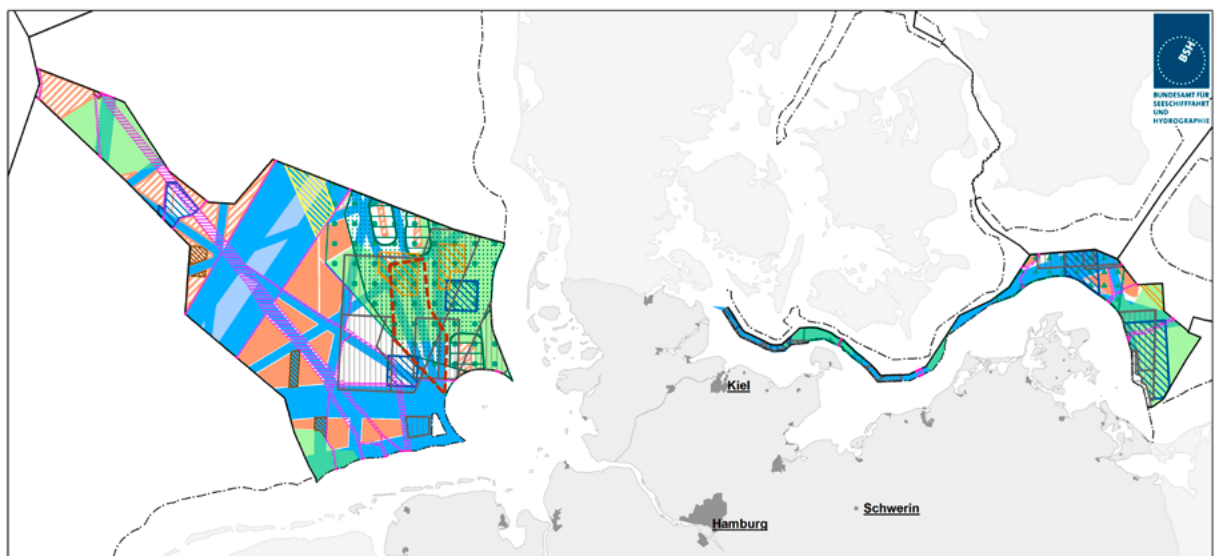




BUNDESAMT FÜR
SEESCHIFFFAHRT
UND
HYDROGRAPHIE

Raumplanung in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ)

Begleitdokument zum Raumordnungsplan AWZ 2021



© Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Hamburg und Rostock 2023
www.bsh.de

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieses Werkes darf ohne ausdrückliche und schriftliche Genehmigung des BSH reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Satz und Layout:
Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
Stand: Januar 2023

Autoren:
Kai Trümpler, Anna Hunke, Bettina Käppeler, Dominic Plug, Ulrich Scheffler, Philipp Arndt,
Nele Kristin Geitel, Kira Gee, Marie Dahmen.

Vorwort

Wollen unterschiedliche Bereiche wie Verkehr, Wirtschaft oder Naturschutz auf denselben Raum zugreifen, sind Konflikte unvermeidbar. Aufgabe der Raumordnung ist es, zur Bewältigung dieser räumlichen Konflikte beizutragen, indem sie die unterschiedlichen Ansprüche an den Raum koordiniert und für sie Vorsorge trifft. Wichtigstes Instrument hierbei sind die Raumordnungspläne. In ihnen werden insbesondere räumlich konkurrierende Nutzungen bestimmten Flächen zugeordnet.

Am 1. September 2021 ist der Raumordnungsplan für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) in der Nordsee und in der Ostsee als Verordnung des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat in Kraft getreten¹. Der Plan ersetzt die beiden Vorgängerpläne für die Nordsee und die Ostsee aus dem Jahr 2009.

Der Raumordnungsplan bewahrt die natürlichen Strukturen und Funktionen der Meere und trifft Vorsorge für die vielfältigen aktuellen und künftigen Nutzungen des Meeresraums und dessen Schutz im europäischen Kontext. Er gleicht unterschiedliche Ansprüche und Interessen durch Abwägung ökologischer, wirtschaftlicher und sozialer Belange im Einklang mit den Zielen der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung aus.

Das vorliegende Dokument soll den Raumordnungsplan in einen größeren Kontext setzen und seine Wirkung im Hinblick auf die aktuelle und zukünftige Raumentwicklung näher erläutern.

¹ <https://www.gesetze-im-internet.de/awzrovani/BJNR388610021.html>

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung	7
2. Wirkungen/Umsetzung der Festlegungen im Raumordnungsplan für die ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ)	9
2.1 Allgemeines.	9
2.2 Auswirkungen/Folgen des Raumordnungsplanes auf die einzelnen Nutzungen, Nutzerinnen und Nutzer.	10
2.2.1 Schifffahrt	10
2.2.2 Windenergie auf See.	11
2.2.3 Leitungen	13
2.2.4 Rohstoffgewinnung.	14
2.2.5 Fischerei/Aquakultur.	15
2.2.6 Wissenschaftliche Nutzungen.	16
2.2.7 Landes- und Bündnisverteidigung	16
3. Kohärenz der Festlegungen im Raumordnungsplan für die AWZ mit den angrenzenden Meeresräumen	17
3.1 Stand der Planungen im deutschen Küstenmeer	17
3.2 Stand der Planungen in den ausschließlichen Wirtschaftszonen der Anrainerstaaten	18
3.3 Zusammenarbeit im nationalen und internationalen Rahmen	21
3.4 Kohärenz der Festlegungen des Raumordnungsplans für die deutsche AWZ.	23
4. Monitoring und Evaluierung	27
5. Ausblick	29
Glossar	30

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zentrales Modell zur Entwicklung von Windenergie	12
Abbildung 2: Übersicht der ausschließlichen Wirtschaftszonen und Küstenmeere in der Nord- und Ostsee	17
Abbildung 3: Raumordnungsplan AWZ Nordsee und Festlegungen angrenzender Raumordnungspläne	22
Abbildung 4: Raumordnungsplan AWZ Ostsee und Festlegungen angrenzender Raumordnungspläne.	22
Abbildung 5: Kohärente Festlegungen zur Schifffahrt beiderseits der AWZ-Grenze zwischen Deutschland und den Niederlanden	23
Abbildung 6: Festlegungen zur Schifffahrt und Windenergie beiderseits der AWZ-Grenze zwischen Deutschland und den Niederlanden im Bereich der Schifffahrtsrouten SN6 und SN2	23
Abbildung 7: Kohärente Festlegungen zur Schifffahrt beiderseits der AWZ-Grenze zwischen Deutschland und Schweden	24

1. Einführung

Maritime Raumordnung

Unter maritimer Raumordnung bzw. Meeresraumordnung wird die Planung der Nutzung der Meeresräume verstanden. Wie bei der terrestrischen Raumordnung stehen am Ende dieser Planung Raumordnungspläne, deren räumliche und textliche Festlegungen insbesondere für wirtschaftliche Aktivitäten den Handlungsrahmen setzen. Dabei soll die Nachhaltigkeit in Bezug auf ökologische, ökonomische und gesellschaftliche Belange maßgeblich sein und die Grenzen der Belastbarkeit des Ökosystems nicht überschritten werden.

Konkret stellt der Raumordnungsplan für die deutsche AWZ in der Nordsee und in der Ostsee die wesentliche übergeordnete Entscheidungsgrundlage für die sektoralen Fachplanungen sowie für die Zulassung von Vorhaben und Aktivitäten auf See dar, insbesondere für die Errichtung fester Infrastrukturen. Dabei wirkt die maritime Raumordnung als vorausschauendes Planungsinstrument, das die ständig zunehmende Nutzungsintensität ordnen und Nutzungsinteressen und Schutzansprüche koordinieren soll.

Diese Zielsetzungen sollen erreicht werden durch

- die Koordinierung aktueller und zukünftiger Raumansprüche,
- die Festlegung geeigneter Gebiete, insbesondere für wirtschaftliche und wissenschaftliche Nutzungen, aber auch für die Meeresumwelt und für sonstige Belange,
- eine Priorisierung meeresspezifischer Nutzungen und Funktionen,
- die Abwägung ökologischer, wirtschaftlicher und sozialer Belange,

- die sparsame und optimierte Nutzung der Gebiete, die den Nutzungen zugeordnet werden, vor allem der Flächen für feste Infrastrukturen, die auch die Reversibilität ortsfester Anlagen umfasst,
- die ganzheitliche Betrachtung der unterschiedlichen Aktivitäten im Meer mit ihren Aus- und Wechselwirkungen sowie kumulativen Auswirkungen, sowie
- die Anwendung des Ökosystemansatzes und des Vorsorgeprinzips.

Verhältnis von Raumordnung und Fachplanung

Die maritime Raumordnung ist eine übergeordnete Planung im Sinne einer gesamträumlichen, ordnenden Betrachtung. Damit unterscheidet sie sich von der sektoralen Fachplanung, die jeweils spezifisch einzelne Belange regelt. Um eine nachhaltige Nutzung der AWZ zu gewährleisten, müssen Raumordnung und Fachplanung zusammenspielen und sich in ihren jeweiligen Regelungskompetenzen ergänzen. Dabei gilt es, die Grenzen der Raumordnung zu beachten: Die Raumordnung darf die Fachplanung nicht ersetzen, sondern sie nur unterstützen.

So liegt die Kompetenz für konkrete Regelungen für den Naturschutz wie die Ausweisung von Meeresschutzgebieten allein bei der Naturschutz-Fachplanung. Die entsprechenden Fachbehörden weisen auf der Grundlage des Naturschutzrechts z. B. Meeresschutzgebiete aus. Die maritime Raumordnung kann dies unterstützen, indem sie z. B. Vorranggebiete für den Naturschutz festlegt mit der Folge, dass andere, mit dem Naturschutz nicht kompatible Nutzungen dort ausgeschlossen sind, also der Raum

für eine zukünftige Fachplanung des Naturschutzes reserviert ist.

Im Falle der Windenergie auf See lenkt ein fachplanerischer Flächenentwicklungsplan, wo in der AWZ in welchen Zeiträumen Windparks geplant und umgesetzt werden sollen. Die maritime Raumordnung kann dies unterstützen, indem sie Vorranggebiete für die Offshore-Windenergie festlegt, in denen daraufhin andere, nicht kompatible Nutzungen ausgeschlossen sind, sodass diese Flächen für zukünftige Windenergie-Fachplanungen freigehalten werden.

