berücksichtigt Die ehrgeizigen Pläne Deutschlands für den Ausbau der Offshore-Windenergie sind begrüßenswert und verfolgenswert. Bei der Auswahl der Windenergie-Ausbaugebiete wurden Meeresschutzgebiete vermieden, was ebenfalls zu begrüßen ist. Allerdings muss der Grundsatz, dass der Ausbau der Offshore-Windenergie nicht zu Lasten der biologischen Vielfalt gehen darf, noch viel deutlicher herausgestellt werden. Der Abschnitt 2.2.2 (6) der Planbegründung, der sich mit dem Schutz der Umwelt beim Ausbau der Windenergie befasst, ist zu eng gefasst und bezieht sich im Wesentlichen nur auf den Lärm und ist nicht abschließend. Der Erläuterungsteil behandelt in relativ vager Formulierung Maßnahmen zum Impulsschallschutz und geht nicht auf alternative Errichtungsformen von Windkraftanlagen, wie z.B. Schwerkraftfundamente, ein. Gleiches wiederholt sich in Unterabschnitt 2.4.1 (3) zum Naturschutz. Auf die Auswirkungen auf Vögel und Fledermäuse wird in der Begründung des Plans überhaupt nicht eingegangen.	Detailliertere Anforderungen für die Nutzungen sind den nachfolgenden Planungs- und Zulassungsebenen vorbehalten. Die Auswirkungen der Festlegungen des Raumordnungsplans wurden umfangreich in den Umweltberichten für alle Schutzgüter, auch die Avifauna und Fledermäuse, untersucht.
4	Estonian Fund for Nature	EE				In Unterkapitel 4.2.5 des SUP-Bandes, das sich mit den Auswirkungen des geplanten Windenergieausbaus auf Meeressäuger befasst, heißt es, dass die Auswirkungen des Lärms während der Bauphase (insbesondere das Setzen der Gründungspfähle) von regionaler und vorübergehender Bedeutung sind. Die Logik, die hinter dieser Einschätzung steht, wird aus dem Text nicht deutlich. Es werden auch keine alternativen Möglichkeiten für eine lärmärmere Fundamentierung in Betracht gezogen. Die SUP des Plans behandelt die Auswirkungen auf Vögel und Fledermäuse (Kapitel 4.2.6 - 4.2.8 des	Eine Beschreibung der allgemeinen Auswirkungen der Offshore-Windenergie auf die Avifauna und Fledermäuse unter Berücksichtigung des aktuellen Kenntnisstandes aus Forschung und Monitoring erfolgt in den Kapiteln 3.2.5 - 3.2.7. Die Bedeutung der Gebiete für Windenergie in der

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
						Ostseeberichts) eher oberflächlich und bietet keine Gewähr, dass diese Tiergruppen bei der Auswahl der Windeignungsgebiete ausreichend berücksichtigt wurden. Kapitel 5 des Ostseeberichts, das sich mit dem deutschen Naturschutzgesetz befasst, konzentriert sich stark auf die Windenergie, aber es ist auch schwierig, klare Leitlinien für die Verringerung und Milderung der Auswirkungen zu finden. So wird zwar die Bedeutung zweier Windeignungsgebiete für Schweinswale im Winter erwähnt, aber ob und was sich daraus für den Schutz dieser bedrohten Art ableiten lässt, bleibt offen.	deutschen AWZ der Ostsee als Lebensräume für die genannten Schutzgüter ergeben sich aus den Zustandsbeschreibungen in den Kapiteln 2.9 - 2.11.
5	Estonian Fund for Nature	EE	2.2.2	(6)		Vorschlag: Prüfung von Alternativen zur Rammung von Fundamenten und von Maßnahmen zur Vermeidung negativer Auswirkungen auf Vögel und Fledermäuse.	Detailliertere Anforderungen für Maßnahmen zur Reduzierung des Rammschalls sind den nachfolgenden Planungs- und Zulassungsebenen vorbehalten. Insbesondere die Festlegungen 2.4 (1) Vorranggebiet Seetaucher, 2.4 (2) Vorbehaltsgebiet Seetaucher und 2.4 (6) Vogelzugkorridore unterstützen die Minderung der Auswirkungen auf Vögel. Zudem zeigt das Kapitel 8 der Umweltberichte Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblicher negativer Auswirkungen des Raumordnungsplans auf die Meeresumwelt auf.
6	Estonian Fund for Nature	EE	2.2.4	(1)		Umweltauswirkungen des Bergbaus werden nicht ausreichend gemildert In Unterabschnitt 2.2.4 der Begründung wird der Bergbau in Schutzgebieten allein deshalb zugelassen, weil die geltenden Rechtsvorschriften dies nicht verbieten. Eine solche Erklärung lässt außer Acht, dass der Umweltanspruch des Plans dennoch höher sein sollte als die gesetzlichen Mindestanforderungen. Im Fall eines für Aale wichtigen Meeresgebiets wird lediglich eine zeitliche Begrenzung des Abbaus vorgeschrieben, die möglicherweise nicht ausreicht. Darüber hinaus wird auch die Gewinnung von Kohlenwasserstoffen auf dem Meeresboden, d. h. in Schutzgebieten, in Aussicht gestellt, was nicht nur der biologischen Vielfalt schadet, sondern auch den Klimazielen eindeutig zuwiderläuft. Derselbe Ansatz findet sich in den Absätzen 1 und 2 des Unterabschnitts 2.4.1 über den Naturschutz wieder. In Unterabschnitt 3.4.2 des Ostseekapitels der SUP wird beschrieben, wie sich die Sand- und Kiesgewinnung auf die Biota des Meeresbodens auswirken kann. Darin heißt es, dass die Auswirkungen des Bergbaus bis zu 15 Jahre andauern können und, wenn sich die Beschaffenheit des Untergrunds ändert, auch dauerhaft sein können. Die Biomasse der Biota in den verminteten Gebieten ist zuverlässig niedriger als in den Kontrollgebieten. Dennoch kommt Unterabschnitt 4.4.2 zu dem Schluss, dass der geplante Bergbau im Meeresschutzgebiet nicht zu negativen Auswirkungen führen wird. Dies ist ein offensichtlicher Widerspruch. Es ist bedauerlich, dass in dem Teil der SUP, der sich mit der Nordsee befasst, die klimatischen Auswirkungen der dort vorgeschlagenen Kohlenwasserstoffförderung nicht analysiert werden. Dies ist eine klare Missachtung der EU-Klimapolitik. Vorschlag: Ausschluss der Förderung in Schutzgebieten und anderen empfindlichen Meeresgebieten (einschließlich Gebieten mit hoher Wilddichte) und Aufgabe der Reservierung von Meeresgebieten für die Kohlenwasserstoffförderung.	Wenn z.B. die Sand- und Kiesgewinnung durch das Fachrecht für Naturschutz erlaubt ist und der Abbau durch die Bergbehörden nach Durchführung einer Verträglichkeitsprüfung genehmigt ist, u.U. mit naturschutzfachlichen Auflagen für die Rohstoffgewinnung, darf die Raumordnung diese Regelungen nicht einschränken. Gleiches gilt für den potentiellen Abbau von Kohlenwasserstoffen. Detailliertere Anforderungen für Maßnahmen zur Reduzierung möglicher Auswirkungen auf die Umwelt sind den nachfolgenden Planungs- und Zulassungsebenen vorbehalten.
7	Estonian Fund for Nature	EE	2.2.5	(2)		Die Umweltauswirkungen von Fischerei und Aquakultur sollten weiter untersucht werden Unterkapitel 2.2.5 der Begründung des Plans befasst sich nicht ausreichend mit den Umweltauswirkungen der Fischerei und der Fischzucht und ignoriert unter anderem die Fischzucht als eine der Ursachen für die Eutrophierung der Meere. Es wurden auch keine Umweltausschlüsse für den räumlichen Standort der Fischerei oder der Fischzucht gemacht. Das Reservat des Gebiets „Südlicher Schlickgrund“ für Langusten (<i>Nephrops norvegicus</i>) in Absatz (1) befasst sich nicht mit den	Auf Ebene der Raumordnung für die AWZ können keine Maßnahmen zur Verringerung der negativen Umweltauswirkungen der Fischerei festgelegt bzw. umgesetzt werden Dies ist der GFP sowie deren nationalen Umsetzung vorbehalten.

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
						<p>Auswirkungen der Fischerei auf das Ökosystem, die gemäß den GFP-Abkommen vorgeschrieben sind, sondern beschränkt sich auf die Feststellung des guten Zustands der Zielarten.</p> <p>In SEA-Unterkapitel 5.2.1 der SEA zur Ostsee sind Beifänge jedoch als wichtiger Risikofaktor für Schweinswale aufgeführt. Es ist nicht klar, warum räumliche oder zeitliche Einschränkungen beim Schweinswalfang nicht einmal berücksichtigt werden.</p> <p>Vorschlag: Umsetzung von Maßnahmen zur Verringerung der negativen Umweltauswirkungen der Fischerei und insbesondere der Fischzucht und gegebenenfalls Auferlegung räumlicher Beschränkungen, einschließlich Meeresschutzgebiete. Das norwegische Hummerfischereireservat sollte einen selektiveren Ansatz für die Fischerei vorsehen, der die Funktionsweise des Ökosystems berücksichtigt.</p>	<p>Im Vorbehaltsgebiet Fischerei auf Kaisergranat soll lediglich den Belangen dieser Fischerei in der Abwägung mit möglicherweise entgegenstehenden anderen raumwirksamen Nutzungen besonderes Gewicht zugemessen werden können. Dabei wird von einer durch die Fischerei nicht gefährdeten Population von Nephrops Norvegicus ausgegangen. Sollten zukünftig in der AWZ Aquakulturen betrieben werden, sind für diese im Hinblick auf mögliche Umweltbelastungen die Umweltziele der MRSL sowie der WWR zu berücksichtigen.</p>
8	Estonian Fund for Nature	EE	2.4.1	(4)		<p>Der Schutz der Zugvogelkorridore könnte konsequenter sein</p> <p>In Unterkapitel 2.4.1 (4) der Planbegründung wird zu Recht das Seegebiet zwischen Fehmarn und Lolland als schützenswerter Vogelzugkorridor ausgewiesen. Leider wird die Bedeutung des Seegebietes zwischen Skane und Rügen als Zugkorridor nicht hervorgehoben, obwohl dieses Gebiet laut Unterkapitel 2.9.2 zum Vogelzug im SUP-Bericht des Ostseeteils des Plans ebenfalls von Bedeutung ist.</p> <p>Vorschlag: Das Seegebiet zwischen Skane und Rügen soll als schützenswerter Zugkorridor ausgewiesen werden.</p>	<p>Im Plan werden beide Vogelzugkorridore „Fehmarn-Lolland“ und „Rügen-Schonen“ dargestellt. Grundsatz 2.4 (6) berücksichtigt die besondere Bedeutung des Vogelzugs über den Fehmarnbelt, der sog. Vogelfluglinie, und über Rügen nach Schweden.</p> <p>In den Zeiträumen der Massenzugereignisse soll in den Vogelzugkorridoren der Betrieb von Windenergieanlagen nicht stattfinden, wenn andere Maßnahmen nicht ausreichend sind, um ein nachgewiesenes signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko von Vögeln mit Windenergieanlagen auszuschließen. Unter den gleichen Voraussetzungen sollen Bau- und Wartungsarbeiten nicht stattfinden.</p> <p>Der Grundsatz 2.4 (6) stellt damit einen zielführenden Schutz des Vogelzugs als wesentlichen Bestandteil der Meeresumwelt sicher, indem er den Konflikt mit der Nutzung Windenergie sachgerecht auflöst. Er folgt damit dem Vorsorgegedanken und dem Ökosystemansatz.</p>
9	Ministry of the Environment	EE	2.2.1	(1)		<p>In der maritimen Raumplanung sollte eine synergetische gemeinsame Nutzung gefördert werden</p> <p>Unterabschnitt 2.2.1 (1) zielt darauf ab, die Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Nutzungen im maritimen Bereich zu minimieren, ohne zu spezifizieren, welche Aktivitäten zu vermeiden sind oder ob einige Aktivitäten auch positive Synergien haben können.</p> <p>Vorschlag: Klärung der Wechselbeziehungen zwischen den verschiedenen Nutzungen.</p>	<p>Die Festlegung ist allgemein formuliert und richtet sich an alle wirtschaftlichen Nutzungen, mit einer Vielzahl an möglichen Konflikten und Wechselwirkungen. Eine detailliertere Übersicht wird im Rahmen eines Begleitdokumentes zum Raumordnungsplan vorgelegt werden.</p>
10	Estonian Fund for Nature	EE				<p>Internationale Zusammenarbeit muss intensiviert werden</p> <p>Abschließend betonen wir noch einmal eine etwas allgemeinere Position, die über den deutschen Plan hinausgeht: Der maritime Planungsprozess braucht eine viel effektivere internationale Kohärenz und eine Bewertung der kumulativen Auswirkungen auf dem Meer. Eine solche Zusammenarbeit wird auch in Artikel 11 der Meeresplanungsrichtlinie 2014/89 / EU gefordert. Die ELF ist der Ansicht, dass die Länder diese Bestimmung nicht mit ausreichendem Inhalt umgesetzt haben, obwohl eine minimale Zusammenarbeit stattgefunden hat. Da die Mitgliedstaaten bis spätestens März dieses Jahres Meerespläne aufstellen müssen (und einige dies bereits getan haben), wird es in diesem Planungszyklus nicht mehr möglich sein, einen großen Unterschied zu machen.</p>	<p>Deutschland arbeitet seit mehr als einem Jahrzehnt mit den Nordsee- und Ostseeländern zum Thema Meeresraumplanung im Rahmen von HELCOM und OSPAR zusammen. Neben formellen und informellen Arbeitsgruppen, zur Raumordnung insgesamt, aber auch zu verschiedenen Planungsthemen wie Schifffahrt oder Windenergie auf See, besteht eine langjährige Zusammenarbeit in verschiedenen</p>

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
						Wir halten es jedoch für notwendig, dass die Arbeitsgremien der regionalen Meeresschutzübereinkommen (HELCOM in der Ostsee) in naher Zukunft eine Bewertung der kumulativen Auswirkungen der Meerespläne vornehmen und diese gegebenenfalls in Zukunft anpassen, um einen guten Umweltzustand zu gewährleisten.	internationalen Projekten. Diese Zusammenarbeit wird ab 2021 im Rahmen des neuen EU-Projektes eMSP mit Partnern aus Nordsee und Ostsee fortgeführt. Damit soll eine noch engere Abstimmung der Planungen unterstützt werden.
