



Integrierter
Bewirtschaftungsplan
Weser

Fachbeitrag 2
**Räumliche
Gesamtplanung**

Niedersachsen

**Fachbeitrag 2 -
Räumliche Gesamtplanung**
(Niedersachsen)

Koordination des Fachbeitrags:

Regierungsvertretung Oldenburg -

Nds. Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft,
Verbraucherschutz und Landesentwicklung

Abgestimmter Entwurf - Stand: April 2011

| | |
|----------------------|---|
| Fachbeitrag 1 | Natura 2000 |
| Fachbeitrag 2 | Räumliche Gesamtplanung |
| Fachbeitrag 3 | Wasserrahmenrichtlinie |
| Fachbeitrag 4 | Hochwasser- und Küstenschutz |
| Fachbeitrag 5 | Schifffahrt und Häfen |
| Fachbeitrag 6a | Landwirtschaft |
| Fachbeitrag 6b | Fischerei |
| Fachbeitrag 6c | Jagd |
| Fachbeitrag 7 | Gewerbe, Industrie, Hafenwirtschaft, Straßenbau |
| Fachbeitrag 8 | Freizeit und Tourismus |

Inhaltsübersicht

Fachbeitrag 2 - Räumliche Gesamtplanung (Niedersachsen)

| | | |
|--------|--|-----------|
| 1. | Rahmenbedingungen und rechtliche Vorgaben | 3 |
| 1.1 | Europa | 3 |
| 1.2 | Bundesrepublik Deutschland..... | 3 |
| 1.2.1 | Raumordnungsgesetz (ROG)..... | 4 |
| 1.3 | Niedersachsen | 5 |
| 1.3.1 | Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung (NROG) | 5 |
| 1.3.2 | Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) | 5 |
| 1.3.3 | Regionale Raumordnungsprogramme (RROP) | 6 |
| 1.3.4 | Küstenmeer (gemeindefreies Gebiet)..... | 7 |
| 1.3.5 | Länderübergreifende Zusammenarbeit und Abstimmung mit Bremen..... | 7 |
| 1.3.6 | Raumordnungskonzept für das Niedersächsische Küstenmeer (ROKK) | 8 |
| 2. | Charakterisierung des Planungsraums | 9 |
| 2.1 | Räumliche Struktur des Planungsgebietes..... | 9 |
| 3. | Zustandsanalyse | 10 |
| 3.1 | Gesamträumliche Entwicklung | 10 |
| 3.2 | Vorgaben des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen 2008 (LROP) und der Regionalen Raumordnungsprogramme (RROP) | 11 |
| | Karte: Auszug aus dem LROP 2008 | 12 |
| 3.3 | Betrachtungsraum links / westlich der Weser | 13 |
| | - Vorgaben des RROP Wesermarsch | |
| 3.3.1 | Siedlungs- und Versorgungsstruktur | 13 |
| 3.3.2 | Elemente und Funktionen des landesweiten Freiraumverbundes | 13 |
| 3.3.3 | Rohstoffgewinnung | 14 |
| 3.3.4 | Natur und Landschaft, Natura 2000, Großschutzgebiete..... | 15 |
| 3.3.5 | Landschaftsgebundene Erholung..... | 15 |
| 3.3.6 | Wassermanagement, Küsten- und Hochwasserschutz | 16 |
| 3.3.7 | Mobilität, Verkehr, Logistik | 18 |
| 3.3.8 | Schienerverkehr, ÖPNV, Fremdenverkehr | 19 |
| 3.3.9 | Straßenverkehr | 20 |
| 3.3.10 | Schifffahrt, Häfen..... | 21 |
| 3.3.11 | Luftverkehr | 22 |
| 3.3.12 | Energie..... | 23 |
| 3.3.13 | Sonstige Standort- und Flächenanforderungen | 23 |
| 3.4 | Betrachtungsraum rechts / östlich der Weser | 24 |
| | - Vorgaben des RROP Cuxhaven | |
| 3.4.1 | Siedlungs- und Versorgungsstruktur | 24 |
| 3.4.2 | Elemente und Funktionen des landesweiten Freiraumverbundes | 24 |
| 3.4.3 | Naturschutz und Landschaftspflege | 24 |
| 3.4.4 | Landschaftsgebundene Erholung..... | 25 |
| 3.4.5 | Gewässerschutz, Fischerei | 25 |
| 3.4.6 | Wassermanagement, Küsten- und Hochwasserschutz | 25 |
| 3.4.7 | Mobilität, Verkehr, Logistik | 26 |
| 3.4.8 | Schifffahrt, Häfen | 26 |
| 3.5 | Betrachtungsraum rechts / östlich der Weser | 27 |
| | - Vorgaben Landkreis Osterholz | |
| | Karten: Auszüge aus den RROPs | 28 |

| | | |
|-------|---|-----------|
| 4. | Initiativen / Perspektiven | 31 |
| 4.1 | Wassermanagement, Küsten- und Hochwasserschutz | 31 |
| 4.2 | Landschaftsgebundene Erholung..... | 33 |
| 4.3 | Natur und Landschaft..... | 34 |
| 4.4 | Schifffahrt, Häfen | 34 |
| 4.5 | Förderprogramme und Forschungsprojekte unterstützen Initiativen | 34 |
| 4.5.1 | INTERREG IVB - Nordsee | 34 |
| 4.5.2 | Klimawandel Unterweser | 36 |
| 5. | Erkennbare Interessens- und Zielkonflikte | 37 |
| 5.1 | Allgemeines | 37 |
| 5.2 | Weservertiefung..... | 37 |
| 6. | Maßnahmenvorschläge | 38 |
| 6.1 | Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) zur Konfliktvermeidung oder Konfliktlösung | 38 |
| 6.2 | Raumbeobachtung und Geoinformationssystem (GIS) | 38 |

Integrierter Bewirtschaftungsplan Weser

Fachbeitrag 2: Räumliche Gesamtplanung

(Niedersachsen)

1. Rahmenbedingungen und rechtliche Vorgaben

1.1 Europa

Aus der Perspektive einer europäischen Raumentwicklungspolitik bedeutet das Ziel der Herbeiführung einer ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung der Europäischen Union insbesondere, die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen und kulturellen Funktionen in Einklang zu bringen und damit zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Raumentwicklung beizutragen.

