



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

**Auswertung der Beteiligung
nach § 9 Absatz 4 in Verbindung mit
Absatz 3 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 3 ROG

Die Spalten "Kapitel", "Festlegung", "Begr. Festlegung" und "Stellungnahme" beziehen sich auf den 2. Entwurf des Raumordnungsplans.

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
1	Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft	NL				Zunächst möchte sich die Maritime Administration des Königreichs der Niederlande bei Ihnen bedanken, dass Sie uns eine Stellungnahme zu Ihrem (zweiten) Entwurf des Maritimen Raumordnungsplans ermöglicht haben und damit explizit auf unsere guten bilateralen Kontakte, sowohl formell als auch informell, eingehen. Ein weiteres Kompliment gilt dem Inhalt Ihres MSP-Entwurfs und der Sorgfalt und Aufmerksamkeit für die Koordination zwischen den verschiedenen Nutzungen und Interessen auf See. Schließlich ist die vorgelegte Analyse und Begründung klar und prägnant und insbesondere die Reflexion und Übersetzung der internationalen Konventionen und Verpflichtungen in Richtung (Un-)Möglichkeiten, die zu einer klaren Priorität in den Funktionen in Richtung des koordinierten Entwurfs führt, wird als Mehrwert für die internationale Koordination und auch für unsere nationale Diskussion angesehen. Ich möchte betonen, dass diese Reaktion als eine solide Basis für weitere Diskussionen angesehen werden sollte, sicherlich zu bilateralen Themen, aber höchstwahrscheinlich auch in internationalen Gruppen.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
2	Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft	NL	2.1			Nachdem ich Ihren 2. Entwurf des MSP mit besonderem Augenmerk auf Absatz 2.1 und Abbildung 1 gelesen und geprüft habe, gibt es eine Reihe von Themen, die die Niederlande unter dem Aspekt der Schifffahrt ansprechen möchten. Die meisten davon wurden bereits während der internationalen Konsultationssitzung am 15. Juni mündlich erwähnt, wurden bei informellen Treffen diskutiert oder waren Teil der (internationalen) Diskussion über das niederländische Formal Safety Assessment, das sich auf die Koordination von OWF und Schifffahrt im nordöstlichen Teil des niederländischen Festlandssockels konzentriert, der direkt an die deutsche AWZ anschließt.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
3	Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft	NL	2.1	(2)		„[...] Eine ordnungsgemäße und reibungslose Verbindung der deutschen SN10-Route mit jeglicher Planung in der niederländischen AWZ wird als äußerst wichtig erachtet. Angesichts Ihrer Verweise auf das SRÜ, der Ergebnisse der niederländischen FSA und Ihrer jüngsten Studie ist klargeworden, dass ein Mittelstreifen neben den rechtlichen Argumenten aus dem SRÜ eine hohe Risikoerhöhung für die Sicherheit der Schifffahrt darstellen würde und auch negative Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Häfen in der Region haben dürfte. Während die niederländische Studie zu dem Schluss kommt, dass eine signifikante Erhöhung durch teure und umfassende Maßnahmen abgemildert werden könnte, stellt die deutsche Studie fest, dass das erhöhte Risiko die deutschen Sicherheitsgrenzen (auch bei Anwendung von abmildernden Maßnahmen) übersteigt und daher der Schluss gezogen wurde, dass ein Mittelstreifen nicht realisierbar wäre. Die weitere Ausrichtung der Sicherheitsstreifen wird ein Thema sein, über das zu diskutieren sein wird. Es wurde mehrfach erklärt (kürzlich EMD @ Den Helder, informelles EU-Treffen zur blauen Wirtschaft), dass wir einen ganzheitlichen Ansatz mit den Nordseeländern befürworten und uns auf die Angleichung zwischen dem niederländischen, deutschen und dänischen Entwurf mit SN10 als Kernstück konzentrieren sollten und keinen Mittelstreifen vorsehen werden. Ich nehme diese Schlussfolgerung zur Kenntnis, muss Sie aber darüber informieren, dass die formale Entscheidungsfindung auf niederländischer Seite noch nicht stattgefunden hat und wahrscheinlich in den kommenden Monaten erfolgen wird. Die genaue Ausrichtung, Gestaltung und Formalisierung auf internationaler Ebene bei der IMO sollte 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. Der Schwerpunkt liegt auf der Ausrichtung von OWF, Sicherheitsmargen von Routing-Maßnahmen in Richtung OWF, Ausrichtung/Design möglicher IMO-Routing-Maßnahmen und (Zusammenarbeit bei) abschwächenden Maßnahmen wie Radar, VHF, AIS; Emergency Tow and Response Vessels, Vessel Traffic Monitoring etc etc. [...]	Hier ist keine Anpassung erforderlich. Die Festlegung eines "Mittelstreifens" in der Schifffahrtsroute SN10 als befristetes Vorranggebiet dient der Freihaltung bis zur abschließenden Klärung auf internationaler Ebene im Hinblick auf einzuführende verkehrslenkende Maßnahmen. Dies ist nicht gleichbedeutend mit einer "nur" befristeten Sicherung als Gebiet für die Schifffahrt, denn die Fläche ist auch für die anschließende Zeit als Vorbehaltsgebiet für die Schifffahrt festgelegt.