11	Department of Housing, Local Government and Heritage	IE				Die zuständigen Beamten des Ministeriums haben die zur Verfügung gestellten Umweltunterlagen geprüft, und da es keine potenziellen grenzüberschreitenden Fragen gibt, die Irland betreffen, möchte ich im Namen des Ministers für Wohnungswesen, Kommunalverwaltung und Kulturerbe bestätigen, dass Irland nicht an dem grenzüberschreitenden SUP-Verfahren teilnehmen möchte.	Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
12	Ministerium of Environment and Food	EE				Weiterer Verweis auf die SN des Estonian Fund for Nature	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
13	Ministry of Economic Affairs and Communications	EE				Das Ministerium für Wirtschaft und Kommunikation bittet die deutschen Behörden, die zu erwartenden Auswirkungen der Umsetzung der bestehenden und geplanten marinen Raumordnungspläne in der Ostsee sowie die Ziele und Aktionspläne von HELCOM und anderen internationalen Kooperationsgremien zum Schutz des Zustands der Ostsee so weit wie möglich zu berücksichtigen.	Bei der Erstellung des Raumordnungsplanes sind die bereits vorliegenden Raumordnungspläne bzw. Entwürfe der Pläne der Nachbarstaaten berücksichtigt worden. Deutschland beteiligt die Nachbarstaaten im Rahmen des Aufstellungsprozesses des Planes und wird ebenso an den Planverfahren der Nachbarstaaten beteiligt. Deutschland ist ebenso im Rahmen der internationalen Kooperation z.B. an der MSP Roadmap für den Ostseeraum als Beitrag zum Baltic Sea Action Plan beteiligt. Zudem unterstützen Festlegungen des Raumordnungsplans die Ziele der MSRL und tragen damit zum guten Umweltzustand der Ostsee bei.
14	Marine Management Organisation	UK (Eng)				Allgemeine Kommentare Das MMO schlägt vor, dass die grenzüberschreitenden Fragen im Zusammenhang mit der Schifffahrt, den Kabeln und den Offshore-Windparks einer weitere Betrachtung bedürfen. Die Behörden in Deutschland und England sind sich der Bedeutung und der Notwendigkeit bewusst, bei der Planung zukünftiger Offshore-Windkraftanlagen zusammenzuarbeiten, wo dies angebracht ist. Wir freuen uns daher auf weitere Diskussionen über diesen und verwandte Sektoren bei der Planung, um die angestrebte Steigerung der Windenergieerzeugung in englischen und deutschen Meeresgebieten zu erreichen.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
15	Marine Management Organisation	UK (Eng)	2.2.3	(1)		In der Zwischenzeit stellen wir eine mögliche Besorgnis in Bezug auf den vorgeschlagenen Windpark-Reservierungsstandort und die damit verbundenen Kabeltrassen innerhalb der deutschen AWZ fest, die an das nordöstliche Offshore-Meeresplangebiet grenzt. Weitere Einzelheiten zu diesen Kommentaren finden Sie weiter unten.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
16	Marine Management Organisation	UK (Eng)				Interaktion mit angrenzenden Meeresplänen in England Die deutsche AWZ der Nordsee hat eine kleine gemeinsame Grenze mit dem englischen Nordost-Offshore-Meeresplangebiet und liegt in der Nähe des Ost-Offshore-Meeresplangebiets. Die Meerespläne East Inshore und East Offshore wurden im Jahr 2014 verabschiedet. Gemäß Abschnitt 61 des Marine and Coastal Access Act 2009 müssen die Meerespläne alle drei Jahre überprüft und darüber berichtet werden. Der letzte Dreijahresbericht zu den Meeresplänen Ost wurde im April 2020 veröffentlicht. Im Anschluss an die Veröffentlichung wurde beschlossen, die Meerespläne für den Osten zu ändern oder zu ersetzen. Für diese Entscheidung gibt es keine gesetzliche Frist oder	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
						einen Zeitplan. Wir werden Sie informieren, wenn das Verfahren zur Änderung oder Ersetzung der Pläne beginnen soll. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie wurde während des Planungsprozesses über die Erstellung des Entwurfs des North East Inshore and Offshore Marine Plan informiert. Wie Sie wissen, wurden der Planentwurf und die zugehörigen Dokumente im Rahmen einer 14-wöchigen Konsultation ab dem 14. Januar 2020 zur Stellungnahme zur Verfügung gestellt. Wir gehen davon aus, dass der endgültige Plan vorbehaltlich der Genehmigung durch die Minister im Frühjahr 2021 angenommen werden wird.	
17	Marine Management Organisation	UK (Eng)				Wir empfehlen, im Umweltbericht für die Nordsee den Abschnitt 1.3.1.4 zu ändern, um die aktuellsten Informationen über die Meerespläne in England aufzunehmen, insbesondere über den Nordosten und die East Inshore and Offshore Marine Plans.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und bei der Überarbeitung der Umweltberichte (Kapitel 1.3.1.4 Umweltbericht Nordsee) berücksichtigt.
18	Marine Management Organisation	UK (Eng)				Wir möchten das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ermutigen, relevante politische Themen und unterstützende Informationen in den Meeresplänen für den Nordosten und den Osten zu berücksichtigen, insbesondere solche, die grenzüberschreitende Auswirkungen und Überlegungen haben können: - Kabel - Schifffahrt - Offshore-Windkraft - Grenzüberschreitende Zusammenarbeit (nur in den North East Inshore und Offshore Marine Plans) - Kulturerbe - Meereslandschaft - Störung wandernder Arten (nur North East Inshore- und Offshore-Meerespläne) - Meeresschutzgebiete (MPAs) - Artenvielfalt - Unterwasserlärm (nur in den North East Inshore und Offshore Marine Plans)	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
19	Marine Management Organisation	UK (Eng)				Die Bewertung der Meereslandschaft durch das MMO kann ebenfalls von Bedeutung sein, wobei das Gebiet 27 Doggerbankkante das für die deutsche AWZ relevanteste Meeresgebiet ist.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
20	Marine Management Organisation	UK (Eng)	2.2.2	(2)		Der Entwurf des Plandokuments (Abbildung 56) zeigt ein vorgeschlagenes Vorbehaltsgebiet für Offshore-Wind (EN19) an der Grenze zum nordöstlichen Offshore-Meeresplangebiet. Dieser Standort hat das Potenzial, mehrere wirtschaftlich wichtige Schifffahrtsrouten im nordostenglischen Offshore-Meeresgebiet zu beeinträchtigen, die in die deutsche AWZ führen. Siehe hierzu den Entwurf des North East Inshore and Offshore Marine Plan Technical Annex, Abbildungen 10, 11 und 12 in Verbindung mit den Planrichtlinien PS-3 und PS-4, die sich auf Häfen und Schifffahrt beziehen. Wir gehen davon aus, dass der Standort EN19 aufgrund mangelnder Daten nicht als vorrangiger Standort betrachtet wird. Wir würden es begrüßen, wenn geklärt würde, wie die potenziellen Auswirkungen des Standorts EN19 auf angrenzende Meeresplangebiete berücksichtigt wurden oder werden.	Im Rahmen der internationalen Schifffahrtsgruppe (DE, DK, NL, NO, UK) sind von Bebauung freizuhaltende Schifffahrtsrouten abgestimmt worden. Für den Bereich von EN19 sind von Seiten der Coast Guard keine Bedenken im Hinblick auf die Schifffahrt vorgebracht worden. Dagegen ist die Route Esbjerg-Hull als bedeutend benannt und nun in den ROP von DK, DE und NL berücksichtigt worden.
21	Marine Management Organisation	UK (Eng)	2.2.3	(1)		Zusätzlich zu dem vorgeschlagenen Offshore-Windgebiet zeigt Abbildung 910 den Kabelkorridor LN15, der an das nordöstliche Meeresplangebiet angrenzt und von dem wir annehmen, dass er dem EN19-Vorbehaltsgebiet für Offshore-Windenergie dient. Aus Abschnitt 2.2.3 des Planentwurfs geht nicht eindeutig hervor, ob die Kabeltrassen im Zusammenhang mit EN19 vollständig innerhalb der deutschen AWZ liegen oder in das englische Meeresplanungsgebiet Nordost hineinreichen sollen.	Der Kabelkorridor LN15 liegt vollständig in der deutschen AWZ.
22	Marine Management Organisation	UK (Eng)				Weitere Informationen zu Meeresplänen in England Für weitere Informationen zu den oben genannten Meeresplänen in England empfehlen wir die Nutzung unseres Dienstes Explore Marine Plans, der Daten zu Meereslizenzen, Umweltausweisungen und spezifische politische Informationen aus den englischen regionalen Meeresplänen enthält. Alle Politiken und Entwürfe von Politiken in den East und North East Inshore bzw. Offshore Marine Plans	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
						werden durch zusätzliche Erkenntnisse untermauert. Zu den Politikbereichen, die aus grenzüberschreitender Sicht von Interesse sind, gehören die Bereiche Schifffahrt, Energie (einschließlich Kabel und Offshore-Windenergie) und die natürliche Umwelt. Wir werden Sie weiterhin über die Fortschritte bei den einschlägigen Meeresplänen in England auf dem Laufenden halten.	
23	Federal Ministry of the Interior, for Building and Community	BE				Belgien hat keine besonderen Anmerkungen zu den Dokumenten in Bezug auf die Überarbeitung der Raumordnungspläne für die AWZ in der Nord- und Ostsee.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
24	Federal Ministry of the Interior, for Building and Community	BE	2.1			Belgien hat eine allgemeine Bemerkung. Die Generaldirektion Schifffahrt des Föderalen Öffentlichen Dienstes für Mobilität und Verkehr möchte das Recht auf freie Schifffahrt in der AWZ hervorheben. Obwohl es im aktuellen MSP keine Anzeichen dafür gibt, dass dieses Recht verletzt wird, und wir daher keine Einwände gegen den Entwurf des MSP erheben, empfehlen wir, die Freiheit der Schifffahrt bei der zukünftigen Umsetzung des Plans im Auge zu behalten.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
25	Federal Ministry of the Interior, for Building and Community	BE	2.1			Wenn Schifffahrtsstraßen eingerichtet werden sollen, raten wir, anerkannte IMO-Schifffahrtsrouten festzulegen. Auf diese Weise werden die ausgewiesenen Schifffahrtswege auf den offiziellen Schifffahrtskarten sichtbar und für alle Schiffe eindeutig sein. Wenn offizielle IMO-Schifffahrtsrouten eingerichtet werden, ist es am besten, dies in Übereinstimmung mit den bestehenden Schifffahrtsrouten und den Echtzeit-AIS-Daten zu tun, um Unstimmigkeiten oder Lücken zu vermeiden.	Schifffahrtsrouten wurden und werden unter Berücksichtigung der Verkehrstrennungsgebiete sowie der AIS-Daten festgelegt.