Im Mai 1999 war nach einem mehrjährigen Diskussionsprozess das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK) durch den informellen Raumordnungsministerrat beschlossen worden, das als unverbindliches Dokument Grundziele und Handlungsoptionen für die künftige Raumentwicklung Europas formuliert. Es legt folgende fundamentalen Ziele europäischer Politik fest, die in allen Regionen der EU gleichzeitig verfolgt und in ihren Wechselwirkungen berücksichtigt werden sollen:

- Wirtschaftlicher und sozialer Zusammenhalt,
- Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und des kulturellen Erbes sowie
- ausgeglichene Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Raumes.

Die Ziele des EUREK sollen gemeinsam von den europäischen Institutionen sowie den nationalen, regionalen und lokalen Regierungs- und Verwaltungsebenen angestrebt werden. Anknüpfend an diese Ziele thematisiert das EUREK Handlungsoptionen europäischer Raumentwicklungspolitik, indem politische Optionen dargestellt werden, die auf die jeweiligen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Bedingungen der Regionen angepasst werden müssen.

Auf nationaler Ebene sind die Regionen aufgefordert, das EUREK bei der Aufstellung und Fortschreibung von Raumordnungsprogrammen sowie der Koordinierung von Fachplanungen zu berücksichtigen.

1.2 Bundesrepublik Deutschland

Räumliche Gesamtplanung soll, so die Intention des Gesetzgebers, durch eine räumliche Gesamtabwägung die konkurrierenden fachlichen Raumansprüche harmonisieren, koordinieren, zum Ausgleich bringen, und – falls nötig – einzelnen räumlichen Nutzungen den Vorrang vor anderen geben. Denn an den Raum und seine Ressourcen werden vielfältige, stetig zunehmende, sich überlagernde und miteinander konkurrierende Nutzungsansprüche gestellt.

Auf dem Gebiet der Raumordnung hatte der Bund gemäß dem früheren Artikel 75 Grundgesetz (GG) bis zum 31. August 2006 eine Rahmengesetzgebungskompetenz. Vom Bund erlassene Rahmenvorschriften waren innerhalb einer angemessenen Frist in Landesrecht umzusetzen und auszugestalten. Im Zuge der Föderalismusreform wurde das GG zum 1. September 2006 geändert. Das Raumordnungsrecht gehört nun gemäß Artikel 72 in Verbindung mit Artikel 74 Abs.1 Nr. 31 GG zum Bereich der konkurrierenden Gesetzgebung. Sofern der Bund sein Gesetzgebungsrecht hierbei nicht wahrnimmt, können grundsätzlich auch die Länder eigenständige Gesetze erlassen. Mit Artikel 72 Abs. 3 Nr. 4 GG wurde den Ländern

ferner die Möglichkeit eröffnet, im Bereich der Raumordnung von gesetztem Bundesrecht abzuweichen. Im Verhältnis von Bundes- und Landesrecht geht das jeweils spätere Gesetz vor. Das schon vor dem 01. September 2006 erlassene Bundesraumordnungsrecht gilt zunächst nach Artikel 125b GG bis zum Erlass neuerer Rechtsvorschriften weiter.

Aufgrund seiner früheren Rahmengesetzgebungskompetenz hatte der Bund das Raumordnungsgesetz (ROG) erlassen, das den Ländern Vorgaben für Instrumente und Verfahren macht und bundesweit geltende Raumordnungsgrundsätze enthält. Am 22.12.2008 wurde das Gesetz zur Neuaufstellung des Raumordnungsgesetzes und zur Änderung anderer Vorschriften (GeROG) erlassen und im BGBl. I, S. 2986 verkündet. Artikel 1 des GeROG betrifft die Neufassung des ROG. Es tritt am 30.06.2009 in Kraft. Lediglich die Regelungen in Abschnitt 3 und § 29 gelten bereits seit dem 31.12.2008. Da durch das neue ROG etliche Regelungen im NROG überlagert und damit nichtig werden, bedarf das NROG in der Fassung vom 07. Juni 2007 (s. Kap. 1.3.1) einer Überarbeitung, die noch nicht abgeschlossen ist.

1.2.1 Raumordnungsgesetzes (ROG)

Die Aufgabe der Raumordnung besteht nach § 1 Abs. 1 ROG darin, den Gesamttraum der Bundesrepublik Deutschland und seine Teilräume durch zusammenfassende, überörtliche und fachübergreifende Raumordnungspläne, durch raumordnerische Zusammenarbeit und durch Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen zu entwickeln, zu ordnen und zu sichern. Dabei sind

- unterschiedliche Anforderungen an den Raum aufeinander abzustimmen und die auf der jeweiligen Planungsebene auftretenden Konflikte auszugleichen,
- Vorsorge für einzelne Nutzungen und Funktionen des Raumes zu treffen.

Leitvorstellung der Raumordnung ist nach § 1 Abs. 2 ROG eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in den Teilräumen führt.

Die in § 2 ROG genannten Grundsätze der Raumordnung sind im Sinne der v. g. Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung anzuwenden und in zusammenfassenden, überörtlichen, fachübergreifenden Plänen (Raumordnungsplänen) durch Festlegungen zu konkretisieren, soweit dies erforderlich ist.