4	Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft	NL	2.1	(1)		„[...] Eine Weiterführung der SN6-Verbindung in die niederländische AWZ (Esbjerg-Niederländische AWZ) ist höchstwahrscheinlich in der Zukunft 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 (TSS Ostfriesland/Deutsche Bucht Westliche Annäherung) führt und auch Auswirkungen auf COLREG hat. Die kürzlich durchgeführte FSA bestätigt diese Probleme und empfiehlt eine MSP-Option ohne die Verbindung auf dem niederländischen Kontinentalschelf in Ausrichtung von SN6. Darüber hinaus wird das Gebiet als sehr wichtig für die zukünftige Entwicklung von OWF für die Niederlande angesehen, um die Ziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen. Wie besprochen, wurde dieses Gebiet für die Entwicklung von 4 GW OW angegeben, was fast das gesamte Gebiet einschließlich des angegebenen Korridors erfordern würde. [...]	In Abstimmung mit GDWS und BMVI scheint es sinnvoll, die Route SN6 weiterhin auszuweisen, da die Position in NL nicht geklärt ist.
5	Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft	NL	2.1	(1)		(...) Ein weiterer Aspekt, der mit diesem Punkt zusammenhängt, ist die (Angleichung der) Sicherheitsabstände an der südlichen Grenze dieses Suchraums. Deutschland hat etwa 3,5 nmi zugewiesen, NL etwa 2. Die Ausrichtung mag ein Thema sein, aber die Reservierung des Seeraums für eine zukünftige Erweiterung des TSS Deutsche Bucht Westansteuerung ist sicherlich ein weiteres gültiges Argument. Es ist nicht auszuschließen, dass zukünftige Entwicklungen im Zusammenhang mit der Südroute und dem Wachstum der internationalen Schifffahrt Auswirkungen auf die Nordroute haben werden. Diese international angenommene DW-Route ist jedoch nicht auf eine signifikante Zunahme der Schifffahrt ausgelegt und wird sicherlich einer Erweiterung unterliegen, wenn die erwähnte Situation eintritt. Eine Ausweitung nach Süden ist bereits aufgrund der dortigen Existenz von OWF unmöglich, so dass ein gewisser Spielraum nach Norden reserviert werden sollte. Schließlich wird das Argument der verminderten Erreichbarkeit von Häfen in der Region als abschwächbar angesehen, indem alternative Routen genutzt werden. Obwohl die formale Entscheidungsfindung in NL stattfinden muss, ist es sehr wahrscheinlich, dass die Verbindung um oder kurz nach 2030 zugunsten	Der von NL angesprochene Aspekt der Angleichung der Sicherheitsabstände an der südlichen Grenze dieses Suchraums, einschließlich der Sicherung internationaler Schifffahrtsrouten, wird mit den Nachbarländern im Rahmen einer bereits langjährig etablierten ständigen Arbeitsgruppe weiter erörtert. Es ist geplant, die angesprochenen Fragestellungen im Rahmen eines Gutachtens zu analysieren.

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
						der OW-Entwicklung aufgegeben wird. Bis zu diesem Zeitraum wird das Gebiet wahrscheinlich für die Schifffahrt schiffbar bleiben. Die Niederlande möchten weitere bilaterale Beratungen zu diesem Aspekt vorschlagen, um einen Konsens über Alternativen zu erreichen, und stimmen damit überein, dass dieses Thema bereits auf der Tagesordnung der trinationalen Treffen zwischen Deutschland-Dänemark-NL steht. (...)	
6	Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft	NL	2.1	(1)		[...] - Die Niederlande möchten zum Ausdruck bringen, wie wichtig es ist, die bereits und in (naher) Zukunft genutzten Seekommunikationslinien anzugeben, zu erhalten und (international) zu formalisieren. Daher unterstützen die Niederlande nachdrücklich die Fortsetzung der SN15-Route (Esbjerg-Hull) auf dem niederländischen Kontinentalschelf und haben auch eine Reservierung für diese Route in den niederländischen MSP aufgenommen. Die Niederlande möchten Deutschland und Großbritannien einladen, die Initiative zu ergreifen und Überlegungen zur genauen Trassenführung, zum Design und zur Formalisierung auf internationaler Ebene bei der IMO anzustellen, falls dies als notwendig erachtet wird. (...)	Die Fortsetzung der Route SN15 ist bereits berücksichtigt.
7	Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft	NL	2.1	(1)		[...] - Basierend auf den Präsentationen, der Schifffahrtsdichte, der Lage (senkrecht zu einer DW TSS), den möglichen Herausforderungen gegenüber COLREG und der Nutzung dieser Route, ist klargeworden, dass die zugewiesene Route SN12 aus Sicht der Schifffahrt keinen signifikanten Mehrwert zu haben scheint. Es könnte ein Thema der Überlegung sein, den Status/die Zuordnung dieser spezifischen Route zu ändern, allerdings ist dies in erster Linie eine deutsche hoheitliche Entscheidung.	Die Schifffahrtsrouten im Raumordnungsplan werden bei Bedarf im Rahmen einer zukünftigen Fortschreibung angepasst. Derzeit gibt es hierfür keine Planungen.