26	Environment State Bureau of the Republic of Latvia	LV				Das Staatliche Umweltbüro der Republik Lettland, das als zuständige Behörde für Umweltverträglichkeitsprüfungen und strategische Folgenabschätzungen in Lettland fungiert, dankt dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie für die Übermittlung von Informationen und Unterlagen zur strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung der Revision der Raumordnungspläne für die AWZ in der Nord- und Ostsee.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
27	Environment State Bureau of the Republic of Latvia	LV				Es ist nicht zu erwarten, dass die in den Planungsdokumenten vorgesehenen Aktivitäten direkte Auswirkungen auf die lettische Küste und die EWR-Gewässer haben werden. Indirekte Auswirkungen können sich aus der Gewinnung von Mineralien in der Ostsee sowie aus der Entwicklung anderer wirtschaftlicher Interessen in der Ostsee ergeben. Gleichzeitig erkennt Lettland an, dass die wichtigsten Naturschutzgebiete identifiziert wurden, wodurch die Interessen der verschiedenen Parteien ausgeglichen wurden. Lettland begrüßt die Tatsache, dass das Planungsdokument unter Verwendung des Ansatzes der Bewertung von Ökosystemleistungen umfassend entwickelt wurde. Lettland hat keine wesentlichen Kommentare oder Einwände gegen das ausgearbeitete Planungsdokument und seine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
28	Ministerium of Environment and Food	DK				Im gleichen Zeitraum wurden auch die zuständigen Behörden konsultiert, die zuvor den Wunsch geäußert hatten, sich an der Umweltprüfung zu beteiligen. Wir/Ansprechpartner haben keine Kommentare zu dem Plan erhalten."	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
29	Ministry of Infrastructure and Water Management	NL				Zunächst möchte sich die Seeverkehrsverwaltung des Königreichs der Niederlande bei Ihnen dafür bedanken, dass Sie uns eine Stellungnahme zu Ihrem Entwurf des Meeres-Raumordnungsplans ermöglicht haben und dabei ausdrücklich auf unsere guten bilateralen Kontakte, sowohl formell als auch informell, eingegangen sind. Weitere Komplimente sollten für den Inhalt Ihres Entwurfs des MSP und die Sorgfalt und Aufmerksamkeit für die Koordination zwischen den verschiedenen Nutzungen und Interessen auf See ausgesprochen werden. Schließlich sind die Analyse und die Begründung klar und präzise, und insbesondere die Überlegungen und die Übersetzung internationaler Übereinkommen und Verpflichtungen in Bezug auf die (Un-)Möglichkeiten, die zu einer klaren Priorität der Funktionen für die koordinierte Gestaltung führen, werden als Mehrwert für die internationale Koordination und auch für unsere nationale Diskussion angesehen. Ich möchte betonen, dass diese Reaktion als eine solide	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
						Grundlage für weitere Diskussionen angesehen werden sollte, sicherlich in bilateralen Fragen, aber höchstwahrscheinlich auch in internationalen Gruppen.	
30	Ministry of Infrastructure and Water Management	NL	2.1			Nach der Lektüre und Prüfung Ihres MSP-Entwurfs mit besonderem Augenmerk auf Absatz 2.1 und Abbildung 12 gibt es vier Themen, die die Niederlande unter dem Aspekt der Schifffahrt ansprechen möchten. Die meisten dieser Themen wurden bereits auf informellen Treffen erörtert oder waren Teil der (internationalen) Diskussion über die niederländische formelle Sicherheitsbewertung, die sich auf die Koordinierung von Offshore-Windparks und Schifffahrt im nordöstlichen Teil des niederländischen Festlandssockels konzentriert, der direkt mit der deutschen AWZ verbunden ist.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
31	Ministry of Infrastructure and Water Management	NL	2.1	(1)		Eine ordnungsgemäße und reibungslose Verbindung der deutschen SN10-Trasse mit einem Entwurf in der niederländischen AWZ wird als äußerst wichtig erachtet. In Anbetracht Ihrer Verweise auf UNCLOS und der vorläufigen Ergebnisse der niederländischen FSA ist es wahrscheinlich, dass der niederländische Entwurf sich an SN10 orientieren und keinen Mittelstreifen vorsehen wird. Ein Mittelstreifen würde neben den rechtlichen Argumenten des SRÜ auch die Sicherheit der Schifffahrt stark gefährden und sich negativ auf die Zugänglichkeit der Häfen in der Region auswirken. Der genaue Verlauf, die Gestaltung und die Formalisierung auf internationaler Ebene bei der IMO sollten von nun an Gegenstand weiterer Diskussionen sein. Die Niederlande sind sich der Absichten bewusst, die bereits am Rande mehrerer internationaler und bilateraler Treffen diskutiert wurden.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
32	Ministry of Infrastructure and Water Management	NL	2.1	(1)		Eine Weiterführung der SN6-Verbindung in die niederländische AWZ (Esbjerg-Niederländische AWZ) ist höchstwahrscheinlich nicht realisierbar. Es wird argumentiert, dass der Korridor/die Verbindung zu einem erhöhten Risiko für die Sicherheit der Schifffahrt an der Verbindung mit anderen intensiv genutzten Schifffahrtsrouten führen und auch Auswirkungen auf COLREG haben würde. Außerdem wird das Gebiet als sehr wichtig für die künftige Entwicklung von Offshore-Windparks im Zusammenhang mit dem Pariser Klimaabkommen angesehen. Schließlich wird das Argument der schlechteren Erreichbarkeit von Häfen in der Region durch die Nutzung alternativer Routen als entschärfbar angesehen. Die Niederlande möchten weitere bilaterale Beratungen über diesen Aspekt vorschlagen, um einen Konsens über Alternativen zu erreichen.	Zu diesem Punkt sind bereits im Rahmen der internationalen Schifffahrtsgruppe in der Nordsee Abstimmungen erfolgt. Die Route wird entsprechend angepasst. Weitere Abstimmungen sind vorgesehen.
33	Ministry of Infrastructure and Water Management	NL	2.1	(1)		Die Niederlande möchten zum Ausdruck bringen, wie wichtig es ist, die (internationale) Formalisierung der bereits und in (naher) Zukunft genutzten Seekommunikationslinien. Daher unterstützen die Niederlande die Weiterführung der SN15-Route (Esbjerg-Hull) auf dem niederländischen Festlandssockel und werden diese Route auch in den niederländischen MSP aufnehmen. Die Niederlande möchten Deutschland und das Vereinigte Königreich auffordern, die Initiative zu ergreifen und Überlegungen zur genauen Ausrichtung, Gestaltung und Formalisierung auf internationaler Ebene bei der IMO anzustellen.	Zu diesem Punkt sind bereits im Rahmen der internationalen Schifffahrtsgruppe in der Nordsee Abstimmungen erfolgt.
34	Ministry of Infrastructure and Water Management	NL	2.1	(1)		Um eine (verstärkte Nutzung) nicht formalisierter Seeverkehrswege zu gewährleisten, möchten die Niederlande auf die exponentielle Zunahme von Schiffen hinweisen, die von Asien nach Europa und umgekehrt über polare Gewässer fahren (Nördliche Seeroute, NSR). Dies steht natürlich in direktem Zusammenhang mit dem Klimawandel, hat aber auch einen großen wirtschaftlichen Nutzen für die Reedereien, da die Fahrtzeiten erheblich verkürzt werden. Um einen angemessenen Anschluss an die bestehenden Schiffsroutensysteme in der NW-Eur-Region zu gewährleisten, bekunden die Niederländer ein gemeinsames Interesse an der Sicherung und Formalisierung von Routen zur und von der NSR in internationaler Zusammenarbeit (Deutschland, Dänemark, Norwegen, Niederlande). Angesichts der Systematik der Routenführung in NW-Europa und der Zugänglichkeit der verschiedenen Häfen in Europa sind mindestens zwei Verbindungen vorgesehen. Eine westliche und eine östliche Verbindung, die in Ihrem Entwurf des MRO durch die Route SN17 dargestellt werden könnte. Für eine mögliche Westverbindung wurden bereits erste Entwürfe skizziert. Leider sind die ICT-Systeme den ganzen Tag über ausgefallen, so dass keine grafischen Anhänge erstellt und	Zu diesem Punkt sind bereits im Rahmen der internationalen Schifffahrtsgruppe in der Nordsee Abstimmungen erfolgt. Eine neue Route SN19 wird entsprechend festgelegt.

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
						hochgeladen werden konnten. Diese Skizzen können in den nächsten Tagen nachgereicht werden, sofern Sie dies wünschen.	
35	Ministry of Infrastructure and Water Management	NL	2.1	(1)		Zum jetzigen Zeitpunkt wäre es sehr wichtig, die Routen in groben Zügen anzugeben und zu formalisieren, mit dem klaren Hinweis, dass die genaue Gestaltung, Breite und Ausrichtung Gegenstand weiterer Diskussionen, Konsultationen und der Zusammenarbeit zwischen den Ländern sein wird, wie oben erwähnt. Diese Diskussion könnte durchaus ein Tagesordnungspunkt im Rahmen der EU-Schiffahrtsgruppe sein. In diesem Zusammenhang wird Deutschland gebeten, in seinem endgültigen MRO ausreichend Raum für diese Verbindungen zu reservieren und eine Erweiterung in diesem Stadium nicht durch die Zuweisung von Vorranggebieten, die direkt mit diesen Strecken verbunden sind, zu beschränken. Dies könnte insbesondere Auswirkungen auf die SN17-Route nach Dänemark haben	Zu diesem Punkt sind bereits im Rahmen der internationalen Schiffahrtsgruppe in der Nordsee Abstimmungen erfolgt.
36	Ministry of Infrastructure and Water Management	NL	2.1			Die aufgeworfenen Fragen und vorgebrachten Argumente werden durch die vorläufigen Ergebnisse der bereits erwähnten FSA gestützt. Es sollte jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass der Bericht noch nicht fertiggestellt und das Ergebnis des Berichts noch nicht zwischen den verschiedenen Ministerien erörtert und genehmigt wurde. In Anbetracht der Frist für eine Stellungnahme einerseits, der Wichtigkeit, Dringlichkeit und der Herausforderungen innerhalb des zuständigen Ressorts bei der Koordinierung einer Stellungnahme andererseits, hat sich das Koordinierungsgremium darauf verständigt, dass das Ressort Schiffahrtspolitik aus seiner Sicht Stellung nehmen wird. Daher möchte ich betonen, dass diese Stellungnahme als Ausgangspunkt für weitere Diskussionen und Überlegungen betrachtet werden sollte und im Laufe der Zeit durchaus Änderungen unterliegen kann.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
37	Ministry of Infrastructure	PL	2.1			1. In Anbetracht der zukünftigen Entwicklung des Hafens in Swinemünde (Verfügbarkeit für Schiffe mit einem Tiefgang von 15 Metern) sollte es möglich sein, Baggerarbeiten auf der Strecke nördlich der Reede der Häfen von Swinemünde und Stettin durchzuführen, um eine Fahrrinne mit einer Tiefe von 17 Metern zu erhalten (Strecke Nr. SO2 - wie in der Abbildung Nr. 2, Seite 35 (Seite 41 der beigefügten Datei) markiert).	Im Raumordnungsplan werden keine Festlegungen in Bezug auf mögliche Vertiefungen der Schiffahrtsroute SO2 getroffen. Die Prüfung eines solchen Vorhabens ist dem hierfür erforderlichen Genehmigungsverfahren vorbehalten.
38	Ministry of Infrastructure	PL	2.5.1	(1)		2. Das militärische Übungsgebiet der Bundeswehr im Gebiet der Pommerschen Bucht kollidiert mit der Schiffahrtsroute nördlich der Reede der Häfen von Swinemünde und Stettin, die zum Hafen von Ystad führt (Route Nr. SO2 - wie in Abbildung 2, Seite 35 (Seite 41 der beigefügten Datei) markiert). Militärische Übungen, die in den oben genannten Gebieten durchgeführt werden, können diese Route für den zivilen Schiffsverkehr zu den Häfen von Świnoujście und Szczecin sperren.	Durch die Festlegungen des Raumordnungsplanes werden die Schiffahrtsrouten freigehalten, aber mangels Regelungskompetenz der Raumordnung keine weiteren Regelungen für die Schiffahrt getroffen. Dies trifft auch für die im Plan als Vorbehaltsgebiete festgelegten militärischen Übungsgebiete zu. Übungen werden überwiegend ohne Sperrung der Schiffahrtsroute durchgeführt, so dass eine Durchfahrt weiterhin möglich ist. Näheres ist jeweils den Ankündigungen der Übungen in den Nachrichten für Seefahrer zu entnehmen.