Nach § 17 ff ROG kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Einvernehmen mit den fachlich betroffenen Bundesministerien einzelne raumordnerische Grundsätze nach § 2 (2) ROG für die räumliche Entwicklung des Bundesgebietes durch Grundsätze in einem Raumordnungsplan konkretisieren. Dies geschieht in Unterrichtung und Beratung mit den betroffenen Ländern. Raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen der Europäischen Union und deren Mitgliedstaaten werden einbezogen. Für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) in Nord- und Ostsee stellte das BMVBS Raumordnungspläne als Rechtsverordnungen auf, die im September bzw. Dezember 2009 in Kraft traten.

§ 8 ROG ermächtigt die Länder, Rechtsgrundlagen für eine Raumordnung in ihrem Gebiet (Landesplanung) zu schaffen.

1.3 Niedersachsen

1.3.1 Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung (NROG)

Die Ausfüllung der (Rahmen-)Vorschriften des Bundes ist in Niedersachsen durch das Niedersächsische Gesetz über Raumordnung und Landesplanung (NROG) erfolgt. Das NROG gilt in der Fassung vom 7. Juni 2007 (Nds. GVBl. S. 223).

Es ist ein Verfahrensgesetz, das die Aufgabe und Leitvorstellung der Raumordnung klärt sowie die Aufstellung und abstrakt Inhalte von Raumordnungsplänen, die Raumordnungsinstrumente, Zuständigkeiten sowie Beachtens- und Informationspflichten regelt. Da mit in Kraft treten des neuen ROG ab 30.06.2009 Teile des NROG durch unmittelbar geltendes Bundesrecht überlagert und somit nichtig wurden, wird eine Anpassung des NROG vorbereitet.

Auf Basis des NROG hatte das Land ferner eine Verordnung über die Aufstellung der Regionalen Raumordnungsprogramme (VerfVO-RROP) erlassen, die das Verfahren zur Aufstellung und Abstimmung der Regionalen Raumordnungsprogramme und die Art der Darstellung in den Regionalen Raumordnungsprogrammen (Planzeichen) regelte. Die VerfVO-RROP wurde jedoch inzwischen durch Artikel 3 der Verordnung vom 21.01.2008 (Nds. GVBl. S. 26) aufgehoben. Stattdessen werden Regelungen zur Darstellung in den Regionalen Raumordnungsprogrammen in Anlage 3 des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen getroffen. Hier werden 39 Planzeichen landesweit verbindlich geregelt.

Um die Vergleichbarkeit und Vereinheitlichung der verwendeten Planzeichen in den RROPs zu fördern, gab der Niedersächsische Landkreistag, in Abstimmung mit dem Niedersächsischen Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung (ML), eine Arbeitshilfe heraus, die den Planzeichenkatalog erweitert und bei Bedarf fortgeschrieben werden kann.

Die fachlich-programmatischen Inhalte der niedersächsischen Raumordnung und Landesplanung sind im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) verankert. Durch das Gesetz zur Änderung raumordnungsrechtlicher Vorschriften vom 26. April 2007 (Nds. GVBl. S. 161) wurde geregelt, dass das früher zweiteilig angelegte LROP nunmehr insgesamt als Verordnung ergeht. Der gesetzliche Teil I wurde aufgehoben. Eine grundlegende Novellierung des LROP ist im Januar 2008 erfolgt. Die entsprechende Änderungsverordnung vom 21. Januar 2008 (Nds. GVBl. S. 26, 75) ist am 30.01.2008 in Kraft getreten. Inzwischen wurde die Neubekanntmachung der Verordnung über das LROP vom 8. Mai 2008 (Nds. GVBl. S. 132) veröffentlicht.

Eine weitere Änderung des LROP ist 2009 eingeleitet worden und befindet sich derzeit in Vorbereitung.

1.3.2 Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP)

Das LROP legt die Grundzüge der angestrebten räumlichen und strukturellen Entwicklung innerhalb des Landes Niedersachsen dar. Sie ist eine Verordnung, bestehend aus einer beschreibenden und einer zeichnerischen Darstellung (Textteil und Kartenteil).

Der Textteil beinhaltet für nachfolgende Planungen zu beachtende raumordnerische Ziele (Fettdruck) und berücksichtigungspflichtige Grundsätze. Die Karte im Maßstab 1: 500 000 konkretisiert räumlich verbindliche Festlegungen, insbesondere zur Zentrenstruktur und zu Vorranggebieten (z. B. Natura 2000, Rohstoffsicherung, Verkehrswege, Leitungstrassen, Trinkwassergewinnung). Zum LROP gehören außerdem eine Begründung sowie ein Umweltbericht, der die bei der Umsetzung des Planes zu erwartenden Auswirkungen auf die Umwelt beschreibt und bewertet.

Das LROP legt die Konzeption für eine zukunftsfähige Landesentwicklung fest. Sie umfasst:

- die Entwicklung der räumlichen Struktur des Landes,
- den Schutz, die Pflege und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen, der Kulturlandschaften und der kulturellen Sachgüter,
- die Nutzung und Entwicklung der natürlichen und raumstrukturellen Standortvoraussetzungen.

Zu raumbedeutsamen Nutzungen, die die Siedlungsstruktur, die Freiraumsituation und die Zuordnung von Flächennutzungen verändern, enthalten Text und/oder Karte Aussagen:

- zur Siedlungs- und Versorgungsstruktur: Ober- und Mittelzentren
- zur Infrastruktur und Wirtschaft: Autobahnen, Hauptverkehrsstraßen, Fährverbindungen, Eisenbahnstrecken, Seeschiffahrtsstraßen, schiffbare Flüsse und Kanäle, Vorrangstandorte für Güterverkehrszentren, für Seehäfen, für Verkehrsflughäfen, für Großkraftwerke, für Sonderabfalldeponien und Vorranggebiete für hafensorientierte industrielle Anlagen
- zur Sicherung natürlicher Ressourcen: Naturräume, Vorranggebiete für Rohstoffgewinnung, für Natur und Landschaft, für Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung, für Trinkwassergewinnung.