Des Weiteren hat die Raumordnung die Kompetenz, konkurrierende Fachplanungen bzw. im betreffenden Raum konkurrierende Nutzungen zu koordinieren. In einem Raumordnungsplan kann daher z. B. festgelegt werden, dass bestimmte Flächen für zwei miteinander kompatible Nutzungen freigehalten werden (Mehrfach-Nutzungen). Auch kann festgelegt werden, dass der Bau oder Betrieb von Anlagen einer vorrangigen Nutzung (in einem entsprechenden Vorranggebiet) gewissen Beschränkungen unterliegt, damit andere Nutzungen in diesem Gebiet nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt werden.



Windpark mit Messmast FINO3

2. Wirkungen/Umsetzung der Festlegungen im Raumordnungsplan für die ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ)

2.1 Allgemeines

Raumordnungspläne treffen Festlegungen zur Ordnung, Sicherung und Entwicklung des Raumes, die für nachfolgende öffentliche Stellen bindend („Ziele der Raumordnung“) oder im Rahmen ihrer Entscheidungen abwägend zu berücksichtigen („Grundsätze der Raumordnung“) sind.

Ziele der Raumordnung können entweder rein textlich festgelegt oder auch kartographisch als „Vorranggebiete“ dargestellt werden. Unterschiedliche Belange und Anforderungen an den Raum sind hier bereits abgewogen und während der Aufstellung des Raumordnungsplans abschließend beurteilt worden. Im Vorranggebiet für eine bestimmte Nutzung oder Funktion sind andere Nutzungen, die mit der vorrangigen Nutzung oder Funktion nicht vereinbar sind, unzulässig (§ 7 Absatz 3 Satz 2 Nummer 1 ROG) – damit wird dieses Gebiet für die vorrangige Nutzung freigehalten.

Grundsätze sind Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums, die im Rahmen von Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen sind. Sie können ebenfalls rein textlich festgelegt oder auch kartographisch als „Vorbehaltsgebiete“ dargestellt werden. Im Vorbehaltsgebiet wird der benannten Nutzung oder Funktion im Falle eines Interessenkonflikts mit anderen Nutzungen oder Funktionen im Rahmen einer Abwägungsentscheidung ein stärkeres Gewicht beigemessen (§ 7 Absatz 3 Satz 2 Nummer 2 ROG).

Die Festlegung von Vorrang- oder Vorbehaltsgebieten bedeutet nicht, dass die jeweilige Nutzung oder Funktion im Planungsraum außerhalb dieser Gebiete nicht stattfinden darf. Jedoch

muss sich die Nutzung/Funktion dort gegenüber allen anderen konkurrierenden Nutzungen behaupten, während für sie die Fläche des Vorranggebietes reserviert ist, bzw. während ihr im Vorbehaltsgebiet im Rahmen der Abwägung konkurrierender Nutzungen ein stärkeres Gewicht zukommt. Somit erleichtert die raumordnerische Gebietsausweisung die Realisierung der jeweiligen Nutzung/Funktion.

Festlegungen können auch nur für einen „bestimmten Zeitraum oder bis zum Eintritt bestimmter Umstände vorgesehen“ und somit als befristet oder bedingt festgelegt werden. (§ 7 Absatz 1 Satz 2 ROG). Der Raumordnungsplan für die AWZ macht hiervon Gebrauch: Einige der Vorbehalts- und Vorranggebiete wurden mit einer Befristung bis zu einem bestimmten Datum festgelegt, abhängig von bis dahin vorliegenden Erkenntnissen oder Anforderungen. Für andere Nutzungen sollen die Vereinbarkeit, z. B. von Fischerei und Windenergie, sowie ggf. die Bedingungen hierfür ebenfalls noch erarbeitet oder im Einzelverfahren festgestellt werden.

Bestehende Vorhaben wie zum Beispiel bereits in Betrieb befindliche Windparks oder Anlagen für die Rohstoffgewinnung haben weiterhin Bestand und werden von den Festlegungen des Raumordnungsplans für die AWZ nicht erfasst.

Unmittelbare Adressaten des Planes im Sinne des § 4 ROG sind öffentliche Stellen: Sie müssen die Festlegungen des Raumordnungsplans beachten oder berücksichtigen

- ▶ bei ihren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen/Projekten,
- ▶ bei Entscheidungen über raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen/Projekte anderer öffentlicher Stellen, sowie

- ▶ bei Entscheidungen über raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen oder Projekte von Personen des Privatrechts, sofern die Zulassung im Wege der Planfeststellung oder im Wege der Plangenehmigung mit Wirkung der Planfeststellung erfolgt.

Der Plan richtet sich nicht unmittelbar an Privatpersonen. Da jedoch in einem Zulassungsverfahren mit Wirkung der Planfeststellung die zuständige Behörde die Festlegungen des Raumordnungsplans beachten bzw. berücksichtigen muss, hat der Raumordnungsplan eine indirekte Wirkung auch gegenüber Privatpersonen, insbesondere Unternehmen, die den Raum der AWZ nutzen oder dort Projekte planen. Die Wirkungen des Raumordnungsplans werden im folgenden Kapitel im Einzelnen dargelegt.

2.2 Auswirkungen/Folgen des Raumordnungsplanes auf die einzelnen Nutzungen, Nutzerinnen und Nutzer

2.2.1 Schifffahrt

Die „Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs“ sind im Raumordnungsplan besonders zu berücksichtigen. Nach dem Seerechtsübereinkommen (SRÜ) dürfen anerkannte und für die internationale Schifffahrt wichtige Verkehrswege durch künstliche Inseln, Anlagen und Bauwerke und die sie umgebenden Sicherheitszonen nicht beeinträchtigt werden.

Grundlage für die räumliche Sicherung durch den Raumordnungsplan sind die aktuellen Verkehre sowie von der Internationalen Seeschiff-

fahrts-Organisation (IMO) festgelegte Verkehrstrennungsgebiete. Darüber hinaus werden Entwicklungen für nordgehende Routen berücksichtigt, die im Zuge des Klimawandels aufgrund von ganzjährig eisfreien Schifffahrtsrouten durch die Arktis erwartet werden.

Aus den räumlichen Festlegungen für die Schifffahrt ergeben sich keine unmittelbaren Betroffenheiten der Schifffahrt. Indirekt kann allerdings durch die Inanspruchnahme großer Flächen durch die Windenergie auf See eine Verdichtung des Verkehrs innerhalb der Vorranggebiete für Schifffahrt erfolgen. Fahrzeuge, die bislang auch außerhalb der Haupttrouten verkehren, könnten durch die Sperrung von größeren Gebieten gezwungen sein, diese zu umfahren. Um diese Wirkung abzumildern, ist für kleinere Fahrzeuge bis zu 24 m Länge vorgesehen, im Rahmen von Zulassungsverfahren der zuständigen Behörden und durch Allgemeinverfügungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Möglichkeiten der Durchfahrt von Offshore-Windparks zu schaffen. Dies käme auch Fischereifahrzeugen oder Freizeitbooten zugute. Für militärische Fahrzeuge gelten Sonderbedingungen.

Auf Schifffahrtsrouten, die durch Vorranggebiete für den Naturschutz verlaufen, erfährt die Schifffahrt keine Einschränkung.



Schiffsverkehr in der Nordsee

(© BSH)

Adressaten der Prüfaufträge in den Festlegungen für befristete Vorrang- oder Vorbehaltsgebiete Schifffahrt bzw. Windenergie auf See sind die jeweils genannten Behörden, Ministerien und Zulassungsbehörden. Einen Sonderfall stellt das befristete Vorranggebiet Schifffahrt in der Route SN10 dar: Hier sollen die Situation durch Deutschland mit den Niederlanden und Dänemark grenzüberschreitend analysiert und Lösungen wie verkehrslenkende Maßnahmen erarbeitet werden, die durch die IMO bestätigt werden müssten. Im Ergebnis könnten aufgrund der angestrebten Verdichtung der jeweiligen Richtungsverkehre sodann im sog. „Mittelstreifen“ andere Nutzungen stattfinden. Andernfalls würde dieser Raum weiterhin als Vorbehaltsgebiet für die Schifffahrt freigehalten.

Aus dem Grundsatz, dass die Schifffahrt unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten erfolgen soll, ergeben sich unmittelbar keine zusätzlichen Anforderungen an die Schifffahrt. Jedoch sollen dadurch die zuständigen Stellen angehalten werden, die Schifffahrt unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten weiterzuentwickeln. Hier ist ein vielfältiges Maßnahmenbündel vorstellbar, von umweltfreundlichen verkehrslenkenden Maßnahmen bis hin zur Optimierung des Schadstoffausstoßes. Solche Maßnahmen sowie ein sich unter Umweltaspekten weiterentwickelnder Stand von Wissenschaft und Technik werden für die Schifffahrt mittelfristig relevant werden, insbesondere bei der Befahrung naturschutzfachlich sensibler Bereiche.

2.2.2 Windenergie auf See

Die Gebietsfestlegungen im Raumordnungsplan für die AWZ in der Nordsee und in der Ostsee sind eine Grundlage für die Fachplanung im Rahmen des Flächenentwicklungsplans (FEP), dessen Fortschreibung Ende 2021 begonnen hat.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) nimmt auf der Grundlage des Gesetzes zur Entwicklung und Förderung der Windenergie auf See (Windenergie-auf-See-Gesetz – WindSeeG)² die Aufgabe der zentralen Entwicklung und im Auftrag der Bundesnetzagentur (BNetzA) die Voruntersuchung von Flächen für die Errichtung und den Betrieb von Windenergieanlagen (WEA) auf See wahr. Im Rahmen des sogenannten zentralen Modells erfolgt ein gestufter Planungs- und Ausschreibungsprozess. Im ersten Schritt werden für Flächen für Windenergie auf See im Flächenentwicklungsplan (FEP) räumliche und zeitliche Vorgaben festgelegt. Der nächste Schritt ist die Voruntersuchung der Flächen, die im FEP festgelegt wurden. Nach Durchführung der Voruntersuchung werden die Flächen in einem wettbewerblichen Verfahren versteigert, in dem den Bietern die Informationen aus der Voruntersuchung zur Verfügung gestellt werden. Der Bieter, der einen Zuschlag erhalten hat, kann nach Durchlaufen des Zulassungsverfahrens auf der Fläche WEA errichten, hat Anspruch auf die Marktprämie und darf die Anbindungskapazität nutzen. Das zentrale Modell gilt für Inbetriebnahmen von WEA auf See ab dem Jahr 2026. Der FEP ist somit im zentralen Modell das steuernde Planungsinstrument für den synchronen Ausbau der Windenergie und deren Netzanbindungen auf See.



Errichtership für Windenergieanlagen mit Sicherheitsfahrzeug
(© BSH)

² <https://www.gesetze-im-internet.de/windseeg/WindSeeG.pdf>
Das Windenergie-auf-See-Gesetz wird derzeit novelliert.