39	Ministry of Infrastructure	PL	2.2.3	(1)		3. Arbeiten im Zusammenhang mit der Verlegung von Unterwasserleitungen - insbesondere in den als LO5, LO6, LO7 und LO8 gekennzeichneten Gewässern (gemäß den Markierungen in Abbildung 6, Seite 37 (Seite 43 der Akte)) - dürfen die reguläre Navigation von Schiffen nicht beeinträchtigen.	Im Raumordnungsplan werden lediglich räumliche Festlegungen (Vorbehaltsgebiete) für die Verlegung von Kabeln und Pipelines gemacht. Vorgaben für die Verlegetiefe in Abhängigkeit von Bodenbeschaffenheit und Wassertiefe sollen im Rahmen der entsprechenden Fachplanung bzw.

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
							Zulassungsverfahren- und Genehmigungsverfahren erfolgen.
40	General Directorate for Environmental Protection	PL				<p>Stellungnahme der polnischen Seite</p> <p>Im Rahmen der vorgelegten Prognose der Umweltauswirkungen wurde eine umfassende und detaillierte Analyse der Auswirkungen der Umsetzung der Annahme des Plans auf die einzelnen Umweltbestandteile mit besonderer Berücksichtigung solcher Tiergruppen wie marine Säuger, See- und Rastvögel durchgeführt. Die in diesem Dokument dargestellten Daten stellen eine umfangreiche Wissensdatenbank dar, die wertvolle Rückschlüsse auf den Umweltzustand der vom Plan erfassten Gebiete liefert sowie die Beurteilung der Auswirkungen der geplanten Maßnahmen (z. B. im Zusammenhang mit dem Bau von Windparks, Plattformen und Seekabelsystemen) in Bezug auf die einzelnen Umweltbestandteile ermöglicht. Es wurden Abhilfemaßnahmen zur Verringerung und Vermeidung erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt vorgeschlagen, die dann im Einzelzulassungsverfahren der geplanten Maßnahmen festgelegt werden.</p>	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
41	General Directorate for Environmental Protection	PL				<p>Mit dem Schreiben vom 7. April 2020, unser Zeichen DOOS-TSOOS.442.2.4.2019.ZM.1, hat die Republik Polen auf der Grundlage der Analyse der in der Scoping-Phase eingegangenen Dokumentation und der Stellungnahmen der polnischen Behörden ihre Beteiligung an der strategischen Umweltprüfung des Entwurfs des Plans gemäß Artikel 11 Absatz 4 der Vereinbarung zwischen der Regierung der Republik Polen und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über Umweltverträglichkeitsprüfungen und strategische Umweltprüfungen im grenzüberschreitenden Rahmen¹ erklärt. Im Schreiben vom 15. Mai 2020, Zeichen: unser DOOS-TSOOS.442.2.4.2019.ZM.7, übermittelte die polnische Seite ihre Anmerkungen zum Umfang der Prognose der Umweltauswirkungen.</p>	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
42	General Directorate for Environmental Protection	PL				<p>Daher bleiben wir bei den im Schreiben vom 15. Mai 2020 vorgetragenen Anmerkungen und den beigefügten Stellungnahmen der polnischen Behörden, die einen integralen Bestandteil des Standpunkts der polnischen Seite bilden:</p>	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
43	General Directorate for Environmental Protection	PL				<p>1. Detonation von nicht explodierten Bomben und Munition</p> <p>In der Prognose der Umweltauswirkungen wurden die vorübergehenden Auswirkungen berücksichtigt, die sich aus der Realisierung der einzelnen Maßnahmen ergeben. Nach Ansicht der polnischen Seite sollten bei der Bewertung auch die Auswirkungen berücksichtigt werden, die sich aus dem erhöhten Lärm ergeben, vor allem für Fische und marine Säuger, der durch die Notwendigkeit der Entfernung vom Meeresboden von nicht explodierten Bomben und der Munition durch Detonation entsteht. Aufgrund der Bewegung des Meeresbodens kann nicht mit vollständiger Sicherheit davon ausgegangen werden, dass in den für Windkraft oder Kabel und Rohrleitungen reservierten Bereichen keine versenkte Munition gefunden wird, die dann entfernt werden muss. Die Stoßwelle und der Lärm, die mit solchen Aktivitäten verbunden sind, können bei Tieren dauerhafte Verletzungen verursachen, die oft zu deren Tod führen oder einen vorübergehenden Hörverlust verursachen, der zu Verhaltensstörungen führt.</p> <p>Ein weiteres wichtiges Thema ist das Vorhandensein von chemischen Waffen auf dem Meeresboden, deren Detonation eine chemische Bedrohung von erheblichem Ausmaß verursachen könnte. Die aus der Prognose resultierenden Annahmen, die darauf hinweisen, dass die Festlegung von Vorranggebieten für den Schweinswal erlauben wird, die negativen Auswirkungen der Durchführung der Investition zu minimieren oder sogar zu eliminieren, scheinen aufgrund der Tatsache, dass sich Schweinswale durch hohe Mobilität und saisonale Wanderungen auszeichnen, falsch zu sein. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Gebiete EO1 und EO2 in erster Linie von Schweinswalen der Population der zentralen Ostsee genutzt werden, ist zu erwarten, dass jegliche</p>	<p>Bei der vorliegenden Umweltprüfung handelt es sich um eine Strategische Umweltprüfung, nicht um eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Der Plan trifft keine Festlegungen im Hinblick auf Altmunition, die dispers über das gesamte Planungsgebiet, bzw. über alle Meeresgebiete in der Ostsee liegen.</p> <p>Die Strategische Umweltprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass nur bei Einhaltung von geltenden Lärmschutzwerten und unter Umsetzung der Vorgaben des Schallschutzkonzeptes Nordsee des BMU nach aktuellem Kenntnisstand mit der erforderlichen Sicherheit gewährleistet ist, dass die Anforderungen an den Artenschutz eingehalten, und Naturschutzgebiete in ihren für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen nicht erheblich beeinträchtigt werden.</p> <p>Die Sprengung von Altmunition wird als Gefährdung der belebten Meeresumwelt und insbesondere des vom Aussterben bedrohten Schweinswals der zentralen Ostsee bewertet.</p>

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
						<p>Aktivitäten in diesen Gebieten, die einen erhöhten Lärm verursachen können, negative Auswirkungen auf die Individuen haben werden, die sowohl in den deutschen als auch in den polnischen Natura-2000-Gebieten geschützt sind, z. B. „Ostoja na Zatoce Pomorskiej“ PLH990002 direkt angrenzend an die „Pommersche Bucht mit Oderbank“ DE1652301.</p> <p>Gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-Richtlinie) sind die möglichen erheblichen Umweltauswirkungen der Durchführung des Plans in der Phase der strategischen Umweltprüfung zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. In diesem Zusammenhang sollte in der Prognose deutlich auf die Gefahren für die Meeresumwelt hingewiesen werden, die sich aus der Notwendigkeit ergeben, chemische Waffen und nicht explodierte Bomben vom Meeresboden zu entfernen. Die genaue Bewertung und Auswahl der für das jeweilige Vorhaben geeigneten Maßnahmen während der Phase der detaillierten Bewertung der Auswirkungen auf die Umwelt entbindet die Verfasser der Prognose nicht davon, diese Gefahren während der Phase der strategischen Umweltprüfung zu berücksichtigen.</p>	<p>Aus diesem Grund wird die Sprengung von ausschließlich nicht-transportfähiger Munition im Rahmen der Räumung von Anlagenstandorten, Kabeltrassen oder sonstigen Leitungen stets von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen begleitet. Diese umfassen Vergrämung der Tiere aus dem Gefährdungsbereich mittels Pinger und Sealscarer und Einsatz von Blasenschleiersystemen. Sämtliche Daten aus Sprengungsereignissen werden zudem im nationalen Schallregister aufgenommen, jährlich dem HELCOM-Schallregister beim ICES übermittelt und stellen allen zur Verfügung.</p> <p>Spezifischere Anforderungen werden im Fachrecht geregelt (siehe Flächenentwicklungsplan, Kapitel 4.4.1.8 und 4.4.1.12.) Weiterhin wird auf das Schallschutzkonzept des Bundesministeriums für Umwelt verwiesen.</p> <p>Die Strategische Umweltprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass nur bei Einhaltung von geltenden Lärmschutzwerten und unter Umsetzung der Vorgaben des Schallschutzkonzeptes Nordsee des BMU nach aktuellem Kenntnisstand mit der erforderlichen Sicherheit gewährleistet ist, dass die Anforderungen an den Artenschutz eingehalten, und Naturschutzgebiete in ihren für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen nicht erheblich beeinträchtigt werden. Auswirkungen auf Fische werden in Kapitel 3.2.3, auf marine Säuger in Kapitel 2.3.4 thematisiert.</p>
44	General Directorate for Environmental Protection	PL				<p>2. Natura-2000-Gebiete</p> <p>Das vom Plan erfasste Gebiet befindet sich in der Nähe der Grenze von polnischen maritimen Natura-2000-Gebieten. Im Schreiben vom 15. Mai 2020 wiesen wir auf die Notwendigkeit der Durchführung einer Analyse (auch in grafischer Form) von Auswirkungen der Annahmen des Plans auf das gesamte marine Ökosystem hin, einschließlich der Schutzgüter in den o.g. Natura-2000-Gebieten (PLB990003 „Zatoka Pomorska“, PLH990002 „Ostoja na Zatoce Pomorskiej“, PLB990002 „Przybrzeżne wody Bałtyku“, PLC990001 „Ławica Słupska“), sowie weiterer geschützter Bestandteile der natürlichen Umwelt, unter anderem auf der Grundlage der Angaben in den Standarddatenbögen und den Entwürfen der Schutzpläne, auch im Zusammenhang mit der Kohäsion und Integrität der Natura-2000-Gebiete.</p> <p>Darüber hinaus wurden im o.g. Schreiben die Schutzgüter in Natura-2000-Gebieten angegeben, die aus der Sicht der Umsetzung der Annahmen der Fortschreibung des Plans wichtig und am stärksten bedroht sind, es wurden die bestehenden und potenziellen Gefahren für die Schutzgüter aufgelistet, die sich aus der Umsetzung der Annahmen dieses Plans ergeben können, und es wurden auch</p>	<p>Im Rahmen der strategischen Umweltprüfung wurden Auswirkungen von einzelnen Nutzungen oder kumulativ auf die nächstgelegenen Natura2000-Gebiete unter Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele des Plans sowie von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, die in nachgeordneten Zulassungsverfahren festgelegt werden geprüft. Anschließend wurde anhand der Ergebnisse die mögliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele der restlichen Natura2000-Gebiete in den deutschen Gewässern sowie in den Gewässern der Anrainerstaaten geprüft. Die Schlussfolgerung, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele mit der</p>

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
						<p>Ressourcen angegeben, mit denen diese Daten gewonnen werden können. Die genannten Informationen sollten die deutsche Seite bei der Analyse der angesprochenen Fragen unterstützen.</p> <p>Die vorgelegte Dokumentation geht jedoch nicht auf die Fragen ein, die in der Phase der Festlegung des Umfangs und des Detaillierungsgrades der Prognose der Umweltauswirkungen für den gegenständlichen Plan aufgeworfen wurden. Was die Bewertung der Auswirkungen der Umsetzung des Plans auf Natura-2000-Gebiete außerhalb der deutschen AWZ betrifft, so werden nur allgemeine Informationen für die polnischen Natura-2000-Gebiete „Zatoka Pomorska“ (PLB 990003) und „Ostoja na Zatoce Pomorskiej“ (PLH990002) angeführt. Die Prognose der Umweltauswirkungen enthält allgemeine Aussagen über eine mögliche Verletzung der Schutzziele von Natura-2000-Gebieten. Nach Ansicht der Verfasser der Prognose kann dies ausgeschlossen werden, wenn Anordnungen befolgt werden, die in den Einzelgenehmigungsverfahren auf niedrigeren Ebenen erteilt werden.</p> <p>In Anbetracht der umfangreichen Datenbasis, die dem BSH zu den Elementen der natürlichen Umwelt zur Verfügung steht, stellt die polnische Seite den Wahrheitsgehalt der im Dokument getroffenen Annahmen nicht in Frage, dennoch sollten diese durch entsprechende Analysen (einschließlich der grafischen Anhänge) untermauert werden, ohne sich dabei auf allgemeine Aussagen zu beziehen. Diese allgemeine Herangehensweise hatte zur Folge, dass die vorgelegte Dokumentation keine konkrete und sachlich begründete Bewertung der kurz- und langfristigen Auswirkungen der Annahmen des Plans auf das gesamte marine Ökosystem, einschließlich der Schutzgüter in den polnischen Natura-2000-Gebieten im Zusammenhang mit den Auswirkungen auf ihre Kohäsion und Integrität, keiner prognostizierten kumulativen Umweltauswirkungen der Annahmen des gegenständlichen Plans und der Annahmen des Raumordnungsplans der polnischen Seegebiete, beinhaltet..</p> <p>Zusätzlich ist zu betonen, dass die deutsche Seite als eine betroffene Partei, die aktiv am Verfahren zur strategischen Umweltprüfung des polnischen Raumordnungsplans der Gebiete in inneren Küstengewässern, im Küstenmeer und der ausschließlichen Wirtschaftszone im Maßstab 1:200.000 teilnimmt, im Besitz aller Informationen ist, einschließlich der Annahmen, die sich aus diesem Plan ergeben.</p>	<p>erforderlichen Sicherheit ausgeschlossen werden kann ergibt sich aus den auf Zulassungsebenen anzuordnenden Maßnahmen sowie aus der räumlichen Entfernung der Gebiete.</p> <p>Weitere Methoden werden u.a. im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit (HELCOM) entwickelt.</p>