An der Aufstellung oder Änderung des Programms werden alle fachlich berührten Stellen beteiligt, darunter die Kommunen, Bundes- und Landesbehörden, Naturschutzverbände sowie Nachbarländer und Nachbarstaaten. Der Entwurf des Landes-Raumordnungsprogramms wird vom Niedersächsischen Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung erstellt und durchläuft anschließend einen Abstimmungsprozess innerhalb der Landesverwaltung und im niedersächsischen Landtag. Es wird vom Niedersächsischen Landeskabinett als Verordnung beschlossen.

1.3.3 Regionale Raumordnungsprogramme (RROP)

Die Regionalplanung dient unterhalb der Landesraumordnung der Konkretisierung, der fachlichen Integration und Umsetzung der landesplanerischen Vorgaben und legt die regional angestrebte räumliche Entwicklung fest. Die Regionalplanung ist eine kommunale Aufgabe des eigenen Wirkungskreises, die in Niedersachsen von den Landkreisen, kreisfreien Städten, dem Zweckverband Großraum Braunschweig und der Region Hannover wahrgenommen wird. Bei den kreisfreien Städten ersetzt der Flächennutzungsplan das RROP.

Auf Grundlage der vorgegebenen textlichen und zeichnerischen LROP- Ziele konkretisieren die unteren Landesplanungsbehörden in eigener Zuständigkeit die für ihr gesamtes Planungsgebiet angestrebte räumliche und strukturelle Entwicklung.

Inhaltliche Schwerpunkte des RROP sind in der Regel:

- die Festlegung der Grundzentren d.h. derjenigen Zentralen Orte in den Gemeinden und Samtgemeinden, an denen die Einrichtungen für die Versorgung der Bürger mit den Dingen des täglichen Bedarfs (Grundversorgung) konzentriert werden,
- Aussagen zur Bereitstellung von regional bedeutsamen Wohn- und Gewerbeflächen,
- die Festlegung von Nutzungsvorrängen zur Sicherung intakter Lebens- und Wirtschaftsräume und der natürlichen Lebensgrundlagen.

Die raumordnerischen Festlegungen sind zum einen Vorgaben für die kommunale Bauleitplanung, zum anderen sind sie in fachlichen Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen. RROP entfalten für die raumbedeutsamen Planungen eine starke Steuerungs- und Bindungswirkung und müssen daher aktuell gehalten und problembezogen fortgeschrieben werden, sofern sich wesentliche Rahmenbedingungen und Nutzungsansprüche ändern. Grundsätzlich schreibt der Gesetzgeber eine Überprüfung der RROP nach 10 Jahren vor.

Nach einer öffentlichen Bekanntmachung der Planungsabsichten sind unter anderem die Kommunen, Nachbarkreise, Bundes- und Landesbehörden und ggf. Nachbarländer sowie weitere öffentliche Planungsträger und anerkannte Naturschutzverbände an der Erarbeitung des Programm-Entwurfs zu beteiligen. Sie alle haben die Möglichkeit, ihre Bedenken und Anregungen vorzutragen. Die RROP werden von dem jeweils zuständigen politischen Vertretungsgremium (Kreistag, Verbandsversammlung, Regionsversammlung) als Satzung beschlossen und von der obersten Landesplanungsbehörde (Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung - Regierungsvertretungen) genehmigt.

Für den zu betrachtenden Planungsraum des Integrierten Bewirtschaftungsplanes (IBP) Weser sind als maßgebliche Träger der Regionalplanung konkret unmittelbar die **Landkreise Wesermarsch, Cuxhaven und Osterholz** sowie das **Land Bremen mit Bremen-Vegesack und der Seestadt Bremerhaven** betroffen, mittelbar der **Landkreis Oldenburg** (s. Ziffer 3 ff).

1.3.4 Küstenmeer (gemeindefreies Gebiet)

Wesentlich für die Verwaltung und Planung im Küstenraum ist, dass die Gemeinden und Landkreise an der mittleren Tidehochwasserlinie (MTHwL) enden. Unterhalb der MTHwL befindet sich das so genannte „ursprünglich gemeindefreie Gebiet“, soweit es nicht durch Hoheitsakt mit einer Grenzbestimmung dem Gebiet einer Gemeinde zugewiesen oder zum gemeindefreien Gebiet erklärt worden ist. Entsprechend erstreckt sich die Regional- und Bauleitplanung nur auf den Land-, nicht jedoch auf den Meeresbereich.

Nur die Landesplanung (Landes-Raumordnungsprogramm) umgreift sowohl den terrestrischen als auch den marinen Bereich, letzteren bis zur seewärtigen Staatsgrenze (12 Seemeilen-Grenze).

Mit der Änderung und Ergänzung des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen für den 12-Seemeilen-Bereich des Küstenmeeres im Juni 2006 und schließlich der 2008 verabschiedeten Gesamtnovellierung werden Regelungen für die Windenergienutzung für den innerhalb der niedersächsischen Landesgrenzen liegenden Meeresbereich zwischen der MTHwL und der 12-Seemeilen-Grenze getroffen. Gleichzeitig werden Regelungen für die Netzanbindung der in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) geplanten Standorte für die Windenergienutzung vorgenommen.

Die Meeresflächen unterhalb der MTHwL bis zur 12-Seemeilen-Grenze einschließlich der Tiefwasserreedee stehen im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Bundeswasserstraßenverwaltung).