Abbildung 1: Zentrales Modell zur Entwicklung Windenergie

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung erlässt zusätzlich Allgemeinverfügungen mit Regelungen zur Befahrung von Windparkgebieten.

Für die Vorhabenträger von WEA ergibt sich aus dem FEP insofern eine indirekte Betroffenheit, da sie die Vorgaben aus den Planverfahren, insbesondere dem FEP, aber auch aus der Eignungsfeststellung und Ausschreibung für die einzelnen Projektflächen, bei der konkreten Projektentwicklung (nur in der AWZ) und in ihren Antragsunterlagen, sowie die Auflagen (Nebestimmungen) des jeweiligen Planfeststellungsbeschlusses während der Errichtung, des Betriebs und der Abwicklung nach Beendigung der Nutzung erfüllen müssen.

Die Windenergie auf See ist nicht auf die festgelegten Vorranggebiete und Vorbehaltsgebiete beschränkt, sondern grundsätzlich auch auf anderen Flächen innerhalb der AWZ möglich. Allerdings ist davon auszugehen, dass der Bau und der Betrieb von Anlagen für die Erzeugung von Windenergie auf See mit dem allgemeinen Schiffsverkehr auf den Haupttrouten durch die Nordsee und die Ostsee nicht kompatibel und

daher in den betreffenden Gebieten ausgeschlossen sind. Dies trifft auch im Hinblick auf bestimmte militärische Nutzungen wie U-Boot-Tauchgebiete zu.

Im Übrigen wird die Frage der Kompatibilität der Windenergie mit anderen Nutzungen sowie die Möglichkeit von Mehrfachnutzungen einer Fläche in der Regel erst nach einer Einzelfallprüfung beantwortet werden können.



Windenergieanlagen Ostsee mit Serviceschiff (© BSH)

Neben den für die Windenergie ausgewiesenen Gebieten enthält der Raumordnungsplan Festlegungen, die den Zweck haben, die Windenergie mit anderen Nutzungen/Funktionen der AWZ zu koordinieren und zu einem Ausgleich zu bringen:

- In der Nordsee ist im Bereich des Sylter Außenriffs und im Vorranggebiet Seetaucher ein Gebiet befristet festgelegt, in dem bis zum 31.12.2022 die Errichtung von Anlagen über der Wasseroberfläche unzulässig ist; etwaige Anträge auf Genehmigung von Windparks auf dieser Fläche müssten negativ beschieden werden.
- Entsprechend der Festlegung der Flächensparsamkeit werden der Flächenentwicklungsplan und die Projektgenehmigungsbescheide konkrete Werte zur Mindest-Leistungsausbeute pro Fläche vorgeben.
- Den entsprechenden Festlegungen des Raumordnungsplans folgend werden Projektgenehmigungsbescheide für Windparks Nebenbestimmungen insbesondere zu folgenden Themen enthalten:
 - ▶ Verpflichtung zum Rückbau von Windenergieanlagen nach Ende ihrer Nutzung,
 - ▶ Konkrete Regelungen zur Minimierung der Beeinträchtigung anderer Nutzungen durch Windenergieanlagen,
 - ▶ Verpflichtung zur Übermittlung der Erkenntnisse aus dem Monitoring konkreter Windparks an das BSH,
 - ▶ Duldung von aus militärischer Sicht notwendigen Einrichtungen wie Sende- oder Empfangsanlagen auf Windenergieanlagen, sofern deren Betrieb

dadurch nicht mehr als notwendig beeinträchtigt wird,

- ▶ Maßnahmen zur größtmöglichen Minderung des Schalleintrags bei der Errichtung von Windparks,
- ▶ Zeitliche Koordination von Errichtungsarbeiten von Windenergieanlagen und damit in räumlichem Zusammenhang stehenden Anlagen,
- ▶ Konkrete Vorgaben/Maßnahmen zum Ausschluss eines signifikant erhöhten Kollisionsrisikos von Vögeln mit Windenergieanlagen zu Zeiten von Massenzugereignissen bis hin zur Abschaltung der Windenergieanlagen; dies gilt nur für Windenergieanlagen, die im Bereich der im Raumordnungsplan benannten Vogelzugkorridore errichtet werden.

2.2.3 Leitungen

Leitungen im Sinne des Kapitels 2.2.3 des Raumordnungsplans umfassen sowohl Energie- und Telekommunikationskabel als auch Pipelines. Die Innerparkverkabelung ist hiervon allerdings ausgenommen.

Die Festlegungen des Raumordnungsplanes zu Leitungen in der AWZ richten sich in erster Linie an Planungs- und Zulassungsbehörden für die nachfolgenden Planungs- und Zulassungsverfahren. Für Energiekabel zur Ableitung des Stroms aus Windparks in der AWZ ist dies das BSH, für Interkonnektoren, Telekommunikationsleitungen und Pipelines sind es das BSH und die Landesbergämter in Niedersachsen oder Mecklenburg-Vorpommern. Für Abschnitte von Leitungen, die im Küstenmeer verlaufen, werden separate Zulassungsverfahren geführt.



Kabelleger

(© BSH/Dominic Plug)

Indirekt sind die jeweiligen Vorhabenträger betroffen, die die Festlegungen des Raumordnungsplans und ggf. nachfolgender Verfahren (z. B. für Stromleitungen aus der AWZ der Flächenentwicklungsplan) bei der Projektentwicklung zu beachten bzw. zu berücksichtigen und die daraus resultierenden Nebenbestimmungen in den Zulassungsbescheiden umzusetzen haben.

In diesen Verfahren muss den entsprechenden Festlegungen im Raumordnungsplan folgend die zu genehmigende Trassenführung abgestimmt werden, u. a. im Hinblick auf die Führung durch die Leitungskorridore und zu den Grenzkorridoren, einzuhaltende Abstände sowie ggf. Parallelverlauf zu anderen Anlagen, Lage in Schifffahrtsrouten, Kreuzung von Schifffahrtsrouten und Vermeidung von Verläufen durch Schutzgebiete oder besonders sensible Habitate.

Entsprechend können in den Zulassungsbescheiden Nebenbestimmungen konkrete Regelungen zur Minimierung der Beeinträchtigung anderer Nutzungen durch Leitungen – so z. B. im Hinblick auf die Schifffahrt und die Fischerei – sowie der Meeresumwelt umfassen:

- ▶ Festlegungen zum Verlegeverfahren, der Verlegetiefe und der Überdeckung,
- ▶ Festlegungen zu erforderlichen Kreuzungsbauwerken,
- ▶ zeitliche Koordination von Verlegearbeiten bei Leitungen in räumlicher Nähe zueinander,
- ▶ Vorgaben zu Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen während des Baus und Betriebs der Anlagen im Hinblick auf Beeinträchtigungen der Meeresumwelt sowie der eventuell betroffenen Schutzzwecke von Naturschutzgebieten in räumlicher Nähe,
- ▶ Verpflichtung zum Rückbau nach Beendigung des Betriebes,
- ▶ Verpflichtung zur Übermittlung der Erkenntnisse aus dem Lage-Monitoring.

2.2.4 Rohstoffgewinnung

Die Rohstoffgewinnung unterliegt dem Genehmigungsvorbehalt nach Maßgabe des Bergrechts. Damit richten sich die Festlegungen des Planes insbesondere an die hierfür zuständigen Bergämter. Die Abstimmung mit den Belangen der Schifffahrt, vertreten durch die Schifffahrtsverwaltung, für eine eventuell erforderliche stationäre Förderanlage für die Gasgewinnung erfolgt im Rahmen des jeweiligen Zulassungsverfahrens nach Bergrecht. Liegt eine solche Anlage in einem Vorbehaltsgebiet Windenergie, so ist das BSH zu beteiligen; damit sind Belange der Raumordnung in nachgelagerten Planungs- und Zulassungsverfahren zu berücksichtigen. Weitere Anforderungen ergeben sich aus dem Naturschutzfachrecht für die Sand- und Kiesgewinnung in den Vorbehaltsgebieten Sand- und Kiesabbau.



Laderaumsaugbagger (© DEME Building Materials NV)

Auf der Grundlage des Raumordnungsplans sind bei der Erteilung einer Bewilligung sowie bei der Genehmigung für einen Betriebsplan folgende Nebenbestimmungen zu erwarten:

- ▶ Maßnahmen, um jeweils betroffene andere Nutzungen möglichst wenig zu beeinträchtigen, u. a. Schifffahrt, Fischerei, Seekabel und Pipelines.
- ▶ Zeitliche oder räumliche Einschränkungen des Betriebs entsprechend der Sensibilität der vorkommenden Arten und Lebensräume. In den Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für Seetaucher gilt für den Zeitraum vom 1. März bis 15. Mai eines Jahres, dass keine Beeinträchtigungen durch den Sand- und Kiesabbau erfolgen sollen.
- ▶ Vorgaben zur Fördermethodik und weitere ggf. erforderliche Auflagen bei Sand- und Kiesabbau, um Schonräume für die Regeneration der Benthoshabitats freizuhalten.
- ▶ Rückbaupflicht für Förderanlagen nach Beendigung des Betriebes.

2.2.5 Fischerei/Aquakultur

In den Mitgliedstaaten der Europäischen Union gibt es keine nationale Kompetenz für die direkte Regulierung der Fischerei. Sie ist an die Gemeinsame Fischereipolitik der EU übergegangen. Somit werden im Raumordnungsplan keine entsprechenden Festlegungen getroffen.

Möglichkeiten, ob und wie unter der Bedingung der Anlagen- und Betriebssicherheit die Fischerei innerhalb von Windparks erfolgen kann, sollen bis Ende 2023 in einer wissenschaftlichen Studie erarbeitet werden. Die Ergebnisse können als Grundlage für die Prüfung von Ko-Nutzungen im Rahmen von – der Raumordnung nachgelagerten – Planverfahren sowie für konkrete Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbescheiden für einzelne Windparkprojekte dienen.

Die Festlegung des Vorbehaltsgebietes für die Kaisergranat-Fischerei hat keine unmittelbare Regelungswirkung gegenüber der Fischerei, jedoch sind in diesem Gebiet im Falle einer Nutzungskonkurrenz zwischen Kaisergranat-Fischerei und anderen raumbedeutsamen Nutzungen die Fischereiinteressen stärker zu gewichten.

Im Rahmen von Planungs- und Zulassungsverfahren von Windparks kann die betroffene Fischerei darauf aufmerksam machen, dass gemäß den Festlegungen des Raumordnungsplans entsprechende Durchfahrtsregelungen und Ko-Nutzungen als Nebenbestimmungen im Bescheid aufzunehmen sind.