8	Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft	NL	2.1	(1)		[...] - Um eine (verstärkte Nutzung) der nicht-formalisierten Seeverbindungen zu sichern, möchten die Niederlande auf die exponentielle Zunahme von Schiffen hinweisen, die von Asien nach Europa und umgekehrt über polare Gewässer fahren (Northern Sea Route, NSR). Dies steht natürlich in direktem Zusammenhang mit den Klimaveränderungen, hat aber auch einen starken wirtschaftlichen Nutzen für die Reedereien, da jede Fahrt deutlich verkürzt wird. Um eine angemessene Verbindung zu den bestehenden Schiffsroutensystemen in der NW-Eur-Region zu gewährleisten, zeigen die Niederländer ein gemeinsames Interesse daran, die Routen zur und von der NSR in internationaler Zusammenarbeit (Deutschland, Dänemark, Norwegen, Niederlande) zu sichern und zu formalisieren. Angesichts der Routing-Systematik in NW-Europa in Kombination mit der Zugänglichkeit der verschiedenen Häfen in Europa sind mindestens zwei Verbindungen vorgesehen. Eine westliche Verbindung und eine östliche, die durch die Route SN18 in Ihrem MSP-Entwurf angedeutet werden könnte. Für eine mögliche westliche Verbindung wurde ein erster Entwurf skizziert und in der North Sea Shipping Group diskutiert. Zum jetzigen Zeitpunkt wäre es am wichtigsten, die Routen grob zu skizzieren und zu formalisieren, mit dem klaren Hinweis, dass das genaue Design, die Breite und die Ausrichtung Gegenstand weiterer Diskussionen, Konsultationen und Kooperationen zwischen den Ländern sein werden, wie oben erwähnt. Diese Diskussion wird ein Tagesordnungspunkt im Rahmen der North Sea Shipping Group und der trinationalen Treffen zwischen Den-Ger-NL bleiben. [...]"	Die Route SN18 wurde bereits als Vorranggebiet Schifffahrt für die nordgehenden Verkehre berücksichtigt und - nach Abstimmung mit den Nachbarländern - im finalen Plan in der Lage angepasst. In der Begründung zu 2.1 (1) wird für die Routen SN15 bis SN18 auf die hierdurch berücksichtigten Transit- und nordgehenden Verkehre verwiesen.
9	Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft	NL				Die aufgeworfenen Fragen und geäußerten Argumente werden durch die Ergebnisse der bereits erwähnten FSA gestützt, jedoch sollte ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass der Bericht noch nicht abgeschlossen ist und das Ergebnis des Berichts noch nicht zwischen den verschiedenen Ministerien diskutiert und abgestimmt wurde. In Anbetracht der Frist für eine Reaktion einerseits, der Wichtigkeit, Dringlichkeit und der Herausforderungen innerhalb der zuständigen Politikabteilung bei der Koordination einer Reaktion, wurde von der Koordinierungsstelle zur niederländischen MSP (DGWB) vereinbart, dass die Abteilung für Schifffahrtspolitik ihre Kommentare aus ihrer Sicht abgibt. Daher möchte ich betonen, dass diese Reaktion als Ausgangspunkt für weitere Diskussionen und Überlegungen zu betrachten ist und im Laufe der Zeit durchaus noch Änderungen unterliegen kann.	Im Hinblick auf die Erfordernisse der Schifffahrt im Rahmen der Raumordnungsplanung für die deutsche AWZ wird Deutschland sich auch nach Inkrafttreten des Raumordnungsplanes 2021 an weiteren Abstimmungsgesprächen mit den Nachbarländern beteiligen.
10	Estonian Fund for Nature	EE	2.1	(1)		„[...] Die Planung verschafft der Schifffahrt einen Vorteil gegenüber der Umwelt bei der Nutzung des maritimen Raums. Absatz (1) des Unterabschnitts 2.1 der Begründung begründet diesen Vorzug mit den Anforderungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (SRÜ). Der folgende Erwägungsgrund bezieht sich auf Artikel 58 des Übereinkommens, der tatsächlich die Freiheit der Schifffahrt in der AWZ vorsieht. Dies wird auch in Abschnitt 2.4.1(1) des Unterkapitels "Naturschutz" bekräftigt. Artikel 58 des Übereinkommens besagt jedoch nicht, dass die Freiheit der Schifffahrt absolut ist und Vorrang vor dem Umweltschutz hat. So sieht Artikel 61 des SRÜ den Schutz der lebenden Meeresressourcen in der ausschließlichen Wirtschaftszone vor, ohne zu spezifizieren, dass dieser Schutz den Interessen der Schifffahrt untergeordnet werden soll, und Artikel 65 sieht vor, dass strengere Regeln zum Schutz von Meeressäugern angewendet werden können. Vorschlag: Mit genauer Bezugnahme auf die Bestimmungen des [Seerechts-] Übereinkommens, die den Vorrang der Schifffahrt vor der Umwelt festlegen, oder dieses Prinzip neu zu formulieren, indem die Bedürfnisse der Umwelt mindestens gleichrangig mit der Schifffahrt behandelt werden.“	In der Festlegung 2.1 (1) wurde eine Regelung zum Verhältnis von Schifffahrt und Umwelt ergänzt.
11	Estonian Fund for Nature	EE	2.2.2	(6)		„[...] Die Offshore-Windenergieplanung berücksichtigt die Umwelt nicht ausreichend Die ehrgeizigen Pläne Deutschlands für den Ausbau der Offshore-Windenergie sind begrüßenswert und verfolgenswert. Bei der Auswahl der Standorte für die Windenergieentwicklung wurden Meeresschutzgebiete vermieden, was ebenfalls zu begrüßen ist. Der Grundsatz, dass der Ausbau der Offshore-Windenergie nicht auf Kosten der biologischen Vielfalt gehen darf, muss jedoch noch viel deutlicher gemacht werden. Das Unterkapitel 2.2.2 (6) der Begründung, das sich mit dem Umweltschutz beim Ausbau der Windenergie befasst, ist zu eng gefasst und spricht im Wesentlichen nur von Lärm, und das nicht erschöpfend. • Im Unterkapitel 4.2.5 des Kapitels Ostsee der SUP, das sich mit den Auswirkungen des geplanten Windenergieausbaus auf Meeressäuger befasst, wird festgestellt, dass die Auswirkungen des Lärms während der Bauphase (insbesondere durch das Rammen der Gründungspfähle) von regionaler und temporärer Bedeutung sind. Die Begründung für diese Einschätzung ist aus dem Text nicht ersichtlich. Es gibt auch keine Diskussion über alternative Möglichkeiten, Fundamente mit niedrigeren Geräuschpegeln zu errichten.“	Der Raumordnungsplan greift mit dieser Festlegung einen im Rahmen von konkreten Projekten für Windenergieanlagen wesentlichen Punkt auf, der in nachfolgenden Verfahren entsprechend berücksichtigt werden muss. In den einzelnen Zulassungsverfahren werden dann umfangreiche Umweltuntersuchungen auf der Basis eines Standarduntersuchungskonzeptes stattfinden.