45	General Directorate for Environmental Protection	PL				<p>3. Kumulative Auswirkungen</p> <p>In Anbetracht der zunehmenden Entwicklung der maritimen Infrastruktur im Geltungsgebiet des Plans ist der Möglichkeit kumulativer Auswirkungen der bestehenden und geplanten Investitionen in diesem Teil der Ostsee besondere Aufmerksamkeit zu widmen – auch unter Berücksichtigung der Bestimmungen des derzeit in Bearbeitung befindlichen polnischen Raumordnungsplans der Gebiete in inneren Küstengewässern, im Küstenmeer und der ausschließlichen Wirtschaftszone im Maßstab 1:200.000.</p> <p>Im Schreiben vom 15. Mai 2020 haben wir auf die Notwendigkeit hingewiesen, die prognostizierten kumulativen Auswirkungen der Annahmen des Plans, auf den hier Bezug genommen wird, sowie der Annahmen des Raumordnungsplans für die polnischen Meeresgebiete auf die Umwelt unter besonderer Berücksichtigung der Elemente der natürlichen Umwelt gemeinsam mit anderen bestehenden und geplanten Investitionen ähnlicher Art zu analysieren.</p> <p>Der Plan, auf den hier Bezug genommen wird, sollte die räumlichen Auswirkungen der geplanten Maßnahmen im Geltungsbereich des entworfenen Dokuments berücksichtigen sowie die Folgen sekundärer und kumulativer Auswirkungen unter Berücksichtigung anderer bestehender und geplanter Vorhaben, die sich außerhalb des Geltungsbereichs des Plans befinden, der Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist, darstellen, was im Zusammenhang mit den Auswirkungen auf das Gebiet der Ostsee besonders wichtig ist.</p>	<p>Kumulative Auswirkungen betreffen vornehmlich mobile Arten, wie Seevögel und Meeressäuger. Daher wurden diese konkret bei der Bewertung des jeweiligen Schutzguts betrachtet. Beispiel: Es wird davon ausgegangen, dass kumulative Auswirkungen durch parallele schallintensive Arbeiten, wie Rammarbeiten zu erwarten sind. Um die prognostizierte kumulative Auswirkungen zu vermeiden und zu mindern wurden schutzgut und nutzungsspezifisch sogar Maßnahmen beschrieben. Diese Art der Betrachtung ist unter Berücksichtigung der konkreten Maßnahmen, die in den nachgeordneten Verfahren festgelegt werden zielführend, um den Umweltschutz sicherzustellen. Zu solchen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen zählen z.B. der national geltende Lärmschutzwert von 160 dB SEL05 in 750 Entfernung von Rammstellen und die stets unter 10% der Fläche eines Naturschutzgebiets bzw. der deutschen AWZ verbleibende</p>

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
							Belastung mit störungsauslösenden Schalleintrag. Es wird davon ausgegangen, dass diese Maßnahmen auch auf die Naturschutzgebiete der Nachbarstaaten positiv auswirken. Für künftige Umweltprüfungen werden voraussichtlich umfangreichere Datengrundlagen und Analysemethoden zur Verfügung stehen, die derzeit national und international (z.B. mit HELCOM) entwickelt werden.
46	General Directorate for Environmental Protection	PL				Im obigen Zusammenhang bittet die polnische Seite darum, dass die deutsche Seite vor der Verabschiedung des Raumordnungsplans für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone in der Nord- und Ostsee auf die in dieser Stellungnahme angesprochenen Fragen schriftlich eingeht. Darüber hinaus teilen wir mit, dass bei der GDOŚ [Generaldirektion für Umweltschutz] im Rahmen des Verfahrens zur Begutachtung des Entwurfs des Plans einschließlich der Prognose der Umweltauswirkungen die Stellungnahme der Seeverwaltungsbehörde eingegangen ist, d. h. das Schreiben der Abteilung Meereswirtschaft im Ministerium für Infrastruktur vom 14. Januar 2021, Zeichen: GM-DGM-7.5600.1.2021, welches Anmerkungen zur Planung enthält, die wir dem vorliegenden Schreiben beifügen.	. Die Stellungnahmen der polnischen Seite wurden intensiv geprüft und in der Endfassung des Raumordnungsplans weitest möglich berücksichtigt. Die polnische Seite wird noch ein gesondertes Schreiben des BSH erhalten.
47	General Directorate for Environmental Protection	PL				Beteiligung der polnischen Öffentlichkeit Ich möchte Sie darüber informieren, dass gemäß polnischem Recht und Artikel 13 der polnisch-deutschen Vereinbarung die Informationen aus dem Schreiben vom 4. Dezember 2020, Ihr Zeichen: 0800O1-5442-001, der polnischen Öffentlichkeit mit der Möglichkeit zum Einreichen von Stellungnahmen und Anträgen im Zeitraum vom 16. Dezember 2020 bis 14. Januar 2021 zur Verfügung gestellt wurden. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine Anträge oder Stellungnahmen im vorliegenden Fall eingegangen.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
48	Ministry of Infrastructure	PL				1. Die aktuell zur Verfügung gestellte Version des Plans ist im Gegensatz zur vorherigen (mit drei Planungsvarianten: traditionell, orientiert auf Klimaschutz, orientiert auf Umweltschutz) eine einheitliche Version, die auf ausgewählten Elementen der vorherigen Varianten basiert. Das wichtigste Anliegen bleibt aus polnischer Sicht unverändert die Übernahme von Schifffahrtsrouten, die zu polnischen Häfen führen, in den Raumordnungsplan der deutschen AWZ, d. h.: a) der in den polnischen und internationalen Navigationsschriften empfohlenen Schifffahrtsroute, die nördlich von der Insel Rügen zum Verkehrstrennungsgebiet VTG „Adlergrund“ verläuft (Route Nr. SO3 – gemäß Bezeichnung in Abbildung Nr. 2 auf Seite 35 (Seite 41 der Datei)); b) der Route, die sich nördlich der Außenreede der Häfen Swinemünde und Stettin befindet und zum schwedischen Hafen Ystad führt (Route Nr. SO2 – gemäß Bezeichnung in Abbildung Nr. 2 auf Seite 35 (Seite 41 der Datei)).	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
49	Ministry of Infrastructure	PL	2.1			Es ist zu bemerken, dass im Vergleich zur vorherigen Version des Plans auf die Festlegung von Vorbehaltsgebieten für die Schifffahrt verzichtet wurde (beiderseits der Vorranggebiete für die Schifffahrt), in denen verschiedene Aktivitäten erlaubt waren, sofern sie die sichere Schifffahrt nicht beeinträchtigten. Die bisherigen Vorbehaltsgebiete für die Schifffahrt wurden in die Vorranggebiete aufgenommen und damit erweitert. Der Schutzstatus der Funktion Schifffahrt in den dafür ausgewiesenen Vorranggebieten hat Vorrang vor anderen Funktionen, was die Regelung unter 2.1 „Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs“, Ziffer (1), Absatz 2 auf Seite 3 (Seite 9 der Datei) bestätigt, zitiert: „Bei der Überlagerung von Vorranggebieten für Schifffahrt mit Vorranggebieten zum Schutz und zur	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
						Verbesserung der Meeresumwelt genießt die Schifffahrt entsprechend den völkerrechtlichen Vorgaben des SRÜ Vorrang“.	
50	Ministry of Infrastructure	PL	2.2.2			In der „Begründung“ auf Seite 3 (Seite 9 der Datei) wurden auch die Zweifel der polnischen Seite geklärt, die sich aus der Analyse der vorherigen Version des Plans ergeben haben, und zwar in Bezug auf die Regelung, die die Möglichkeit vorsieht, Sicherheitszonen um Offshore-Anlagen so festzulegen, nämlich, dass sich diese Zonen auf den Vorbehalts- oder sogar Vorranggebieten für die Schifffahrt befinden. Dies hätte zur Folge, dass die Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Schifffahrt durch die Einrichtung von Sicherheitszonen eingeengt werden könnten, wenn Windkraftanlagen an der Grenze des für Offshore-Windparks vorgesehenen Gebietes errichtet werden. Insbesondere könnte die Schifffahrtsroute, die die Reede der Seehäfen Stettin und Swinemünde mit dem Hafen von Ystad verbindet, durch die Ausweisung von Sicherheitszonen für die Windkraftanlagen, die sich an den Grenzen der für Windenergie vorgesehenen und als EO1 und EO2 gekennzeichneten Gebiete befinden (gemäß Bezeichnungen in Abbildung 4 auf Seite 36 (Seite 42 der Datei)), eingeengt werden.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs bleibt gewahrt.
51	Ministry of Infrastructure	PL	2.1		(1)	Die Regelung in der aktuellen Version des Plans besagt in der „Begründung“ auf Seite 3 (Seite 9 der Datei), dass „insbesondere gemäß Artikel 60 Absatz 7 SRÜ künstliche Inseln, Anlagen und Bauwerke und die sie umgebenden Sicherheitszonen dort nicht errichtet werden dürfen, wo dies die Benutzung anerkannter und für die internationale Schifffahrt wichtiger Schifffahrtswege behindern kann“ und weiter in Absatz 2 „das Hauptziel der Anforderungen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt ist es daher, wichtige Schifffahrtswege von bedrohlichen Nutzungen fernzuhalten“. Darüber hinaus heißt es in der „Begründung der Ziele und Grundsätze – in Bezug auf (1) Vorranggebiete Schifffahrt“ auf Seite 4 (Seite 10 der Datei) in Absatz 2, dass „Vorranggebiete (für die Schifffahrt) stellen dabei das Grundgerüst dar, das von allen unvereinbaren Nutzungen, insbesondere von Hochbauten, freizuhalten ist (Übersetzungsfehler, im englischen Original „in particular construction above the seabed“, d. h. „insbesondere frei von Konstruktionen über dem Meeresboden)“.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
52	Ministry of Infrastructure	PL	2.2.1		(3)	Hinsichtlich sonstiger wirtschaftlicher Nutzungen im Plangebiet wird in Abschnitt 2.2.1 „Allgemeine Erfordernisse für wirtschaftliche Nutzungen“, Ziffer (4) auf Seite 6 (Seite 12 der Datei) der raumordnerische Grundsatz festgehalten, wonach „wirtschaftliche Nutzungen die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt nicht beeinträchtigen sollen“.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
53	Ministry of Infrastructure	PL	2.2.3		(1)	In früheren Schreiben der polnischen Seebehörde wurde auch Bezug auf die in der deutschen AWZ geplante Verlegung von unterseeischen Kabeln genommen. Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass die Arbeiten im Zusammenhang mit der Verlegung von unterseeischen Kabeln – insbesondere die Arbeiten in den als LO5, LO6, LO7 und LO8 bezeichneten Gewässern (gemäß Bezeichnungen in Abbildung Nr. 6 auf Seite 37 (Seite 43 der Datei)) – die reguläre Schifffahrt nicht beeinträchtigen dürfen. Positiv bewerte ich die Regelungen in Abschnitt 2.2.3 „Leitungen“ Ziffer (5) „Überdeckung“ und (6) „Kreuzung von Schifffahrtsrouten“ auf Seite 17 (Seite 23 der Datei) samt „Begründung der Ziele und Grundsätze“ auf Seite 18 (Seite 24 der Datei), bezüglich der Anforderung, Kabel im Boden zu versenken („Überdeckung“), sodass gilt: „Die Koexistenz von Seekabeln und der Schifffahrt unterliegt der Voraussetzung einer angemessenen Überdeckung.“	Im Raumordnungsplan werden lediglich räumliche Festlegungen für die Verlegung von Kabeln und Pipelines gemacht. Vorgaben für die Verlegetiefe in Abhängigkeit von Bodenbeschaffenheit und Wassertiefe erfolgen im Rahmen der entsprechenden Zulassungs- und Genehmigungsverfahren.