Projekte oder Anträge für Aquakulturen in der AWZ der Nordsee und der Ostsee liegen gegenwärtig noch nicht vor. Mit dem Grundsatz im Raumordnungsplan ist aber ein Ansatz geschaffen, bei zukünftigen Projekten die Umsetzbarkeit im Rahmen von bestehenden oder geplanten Windparks zu prüfen.

2.2.6 Wissenschaftliche Nutzungen

Die im Plan festgelegten Vorbehaltsgebiete für die wissenschaftliche Forschung dienen insbesondere der Fischereiforschung der Thünen-Institute, für die die Durchführung von Schleppstrichen und Probenahmen erforderlich ist, sodass eine sichere Durch- und Anfahrt zu regelmäßig beprobten Strecken gesichert werden muss.

Wo im Raumordnungsplan Überlagerungen mit Gebieten für die Windenergie festgelegt sind, sollen Forschungsvorhaben Erkenntnisse erbringen, inwieweit zum einen der – neue – Flächenzuschnitt für die Fischereiforschung geeignet ist (FoN3), und darüber hinaus bei einer gemeinsamen Nutzung mit der Windenergie auf See die Fischereiforschung im bisherigen Umfang durchgeführt werden kann (FoN3, FoO3).



Nordseeboje II

(© BSH)

Die Festlegungen zu Anforderungen an die Durchführung von Forschungsaktivitäten in der AWZ richten sich an die jeweiligen öffentlichen Forschungseinrichtungen. Bei genehmigungspflichtigen Vorhaben sind den entsprechenden Festlegungen des Raumordnungsplans folgend ggf. Auflagen für Maßnahmen zu erlassen:

- ▶ Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs,
- ▶ zur Vermeidung von Beeinträchtigungen während des Baus und Betriebs von Windenergieanlagen,
- ▶ zur Vermeidung der Behinderung von militärischen Nutzungen,

- ▶ zur Abstimmung mit Denkmalbehörden zur Bewertung und Sicherung von Kulturgütern.

Die Sicherung ortsfester Forschungseinrichtungen und Messstellen und regelmäßig beprobter Gebiete, die durch andere Nutzungen beeinträchtigt werden können, ist von Planungs- und Zulassungsbehörden im Rahmen der von ihnen geführten Verfahren zu berücksichtigen. Werden Leitungen geplant, die durch die Forschungsgebiete verlaufen, sind die Belange der betroffenen Thünen-Institute im Zuge der Abwägung mit anderen Belangen besonders zu gewichten.

2.2.7 Landes- und Bündnisverteidigung

In der AWZ der Nordsee und der Ostsee sind große Übungsgebiete für die Nutzung durch die Bundeswehr und ihre NATO-Partner eingerichtet.

Die im Raumordnungsplan durch die entsprechenden Vorbehaltsgebiete gesicherten Übungsgebiete sind insbesondere im Rahmen von Plan- und Zulassungsverfahren für feste Infrastrukturen wie Windenergieanlagen, Plattformen, Seekabel und Pipelines von den zuständigen Behörden zu berücksichtigen, und die militärischen Interessen sind besonders zu gewichten. Diese unterscheiden sich dabei je nach der Art der Übungen unter Wasser, auf der Wasseroberfläche oder im Luftraum.



Ein Minenjagdboot der Bundesmarine im Manöver

(© 2020 Bundeswehr/Friedrich Weishaupt)

3. Kohärenz der Festlegungen im Raumordnungsplan für die AWZ mit den angrenzenden Meeresräumen

Die Raumordnungspläne für die deutschen Küstenmeere sowie für die deutsche AWZ in der Nordsee und in der Ostsee weisen dieselbe Rechtssystematik auf, insbesondere die Instrumente wie Ziele und Grundsätze der Raumordnung sowie Vorrang- und Vorbehaltsgebiete mit

ihren unterschiedlichen Rechtswirkungen für nachfolgende Planungen und Maßnahmen. Hingegen haben die Raumordnungspläne der Anrainerstaaten eine andere, jeweils eigene Rechtssystematik.

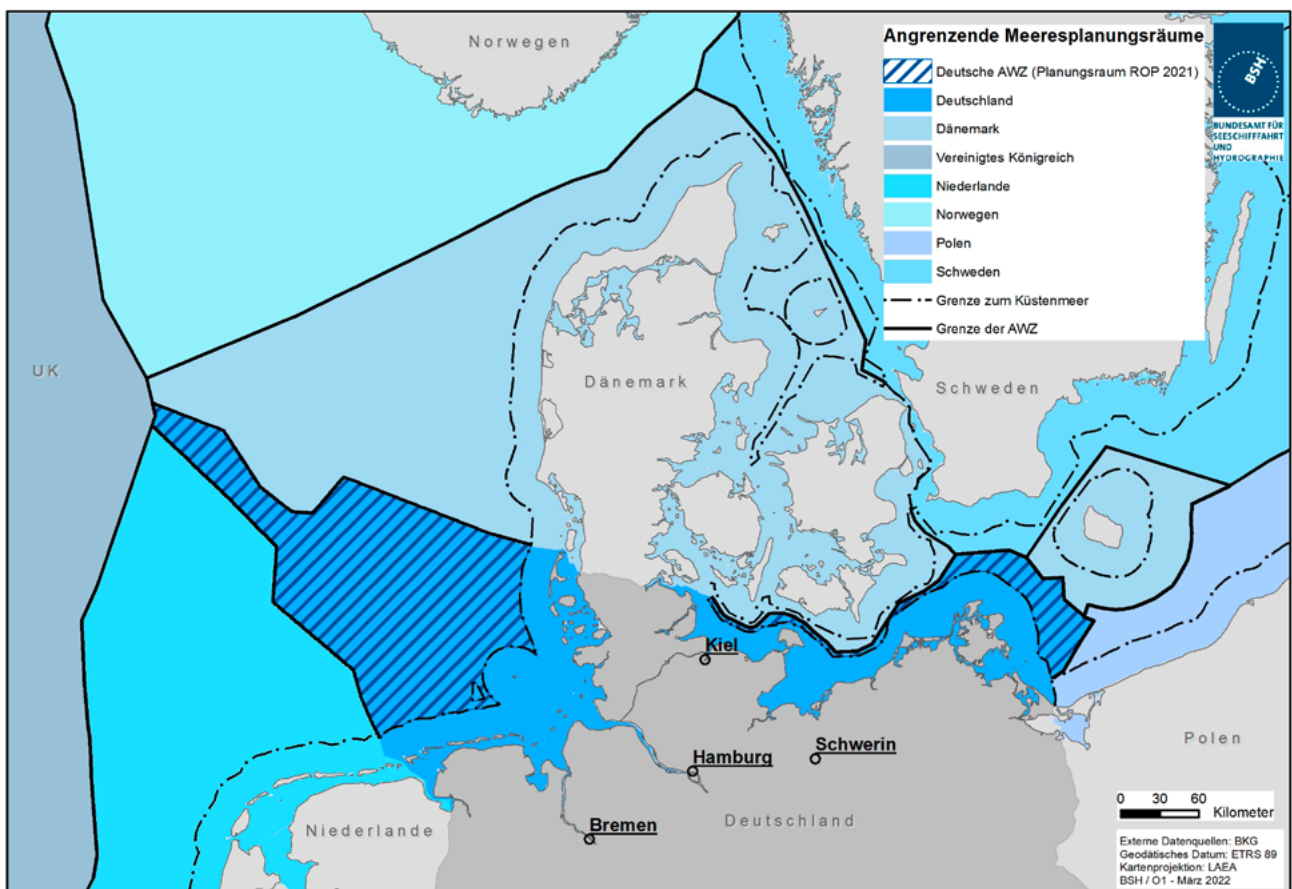


Abbildung 2: Übersicht der ausschließlichen Wirtschaftszonen und Küstenmeere in der Nordsee und Ostsee

3.1 Stand der Planungen im deutschen Küstenmeer

Niedersachsen

Das derzeit gültige Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) von Niedersachsen vom 26.09.2017 ist seit 2017 in Kraft (Nds. GVBl. Nr.

20/2017, S. 378). Im November 2019 wurde die allgemeine Planungsabsicht für ein Änderungsverfahren bekannt gegeben. Nach dem Kabinettsbeschluss vom 16.05.2022 über den Entwurf des LROP wurde die Änderungsverordnung am 30.08.2022 gemäß § 4 Absatz 2 Satz 1 NROG durch das Kabinett beschlossen. Das Inkrafttreten des Plans ist für Ende September / Anfang Oktober 2022 vorgesehen.

Hinsichtlich der Windenergie auf See trifft Anlage 1, Abschnitt 4.2 der Verordnung über das LROP Niedersachsen u. a. Regelungen zur Windenergienutzung auf See für das Küstenmeer Niedersachsens sowie zur Netzanbindung von Anlagen zur Windenergienutzung aus Offshore-Windparks in der ausschließlichen Wirtschaftszone.

Schleswig-Holstein

Der aktuelle Landesentwicklungsplan (LEP) Schleswig-Holstein vom 25.11.2021 (Sch.-H. GVBl. Nr. 16/2021, S. 1409) trat am 17.12.2021 in Kraft. Im Kapitel 4.5 „Energieversorgung“ des LEP Schleswig-Holstein 2021 werden Grundsätze und Ziele für Energie, hier auch für Seekabelsysteme im Küstenmeer zur Anbindung von Offshore-Windparks in der AWZ, festgelegt.

Mecklenburg-Vorpommern

Das aktuelle Landesraumentwicklungsprogramm (LEP) vom 27.05.2016 (GVOBl. M-V Nr. 11/2016, S. 322) trat am 09.06.2016 in Kraft. In dessen Kapitel 5.3 „Energie“ werden Festlegungen u. a. zum Ausbau erneuerbarer Energien sowie zur Nutzung und zum Ausbau von Stromnetzen getroffen. Hinsichtlich der Windenergie auf See enthält das Kapitel 8 „Raumordnung im Küstenmeer und Integriertes Küstenzonenmanagement“ u. a. Festlegungen betreffend zu WEA und Leitungen.

3.2 Stand der Planungen in den ausschließlichen Wirtschaftszonen der Anrainerstaaten

Dänemark

Am 31. März 2021 trat ein erster Entwurf des Raumordnungsplans für die inneren Meeresgewässer, das Küstenmeer und die AWZ³ in Kraft. Derzeit findet die Konsultation dieses Entwurfs statt, der 2022 verabschiedet werden soll.

Im Planentwurf werden vier Kategorien räumlicher Festlegungen ausgewiesen: „Allgemeine Nutzungszonen“, „Entwicklungszonen“, „Zonen für besondere Zwecke“ sowie „Zonen für Natur- und Umweltschutz“.