1.3.5 Länderübergreifende Zusammenarbeit und Abstimmung mit Bremen

Die freie Hansestadt Bremen und das Land Niedersachsen haben seit 1992 ihre Zusammenarbeit in der gemeinsamen Landesplanung (GLP) Bremen/Niedersachsen kontinuierlich verstärkt und gemeinsam ein länderübergreifendes Regionales Entwicklungskonzept (REK) konzipiert. Zur Umsetzung und Weiterentwicklung der regionalen Zusammenarbeit wurde 1997 eine Geschäftsstelle mit Sitz in Syke, Landkreis Diepholz, als zentrale Anlaufstelle eingerichtet. Anfang 2002 ging die Regionale Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen (RAG) aus der GLP hervor. In der weiteren Entwicklung wurde für die Zusammenarbeit das Gewicht von den Ländern auf die Region verlagert.

Die Initiative Metropolregion aktiv zu unterstützen, war Inhalt der Resolution vom April 2005 in Jever. Es gelang den Ländern Bremen und Niedersachsen, dass die Region Bremen-

Oldenburg im Nordwesten am 28. April 2005 von der Ministerkonferenz für Raumordnung als Europäische Metropolregion anerkannt und in die Konzeption der Bundesraumordnung aufgenommen wurde. Im November 2006 erfolgte die Gründung des Vereins Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e. V. Sie ist die einzige deutsche Metropolregion, in der Kommunen, Länder und Wirtschaft als gleichberechtigte Partner zusammenarbeiten. Die RAG ging in der neuen Metropolregion auf.

Die Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten verfügt über vielfältige Wachstumspotentiale und Kompetenzen in strategisch bedeutsamen Wirtschaftsfeldern. Die Mitglieder der Metropolregion wollen ihre bestehende großräumige Zusammenarbeit weiter intensivieren und eine noch leistungsfähigere Struktur schaffen.

Die räumliche Entwicklung Niedersachsens in den Verflechtungsbereichen der Oberzentren Bremen und Bremerhaven durch besondere Formen der interkommunalen Abstimmung und Kooperation voranzutreiben ist erklärtes Bestreben (s. LROP Kap. 1.3).

Schwerpunkte sind:

- Stärkung der lokalen Siedlungsschwerpunkte, der Zentren und der Ortskerne,
- regionale Steuerung des großflächigen Einzelhandels,
- Zusammenführung lokaler Siedlungsentwicklungen mit regionalen Planungen des öffentlichen Personennahverkehrs,
- Bündelung regionaler Wirtschaftskompetenzen und Entwicklung gemeinsamer Gewerbestandorte,
- Ausbau der Voraussetzungen für Mobilität in der Region und
- Sicherung und Weiterentwicklung regionaler Landschafts- und Freiräume.

Es gilt, das von und der Stadtgemeinde Bremen und den angrenzenden niedersächsischen Kommunen gemeinsam erarbeitete Interkommunale Raumstrukturkonzept Region Bremen (INTRA) als Kooperationsprojekt zur Regionalentwicklung weiter voranzutreiben.

Langfristig streben die beiden Länder an, die Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche und strukturelle Entwicklung im Verflechtungsbereich der Oberzentren Bremen und Bremerhaven mit Niedersachsen durch eine verbindliche, grenzübergreifende raumordnerische Zusammenarbeit weiter zu verbessern.

1.3.6 Raumordnungskonzept für das Niedersächsische Küstenmeer (ROKK)

Mit dem Raumordnerischen Konzept für das Niedersächsische Küstenmeer (ROKK) wurden 2005 erstmalig raumordnerische Aussagen gemacht. Sie beziehen sich kreisübergreifend, unter Einbeziehung der 12-Seemeilen-Zone und teilweise der AWZ auf die gesamte niedersächsische Küstenzone.

Am 09.07.2002 hatte die Nds. Landesregierung die Aufstellung des Küstenkonzeptes beschlossen. Ziel war es, ein von allen regionalen Akteuren möglichst weitgehend mitgetragenes Konzept zu erhalten, das nicht nur raumordnerische Vorstellungen festlegt, sondern auch Informationsträger ist und mögliche Entwicklungen in „Handlungsansätzen/Visionen“ aufzeigt. Die Zielaussagen des ROKK haben keinen bindenden Charakter. Eine formelle Bindungswirkung entstünde erst durch Übernahme in förmliche Raumordnungspläne.

Die Entwurfserarbeitung oblag federführend der damaligen Bezirksregierung Weser-Ems in Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung Lüneburg und wurde 2002 eingeleitet. Beteiligt wurden ca. 300 Behörden, Institutionen, Interessensgruppen und die Öffentlichkeit. Im Jahre 2005 brachte die Regierungsvertretung Oldenburg als Nachfolgebehörde die Konzepterstellung zum Abschluss.

Das ROKK besteht aus einem Textteil mit elf Themengebieten (Hafenentwicklung, Verkehr, Energie, Tourismus, Fischerei, Rohstoffgewinnung, Naturschutz, Schutz der Kulturlandschaft-

ten u. der kulturellen Sachgüter, Küsten- und Hochwasserschutz, Katastrophenschutz, zivile Verteidigung, Militärische Verteidigung) und drei Karten (Bestand, Nutzungsabsichten, Raumbedeutsame Belange/ROKK -Zielsetzungen). Es ist im Internet verfügbar - http://www.mi.niedersachsen.de/master/C15078500_N15074562_L20_DO_I522.html.

Die Ergebnisse des ROKK sind in die Ergänzung des LROP 2006 sowie in die LROP Gesamtnovellierung 2008 sowie in den Küstenbericht des Nds. Wirtschaftsministeriums eingeflossen. Es ist ein erster Baustein für ein integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) in Niedersachsen. Das IKZM ist grenzübergreifend ausgerichtet und will dazu beitragen, den Küstenbereich als wirtschaftlich prosperierenden Lebensraum in einer gleichsam ökologisch intakten Umwelt für den Menschen zu entwickeln und zu erhalten.