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
						Vorschlag: Prüfung alternativer Methoden des Fundamentbaus zum Rammen und Ansprechen von Maßnahmen zum Ausschluss negativer Auswirkungen auf Vögel und Fledermäuse. [...]"	
12	Estonian Fund for Nature	EE	2.2.4	(1)		<p>„[...] Umweltauswirkungen des Bergbaus werden nicht ausreichend gemildert. Unterabschnitt 2.2.4 der Begründung erlaubt den Bergbau in Schutzgebieten, allein mit der Begründung, dass die geltende Gesetzgebung dies nicht verbietet. Eine solche Erklärung lässt außer Acht, dass der ökologische Anspruch des Plans dennoch höher sein sollte als die gesetzlichen Mindestanforderungen. Im Fall eines wichtigen Meeresgebiets für Aale wird nur eine zeitliche Begrenzung des Abbaus festgelegt, die möglicherweise nicht ausreicht. Darüber hinaus wird auch eine Kohlenwasserstoffförderung auf dem Meeresboden, also in Schutzgebieten, in Aussicht gestellt, die neben der Schädigung der Biodiversität auch eindeutig den Klimazielen widerspricht. Der gleiche Ansatz findet sich in den Absätzen (1) und (2) des Unterkapitels 2.4 zum Naturschutz wieder.“</p> <p>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 Abbaus bis zu 15 Jahre andauern können und, wenn sich die Beschaffenheit des Untergrunds ändert, dauerhaft sein können. Die Biota-Biomasse der verminten Flächen ist zuverlässig niedriger als die der Kontrollflächen. Dennoch kommt das Unterkapitel 4.4.2 zu dem Schluss, dass der geplante Bergbau im Meeresschutzgebiet nicht zu negativen Auswirkungen führen wird. Dies ist ein scheinbarer Widerspruch.</p> <p>Es ist bedauerlich, dass der Teil der SUP, der sich mit der Nordsee befasst, es versäumt, die klimatischen Auswirkungen der vorgeschlagenen Kohlenwasserstoffförderung dort zu analysieren. Dies ist eine klare Missachtung der EU-Klimapolitik.</p> <p>Vorschlag: Ausschluss der Förderung in Schutzgebieten und anderen sensiblen Meeresgebieten (auch in Gebieten mit einer Konzentration von Hirschen) und Aufgabe der Reservierung von Meeresgebieten für die Kohlenwasserstoffförderung.</p>	Bewilligungen für den Sand- und Kiesabbau in Schutzgebieten unterliegen einer Umweltprüfung und ggf. Auflagen zur Minimierung von Beeinträchtigungen der Meeresumwelt. Der Zeitraum für eine eingeschränkte Nutzung wird in den entsprechenden Verfahren geprüft und festgelegt. Vorbehaltsgebiete für die Förderung von Kohlenwasserstoffen (Gas) liegen nicht innerhalb von Schutzgebieten.
13	Estonian Fund for Nature	EE	2.2.5	(1)		<p>„[...] Die Umweltauswirkungen der Fischerei und der Fischzucht sollten eingehender behandelt werden. In Unterabschnitt 2.2.5 der Begründung werden die Umweltauswirkungen der Fischerei und der Fischzucht nicht angemessen berücksichtigt, unter anderem dadurch, dass die Fischzucht als eine der Ursachen für die Eutrophierung der Meere nicht in Betracht gezogen wird; auch werden keine Umweltausschlüsse für die Ansiedlung von Fischerei oder Fischzucht gemacht.</p> <p>Der Vorbehalt für die Fischerei auf Kaisergranat (<i>Nephrops norvegicus</i>) "Südlicher Schlickgrund" in Absatz (1) geht nicht auf die Auswirkungen der Fischerei auf das Ökosystem ein, was nach den GFP-Vereinbarungen obligatorisch ist, sondern beschränkt sich auf die Feststellung des guten Zustands der Zielart.</p> <p>Im Unterabschnitt 5.2.1 des Kapitels über die Ostsee der SUP wird jedoch der Beifang als wichtiger Risikofaktor für Schweinswale genannt. Es ist unklar, warum räumliche oder zeitliche Beschränkungen der Fischerei in für Schweinswale wichtigen Gebieten nicht einmal in Betracht gezogen werden.</p> <p>Vorschlag: Durchführung von Maßnahmen zur Verringerung der negativen Umweltauswirkungen der Fischerei und insbesondere der Fischzucht und gegebenenfalls räumliche Beschränkungen, auch in Meeresschutzgebieten. Im Kaisergranat-Fischereigebiet sollte ein selektiverer und ökosystemorientierter Ansatz für die Fischerei vorgesehen werden.</p>	Für das einzusetzende Fanggerät, Größenvorhaben etc. sind die Vorgaben zu befolgen, die im Rahmen der GFP sowie deren Umsetzung in nationales Recht erlassen werden.
14	Estonian Fund for Nature	EE	2.2.1	(3)		<p>„[...] In der maritimen Raumplanung sollte eine synergistische Koexistenz gefördert werden. Absatz (3) des Unterkapitels 2.2.1 zielt darauf ab, die Wechselwirkung zwischen verschiedenen Nutzungen des Meeresgebiets zu minimieren, ohne zu spezifizieren, welche Aktivitäten zu vermeiden sind oder ob einige Aktivitäten auch positive Synergien haben können.</p> <p>Vorschlag: Klären Sie die Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Verwendungen. „</p>	Diese Festlegung bezieht sich allgemein auf alle wirtschaftlichen Nutzungen und deren mögliche gegenseitige Beeinträchtigungen sowie Beeinträchtigungen anderer Nutzungen und Funktionen. Etwaige Konflikte werden im Rahmen von konkreten Fragestellungen in nachfolgenden Planungs- und Zulassungsebenen aufgegriffen.