Es sind die Sektoren Windenergie auf See, Seeschifffahrt, Transportinfrastruktur, Fischerei und Aquakultur, Rohstoffgewinnung sowie Erhaltung, Bewahrung und Verbesserung der Meeresumwelt aufgenommen.

Alle dänischen Meeresgebiete fallen als Standard zunächst in die allgemeine Nutzungszone, die alle Aktivitäten umfasst, die keine festen Anlagen oder Strukturen erfordern. Dazu zählen Nutzungen wie Fischerei, Freizeit und Tourismus.

In die Kategorie Entwicklungszone fallen erneuerbare Energien, Öl- und Gasgewinnung, neue Infrastruktur, Aquakultur, Rohstoffgewinnung sowie Teile der Energie- und Verkehrsinfrastruktur. Für diese Aktivitäten werden nur in dieser Zone Genehmigungen erteilt.

Die Zonen für besondere Zwecke, in denen bestimmte Nutzungen Vorrang haben, umfassen

³ https://www.msp-platform.eu/sites/default/files/download/denmark_october_2021_0.pdf

Seeverkehr, Energiekabel, Landgewinnung, Rohrleitungen und Flugverkehr. Die genannten Nutzungen sind allerdings nicht auf diese Zone beschränkt.

In die Kategorie Natur- und Umweltschutz fallen Gebiete, die in der dänischen Meeresstrategie ausgewiesen sind, Natura2000-Gebiete, geschützte Gebiete und Natur- und Wildschutzgebiete.

Die Meeresraumordnungspläne geben ferner Hinweise darauf, welche Funktionen zu erhalten und zu entwickeln sind. Sie sollen als Leitlinien Flexibilität für Behörden und Betreiber in Bezug auf künftige Veränderungen bieten.

Die Niederlande

Das niederländische Nordseeprogramm 2022–2027 beinhaltet den maritimen Raumordnungsplan. Dieser wurde am 22. März 2022 veröffentlicht.

Der Raumordnungsplan enthält Festlegungen zu Offshore-Windenergie, Naturschutzgebieten, Fischerei, Aquakultur, Sandgewinnung, Schifffahrt, Öl- und Gasgewinnung, Kabeln und Rohrleitungen, militärischen Übungsgebieten, Tourismus und zum Unterwasserkulturerbe.

Vorrangige Tätigkeiten von nationalem Interesse in der maritimen Raumordnung sind Öl- und Gasförderung, Schifffahrt, Sandgewinnung, erneuerbare Energien, Verteidigung und CO₂-Speicherung.

Als weitere räumliche Herausforderungen sind im Plan die Erhaltung des Küstenfundaments (Küstenbereich bis 20 m Wassertiefe), Umsetzung der gebietsbezogenen Teilprogramme „Küste“ und „Wattenmeer“, Meeresnaturschutz,

Erhaltung der freien Sicht auf den Horizont bis zu einer Entfernung von 12 Seemeilen, Raumsicherung für Pipelines und Schutz des Unterwasserkulturerbes aufgenommen.

Der maritime Raumordnungsplan wird genutzt, um Aktivitäten durch ein Genehmigungssystem zu regeln. Dabei werden Regeln für die verschiedenen Nutzungen festgelegt und bestimmt, wie mögliche konfliktreiche Wechselwirkungen behandelt werden sollten.

Die Schwerpunkte liegen dabei auf der Zusammenarbeit mit den Nachbarländern, der nachhaltigen Nutzung der Meere, der Anwendung eines gebietsbezogenen Ansatzes für die wichtigsten Ressourcen, der Entwicklung einer Artenschutzpolitik und der Schaffung von Möglichkeiten zur aktiven Erholung von Ökosystemen.

Polen

Der polnische Raumordnungsplan für die inneren Meeresgewässer, das Küstenmeer und die AWZ ist am 22. Mai 2021 in Kraft getreten⁴.

Er umfasst die Gebietskategorien „Vorrangige Nutzung“, „Erlaubte Nutzung“, „Eingeschränkte Nutzung“ und „Verbotene Nutzung“. Diesen Gebietskategorien werden nachstehende Nutzungen zugeordnet: Verkehr, Verteidigung und nationale Sicherheit, technische Infrastruktur, Rohstoffgewinnung, Küstenschutz, Umwelt- und Naturschutz, Erzeugung und Speicherung von erneuerbarer Energie, für die künftige Nutzung reservierter Raum, multifunktionales Wirtschaftswachstum, umweltverträgliche lokale Entwicklung, künstliche Inseln, Anlagen und Bauwerke, Kulturerbe, Fischerei, Aquakultur, Tourismus, Sport und Erholung.

⁴ <https://www.msp-platform.eu/countries/poland>

Die polnische maritime Raumordnung legt Folgendes fest:

- die grundlegenden und zulässigen Funktionen für jedes der in den Plänen festgelegten Gebiete,
- die Verbote oder Beschränkungen einer Nutzung unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Naturschutzes,
- die Platzierung von öffentlichen Investitionen,
- die Richtung der Entwicklung von verkehrlicher und technischer Infrastruktur,
- die Flächen und die Regelungen für den Schutz der Umwelt und des Kulturerbes, die Fischerei und die Aquakultur, die erneuerbaren Energien sowie die Aufsuchung und die Gewinnung von Rohstoffen.

Schweden

Der Raumordnungsplan für die schwedische AWZ trat am 10. Februar 2022 in Kraft.

Der Plan enthält Festlegungen zur Energieübertragung, Energiegewinnung, Verteidigung, allgemeinen Nutzung, Kultur, Natur, Erholung, Sandgewinnung, Schifffahrt und kommerziellen Fischerei.

Für die kommerzielle Fischerei, Kultur, Verteidigung, Energieübertragung, Energiegewinnung, Natur, Erholung, Sandgewinnung und Schifffahrt werden geeignete Flächen festgelegt. Die Themen Aquakultur, Infrastruktur sowie Kohlenstoffabscheidung und -speicherung sind textlich im Planentwurf aufgenommen, aber ohne Gebietsausweisungen.

Die maritimen Raumordnungspläne Schwedens sind allgemeine Leitlinien der Regierung für Behörden, Gemeinden und Regionen für die Planung von Aktivitäten und Funktionen des Meeres. Sie sind strategisch und langfristig angelegt, aber rechtlich nicht bindend. Im Rahmen der marinen Raumplanung wird die Eignung für verschiedene Nutzungen insgesamt bewertet.

Vereinigtes Königreich

Die Marine Management Organisation (MMO) stellt für elf Teilgebiete in England maritime Raumpläne auf, die jeweils eine Gültigkeit von 20 Jahren haben und alle drei Jahre einer Überprüfung unterzogen werden. Die beiden Pläne „North East Offshore“ und „East Offshore“ grenzen an die deutsche AWZ an⁵.

Die englischen Pläne enthalten Ziele, die übergeordneten wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Entwicklungszielen für den Planungsraum zugeordnet sind.

Konkrete Ziele der maritimen Raumordnung sind: „Entwicklung einer nachhaltigen maritimen Meereswirtschaft“; „Sicherstellung einer starken, gesunden und gerechten Gesellschaft“; „Leben innerhalb der Umweltgrenzen“; „Förderung der guten Regierungsführung“ und „Verantwortungsbewusste Nutzung von fundierter Wissenschaft“.

Antragsteller müssen bei der Beantragung von Projekten und Vorhaben die Festlegungen zu nachfolgenden Themen berücksichtigen: Infrastruktur, Ko-Nutzung, Sand- und Kiesgewinnung, Aquakultur, Leitungen, Ausbaggern und Eintrag, Öl und Gas, Häfen und Schifffahrt,

⁵ https://www.msp-platform.eu/sites/default/files/download/uk_11.10.2018.pdf

Erneuerbare Energie, Kulturerbe, Meereslandschaft, Fischerei, Beschäftigung, Widerstandsfähigkeit und Anpassung an den Klimawandel, Kohlenstoffabscheidung, -nutzung und -speicherung, Luftqualität und Emissionen, Meeresmüll, Wasserqualität, Zuwegung, Freizeit und Erholung, Wissen, Verständnis und Wertschätzung der Meeresumwelt, Verteidigung, Meeresnaturschutz, Biodiversität, invasive nicht einheimische Arten, Störungen, Unterwasserlärm, kumulative Effekte und grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

Die Pläne sollen dazu beitragen, die Regulierungslast für Antragsteller und Nutzer zu verringern und bei räumlichen Entscheidungen über Investitionen auf dem Meer zu unterstützen. Vorhabenträger und Entwickler sollen mit den Plänen Informationen erhalten, wo Aktivitäten und Projekte räumlich am besten durchgeführt werden können.

3.3 Zusammenarbeit im nationalen und internationalen Rahmen

Für eine kohärente Planung der AWZ und die Berücksichtigung von Land-Meer-Wechselwirkungen wurden die Pläne der Küstenbundesländer bei der Fortschreibung des Raumordnungsplans für die AWZ berücksichtigt. Dies betraf insbesondere die Festlegungen linearer Infrastrukturen, z. B. Schifffahrtsrouten, Leitungen sowie deren Übergangsbereiche in das Küstenmeer, aber auch Festlegungen zur Windenergie und zum Schutz und Verbesserung der Meeresumwelt in den Grenzbereichen.

In der EU-Richtlinie zur Schaffung eines Rahmens zur maritimen Raumordnung (MRO-RL) (ABl. L 257 vom 28.08.2015, S. 135) werden Mindestanforderungen an die maritime Raum-

planung in Artikel 6 formuliert, um die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten sicherzustellen. Gemäß Artikel 11 soll die Zusammenarbeit der Staaten über regionale institutionelle Kooperationsstrukturen, z. B. regionale Meeresübereinkommen oder Netzwerke/Strukturen der für die Meeresraumordnung zuständigen Behörden, erreicht werden.

Im Ostseeraum schafft VASAB (Vision and Strategies Around the Baltic Sea) einen Rahmen für zwischenstaatliche und multilaterale Zusammenarbeit mit Ansprechpartnern in Deutschland, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Polen, Russland, Belarus und Schweden. 2009 wurden ein gemeinsamer Ansatz für die maritime Raumplanung im Ostseeraum sowie die Entwicklung von Instrumenten und Methoden diskutiert. Zur Einbindung von Umweltaspekten wurde eine enge Zusammenarbeit mit HELCOM (Helsinki-Kommission zum Schutz der Meeresumwelt des Ostseeraums) angestrebt. Dies führte zur Einrichtung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe zur maritimen Raumplanung unter dem Vorsitz von HELCOM und VASAB (HELCOM-VASAB MSP WG). In der HELCOM ist neben den VASAB Ländern auch die EU vertreten. Das EU Interreg-Projekt North-SEE initiierte 2019 die Einführung einer Arbeitsgruppe „North Seas MSP Collaboration Group“ als dauerhaften makroregionalen Mechanismus für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Nordsee. In der Gruppe sind die Länder Belgien, Dänemark, England, Frankreich, Deutschland, Island, Irland, die Niederlande, Nordirland, Norwegen, Schottland, Schweden, Wales und die North Sea Commission vertreten.

