

Zeichen: GM-DGM-7.5600.1.2021

Betrifft Schreiben: DOOŚ.TSOOŚ.442.2.4.2019.ZM.10

Frau

██████████
Direktorin der Abteilung
Umweltverträglichkeitsprüfungen
Generaldirektion für Umweltschutz
[Dyrektor Departamentu Ocen Oddziaływania na Środowisko
Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska]

Sehr geehrte Frau Direktor,

in Beantwortung des Schreibens vom 9. Dezember 2020 betreffend die strategische Umweltprüfung im grenzüberschreitenden Zusammenhang für die Fortschreibung des Raumordnungsplans für die ausschließliche Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland in der Nord- und Ostsee, übermittle ich die folgende Stellungnahme der Abteilung Meereswirtschaft.

In den folgenden Anmerkungen weise ich auf die vorgenommenen Änderungen in der Dokumentation hin. Die angegebene Seitennummerierung entspricht der Version des Dokuments, das in polnischer Sprache zur Verfügung gestellt wurde.

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)).

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 Verbesserung der Meeresumwelt genießt die Schifffahrt entsprechend den völkerrechtlichen Vorgaben des SRÜ Vorrang“.

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 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)“.

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“.

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.“

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.“

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 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.“

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.“

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.

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.
- 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 beigelegte Legende der Karte über militärische Übungsgebiete ins Polnische und Englische zu übersetzen.

- 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.
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)).
- 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 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.
- 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**.

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.

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.

Darüber hinaus möchte ich Sie informieren, dass die Mitarbeiter der Seeschifffahrtsbehörde in Stettin und der Abteilung Meereswirtschaft im Ministerium für Infrastruktur am internationalen Konsultationstreffen zur Erörterung des Dokuments, auf das hier Bezug genommen wird, in Form einer Telefonkonferenz teilnehmen werden, die für den 27. Januar 2021 geplant ist. Die betroffenen Mitarbeiter haben sich bereits per E-Mail an die Adresse der deutschen Seite angemeldet.

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.

Hochachtungsvoll

Dieses Dokument wurde elektronisch unterzeichnet durch:

Direktorin der Abteilung Meereswirtschaft