15	Estonian Fund for Nature	EE				<p>Die internationale Zusammenarbeit muss verstärkt werden</p> <p>Abschließend möchten wir einen etwas allgemeineren Punkt wiederholen, der über den deutschen Planungsprozess hinausgeht: Der Meeresplanungsprozess benötigt eine viel effektivere internationale Koordination und Bewertung kumulativer Auswirkungen über das gesamte Meer. Eine solche Zusammenarbeit wird auch von Artikel 11 der Meeresplanungsrichtlinie 2014/89/EU gefordert. Nach Angaben der EFF wurde diese Bestimmung von den Ländern nicht mit ausreichender Substanz umgesetzt, obwohl eine minimale Zusammenarbeit stattfand.</p> <p>Wir halten es jedoch für notwendig, dass die Arbeitsgremien der regionalen Meereskonventionen (HELCOM in der Ostsee) in naher Zukunft eine Bewertung der kumulativen Auswirkungen der Meeresplanung vornehmen und gegebenenfalls die Planung in Zukunft anpassen, um einen guten Zustand der Meeresumwelt zu gewährleisten.</p>	BMI und BSH arbeiten in internationalen Gremien und Arbeitsgruppen sowie in Projekten zur Meeresraumordnung mit, und es wird sich im Rahmen von Monitoring und Evaluierung der Raumordnungspläne auch mit den kumulativen Auswirkungen der Pläne befassen.
16	Maritime Office Szczecin	PL				<p>In der vorgelegten Prognose der Auswirkungen auf die Umwelt wurde eine detaillierte Analyse der Auswirkungen der Umsetzung der Annahmen des Plans auf einzelne Elemente der Umwelt durchgeführt, wobei solche Tiergruppen wie Meeressäuger, Seevögel und Zugvögel besonders berücksichtigt wurden. Nach Meinung des Gremiums liefern die in diesem Dokument dargestellten Daten wertvolle Rückschlüsse auf den Zustand der Umwelt im Plangebiet und ermöglichen es, die möglichen Auswirkungen der geplanten Maßnahmen (z.B. im Zusammenhang mit dem Bau von Windparks, Plattformen und Seekabelsystemen) auf die einzelnen Elemente der Umwelt zu beurteilen. Es wurden Abhilfemaßnahmen zur Verringerung und Vermeidung erheblicher und unbedeutender negativer Auswirkungen auf die Umwelt angegeben, die im Verfahren zur Einzelgenehmigung der im Plan geplanten Maßnahmen festgelegt werden.</p>	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
17	Maritime Office Szczecin	PL	2.2.2	(1)		<p>Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass die Lage der als EO1 und EO3 gekennzeichneten Gebiete für Windenergie im Hinblick auf kumulative Auswirkungen mit anderen Gebieten, die in Zukunft für dieselbe Art von Aktivität ausgewiesen werden, untersucht werden sollte. Dies gilt insbesondere für die im dänischen Meerentwicklungsplan ausgewiesenen Gebiete für erneuerbare (Wind-)Energie im Südwesten von Bornholm. Obwohl dieser Plan noch nicht genehmigt wurde, erscheint es notwendig, seine Ergebnisse zu berücksichtigen, insbesondere im Hinblick auf die grenzüberschreitenden Auswirkungen auf die Nord-Süd-Zugvogelrouten zwischen der Pommerschen Bucht und der Südküste Schwedens. Flugrouten für Zugvögel durch die Gebiete, in denen der Windpark geplant ist, sind in Kapitel 2.10 der Umweltverträglichkeitsprüfung für den oben genannten Planentwurf für die deutsche AWZ in der Ostsee dargestellt.</p> <p>Diese Flächen für Offshore-Windenergie können entlang der Ost-West-Achse eine Barriere für Vögel darstellen, die entlang der oben genannten Zugrouten wandern. Dies ist besonders wichtig in Bezug auf die geplante Erweiterung des Bereichs EO2 nach Westen und das Konzept einer möglichen Schließung des Bereichs SO5. Es ist hervorzuheben, dass in Abschnitt 9.3.2.2 "Offshore-Windenergie" der Umwelt, dass im Punkt 9.3.2.2 "Windenergie auf See" der Umweltverträglichkeitsprüfung zum o.g. Planentwurf für die deutsche AWZ in der Ostsee eindeutig festgestellt wird, dass ein Konflikt zwischen den für die Windenergie ausgewiesenen Gebieten und den Zugvogelrouten besteht, und zwar wie folgt (Zitat): "Da es keine räumlichen Alternativen gibt für die Windenergienutzung in der Ostsee wurde zusätzlich festgelegt, dass die Flächen der Vogelzugkorridore "Fehmarn-Lolland" und "Rügen-Schonen" grundsätzlich für die Windenergie genutzt werden können, sofern sie als Vorrang- oder Vorbehaltsgebiete für Windenergie ausgewiesen werden. In Zeiten des Massenzuges sollten Windenergieanlagen nicht in Vogelzugkorridoren betrieben werden, wenn andere Maßnahmen nicht ausreichen, um das nachgewiesene, deutlich erhöhte Risiko von Kollisionen zwischen Vögeln und Windenergieanlagen auszuschließen". Es wäre unverständlich, die Existenz eines solchen Risikos im Bereich der Vogelzugkorridore oberhalb des "Adlergrundes" nicht zu berücksichtigen.</p> <p>Wenn das SO5-Gebiet entfernt und als Windenergiestandort ausgewiesen wird, stellt es eine weitere Ausdehnung der Barriere für Zugvögel aus der Pommerschen Bucht nach Westen dar.</p>	<p>Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass die Nutzung Windenergie auf See mit dem Vogelzug vereinbar ist, wenn Meidungs- und Minderungsmaßnahmen bei Bedarf vorgesehen sind.</p> <p>Die Darstellung der Vogelzugkorridore „Fehmarn-Lolland“ und „Rügen-Schonen“ im ROP berücksichtigt die besondere Bedeutung des Vogelzugs über den Fehmarnbelt, der sog. Vogelfluglinie, und über Rügen nach Schweden.</p> <p>Der Grundsatz 2.4 (6) stellt 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. Es ist davon auszugehen, dass der Grundsatz für alle geplanten Gebiete für Windenergie innerhalb des Vogelzugkorridors gilt.</p>