Weitere internationale Zusammenarbeit erfolgt in speziell geschaffenen Gruppen zur Schifffahrt (North Sea Shipping Group, Trilaterale Schiff-

fahrtsgruppe). In diesen Arbeitsgruppen fand während des Verfahrens zur Fortschreibung des Raumordnungsplans für die AWZ der Austausch

mit den Planungsbehörden der Nachbarstaaten statt, um die Kohärenz der Planfestlegungen herzustellen.

Grenzüberschreitende Wirkungen und Kohärenz des AWZ-Plans

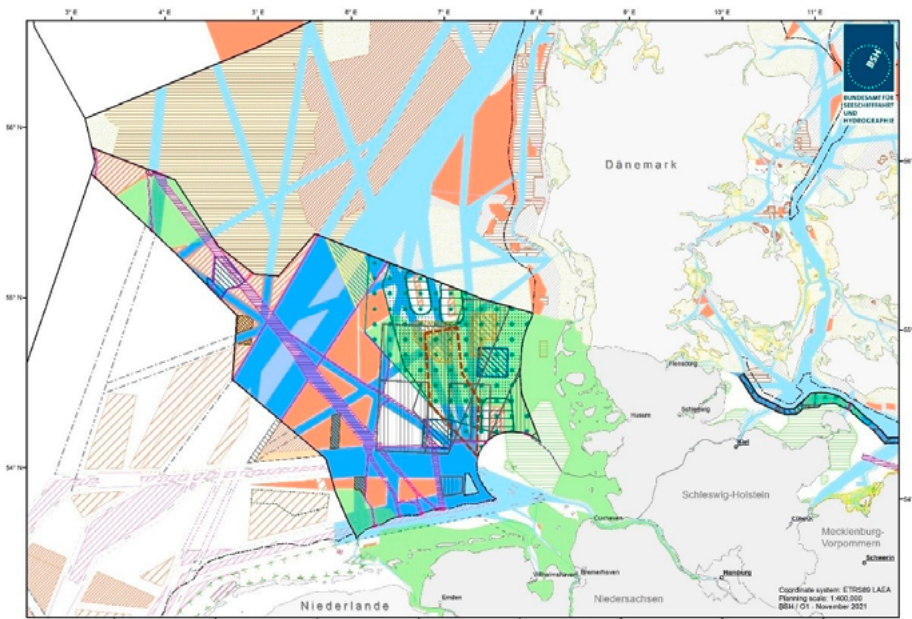


Abbildung 3: Raumordnungsplan AWZ Nordsee und Festlegungen angrenzender Raumordnungspläne

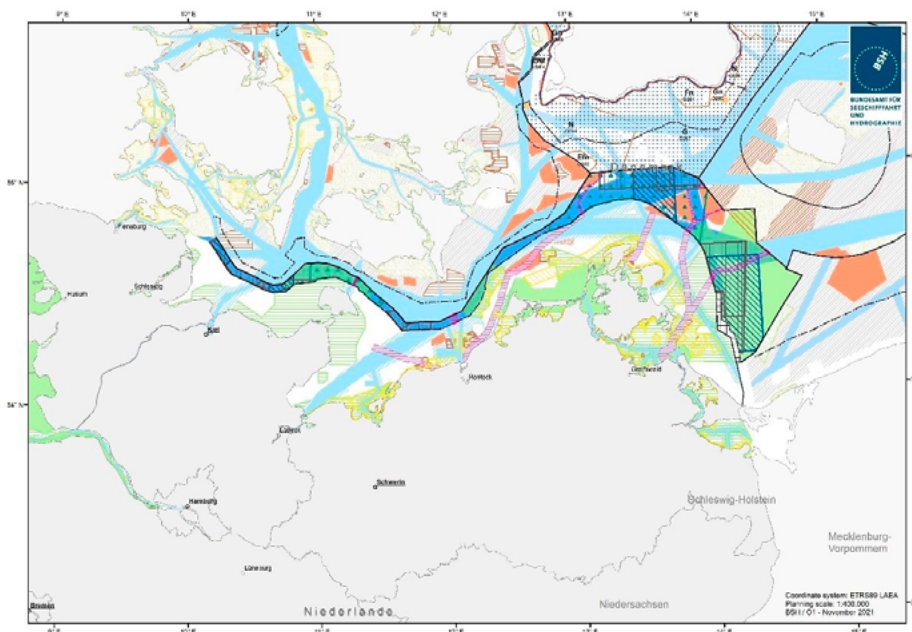


Abbildung 4: Raumordnungsplan AWZ Ostsee und Festlegungen angrenzender Raumordnungspläne

3.4 Kohärenz der Festlegungen des Raumordnungsplans für die deutsche AWZ

Schifffahrtsrouten

Der Plan sichert wichtige Transitrouten durch die AWZ und verbindet diese mit vergleichbaren räumlichen Festlegungen in den benachbarten Meeresgebieten.

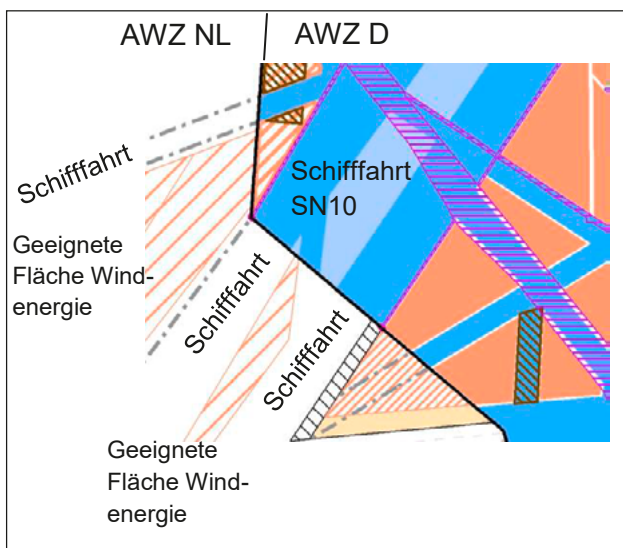


Abbildung 5: Kohärente Festlegungen zur Schifffahrt beiderseits der AWZ-Grenze zwischen Deutschland und den Niederlanden

Hinsichtlich der mit dem Vorranggebiet Schifffahrt SN10 gesicherten Transitroute wird in den Niederlanden mit dem aktuellen niederländischen Planentwurf eine raumordnerische Sicherung durch festgelegte Schifffahrtskorridore beabsichtigt. Diese Korridore sind bezüglich ihrer Regelungswirkung mit Vorranggebieten des deutschen Plans vergleichbar.

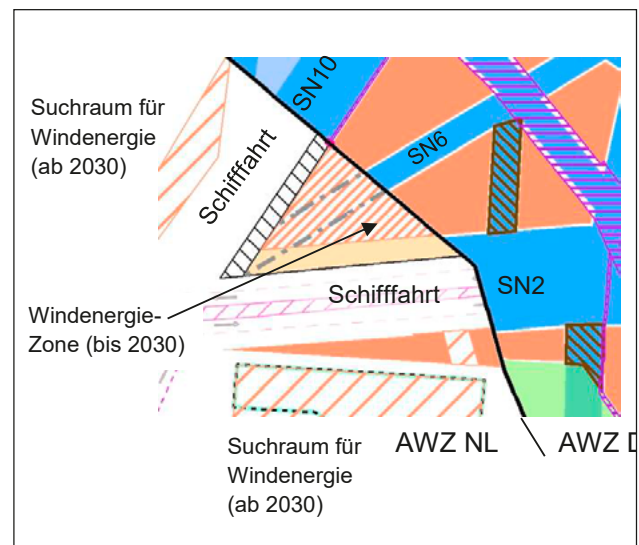


Abbildung 6: Festlegungen zur Schifffahrt und Windenergie beiderseits der AWZ-Grenze zwischen Deutschland und den Niederlanden im Bereich der Schifffahrtsrouten SN6 und SN2

Im niederländischen Planentwurf sind allgemein Durchfahrtmöglichkeiten für Fahrzeuge bis 46 m Länge durch Offshore-Windparks vorgesehen, die sich u. a. an bestehenden Verkehren orientieren, und für die jeweils konkrete Regelungen und räumliche Festlegungen getroffen werden sollen. Im verabschiedeten Plan entfiel allerdings die konkrete Fortführung der Schifffahrtsroute SN6 („Esbjerg-Route“) durch das niederländische Windenergiegebiet 5-o für den allge-

meinen Schiffsverkehr. Insofern ergibt sich daraus Anpassungsbedarf für eine zukünftige Fortschreibung des deutschen Raumordnungsplans.

Während der Fortschreibung des Raumordnungsplans für die AWZ wurde zusammen mit den Niederlanden, Dänemark und Norwegen das „Northern Sea Route Concept“ für eine Polarroute entwickelt und in den jeweiligen nati-

onalen Plänen berücksichtigt. Im deutschen Plan wurde dafür die Festlegung Schiffahrt SN18 im Entenschnabel der AWZ der Nordsee ausgewiesen. Weitere Abstimmungen mit Dänemark zum Verlauf der Schifffahrtsrouten sind vorgesehen.

In der Ostsee fügen sich die Festlegungen für Schiffahrt in der AWZ in das Gesamtgefüge der Festlegungen der Nachbarstaaten sowie von Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein ein.

Mit der Ausweisung der Schifffahrtsroute SO4 im Gebiet Kriegers Flak nördlich von Rügen wurde im Plan eine Verbindung zu den im schwedischen Raumordnungsplan festgelegten Routen geschaffen.

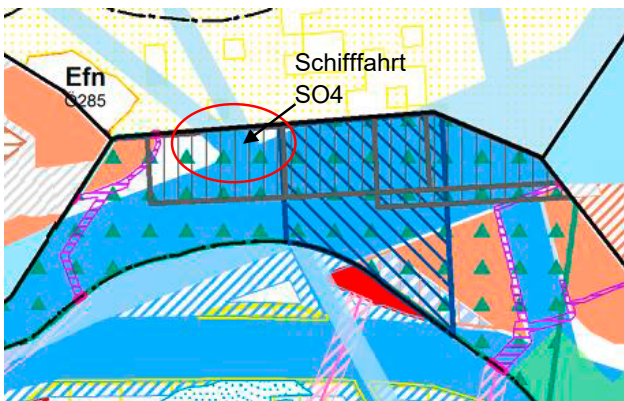


Abbildung 7: Kohärente Festlegungen zur Schiffahrt bei der AWZ-Grenze zwischen Deutschland und Schweden

Grenzkorridore für Leitungen

In der Nordsee sind sieben Grenzkorridore zum Küstenmeer und zwölf zu den Nachbarstaaten festgelegt. In der Ostsee sind es fünf Korridore zum Küstenmeer und sieben zu den Nachbarstaaten.