54	Ministry of Infrastructure	PL	2.3.		(2)	In den erwähnten Schreiben der Seebehörde wird auch auf Konflikte zwischen Schifffahrtsrouten und wissenschaftlichen Forschungen hingewiesen. Abschnitt 2.3.1 „Meeresforschung“ Ziffer (2) auf Seite 24 (Seite 30 der Datei) der neuen Version des Plans besagt: „Die Durchführung von Forschungshandlungen soll die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigen.“ In der „Begründung der Ziele und Grundsätze“ unter Ziffer (2) auf Seite 25 (Seite 31 der Datei) wurde die	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
						Regelung wie folgt präzisiert: „Im Hinblick auf den See- und Luftverkehr sollen Forschungshandlungen so durchgeführt werden, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden.“	
55	Ministry of Infrastructure	PL	2.2.3	(5)		Positiv bewerte ich auch die Regelung bezüglich der Kreuzung von Schifffahrtsrouten durch Leitungen auf dem kürzesten Weg, sodass gilt: „Aufgrund der hohen Bedeutung für die internationale Seeschifffahrt soll ein Nutzungskonflikt zwischen Leitungen und Schifffahrt durch eine möglichst geringe Überschneidung von Leitungen mit den hochfrequentierten Schifffahrtsrouten gewährleistet (Übersetzungsfehler, im englischen Original "avoided", d. h. vermieden) werden.“	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
56	Ministry of Infrastructure	PL	2.4.1	(1)		Im Fall des Schutzes der Meeresumwelt wurden Konfliktpunkte mit der Schifffahrt in Abschnitt 2.4.1 „Naturschutz / Meereslandschaft / Freiraum“ Ziffer (1) auf Seite 26 (Seite 32 der Datei) geregelt, wo gesagt wird: „Satz 1 (Naturschutz in den nationalen Meeresschutzgebieten, darin „Pommersche Bucht - Rönnebank“) gilt nicht für den für den in der Karte dargestellten Bereich der Nordansteuerung und der Außenreede (Übersetzungsfehler, im englischen Original „outer roadstead“, d. h. der Reede) der Häfen Stettin und Swinemünde. Bei der Überlagerung von Vorranggebieten zum Schutz und zur Verbesserung der Meeresumwelt mit Vorranggebieten für Schifffahrt (und das ist die Situation in der Pommerschen Bucht) genießt die Schifffahrt entsprechend den völkerrechtlichen Vorgaben des SRÜ Vorrang.“	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
57	Ministry of Infrastructure	PL	2.4.1		(1)	In der „Begründung der Ziele und Grundsätze“ unter Ziffer (1) „Vorranggebiete Naturschutz“ in Absatz 3 auf Seite 29 (Seite 35 der Datei) sind internationale (SRÜ) und deutsche Vorschriften erwähnt, die auf den Vorrang der Schifffahrt vor dem Umweltschutz in Naturschutzgebieten hinweisen.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
58	Ministry of Infrastructure	PL	2.2.4	(1)		2. Sonstige Angelegenheiten: a) In der aktuellen Version des Planentwurfs werden die für die Rohstoffgewinnung vorgesehenen Gebiete in zwei Kategorien unterteilt, d. h. in Vorbehaltsgebiete Kohlenwasserstoffe und in Vorbehaltsgebiete Sand- und Kiesabbau, was einer früheren Anmerkung der polnischen Seebehörde entspricht. In der Pommerschen Bucht sind keine Gebiete für die Gewinnung von Kohlenwasserstoffen vorgesehen.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
59	Ministry of Infrastructure	PL	2.5.1	(1)		b) In der aktuellen Version des Planentwurfs wurde Anhang 3, der eine Zusammenstellung thematischer Karten darstellt, durch eine Karte ergänzt, welche militärische Übungsgebiete nach ihrer Nutzung differenziert, was einer zuvor von der Seebehörde eingebrachten Anmerkung entspricht. Es wäre ratsam, die beigefügte Legende der Karte über militärische Übungsgebiete ins Polnische und Englische zu übersetzen.	Die Legenden der Karten im Anhang des Raumordnungsplanes werden in polnischer und englischer Übersetzung zur Verfügung gestellt.
60	Ministry of Infrastructure	PL	2.2.3	(3)		c) In Abschnitt 2.2.3 „Leitungen“ unter Ziffer (3) auf Seite 17 (Seite 23 der Datei) wird darauf hingewiesen, dass Leitungen durch die in der Abbildung 6 auf Seite 37 (Seite 43 der Datei) dargestellten Grenzkorridore GO1 bis GO5 zu führen sind. In der Abbildung für die Ostsee wurden jedoch nur die für Seekabel festgelegten Gebiete präsentiert, die erwähnten Grenzkorridore sind in der Karte nicht dargestellt. Die Karte muss vervollständigt werden.	Die Karte wurde angepasst.
61	Ministry of Infrastructure	PL	2.1	(1)		3. In der vorgelegten Version des Entwurfs des maritimen Raumordnungsplans für die ausschließliche Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland in der Ostsee wurden drei Fragen nicht behandelt, die aus Sicht der polnischen Interessen sehr wichtig sind und bereits früher an die deutsche Seite herangetragen wurden: a) Unter dem Gesichtspunkt der zukünftigen Entwicklung des Hafens in Swinemünde (Abfertigung von Schiffen mit einem maximalen Tiefgang in der Ostsee von 15,0 m), müsste man die Möglichkeit der Durchführung von Ausbaggerungsarbeiten auf der Route nördlich der Reede der Häfen von Swinemünde Stettin gewährleisten, um eine Fahrrinne mit einer Tiefe von 17,0 m zu erhalten (Route Nr. SO2 – gemäß Bezeichnung in Abbildung Nr. 2 auf Seite 35 (Seite 41 der Datei)).	Im Raumordnungsplan werden keine Festlegungen in Bezug auf mögliche Vertiefungen der Schifffahrtsroute SO2 vorgenommen. Die Prüfung eines solchen Vorhabens ist dem hierfür erforderlichen Genehmigungsverfahren vorbehalten.
62	Ministry of Infrastructure	PL	2.5.1	(1)		b) Die militärischen Übungsgebiete der Bundeswehr in der Pommerschen Bucht kollidieren mit der Schifffahrtsroute, die nördlich der Reede der Häfen Swinemünde und Stettin verläuft und zum	Im Raumordnungsplan werden die militärischen Übungsgebiete als Vorbehaltsgebiete Landes-

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
						schwedischen Hafen Ystad führt (Route Nr. SO2 – gemäß Bezeichnung in Abbildung Nr. 2 auf Seite 35 (Seite 41 der Datei)). Militärische Übungen, die in den genannten militärischen Übungsgebieten durchgeführt werden, können zur Sperrung dieser Route für die zivile Schifffahrt zu den Häfen von Swinemünde und Stettin führen.	und Bündnisverteidigung festgelegt. Übungen der Bundeswehr in den festgelegten Vorbehaltsgebieten in der Pommerschen Bucht werden überwiegend ohne Sperrungen der Schifffahrtsrouten durchgeführt. Informationen über etwaige Einschränkungen oder Hinweise zu den Übungen erfolgen über die Nachrichten für Seefahrer. Eine wesentliche Beeinträchtigung der zivilen Schifffahrt zu den Häfen von Swinemünde und Stettin ist nicht zu erwarten
63	Ministry of Infrastructure	PL	2.2.3	(1)		c) Die Arbeiten im Zusammenhang mit der Verlegung von unterseeischen Kabeln – insbesondere die Arbeiten in den als LO5, LO6, LO7 und LO8 bezeichneten Gewässern (gemäß Bezeichnungen in Abbildung Nr. 6 auf Seite 37 (Seite 43 der Datei)) – dürfen die reguläre Schifffahrt nicht beeinträchtigen.	Im Raumordnungsplan werden lediglich räumliche Festlegungen für die Verlegung von Kabeln und Pipelines gemacht. Vorgaben z.B. für die Verlegetiefe in Abhängigkeit von Bodenbeschaffenheit und Wassertiefe erfolgen im Rahmen der entsprechenden Zulassungs- und Genehmigungsverfahren.
64	Ministry of Infrastructure	PL				Darüber hinaus wird in der von der deutschen Seite vorgelegten Dokumentation darauf hingewiesen, dass der rechtliche Status des Gewässers, das die Reede der Seehäfen in Swinemünde und Stettin umfasst, einschließlich des Ansteuerungsfahrwassers nach Swinemünde und des Ankerplatzes Nr. 3, noch ungeklärt ist.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
65	Ministry of Infrastructure	PL				Von deutscher Seite sind im Bereich der Reede der Seehäfen in Swinemünde und Stettin keine planerische Regelungen vorgesehen und zwar weder im aktualisierten Plan noch in dem seit 2009 gültigen Plan, was aber nichts daran ändert, dass dieses Gebiet, unabhängig von den Festlegungen im Raumordnungsplan, Teil der von der deutschen Seite festgelegten Formen des Naturschutzes (Naturschutzgebiet Pommersche Bucht – Rönnebank, Natura-2000-Gebiete: Pommersche Bucht (Vögel) und Pommersche Bucht mit Oderbank (Habitat)) und der deutschen militärischen Übungsgebiete ist, was die Nutzung dieses Teils des Küstenmeeres der Republik Polen durch die polnische Seite beeinflussen kann.	Für das Gebiet der Nordansteuerung / der Reede der polnischen Seehäfen werden im Raumordnungsplan keine Festlegungen getroffen. Der Geltungsbereich der Schutzgebietsverordnung Pommersche Bucht schließt dieses Gebiet ebenfalls aus. Für die Nutzung der militärischen Übungsgebiete werden im Vorwege Informationen über die Nachrichten für Seefahrer zu Einschränkungen für die Schifffahrt bekanntgegeben, so dass nicht von einer wesentlichen Beeinträchtigung der Schifffahrt von und zu den polnischen Seehäfen ausgegangen wird.
66	Ministry of Infrastructure	PL				Auf die Fragen der deutschen Seite hinsichtlich der Beteiligung der polnischen Seite an der strategischen Umweltprüfung für das in Vorbereitung befindliche Dokument Bezug nehmend, ist es nach Auffassung der Seebehörde gerechtfertigt und notwendig, dass die Republik Polen am Konsultationsverfahren für den aktualisierten Plan beteiligt ist. Die Stellungnahmen zur Prognose der Umweltauswirkungen wurden der Generaldirektion für Umweltschutz vom Direktor der Seeschifffahrtsbehörde in Stettin überreicht.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Eine erneute internationale Beteiligung zu dem überarbeiteten (d.h. zweiten) Entwurf des Raumordnungsplanes ist im Juni 2021 durchgeführt worden.
67	Naturvårdsverket	SE				Schwedische Antwort auf die Notifizierung des Entwurfs des maritimen Raumordnungsplans für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone und des Umweltberichts. Die schwedische Umweltschutzbehörde (SEPA) hat vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie eine grenzüberschreitende Notifizierung des Planentwurfs und des Umweltberichts gemäß Artikel 9 (4) des Raumordnungsgesetzes und Artikel 60 und 61 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung sowie Artikel 10 des SUP-Protokolls erhalten.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
						Das Anhörungsverfahren in Schweden Die von der SEPA in Schweden durchgeführte Konsultation wurde wie folgt durchgeführt: Der Entwurf des maritimen Raumordnungsplans für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone in der Nord- und Ostsee und der Umweltbericht für den Entwurf des maritimen Raumordnungsplans für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone in der Ostsee wurden zusammen mit anderen übermittelten Dokumenten an relevante Behörden der Zentralregierung, Bezirksverwaltungen, Meeres- und Umweltorganisationen und Forschungsinstitute weitergeleitet. Die Anhörungsfrist dauerte vom 10. Dezember 2020 bis zum 26. Januar 2021. Die Dokumente waren auch auf der SEPA-Website verfügbar.	