18	Maritime Office Szczecin	PL				<p>Das Plangebiet befindet sich in der Nähe der Grenze der polnischen marinen Natura 2000-Gebiete, d.h. des besonderen Vogelschutzgebietes "Zatoka Pomorska" (PLB99003) und des Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung/besonderes Habitatschutzgebiet "Ostoja na Zatoce Pomorskiej" (PLH 990002). Im Plan geplante Aktivitäten sollten keine signifikanten negativen Auswirkungen auf die Erhaltungsziele der polnischen Natura 2000-Meeresgebiete haben, insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> - den Zustand natürlicher Lebensräume oder der Lebensräume von Pflanzen- und Tierarten verschlechtern zu deren Schutz Natura 2000-Gebiete ausgewiesen wurden, oder - negative Auswirkungen auf die Arten haben, zu deren Schutz Natura 2000-Gebiete ausgewiesen wurden, oder - die Integrität von Natura 2000-Gebieten oder deren Verbindungen mit anderen Gebieten beeinträchtigen, <p>daher als Aufsichtsbehörde für die genannten Natura 2000-Gebiete, gemäß Artikel 27a (2) des Gesetzes vom 16. April 2004 zum Schutz der Natur (Gesetzblatt 2021 Nr. 1098) kommen wir zu dem Schluss, dass die geplanten Maßnahmen keine Auswirkungen auf die Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen Zustandes des Schutzes der natürlichen Lebensräume sowie der Pflanzen- und Tierarten und deren Lebensräume haben, die in diesen Natura-2000-Gebieten das Schutzobjekt sind.</p>	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
19	Generaldirektion Umweltschutz	PL				(...) Unter Berücksichtigung der potenziellen Umweltauswirkungen auf dem Gebiet der Republik Polen in Anbetracht der möglichen Umweltauswirkungen auf dem Gebiet der Republik Polen und der angewandten Minimierungsmaßnahmen gibt die polnische Partei keine Kommentare zu den vorgeschlagenen Änderungen der zweiten Fassung des Plans ab.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
20	Generaldirektion Umweltschutz	PL				Gleichzeitig möchte ich jedoch mitteilen, dass nach der Analyse der Dokumentation festgestellt wurde, dass sie die von der polnischen Partei in der Phase der Festlegung des Umfangs und des Detaillierungsgrads des Plans sowie in späteren Phasen, die die Abgabe von Stellungnahmen zum Dokument selbst beinhalteten, aufgeworfenen Fragen nicht ausreichend behandelt, d. h. Analyse der kurz- und langfristigen Auswirkungen der Annahmen des Plans auf das gesamte Meeresökosystem, einschließlich der Schutzobjekte in Natura 2000-Gebieten (PLB990003 Zatoka Pomorska, PLH990002 Ostoja na Zatoce Pomorskiej, PLB990002 Przybrzeżne wody Bałtyku, PLC990001 Ławica Słupska) und anderer geschützter Elemente der natürlichen Umwelt, auf der Grundlage der Angaben in den Standarddatenbögen und Entwürfen der Schutzpläne, auch im Zusammenhang mit der Kohäsion und Integrität von Natura 2000-Gebieten.	Die Ergebnisse der Prüfung der Auswirkungen der Festlegungen des Raumordnungsplanes auf angrenzende Natura 2000-Gebiete sowohl im deutschen Küstenmeer als auch in den Nachbarländern werden im Umweltbericht Ostsee in Kapitel 6.3.4 thematisiert.
21	Ministerium für Infrastruktur	PL	2.1			„[...] (1) Im Hafen Świnoujście ist der Betrieb von Schiffen mit einem Tiefgang von bis zu 15 m geplant, deshalb darf der Plan die Baggerarbeiten zur Erlangung einer Fahrrinne mit einer Tiefe von 17 m auf der nördlich der Reede des Hafens Świnoujście und Stettin gelegenen Strecke nicht einschränken. [...]“	Die Voraussetzungen für Baggerarbeiten im Zuge der Route nördlich der Reede der Seehäfen Swinemünde und Stettin müssen in einem Genehmigungsverfahren geprüft werden, in dem neben den Belangen der Seeschifffahrt u. a. auch die Lage innerhalb des Naturschutzgebietes berücksichtigt werden. Der Raumordnungsplan greift einem solchen Verfahren nicht vor.
22	Ministerium für Infrastruktur	PL	2.1			(...) (2) Eine mögliche Umwandlung des temporären Vorbehaltsgebietes für die Schifffahrt (SO5) in ein temporäres Vorbehaltsgebiet für die Offshore-Windenergie (EO2-West) ab dem 01.01.2025, d.h. die Ermöglichung einer Bebauung des gesamten Gebietes, kann zu einer Kanalisierung des bisher verstreuten Schiffsverkehrs in diesem Gebiet führen. Dadurch erhöht sich das Risiko von Kollisionen, zumal in diesem Bereich Kollisionen der aktuellen Routen der Fähren, die die Strecke Świnoujście-Trelleborg bedienen, mit dem geplanten Offshore-Windpark "Arcadis Ost 1" im deutschen Küstenmeer festgestellt wurden.	Die Prüfung der angesprochenen Aspekte wird im Rahmen des geplanten Schifffahrtsgutachtens zu diesem Gebiet erfolgen.