Damit sind für grenzüberschreitende Leitungen Übergangspunkte vorgesehen, die den Verlauf der Leitungen in der deutschen AWZ steuern und somit die Planungssicherheit erhöhen, auch wenn in den Plänen der Nachbarländer keine Übergabebereiche (Grenzkorridore) für Leitungen oder räumliche Festlegungen für Leitungen hin zur Grenze der deutschen AWZ festgelegt sind. Die Korridore legen eindeutige Übergangsbereiche zwischen der deutschen und den benachbarten ausschließlichen Wirtschaftszonen fest.

Meeresnaturschutz

Durch den weiträumigen Charakter der Ökosysteme müssen die Anrainerstaaten bei der Koordinierung der maritimen Raumplanung die natürlichen Verbreitungsgebiete von Arten und Lebensräumen auch grenzüberschreitend berücksichtigen. Hierzu tragen die Vorranggebiete Naturschutz, die Festlegungen zum Schutz der Seetaucher, Schweinswale und Zugvögel sowie die Festlegungen der Anrainer für Natur- und Umweltschutz bei.



Sterntaucher (*gavia stellata*)

(© Adobe Stock)

Die Vorranggebiete Naturschutz sichern die nationalen Naturschutzgebiete entsprechend ihrer Schutzzwecke. Zusätzlich sind die Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Seetaucher auf Grundlage des Hauptkonzentrationsgebietes der Seetaucher⁶ und das zeitlich befristete Vorbehaltsgebiet Schweinswale im Hauptkonzentrationsgebiet der Schweinswale⁷ in der Nordsee festgelegt. Im dänischen Planentwurf wird direkt nördlich an diese Gebietsfestlegungen angrenzend ein bestehendes Natura2000-Gebiet „Sydlige Nordsø“ durch Ausweisung im Raumordnungsplan gesichert. Als geschützte Arten dieses FFH- und Vogelschutzgebietes werden Seetaucher und auch der Schweinswal genannt⁸. Damit werden beiderseits der AWZ-Grenze kohärente Festlegungen zum Schutz von Arten und Habitaten getroffen.

Mit der Festlegung zu den Vogelzugkorridoren „Fehmarn-Lolland“ und „Rügen-Schonen“ werden auf deutscher Seite Regelungen getroffen, die zum Schutz ziehender Vögel beitragen. Im Korridor Fehmarn-Lolland (sog. Vogelfluglinie)

sind auf dänischer Seite im wesentlichen Gebiete für Naturschutz und allgemeine Nutzungszonen festgelegt, sodass dort keine Windparks gebaut werden können, da diese in Entwicklungszonen vorgesehen sind. Im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein sind Vorbehaltsgebiete für Naturschutz und Landschaft sowie ein Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung ausgewiesen. Damit bleibt der Vogelzugkorridor Fehmarn-Lolland frei von Hindernissen und in seiner Funktion auch ohne konkrete Festlegung als Migrationskorridor kohärent.

Im Korridor Rügen-Schonen sind im dänischen Planentwurf Entwicklungszonen für erneuerbare Energien sowie eine allgemeine Nutzungszone ausgewiesen. Bestehende Regelungen nach dem Umwelt- und Naturschutzrecht finden im Genehmigungsverfahren Berücksichtigung. Im schwedischen Plan befinden sich im angrenzenden Gebiet allgemeine Nutzungsgebiete, in denen keine Nutzung Vorrang genießt, aber für die bereits Windparkplanungen vorliegen, sowie Gebietsfestlegungen für Naturschutz. Im Landesraumentwicklungsprogramm von Mecklenburg-Vorpommern sind im Bereich des Vogelzugkorridors Festlegungen für Tourismus, Naturschutz und Landschaftspflege und Windenergie ausgewiesen. Für den Vogelzugkorridor Rügen-Schonen gilt damit übergreifend, dass eine Nutzung durch die Windenergie in diesem Bereich nicht ausgeschlossen ist. Um eine erhebliche Beeinträchtigung des Vogelzuges zu vermeiden, werden im Genehmigungsverfahren die Auswirkungen geprüft und erforderliche Maßnahmen ergriffen. Obwohl in den Raumordnungsplänen der Nachbarländer und der Küstenbundesländer keine expliziten Festlegungen zum Schutz der Zugvögel, Seetaucher oder

⁶ Positionspapier des Geschäftsbereichs des Bundesministeriums zur kumulativen Bewertung des Seetaucherhabitatverlusts durch Offshore-Windparks in der deutschen AWZ der Nord- und Ostsee als Grundlage für eine Übereinkunft des BfN mit dem BSH (2009).

⁷ PBMUB 2013 Konzept für den Schutz der Schweinswale vor Schallbelastungen bei der Errichtung von Offshore-Windparks in der deutschen Nordsee.

⁸ <https://natura2000.eea.europa.eu/natura2000/SDF.aspx?site=DK00VA347>

Schweinswale aufgenommen sind, wird über die Naturschutzfestlegungen auf Raumordnungsebene und das artenschutzrechtliche Prüferfordernis in den jeweiligen Planfeststellungsverfahren im weiteren Sinne eine funktio-



Gewöhnlicher Schweinswal (*phocoena phocoena*)
(© BSH/Benedikt Niesterok)

nale Kohärenz hergestellt. In den nachgelagerten Planungs- und Genehmigungsverfahren werden die Umweltbelange (z. B. Vogelzug, Artenschutz) vertieft berücksichtigt. Neben der räumlich konkreten Prüfung der Auswirkungen können auf dieser Ebene Monitoring- und ggf. Vermeidungsmaßnahmen wie etwa Schallschutz oder Betriebseinschränkungen der Windenergieanlagen in für die Tiere sensiblen Zeiten aufgenommen werden. Damit kann der Konflikt zwischen den Nutzungsinteressen und Schutzansprüchen sachgerecht aufgelöst werden.

Militärische Übungsgebiete

Zu den im Raumordnungsplan als Vorbehaltsgebiete Verteidigung gesicherten militärischen Übungsgebieten gehören auch grenzüberschreitende Übungsgebiete unter NATO-Verwaltung wie die U-Boottauchgebiete Bravo der NATO in der Ostsee. Sie liegen anteilig in der deutschen AWZ und in den schwedischen und dänischen Plangebieten. Auch wenn Dänemark und Schweden keine räumlichen Festlegungen für Verteidigung getroffen haben, erfolgt die Planaufstellung dort in Abstimmung mit den für Verteidigung zuständigen Ministerien zur Berücksichtigung von Belangen der Landes- bzw. Bündnisverteidigung. Im Ergebnis werden keine Festlegungen getroffen, die mit den Belangen der Verteidigung nicht vereinbar sind.

Infrastrukturprojekte

Im Entwurf des dänischen Plans ist für den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung eine eigene Entwicklungszone ausgewiesen, um Hindernisse auf der geplanten Trasse auszuschließen. Im deutschen Plan ist die Feste Fehmarnbeltquerung nachrichtlich dargestellt, da es sich um ein bereits planfestgestelltes Vorhaben handelt, welches keiner weiteren räumlichen Sicherung bedarf.

4. Monitoring und Evaluierung

Zur Erreichung der Ziele der maritimen Raumordnung umfasst die Aufgabe der Mitgliedstaaten gemäß der MRORL neben der Aufstellung und Aktualisierung der Raumordnungspläne auch die Überwachung ihrer Umsetzung. Hierzu bedarf es eines Monitoring- und Evaluierungskonzepts.

Monitoring bedeutet die laufende Prüfung („Überwachung“) der Entwicklung der Nutzungen und Funktionen im Planungsraum im Hinblick auf die Frage, ob sie dem Leitbild und dem Zweck der Festlegungen des Raumordnungsplans entspricht. Diese laufende Prüfung muss über Indikatoren erfolgen, die Aussagen darüber erlauben, ob die Festlegungen des Plans die bezweckte Steuerungswirkung hinsichtlich der Entwicklung des Planungsraums erzielen. Evaluierung bedeutet die rückblickende Auswertung der Wirkungen des Raumordnungsplans einschließlich der dort intendierten vorausschauenden Steuerung sowie der Untersuchung eingesetzter Prozesse oder Prozessschritte.

Durch das Monitoring und die Evaluierung werden Erkenntnisse gewonnen, die der Ermittlung der Zielerreichung sowie der Anpassung und Verbesserung des Planungsprozesses im nächsten Fortschreibungszyklus dienen.

Beim Monitoring und der Evaluierung des Raumordnungsplans für die AWZ werden sich besondere Herausforderungen daraus ergeben, dass konkrete Entwicklungen in den wenigsten Fällen monokausal auf die Festlegungen des Raumordnungsplans zurückgeführt werden können. Folglich wird in vielen Fällen nicht eindeutig feststellbar sein, wie stark die Lenkungswirkung des Plans ist.

Nach dem deutschen Rechtssystem, § 7 Absatz 1 Satz 1 ROG, erfolgen die Festlegungen in Raumordnungsplänen für einen regelmäßig mittelfristigen Zeitraum; dies bedeutet einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren. Die Mittelfristigkeit hat zwei Zielrichtungen: Zum einen soll sie Planungs- und Investitionssicherheit schaffen, also vor ständigen Änderungen der Planungsgrundlagen schützen. Zum anderen soll die Mittelfristigkeit – im Gegensatz zu einer denkbaren „Langfristigkeit“ oder „Unbegrenztheit“ – verhindern, dass Raumordnungspläne nicht rechtzeitig an zukünftige Entwicklungen angepasst werden können. Daher sind nach § 7 Absatz 8 ROG Raumordnungspläne für den Meeresbereich mindestens alle 10 Jahre zu überprüfen.

Für den konkreten Raumordnungsplan für die AWZ gilt darüber hinaus Folgendes:

Der Raumordnungsplan im Ganzen soll im Abstand von fünf Jahren evaluiert und gegebenenfalls fortgeschrieben werden. Dies spiegelt die im Raumordnungsgesetz angelegte mittelfristige Gestaltungswirkung der Raumordnung wider und ermöglicht eine Anpassung der Festlegungen, sofern dies erforderlich wird. Die Evaluierung soll etwa auf der Grundlage eines gegebenenfalls geänderten energierechtlichen Ausbaupfads für die Windkraft und für andere erneuerbare Energien auf See sowie von gegebenenfalls geänderten rechtlichen oder tatsächlichen Rahmenbedingungen, die möglichen Anpassungs- oder Änderungsbedarf auslösen, erfolgen.