68	Naturvårdsverket	SE				Erhaltene Kommentare Die SEPA erhielt Stellungnahmen von der schwedischen Behörde für Meeres- und Wasserwirtschaft, dem Nationalen Amt für Wohnungswesen, Bau und Planung, der South Baltic Water District Authority und der Swedish Pelagic Federation P O. Diese Stellungnahmen und Kommentare in englischer Sprache sind beigefügt. Die schwedischen Streitkräfte verweisen auf frühere Stellungnahmen, in denen sie keine Einwände in dieser Angelegenheit geäußert haben, möchten jedoch darauf hinweisen, dass das Gebiet mit der Bezeichnung ES D-140 stillgelegt ist und nicht mehr genutzt wird.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
69	Naturvårdsverket	SE				Die Bezirksverwaltung von Blekinge wies darauf hin, dass sie aus Zeitgründen nicht die Möglichkeit hatte, eine angemessene und zufriedenstellende Stellungnahme abzugeben, betonte aber die Notwendigkeit, sich in allen Anrainerstaaten für eine nachhaltige Ostsee einzusetzen, was bei der künftigen Arbeit mit dem maritimen Raumordnungsplan berücksichtigt werden sollte.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
70	Naturvårdsverket	SE				Die Bezirksverwaltung von Kalmar kam zu dem Schluss, dass die Auswirkungen des maritimen Raumordnungsplans für die deutsche AWZ auf den Bezirk Kalmar gering sind. Sie verweisen daher auf die Stellungnahmen der Bezirksverwaltungen von Skåne und Blekinge, die näher an der deutschen AWZ gelegen sind.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
71	Naturvårdsverket	SE				Das Schwedische Seeschiffahrtsamt, das Schwedische Meteorologische und Hydrologische Institut, das Geologische Institut Schwedens, das Schwedische Zentralamt für Landwirtschaft, die Schwedische Energiebehörde, die Schwedische Verkehrsbehörde, die Bezirksverwaltung von Skåne, der Schwedische Reederverband, die Schwedische Universität für Agrarwissenschaften und BirdLife Sverige haben sich nicht geäußert oder enthalten sich der Kommentare.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
72	South Water District Authority	SE				Die South Baltic Water District Authority hat das Ersuchen der schwedischen Umweltschutzbehörde um Stellungnahmen zur deutschen Revision des Maritimen Raumordnungsplans für die Wirtschaftszone in der Nord- und Ostsee (NV-04654-19) erhalten. Die South Baltic Water District Authority ist der Ansicht, dass der deutsche Raumordnungsplan nur geringe Auswirkungen auf das schwedische Einzugsgebiet des South Baltic Water District hat und möchte daher nur allgemeine Kommentare zum überarbeiteten deutschen Raumordnungsplan abgeben.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
73	South Water District Authority	SE				Zusammenfassung Die Bezirksregierung Südliche Ostsee unterstützt die vorgeschlagene Überarbeitung des deutschen Maritimen Raumordnungsplans (MSP), weist aber gleichzeitig darauf hin, dass der überarbeitete MSP mögliche Auswirkungen des MSP (positive und negative) zu wenig berücksichtigt. Der überarbeitete MSP berücksichtigt auch die bestehenden EU-Richtlinien zu wenig. Die Koordinierung zwischen der EU-Richtlinie zur maritimen Raumordnung (2014/89/EU) und der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (2008/56/EG) wird erwähnt, und insbesondere letztere ist in der überarbeiteten MRO sehr gut integriert und beschrieben. Die Verbindung der MRO mit dem Aktionsplan für die Ostsee (BSAP) und der Umweltstrategie für den Nordostatlantik (NEAES) ist ebenfalls gut beschrieben. Es ist daher erstaunlich, dass die Verbindung und der Einfluss des MSP auf die Küstenzone und damit die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie (2000/60/EG) überhaupt nicht erwähnt wird. Eine bessere Koordinierung und Umsetzung der drei Richtlinien ist wünschenswert, damit die	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Raumordnung leistet nach § 17 Absatz 1 Satz 2 ROG einen Beitrag zum Schutz und zur Verbesserung der Meeresumwelt einschließlich der Erreichung eines guten Zustands der Meeresgewässer unter Berücksichtigung des Klimaschutzes durch • entsprechende räumliche Festlegungen für die Meeresumwelt und

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
						<p>Verantwortlichkeiten geklärt werden können, wenn der gute ökologische Zustand nicht erreicht wird. Die deutsche MRO ist ein Teil davon und sollte nach Erreichen des guten ökologischen Zustandes, spätestens 2027, auslaufen.</p>	<p>• Festlegungen zur Vermeidung oder Verminderung von Störungen und Verschmutzungen bei den vorgenannten Nutzungen.</p> <p>Die WRRL ist in den Kapiteln 1.4.2 der Umweltberichte aufgeführt und wurde, soweit relevant, entsprechend berücksichtigt. Die Ziele der MSRL und der gute Umweltzustand in Nord- und Ostsee werden durch Festlegungen des ROP unterstützt.</p> <p>Die benannte Küstenzone ist im Rahmen der Planerstellung durch die Betrachtung der grenzüberschreitenden Auswirkungen in den Umweltberichten (Kap. 4.12) und die Beteiligungsprozesse berücksichtigt, um die Entwicklung, Ordnung und Sicherung des marinen Gesamttraums sicherzustellen.</p> <p>Festlegungen des ROP sowie umfangreich in den Umweltberichten benannte Meidungs- und Minderungsmaßnahmen zielen auf die Reduzierung möglicher Auswirkungen auf die Meeresumwelt ab.</p> <p>Die Koordinierung und Verzahnung der Richtlinien, wie auch die Zusammenarbeit mit den Küstenländern und angrenzenden Nachbarländern, wird fortlaufend in einem konstruktiven Dialog weiter entwickelt.</p>
74	South Water District Authority	SE				<p>Allgemeine Bemerkungen Die MRO deckt den größten Teil des Küstenmeeres ab und entspricht der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) bei einer Seemeile außerhalb der Basislinie. Theoretisch gibt es daher keine Überschneidungen zwischen der WRRL und dem überarbeiteten MSP Deutschlands. Allerdings wirken sich Aktivitäten außerhalb einer Seemeile natürlich auch auf die Binnengewässer aus (und umgekehrt). Auch wenn das Wasserwirtschaftsamt Südliche Ostsee es zu schätzen weiß, dass Deutschland den ökosystemaren Ansatz in seiner MRO in so hohem Maße umgesetzt hat, fehlt uns immer noch eine konkrete Beschreibung, wie die MRO dazu beitragen wird, einen guten ökologischen Zustand in den Binnengewässern und einen guten Umweltzustand in den Hoheitsgewässern zu erreichen. Dieser Teil der MRO kann noch ausgebaut werden.</p> <p>Auch wenn die negativen Umweltauswirkungen, die durch die überarbeitete MRO verursacht werden, als gering oder sehr gering eingeschätzt werden, können negative Auswirkungen nicht völlig ausgeschlossen werden. Unabhängig von der Größe der Auswirkungen sieht die South Baltic Water District Authority die Notwendigkeit, dass die Verantwortung für solche Auswirkungen geklärt wird. Im Rahmen der Wasserrahmenrichtlinie werden die Auswirkungen mit den ökologischen Bedingungen abgewogen, was wiederum zu Maßnahmen führt, die umgesetzt werden sollten, um einen guten ökologischen Zustand zu erreichen. Diese Abwägung bedeutet nicht zwangsläufig, dass die Verantwortung für eine Verschlechterung des ökologischen Zustands nicht in die Zuständigkeit der MRO fällt. Die South Baltic Water District Authority fordert daher eine klarere Zuständigkeit der MSP im Falle einer Verschlechterung des ökologischen Zustands. Die Auswirkungen der offenen See auf die Küstengewässer (Binnengewässer) dürfen nicht unterschätzt werden, und weder die Umsetzung der MRO noch die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL) werden ohne Verantwortung sein, wenn der</p>	<p>Die Festlegungen der Vorrang- und Vorbehaltsgebiete und die textlichen Festlegungen tragen zur Verbesserung des Umweltzustandes des Meeres bei.</p>

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
						gute ökologische Zustand nicht erreicht wird. Es gibt bereits einen Mangel an Koordination zwischen der WRRL und der MSRL und die South Baltic Water District Authority möchte daher unterstreichen, dass die vorgeschlagene überarbeitete MSP nun die Chance hat, Unsicherheiten zu beseitigen, wenn es um die Verantwortung und Rechenschaftspflicht im Falle einer Verschlechterung des ökologischen Zustands geht. Auswirkungen - natürliche oder anthropogene - von und zwischen den Binnengewässern, den Hoheitsgewässern und der deutschen AWZ wirken sich wiederum auf die schwedische AWZ, die Hoheitsgewässer und die Binnengewässer aus. Die Folgen für die Umsetzung und Einhaltung der WRRL, der MSRL und der vorgeschlagenen MRO sollten daher geklärt werden.	
75	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM)	SE				Kommentare Die Stellungnahme der Schwedischen Agentur für Meeres- und Wasserwirtschaft (SwAM) bezieht sich ausschließlich auf die Ostsee. Wir begrüßen die Gelegenheit, zur Überarbeitung der marinen Raumordnungspläne für die deutsche AWZ Stellung zu nehmen. Wir haben vor kurzem zum deutschen Standortentwicklungsplan für Offshore-Energie Stellung genommen und verweisen auf diese Stellungnahme für detailliertere Kommentare in Bezug auf die Auswirkungen der Offshore-Windenergie.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
76	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM)	SE				Der Umweltbericht der Strategischen Umweltprüfung (SEA) kommt zu dem Schluss, dass erhebliche Umweltauswirkungen in schwedischen Gewässern unwahrscheinlich sind. Allerdings könnten sich aus einer kumulativen Betrachtung in der südlichen Ostsee für die hochmobilen biologischen Güter Fische, Meeressäuger, Seevögel und Rastvögel sowie Zugvögel und Fledermäuse möglicherweise erhebliche grenzüberschreitende Auswirkungen ergeben.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Nach der Prüfung kumulativer Auswirkungen in Kapitel 4.11 des Umweltberichts Ostsee sind kumulative Auswirkungen - je nach betrachtetem Schutzgut - entweder nicht zu erwarten, die Durchführung des Plans mindern die kumulativen Auswirkungen oder es werden sogar positive Effekte erwartet.
77	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM)	SE				Mögliche grenzüberschreitende Auswirkungen auf den Schweinswal im Gebiet Baltic Proper Mögliche erhebliche grenzüberschreitende Auswirkungen könnten sich auf Meeressäuger wie Schweinswale ergeben. Dies schließt das Risiko negativer Auswirkungen auf die spezifische Population der Schweinswale in der Ostsee ein, die vom Aussterben bedroht ist ¹ . Diese Risiken können während der Bauvorbereitungs-, Bau- oder Stilllegungsphase eines geplanten Windparkprojekts auftreten. Die Brutgebiete der Population befinden sich in den zentraleren Teilen der Ostsee, rund um die Offshore-Bänke Hoburgs Bank und Mittelbank (Midsjöbankarna). Es hat sich jedoch gezeigt, dass Schweinswale aus dieser Population in den Wintermonaten in der südwestlichen Ostsee auftauchen können. Der Bau/Installation von Offshore-Windparks kann Schweinswale stören und möglicherweise physiologisch schädigen (TTS, Temporary Threshold Shift oder PTS, Permanent Threshold Shift), da diese Aktivität während der Installationsphase hohe Unterwasserlärmpegel verursachen kann. Dieser Störeffekt kann auch während der Vorinstallationsphase auftreten, wenn seismische Untersuchungen durchgeführt werden.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Nach dem Grundsatz 2.2.2 (6) zum Schutz der Meeresumwelt soll der Schalleintrag bei der Errichtung von Windenergieanlagen vermieden werden. In den Einzelverfahren soll dieser Grundsatz Berücksichtigung finden, konkrete Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen werden von der jeweils zuständigen Zulassungsbehörde auf Projektebene für die Planungs-, Bau- und Betriebsphase angeordnet.
78	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM)	SE				SwAM hält Maßnahmen zum Schutz der Schweinswale für unerlässlich, und wir bewerten die im Umweltbericht aufgeführten Maßnahmen nach dem derzeitigen Kenntnisstand als angemessen. Zusätzlich zu den Maßnahmen zur Lärminderung ist es von großer Bedeutung, den Zeitplan für die Installation und die seismischen Untersuchungen an die Jahreszeit anzupassen, in der die Wahrscheinlichkeit der Anwesenheit von Schweinswalen in der Ostsee am geringsten ist. In der Zeit von Mai bis Oktober besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass Schweinswale an und um die	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Konkrete Festlegungen zum Artenschutz sind den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren vorbehalten.