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
23	Ministerium für Infrastruktur	PL	2.5.1	(1)		(...) (3). Die vorherige Version des Plans enthielt keine Planungsabgrenzungen für die Bedürfnisse der Landesverteidigung und die Lage der militärischen Übungsgebiete war informativ. Gegenwärtig sind in der Pommerschen Bucht "für die Verteidigung reservierte Gebiete" ausgewiesen, aber im Textteil des Plans sind die Regeln der Koexistenz dieser Funktion mit den für die Schifffahrt bestimmten Gebieten nicht festgelegt. Das militärische Übungsgebiet in der Pommerschen Bucht kollidiert mit dem Schifffahrtsweg nördlich der Reede der Häfen Swinoujście und Szczecin, der zum Hafen Ystad führt (SO2). Militärische Übungen, die auf diesen militärischen Übungsgebieten durchgeführt werden, können die Sperrung dieser Route für die zivile Schifffahrt zu den Häfen von Świnoujście und Szczecin verursachen. Die Planung sollte eine solche Möglichkeit nicht zulassen.	Schiffahrtsrouten werden durch die Übungen nicht gesperrt. Die Bundesraumordnung hat in diesem Zusammenhang keine Regelungskompetenz. Einzelheiten ergeben sich aus den jeweiligen Bekanntmachungen der militärischen Übungen in den Nachrichten für Seefahrer. Zur Klarstellung wird im Plan in der Begründung zu 2.5. (1), entspricht 2.5.1 (1) im 2. Planentwurf, eingefügt, dass die Nutzung militärischer Gebiete zu Übungszwecken im Einklang mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs erfolgt.
24	Ministerium für Infrastruktur	PL	2.1			„[...] Zusammenfassend sind planerische Lösungen erforderlich, die den reibungslosen und sicheren Schiffsverkehr nicht stören, unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklung des Seeverkehrs, insbesondere in den Bereichen SO2 und SO3. Für den Fall, dass die deutsche Seite nicht auf die Bestimmungen des Plans verzichtet, die eine Umwandlung des SO5-Gebietes in das EO2-West-Gebiet ermöglichen würden, weist Polen auf die Notwendigkeit der Zusammenarbeit mit polnischen Experten für die Sicherheit im Seeverkehr bei der Erstellung einer Expertenstudie hin, um über eine Änderung der Ausweisung des Gebietes zu entscheiden. [...]“	Die mögliche Umwandlung von SO5 zu EO2-West wird im Rahmen eines externen Gutachtens betrachtet. Dabei werden die Experten der Nachbarstaaten beteiligt.
25	Marine Management Organisation (MMO)	UK				Die Meerespläne East Inshore und East Offshore wurden 2014 angenommen. 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 East Marine Plans wurde im April 2020 veröffentlicht. Im Anschluss an die Veröffentlichung wurde beschlossen, die Meerespläne Ost zu ändern oder zu ersetzen. Es gibt keine gesetzliche Frist oder einen Zeitplan, der mit der Entscheidung verbunden ist. Wir werden Sie informieren, wenn der Prozess zur Änderung oder Ersetzung der Pläne beginnen soll. In der Zwischenzeit bleiben die aktuellen East Marine Plans als die operativen Pläne für die östlichen Meeresplangebiete Englands bestehen. In Abschnitt 1.3.1.4 geben Sie an, dass die englischen Meerespläne alle drei Jahre aktualisiert werden. Bitte beachten Sie, dass es zwar die Anforderung gibt, dass jeder Meeresplan alle drei Jahre überprüft und darüber berichtet werden muss, dass es aber keine Anforderung gibt, dass Meerespläne alle drei Jahre aktualisiert werden müssen. Die Entscheidung, einen Meeresplan zu ändern oder zu ersetzen, wird vom Secretary of State for Environment, Food and Rural Affairs getroffen und basiert auf den Ergebnissen und Empfehlungen der dreijährlichen Überprüfungsberichte, die vom MMO erstellt werden. In Erwartung des Prozesses zur Änderung oder Ersetzung der Pläne (siehe oben) bleiben die aktuellen East Marine Plans als die operativen Pläne für die östlichen Meeresplangebiete Englands bestehen.	Der Umweltbericht wurde entsprechend der Hinweise geändert.