Davon unabhängig sollen alle sektoralen Belange, die durch einzelne planerische Festlegungen des Raumordnungsplans berührt werden, für sich fortlaufend evaluiert werden.



Umspannplattform Windpark Meerwind Süd/Ost

(© BSH)

Zurzeit arbeitet das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ein grundlegendes Konzept aus, wie die Auswirkungen der Planfestlegungen überwacht werden und in welchem Umfang die Wirkung der Planumsetzung auf die Meeresumwelt in einem Monitoringsystem erfasst werden können. Bestehende Monitoringsysteme auf Projektebene sollen dabei so weit wie möglich genutzt werden.

Auf Grundlage der Informationen aus dem Monitoring und aus der Evaluierung wird sodann über das Ob und das Wie der Notwendigkeit einer Fortschreibung des Raumordnungsplans entschieden werden.

Der Meeresraum erfährt zurzeit eine äußerst dynamische Entwicklung.

5. Ausblick

Die Covid-19-Pandemie verursachte eine Reduzierung des weltweiten Seeverkehrs. Jedoch ist mittel- bis langfristig ein Anstieg des Seeverkehrs und allgemein der Ausbau der maritimen Wertschöpfung in Deutschland und Europa zu erwarten.

Das Northern Sea Route Concept reagiert auf neue Möglichkeiten für den Schiffsverkehr durch einen saisonal eisfreien Nordpol. Damit sind neue Schifffahrtsrouten möglich, die in den maritimen Raumordnungsplänen der betroffenen Länder in der Nordsee berücksichtigt werden müssen.

Der geplante Ausbau der erneuerbaren Energien zur Erreichung zukünftiger energie- und klimapolitischer Ziele macht große Flächen für die Windenergie auf See notwendig. Der Raumordnungsplan für die AWZ weist Flächen für die

Offshore-Windkraft aus, die bei optimierter Leistungsdichte eine installierte Leistung von rund 55 GW erlauben. Im Raumordnungsplan sind zudem Prüfungen und Entwicklungen für Nachnutzungen weiterer Flächen beschrieben, die insgesamt zur Ermöglichung einer zusätzlichen Leistung von bis zu 20 GW Offshore-Windenergie führen können.

Diese Entwicklungen sowie die Entwicklung in anderen Sektoren werden die Konkurrenz der maritimen Nutzungen untereinander verschärfen und den Druck auf die Meeresumwelt erhöhen. Auch weiterhin wird die maritime Raumordnung hierfür als übergeordnetes Instrument einen geeigneten Planungsrahmen schaffen. Das Ziel bleibt die nachhaltige Nutzung der AWZ für alle beteiligten Sektoren unter Berücksichtigung der natürlichen Tragfähigkeit des Ökosystems Meer.



Tonnen im Gegenlicht – Nordsee

Glossar

Allgemeinverfügung

Eine Allgemeinverfügung ist ein Verwaltungsakt, der sich an einen nach allgemeinen Merkmalen bestimmten oder bestimmbar Personenkreis richtet oder die öffentlich-rechtliche Eigenschaft einer Sache oder ihre Benutzung durch die Allgemeinheit betrifft. Ein Verwaltungsakt ist eine hoheitliche Maßnahme, die eine Behörde zur Regelung eines Einzelfalls auf dem Gebiet des öffentlichen Rechts trifft und die auf unmittelbare Rechtswirkung nach außen gerichtet ist.

Ausschließliche Wirtschaftszone

Als ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) bezeichnet man das Meeresgebiet jenseits der 12-Seemeilen-Zone (wird auch als Küstenmeer bezeichnet) bis hin zu maximal 200 Seemeilen (bis zu 370 km) Entfernung von der Küste. Die AWZ gehört nicht zum Hoheitsgebiet des angrenzenden Küstenstaates, jedoch hat dieser exklusive Nutzungsrechte. Dazu gehören die Erforschung und Ausbeutung, Erhaltung und Bewirtschaftung der lebenden und nichtlebenden natürlichen Ressourcen. Die Rechte und Pflichten der Küstenstaaten in der AWZ sind im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 geregelt, das am 16. November 1994 in Kraft getreten ist.

Kohärenz

In Bezug auf die grenzübergreifende Kohärenz von maritimen Raumordnungsplänen bedeutet dies, dass Pläne auf natürliche oder sinnvolle Weise über die Grenzen hinweg miteinander

verbunden sein und aufeinander aufbauen sollten. Bei der Bewertung der Kohärenz werden zwei Aspekte betrachtet. Der eine ist die Kohärenz der Darstellung der Raumordnungspläne auf Karten. Der andere Aspekt zielt auf textliche Planfestlegungen.⁹

Internationale Seeschiffahrts-Organisation

Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (engl. International Maritime Organization, IMO) ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen. Ihre Hauptaufgabe als globale normgebende Behörde für die Sicherheit, die Gefahrenabwehr und die Umweltverträglichkeit der internationalen Schifffahrt besteht darin, einen fairen und wirksamen Rechtsrahmen für die Schifffahrtsindustrie zu schaffen, der weltweit angenommen und umgesetzt wird.¹⁰

Kumulative Auswirkungen

Kumulative Auswirkungen entstehen aus dem Zusammenwirken verschiedener unabhängiger Einzeleffekte, die sich entweder durch ihre Zusammenwirkung addieren (Kumulativeffekte) oder sich gegenseitig verstärken und damit mehr als die Summe ihrer einzelnen Wirkung erzeugen (synergetische Effekte). Kumulative wie synergetische Auswirkungen können sowohl durch zeitliches als auch durch räumliches Zusammentreffen von Auswirkungen hervorgerufen werden. Dabei kann die Wirkung durch gleichartige Nutzungen oder verschiedene Nutzungen mit gleicher Wirkung verstärkt werden und so die Auswirkung auf ein oder mehrere Schutzgüter erhöht werden.^{11 12}

⁹ HELCOM-VASAB, Draft report of the cross-border coherence task force, 22.03.2021

¹⁰ <https://www.imo.org/en>

¹¹ Schomerus et al. (2006) Strategische Umweltprüfung für die Offshore-Windenergienutzung. Grundlagen ökologischer Planung beim Ausbau der Offshore-Windenergie in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone

¹² BSH (2021) Umweltbericht zum Raumordnungsplan für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone in der Nordsee

Natura2000-Gebiete

Natura2000-Gebiete bestehen aus Schutzgebieten der Vogelschutz-Richtlinie (Richtlinie 2009/147/EG) und den Schutzgebieten der Fauna-Flora-Habitat (FFH) Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG). Zusammen stellen sie ein EU-weites Netz von Schutzgebieten zur Erhaltung gefährdeter oder typischer Lebensräume und Arten dar.¹³

Ökosystemansatz

Der Ökosystemansatz stellt ein umfassendes integriertes Management menschlicher Aktivitäten auf der Grundlage der besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse über das Ökosystem und seine Dynamik dar. Ziel sind eine nachhaltige Nutzung der Güter und Dienstleistungen des Ökosystems und die Erhaltung der Integrität des Ökosystems. Dazu müssen Einflüsse auf die Meeresökosysteme erkannt werden und Maßnahmen ergriffen werden, um die Integrität des Ökosystems zu erhalten. Die Anwendung des Vorsorgeprinzips ist ebenfalls ein zentraler Bestandteil des Ökosystemansatzes.¹⁴

Raumordnungsgesetz

Das Raumordnungsgesetz (ROG) ist ein deutsches Bundesgesetz, das bundes- wie rahmenrechtliche Vorgaben zu Bedingungen, Aufgaben und Leitvorstellungen der Raumordnung enthält.¹⁵ Grundsätzlich soll mit der Raumordnung für den Gesamttraum der Bundesrepublik Deutschland eine ausgewogene Siedlungs- und

Freiraumstruktur entwickelt werden, die zugleich die Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts berücksichtigt. Die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone in der Nordsee und in der Ostsee wurde 2004 erstmals in das ROG mit aufgenommen. Mit der Novellierung des ROG 2017 wurden u. a. die Anforderungen aus der EU-Richtlinie zur maritimen Raumordnung aufgenommen.

Seerechtsübereinkommen

Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen ist ein am 16. November 1994 in Kraft getretenes Abkommen des Seevölkerrechts. Das Übereinkommen führt die ausschließliche Wirtschaftszone mit besonderen Rechten der Küstenstaaten, ein internationales Regime des Meeresbodens und seines Untergrundes jenseits der Grenzen des Festlandsockels sowie die Archipelgewässer neu ein. Ferner regelt es den Schutz und die Erhaltung der Meeresumwelt, die wissenschaftliche Meeresforschung sowie die Entwicklung und Weitergabe von Meerestechnologie.

Verkehrstrennungsgebiet

Verkehrstrennungsgebiete (VTG) bestehen aus für jede Fahrtrichtung zugewiesenen Zonen sowie einer Trennlinie oder Trennzone in der Mitte, deren Befahrung verboten ist. Sie werden dazu verwendet, an Engstellen den Schiffsverkehr zu kanalisieren und einen möglichst homogenen Verkehrsfluss zu erzeugen, um die Gefahr von Kollisionen zu verringern. Die VTG werden von der Internationalen Maritimen Organisation

¹³ <https://www.bmu.de/themen/naturschutz-artenvielfalt/naturschutz-biologische-vielfalt/gebietsschutz-und-vernetzung/natura-2000>

¹⁴ HELCOM/VASAB (2016) *Guideline for the implementation of ecosystem-based approach in MSP in the Baltic Sea area*

¹⁵ https://www.gesetze-im-internet.de/rog_2008/ROG.pdf

(IMO) festgelegt. Eine Übersicht der VTG in der deutschen AWZ stellt die Wasserstaßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) zur Verfügung.¹⁶

Vorsorgeprinzip

Eine weitsichtige, vorausschauende und präventive Planung soll die nachhaltige Nutzung in den Meeresgebieten fördern und Risiken und

Gefahren menschlicher Aktivitäten für das Meeresökosystem ausschließen. Jene Tätigkeiten, die nach dem derzeitigen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse zu erheblichen oder irreversiblen Auswirkungen auf das Meeresökosystem führen können und deren Auswirkungen derzeit insgesamt oder in Teilen möglicherweise nicht ausreichend vorhersehbar sind, erfordern eine besonders sorgfältige Untersuchung und Gewichtung der Risiken.¹⁷

¹⁶ www.wsv.de

¹⁷ HELCOM/VASAB (2016) *Guideline for the implementation of ecosystem-based approach in MSP in the Baltic Sea area*