Auf der Grundlage des ROKK wurde eine IKZM-Informationenplattform als Niedersächsische Servicestelle entwickelt, bestehend aus einem Strategie- und einem Projektteil. Während der Strategieteil im Wesentlichen das niedersächsische Verständnis eines IKZM textlich darlegt, ist der Projektteil überwiegend kartografisch aufgebaut. IKZM-relevante Projekte sind kartografisch verortet, werden auf Kurzblättern thematisch vorgestellt und sind mit weiteren Informationsquellen verlinkt. Somit erhalten diese Projekte und Planungen, die nicht gesetzmäßig abgesichert sind, erstmalig eine raumordnerische Relevanz. Darüber hinaus ist an eine ausgewählte Verlinkung mit dem Fachinformationssystem Raumordnung (FIS-RO) gedacht. Die IKZM-Plattform ist ein informelles Transferangebot, bietet Andockmöglichkeiten für Initiativen, macht Nutzungskonflikte transparent und will Akteure für eine breite Partizipation gewinnen. Die abgebildeten IKZM-Prozesse können Vorbereitung zur Integration in Raumordnungsplänen des Küstenraumes sein. Sie finden die Niedersächsische IKZM-Plattform auf der Website des ML: www.ml.niedersachsen.de.

2. Charakterisierung des Planungsraumes

2.1 Räumliche Struktur des Planungsgebietes

Der Planungs- und Betrachtungsraum des Integrierten Bewirtschaftungsplanes (IBP) Weser liegt innerhalb der niedersächsischen Landkreise Wesermarsch, Cuxhaven, Osterholz und Oldenburg sowie des Stadtstaates Bremen mit der Seestadt Bremerhaven sowie der Weser als Bundeswasserstraße.

Der Planungsraum betrifft zudem die den Gezeiten unterliegende Unter- und Außenweser. Während die Unterweser den Flussabschnitt vom Hemelinger Weserwehr bis zur Mündung in die Nordsee definiert, schließt die Außenweser als Mündungstrichter (Ästuar) an und nimmt hier eine Teilfläche des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer ein.

Aufgrund der geogenen Entwicklungsgeschichte der norddeutschen Küstengebiete ist der Betrachtungsraum der Weser und seiner Randgebiete geprägt durch weite Watten- Marsch- und Moormarschflächen, die von den weitgehend noch natürlichen Flusläufen und Nebenarmen Hunte, Geeste, Lesum und Ochtum durchzogen werden. Topografisch handelt es sich um eine überwiegend flache, offene Landschaft, mit einer geringen Höhendifferenz um +/- 0,0 NN und einer geringen Reliefenergie von nur -1,5 bis 2,5 NN. Daher ist der Schutz des sowohl besiedelten als auch unbesiedelten Raumes vor Überschwemmungen durch Sturmfluten und Hochwässern von außerordentlicher Bedeutung. Deiche entlang der Nordsee und beidseitig des Weserstromes und Sperrwerke an der Hunte und der Ochtum sowie dem Unterlauf der Lesum bilden wesentliche Schutzelemente.

Die Besiedlung des Unterweserraumes steht im direkten Zusammenhang mit der Nutzung der Weser als Wasserstraße für den Überseehandel. Dies hat insbesondere im Kreisgebiet der Wesermarsch zu einer einzigartigen Siedlungsstruktur mit einem punktaxialen Siedlungssystem entlang der Weser geführt, wobei die Hafentädte Brake, Elsfleth und Norden-

ham wichtige Pfeiler der industriellen Entwicklung darstellen. In Kleinensiel, westlich der Weser befindet sich das Kernkraftwerk Unterweser (KKU / Esensham).

Aufgrund der frühen industriellen Entwicklung und Besiedlung, bevorzugt auf dem „Hohen Ufer“ an der Weser, hat sich ebenfalls im Kreisgebiet der Wesermarsch eine verkehrsinfrastrukturell dominierende Achse aus Schiene (DB-AG / VBN-Linie R 8) und Straße (B 212) in Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz herausgebildet. Die Weser ist als Bundeswasserstraße wichtiger Verkehrsweg für die Häfen in Bremen, Brake und Nordenham - mit aber auch trennendem Charakter für die die Weser querenden Landverkehre. Nur die Fährverbindungen und schließlich der Wesertunnel bei Kleinensiel / Dedesdorf ermöglichen einen Transfer zu beiden Seiten. Die in Planung befindliche A 22 soll innerhalb des europäischen Verkehrsnetzes die Erschließung und Einbindung des gesamten Wirtschaftsraumes fördern und auch als Hafenhinterlandanbindung dienen.

Die Uferbereiche der Nordsee und Weser mit ihren Nebenarmen und Flussinseln sind touristische Anziehungspunkte und haben für die Bevölkerung einen hohen Naherholungswert. Erholung, Sport und fremdenverkehrsbezogene Nutzungen haben hier trotz Beschränkungen durch Siedlungsentwicklung und einzuhaltende Naturschutzansprüche große Bedeutung.

Der ansonsten strukturschwache, ländliche Raum weist eine disperse Siedlungsstruktur auf und ist überwiegend landwirtschaftlich geprägt. Aufgrund der teils vernässten Marschenböden tritt die Agrarwirtschaft mit ihren vor- und nachgelagerten Bereichen überwiegend durch Gründlandwirtschaft hervor. Die Fischerei ist demgegenüber deutlich untergeordnet und die Forstwirtschaft hat kaum Bedeutung.

3. Zustandsanalyse

3.1 Gesamträumliche Entwicklung

Leitvorstellung im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung ist es, in allen Teilräumen gleichwertige Lebensverhältnisse zu schaffen und bei der Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Gesamtgebietes deren Belange zu beachten und umgekehrt (Gegenstromprinzip). Das gelingt am ehesten durch ein partnerschaftliches Verhältnis zwischen dem Land Niedersachsen und den Trägern der Regionalplanung (Landkreise) und einer verantwortungsvollen Partnerschaft in und zwischen den Teilräumen.