26	Marine Management Organisation (MMO)	UK				Das MMO begrüßt die weitere Berücksichtigung von grenzüberschreitenden Themen wie Schifffahrt, Windenergie und Schutz und Verbesserung der Meeresumwelt im zweiten Entwurf des maritimen Raumplans. Wir nehmen zur Kenntnis, dass sich das vorgeschlagene Offshore-Windenergie-Reservierungsgebiet EN19 an der gleichen Stelle befindet wie im ersten Entwurf des überarbeiteten MSP, angrenzend an das angrenzende Offshore-Meeresplangebiet Nord-Ost. Wir nehmen auch die folgenden Änderungen des zweiten Entwurfs zur Kenntnis: • Abschnitt 2.2.2 "Offshore-Windenergie" wurde um folgende Aussage ergänzt, um die Rolle von EN19 zu stärken: "Eine Raumaussweisung für Offshore-Windenergie bewirkt, dass dieses Gebiet von unverträglichen Nutzungen freigehalten wird und für die vorrangige Nutzung als grundsätzlich geeignet angesehen wird." • In Abschnitt 2.2.2 Unterabschnitt Re (2) "Vorbehaltsgebiete Offshore-Windenergie" wurde ein Absatz hinzugefügt, der besagt: "Bei der kontinuierlichen Bewertung und zukünftigen Fortschreibung des Plans werden die Belange der Schifffahrt im Hinblick auf die Routen nach Norden (möglicher eisfreier Nordpol und damit verbundene Verschiebungen der Schifffahrtsrouten) besonders berücksichtigt, um eine bedarfsgerechte Verkehrsanbindung des Gebietes der Deutschen Bucht zu gewährleisten und die Durchfahrt durch die AWZ zu ermöglichen." • In Abschnitt 2.1 "Gewährleistung der Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Schifffahrt" wird auf die Freiheit der Schifffahrt nach dem SRÜ verwiesen und ausgeführt: "Nach Artikel 60 Absatz 7 SRÜ dürfen künstliche Inseln, Anlagen und Bauwerke sowie die sie umgebenden Sicherheitszonen nicht errichtet werden, wenn sie die Benutzung anerkannter und für die internationale Schifffahrt wichtiger Schifffahrtswege behindern können. Dementsprechend hat das ROG sowie verschiedene Fachgesetze der Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Schifffahrt bei der Nutzung der AWZ einen hohen Stellenwert ein. Die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt zielen daher vor allem darauf ab, wichtige Schifffahrtsstraßen von Nutzungen freizuhalten, die deren Nutzung beeinträchtigen könnten. Dabei sind insbesondere die von der IMO ausgewiesenen Verkehrstrennungsgebiete in Nord- und Ostsee zu berücksichtigen. Darüber hinaus werden die auf Basis von AIS-Verkehrsanalysen ermittelten tatsächlichen Schifffahrtswege sowie die als zukünftig wichtig identifizierten Wege berücksichtigt."	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
27	Marine Management Organisation (MMO)	UK	2.1	(1)		„[...] Es scheint, dass Abschnitt 2.2.2 die Schifffahrtsrouten, die durch das nordöstliche Meeresplangebiet verlaufen, nicht einschließt, da es sich um westliche Routen aus der deutschen AWZ handelt. Wir nehmen daher die Gelegenheit wahr, unsere frühere Konsultationsantwort und die Informationen über wirtschaftlich wichtige Schifffahrtsrouten zwischen dem nordostenglischen Offshore-Meeresgebiet und der deutschen AWZ zu wiederholen. Wir können darum bitten, dass solche Routen in Abschnitt 2.1 vollständig berücksichtigt und abgedeckt werden. Darüber hinaus regen wir an, dass Abschnitt 2.2.2 dahingehend geändert wird, dass alle Routen einbezogen werden, die den "Transit durch die AWZ ermöglichen". Wir freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit zwischen den Behörden in Deutschland und Großbritannien, wo dies angebracht ist, bei der Planung des Wachstums von Offshore-Windprojekten, die auch andere Nutzungen und grenzüberschreitende Fragen berücksichtigt.“	Die angesprochene Route (Tees and Hartlepool to the Baltic) verläuft nach unseren Erkenntnissen durch die dänische AWZ. Für eine genauere Analyse wurden Schifffahrtsdaten bei MMO angefragt.

Nr.	Stellungnahme von:	Land	Kapitel (Nr)	Festlegung (Nr)	Begr. Festlegung (zu Nr)	Stellungnahme	Auswertung BMI / BSH
28	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM)	SE				Im Abschnitt 11.9 Gesamtbewertung des Plans findet sich eine abschließende Bemerkung zu den Auswirkungen des Plans. Es wäre jedoch sinnvoll, in einer Zusammenfassung des Umweltberichts die wichtigsten Ergebnisse und Schlussfolgerungen hervorzuheben.	Die wesentlichen Ergebnisse sind in der nichttechnischen Zusammenfassung in Kapitel 11 zusammengefasst. Kapitel 11.9 bezieht sich speziell auf die Bewertung des Gesamtplans.
29	Energistyrelsen	DK				<p>In Anbetracht der Art des Raumordnungsplans möchte die dänische Energiebehörde, Energy Island Unit, darüber informieren, dass die dänische Energiebehörde dabei ist, zwei Energieinseln im dänischen Seegebiet und in der AWZ zu planen. Im Klimaabkommen vom 22. Juni 2020 wurde beschlossen, dass Dänemark zwei Energieinseln bauen wird, von denen eine auf Bornholm in der Ostsee und die andere in der Nordsee liegen soll. An beide Energieinseln werden Offshore-Windparks angeschlossen, siehe unten. Eine politische Entscheidung im Herbst 2020 und eine politische Zusatzvereinbarung zum Klimaabkommen im Februar 2021 entschieden auch über die detaillierte Lage der Machbarkeitsstudiengebiete für die Energieinseln.</p> <p>Die Energieinsel Bornholm, an die 2 GW Offshore-Windkraftanlagen angeschlossen werden sollen, ist auf der <u>Karte</u> unten zu sehen. Die grünen Vollfarbmarkierungen (Abbildung 1) zeigen die Gebiete der Machbarkeitsstudien für die beiden zukünftigen Offshore-Windparks auf Bornholm.</p> <p>Der Entwurf der Genehmigung zur Durchführung von Machbarkeitsstudien für die Offshore-Windparks für Bornholm wurde in Espoo konsultiert, auch mit den deutschen Behörden.</p> <p>Für die Energy Island in der Nordsee soll eine künstliche Insel als Knotenpunkt für 3 GW Offshore-Windturbinen errichtet werden, mit der Möglichkeit von 10 GW in der Zukunft.</p> <p>Die untenstehende <u>Karte</u> mit der gelben Vollfarbmarkierung (Abbildung 1) zeigt die Gebiete der Machbarkeitsstudie für die zukünftige künstliche Insel und die zukünftige Offshore-Windkraftanlage.</p>	Die Information wird zur Kenntnis genommen.