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
						vorgelagerten Ufer südlich von Gotland und östlich von Öland entdeckt werden. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass die Wahrscheinlichkeit, dass Schweinswale im Gebiet der südlichen Ostsee entdeckt werden, in der Zeit von Mai bis Oktober vermutlich geringer ist. Folglich wäre dieser Zeitraum für Offshore-Aktivitäten wie Rammarbeiten und seismische Untersuchungen aus Sicht des Schutzes der gefährdeten Schweinswalpopulation in der Ostsee besser geeignet.	
79	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM)	SE				Der Umweltbericht verweist auf "aktuelle Erkenntnisse und Fakten" in den einzelnen Sektoren/Gebieten über die Bedeutung der Gebiete für den Schweinswal als Rast- und Brutplatz. Es ist jedoch anzumerken, dass nur weil es keine Kenntnisse oder nachgewiesene Vorkommen von Schweinswalen gibt, dies nicht garantiert, dass die Gebiete keine wichtigen Gebiete für Schweinswale oder andere geschützte Arten darstellen. Darüber hinaus könnten Störungen wie der zunehmende Schiffsverkehr und der Bau neuer Windparks in anderen Gebieten als der deutschen AWZ dazu führen, dass Schweinswale neue Bewegungsmuster suchen. Während des Betriebs ist der Unterwasserlärm, der von einem einzelnen Windpark ausgeht, im Allgemeinen gering im Vergleich zu z.B. Frachtschiffen. SwAM möchte jedoch darauf hinweisen, dass auch während der Betriebsphase kumulative Effekte auftreten können, da mehrere Turbinen von mehreren Parks im Meer zu einer lautereren Geräuschkulisse beitragen. Da die Entwicklung weiterer Windparks fortschreitet, kann ihr kombinierter Beitrag zum Lärm nicht ignoriert werden. Großräumige kumulative Effekte sollten in den anstehenden Umweltverträglichkeitsprüfungen für die einzelnen Offshore-Windparks berücksichtigt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Konkrete Festlegungen zum Artenschutz sind den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren vorbehalten. Es wird davon ausgegangen, dass auf der Basis von laufenden Monitoringprojekten (u.a. MARLIN) hierzu eine bereitere Datengrundlage geschaffen wird, die in der Zukunft eine bessere Einschätzung kumulativer und großräumiger Auswirkungen erstellt werden kann.
80	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM)	SE				Negative Auswirkungen auf die Ansammlungen der laichenden Dorschbestände Der östliche und der westliche Ostseedorsch bevölkern das Gebiet. Beide befinden sich unterhalb sicherer biologischer Grenzen, weshalb es wichtig ist, den Beständen gute Bedingungen für das Laichen und die Jungtierproduktion zu bieten, indem Rammarbeiten und größere Lärmbelastigungen während der Laichzeit der Dorsche vermieden werden. Dean et al. (2012) ⁴ zeigten, dass laichende Kabeljaue, wenn sie gestört wurden, das Gebiet verließen, um nicht in dieses Gebiet zurückzukehren. Gestresste Kabeljaue zeigen nicht ihr normales Laichverhalten und produzieren mit größerer Wahrscheinlichkeit anormale Jungfische (Morgan et al. 1999) ⁵ . Es ist wahrscheinlich, dass Rammarbeiten und andere Störungen, die laute Geräusche für den Kabeljau verursachen, den Kabeljau während des Laichens stören und sich somit negativ auf einen bereits unterdrückten Bestand auswirken. Um eine gute Brutproduktion zu erreichen, die dieser Bestand benötigt, sollte die Wahrscheinlichkeit, dass der Kabeljau während des Laichens gestört wird, so gering wie möglich sein.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
81	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM)	SE				SwAM schlägt vor, dass Rammarbeiten während der Hauptlaichzeit des Kabeljaus, d.h. vom 15. Mai bis zum 15. August, vermieden werden sollten, um dem vom EU-Rat beschlossenen Schutzzeitraum für das Laichen von Kabeljau zu entsprechen ⁶ . Es sollten unter allen Umständen Abhilfemaßnahmen getroffen werden, um die Ausbreitung von impulsivem Lärm so weit wie möglich zu minimieren. Das Laichen des Kabeljaus ist für die Bereitstellung von Ökosystemleistungen, auf die unter anderem auch die handwerkliche Fischerei angewiesen ist, von wesentlicher Bedeutung.	Die Hinweise werden zu Kenntnis genommen. Konkrete Festlegungen zum Artenschutz sowie Minderungsmaßnahmen sind den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren vorbehalten.
82	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM)	SE				Negative Auswirkungen der Fischerei Negative Auswirkungen der Fischerei auf andere Nutzungen und empfindliche Arten und Lebensräume, z. B. durch den Beifang von Meeressäugern und Vögeln, könnten in der SUP näher erläutert werden. Der Planvorschlag weist keine wichtigen Gebiete für die Fischerei aus, mit Ausnahme eines Vorbehaltsgebiets für norwegischen Hummer in der Nordsee. Wir würden es begrüßen, wenn der Plan die wichtigsten Gebiete für die Fischerei als Grundlage für künftige Abwägungen mit anderen Interessen ausweisen würde. Gebiete mit hohem Naturwert, die Teil der grünen Meeresinfrastruktur sind, können ebenfalls in der MRO ausgewiesen werden, um eine nachhaltige Koexistenz von Nutzungen zu unterstützen.	Die Hinweise werden zu Kenntnis genommen. Abgesehen von der Fischerei auf Kaisergranat (Nordsee), die sich anhand des für diese Art relevanten Substrates räumlich eingrenzen lässt, lassen sich andere Fanggebiete nicht klar abgrenzen und mit Schutzinteressen abgleichen. Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Naturschutz sind auch als Gebiete mit hohem Naturwert zu verstehen. Maßnahmen zu Einschränkung der Fischerei in den Schutzgebieten werden im Rahmen der Managementpläne für die Schutzgebiete und

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
							nach Konsultationen hierzu auf EU-Ebene erlassen.
83	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM)	SE	2.4.1	(5)		Auswirkungen auf ziehende Vögel Wir nehmen das Vogelzuggebiet "Fehmarn-Lolland" zur Kenntnis und verstehen, dass sich das Offshore-Windenergie-Reservierungsgebiet EO2 mit einem anderen Vogelzuggebiet "Rügen-Schonen" überschneidet. Ein weiteres Verständnis der Auswirkungen auf den Vogelzug und die Vogelpopulationen, einschließlich der Auswirkungen von Minderungsmaßnahmen, wäre vor der Nutzung dieses Gebiets erforderlich.	Die Festlegung zu Vogelzugkorridoren wurde um das Gebiet "Rügen-Schonen" erweitert. Eine nähere Untersuchung der Auswirkungen auf den Vogelzug und die Vogelpopulationen wird im Rahmen der Zulassungsverfahren durchgeführt.
84	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM)	SE	2.1	(1)		Schifffahrt Wir stellen fest, dass die Vorbehaltsgebiete für die Schifffahrt im aktuellen Plan im überarbeiteten Entwurf Schifffahrtsgebiete sind. Wir verstehen, dass die Sicherheit im Seeverkehr ein wichtiges Anliegen ist, möchten aber betonen, dass Raum für künftige Meeresnutzungen erhalten bleiben muss. Weitere Harmonisierung zwischen Nachbarländern darüber, wie Schifffahrtsrouten in den MRO-Plänen für die Ostsee dargestellt werden sollten, ist wichtig.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Zum Thema Schifffahrt bestehen internationale Arbeitsgruppen, mit dem Ziel auch in den Raumordnungsplänen grenzüberschreitend abgestimmten Routenführungen.
85	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM)	SE				Auswirkungen auf die schwedische Fischerei Die deutsche Ausschließliche Wirtschaftszone wird von der schwedischen Berufsfischerei genutzt. Die Fischerei findet in allen Gebieten statt, die für Offshore-Windkraftanlagen in der AWZ ausgewiesen sind, und zwar durch: Küstenfischerei mit passivem Fanggerät in den Gebieten O-2 (westlicher Teil) und O-3. Fischerei mit Grundschleppnetzen in den Gebieten O-1 (nördlicher Teil) und O-2. Fischerei mit pelagischen Schleppnetzen in den Gebieten O-1, O-2 und O-3. Die Dokumente enthalten keine Bewertungen der Auswirkungen auf andere Tätigkeiten wie die Fischerei. Es ist wichtig, solche Auswirkungen in diesem MRO-Prozess sowie in den weiteren Prozessen im Anschluss an den Standortentwicklungsplan zu berücksichtigen.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. In der Ostsee umfassen die Gebiete für die Offshore Windenergie nur einen kleineren Teil der AWZ. Die konkreten Auswirkungen auf die Fischerei werden im Zuge von Zulassungsverfahren auf Projektebene bewertet. Inwieweit in der Zukunft eine Ko-Nutzung mit bestimmten Fischereien möglich sein wird, soll wissenschaftlich untersucht werden.
86	Swedish Pelagic Federation	SE				Die Erzeugerorganisation Sweden Pelagic Federation (SPF PO) vertritt die gesamte schwedische pelagische Fischerei im Nordseegebiet und in der südlichen Ostsee. Unsere Mitglieder fischen u.a. Makrele, Sprotte, Hering und Sandaal. Die SPF hat folgende Meinung zum vorgeschlagenen deutschen Meeresplan: Wir stellen fest, dass große Gebiete für den Ausbau der Windkraft reserviert sind. Generell darf die pelagische Fischerei mit Schleppnetzen oder Ringwaden nicht in oder in der Nähe von Windparks betrieben werden. Schon jetzt werden in deutschen Gewässern in großem Umfang Windparks errichtet, die die Fanggebiete einschränken. Die weitere Errichtung von Windparks wird die Fischerei weiter einschränken. Bei der Errichtung neuer Windparks ist es wichtig, die Auswirkungen auf die einzelnen Fischereisektoren gesondert zu bewerten, da die verschiedenen Arten der Fischerei unterschiedlich betroffen sein können.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. In der Ostsee umfassen die Gebiete für die Offshore Windenergie nur einen kleineren Teil der AWZ. Die konkreten Auswirkungen auf die Fischerei werden im Zuge von Zulassungsverfahren auf Projektebene bewertet. Inwieweit in der Zukunft eine Ko-Nutzung mit bestimmten Fischereien möglich sein wird, soll wissenschaftlich untersucht werden.
87	Swedish Pelagic Federation	SE	2.2.2			Außerdem sind wir der Meinung, dass die kumulativen Auswirkungen der Windparks bewertet werden müssen, da unsere deutschen Fischereikollegen uns sagen, dass dies noch nicht geschehen ist. Windparks sollten in erster Linie in Gebieten mit einer Tiefe von maximal 15 Metern errichtet werden, da die Fischerei nicht in 0-15 Metern Tiefe stattfindet. Wir möchten auch darauf hinweisen, wie wichtig es ist, die Kabel, die den Strom von den Windrädern zu den Anlagen an Land leiten, tief im Bodensubstrat zu vergraben, um zu verhindern, dass sich Fischereigeräte versehentlich darin verfangen und sie beschädigen können. Unsere Mitglieder haben sich auch besorgt über das elektrische Feld um die Kabel herum geäußert und darüber, wie sich dies auf Fische und andere Meeresorganismen auswirken könnte. Dies sollte bei der Folgenabschätzung für neue Windparks berücksichtigt werden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. In der AWZ gibt es in der Nordsee, aber auch in der Ostsee außerhalb der Schutzgebiete keine Wassertiefen unterhalb von 15 Metern.

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
88	Boverket	SE				<p>Das Zentralamt für Wohnungswesen, Bauwesen und Raumordnung hat einen Teil des Entwurfs des deutschen maritimen Raumordnungsplans zur Kenntnis genommen. Unser Gesamtkommentar ist, dass der Entwurf durchdacht und klar ist. Wir haben eine Anregung für die Karte. In der Vision lautet einer der Leitgedanken:</p> <p>"Berücksichtigung der Land-See-Beziehungen sowie der Transport- und Wertschöpfungsketten durch eine enge Zusammenarbeit mit den Küstenländern für eine kohärente Planung". Wir schlagen vor, dass die Karte auch eine Abbildung enthält, die die Verbindung der Fahrrinne zum Land zeigt. Dies würde es erleichtern, die Bedeutung und Auswirkungen der Infrastruktur für eine kohärente Planung zu verstehen.</p>	<p>Dieser Hinweis wird im Rahmen der Erstellung des Begleitdokumentes berücksichtigt.</p>