Für eine zukunftsfähige Raumentwicklung der Teilräume sind die Steigerung von Wirtschaftswachstum und Beschäftigung von grundsätzlicher Bedeutung. Die Nutzung und Entwicklung der vorhandenen spezifischen Ressourcen, Kompetenzen, Standort- und Innovationspotenziale durch zielgerichtete Planungen und Maßnahmen ist hierfür von elementarer Bedeutung. Dies gilt nicht nur für die Wachstumsräume, sondern gleichfalls für Räume im Strukturwandel und mit Strukturschwächen, um diese in ihrer Entwicklung zu stabilisieren und zu stärken.

In allen Teilräumen sollen die europäischen und grenzüberschreitenden Verflechtungen und Lagevorteile ausgebaut und für die Regionalentwicklung nutzbar gemacht werden.

Das LROP 2008 mit seinem neuen Kapitel 1.4 „Integrierte Entwicklung der Küste, der Inseln und des Meeres“ macht das Erfordernis einer integrierten und ganzheitlichen Sichtweise im Sinne und nach den Grundsätzen eines Integrierten Küstenzonenmanagements (IKZM) für Planungen und Maßnahmen in der Küstenzone besonders deutlich. Denn hier beeinflussen sich land- und seeseitige Nutzungs- sowie Schutzanforderungen gegenseitig und beinhalten oftmals ein erhebliches Konfliktpotenzial. IKZM will dazu beitragen, eine nachhaltige Entwicklung des Küstenbereichs zu ermöglichen, und zwar unter Berücksichtigung der Grenzen seiner natürlichen Dynamik und Belastbarkeit. IKZM versteht sich daher zum einen als ein Pro-

zess, der als Leitbild alle Planungs- und Entscheidungsbereiche durchdringen soll und zum anderen als ein Instrument der integrierten Identifikation von Entwicklungsmöglichkeiten und Konfliktpotentialen sowie der unbürokratischen, dialogorientierten Konfliktlösung. So ist auch die Erarbeitung des IBP Weser ein IKZM-Prozess, der durch gute Integration, Koordination, Kommunikation und Partizipation eine nachhaltige Entwicklung im Küstenbereich unterstützen will.

3.2 Vorgaben des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen 2008 (LROP) und der Regionalen Raumordnungsprogramme (RROP)

Das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2008 (LROP) und die regionalen Raumordnungsprogramme (RROP) der betroffenen Landkreise enthalten für den Planungs- und Betrachtungsraum des IBP Weser als übergeordnete Planwerke bedeutende, zu beachtende Grundsätze sowie regional konkrete Ziele der Raumordnung.

Die raumordnerischen Grundlagen sind:

- das LROP Niedersachsen vom 21. Januar 2008 (Nds. GVBl. S. 26)
- das RROP des Landkreises Wesermarsch 2003 mit Änderung 2010, Abschnitt (Wind-) Energie
- das RROP des Landkreises Cuxhaven 2002 mit Änderung und Ergänzung für den sachlichen Teilabschnitt Windenergie aus 2004 und Änderung des Abschnitts 1.6 „Zentrale Orte, zentralörtliche Funktionen, Standorte mit besonderen Funktionen“ 2007
Der Landkreis Cuxhaven stellt zur Zeit sein RROP neu auf; der Entwurf 2010 liegt vor und steht kurz vor dem 2. Beteiligungsverfahren nach einer Überarbeitung 2011.

Beide o. g. Regionalpläne wurden aus dem LROP 1994 mit seinen Ergänzungen 1998 und 2002 entwickelt.

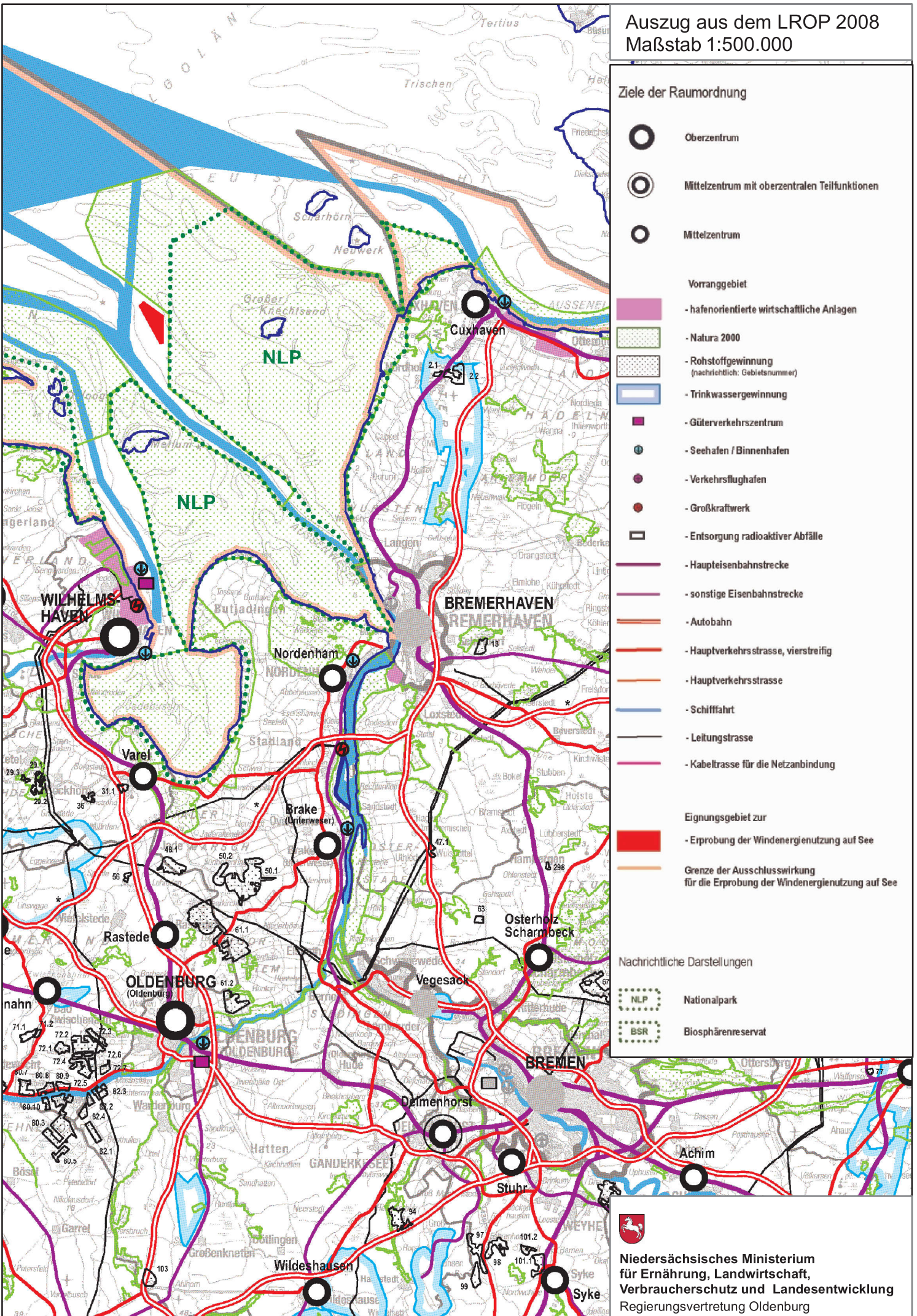
Die Landkreise Oldenburg und Osterholz verfügen derzeit über kein aktuell gültiges RROP. Für diese Landkreise gilt das LROP 2008.

Für den Landkreis Osterholz befindet sich derzeit die Neuaufstellung des RROP im Verfahren.




In der nachfolgenden Betrachtung der einzelnen Nutzungen und raumordnerischen Themenbereiche wird der Schwerpunkt auf die Flächen/Gebiete entlang der Weser gelegt, die für den Integrierten Bewirtschaftungsplan relevant sind und in Wechselwirkung stehen. Dabei sollen die raumordnerischen Inhalte auf Ebene der Regionalplanung wiedergegeben werden, um letztendlich einen ausreichenden Detaillierungsgrad zu erhalten. Die landesplanerischen Vorgaben finden in soweit Eingang und Beachtung, indem sie Grundlage für die regionale Entwicklung darstellen, die textlichen und zeichnerischen LROP- Ziele übernommen und in den kreiseigenen Raumordnungsplänen ausdifferenziert als Ziele der regionalen Raumordnung konkretisiert werden.

Bauleitpläne und ggf. weitere Fachplanungen sollen in diesem Fachbeitrag nur insoweit speziell angeführt werden, als dass sie für den IBP relevante wesentliche Aussagen treffen, ggf. mittels Verweise auf die nachfolgenden speziellen Fachbeiträge.

Daneben geben zeichnerische Darstellungen einen ergänzenden kartografischen Überblick.





Ziele der Raumordnung

-  Oberzentrum
-  Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen
-  Mittelzentrum



Vorranggebiet

-  - hafenorientierte wirtschaftliche Anlagen
-  - Natura 2000
-  - Rohstoffgewinnung (nachrichtlich: Gebietsnummer)
-  - Trinkwassergewinnung
-  - Güterverkehrszentrum
-  - Seehafen / Binnenhafen
-  - Verkehrsflughafen
-  - Großkraftwerk
-  - Entsorgung radioaktiver Abfälle
-  - Haupteisenbahnstrecke
-  - sonstige Eisenbahnstrecke
-  - Autobahn
-  - Hauptverkehrsstrasse, vierstreifig
-  - Hauptverkehrsstrasse
-  - Schifffahrt
-  - Leitungstrasse
-  - Kabeltrasse für die Netzanbindung

Eignungsgebiet zur

-  - Erprobung der Windenergienutzung auf See
-  - Grenze der Ausschlusswirkung für die Erprobung der Windenergienutzung auf See

Nachrichtliche Darstellungen

-  NLP Nationalpark
-  BSR Biosphärenreservat

3.3 Betrachtungsraum links / westlich der Weser – Vorgaben des RROP Wesermarsch

Die räumlich konkreten Gebietsfestlegungen ergeben sich aus der Anlage.

3.3.1 Siedlungs- und Versorgungsstruktur

Die gegenständliche Siedlungsstruktur im Landkreis Wesermarsch drückt sich durch eine **punkt-axiale Besiedlung** vornehmlich entlang des „Hohen Ufers“ der Weser aus – in nur wenigen Hauptorten befinden sich rd. dreiviertel der Gesamtbevölkerung des Landkreises.

In der raumordnerischen Kategorie des **Zentrale-Orte-Systems** ergeben sich nachfolgende Hauptorte mit Versorgungsfunktion gegenüber dem Stadt-/ bzw. Gemeindegebiet und dem näheren Einzugsbereichen des Umlandes (in Nord-Süd-Achse):

- Mittelzentrum Nordenham - Stadt Nordenham
- Grundzentrum Rodenkirchen / Ort - Gemeinde Stadland
- Mittelzentrum Brake - Stadt Brake (Kreisstadt)
- Grundzentrum Elsfleth - Stadt Elsfleth
- Grundzentrum Berne / Ort - Gemeinde Berne
- Grundzentrum Lemwerder / Ort - Gemeinde Lemwerder

Die raumordnerische Festlegung der grundzentralen Orte entspricht der für die Zentrale-Orte-Festlegung gängigen Definition / gem. MKRO-1968 nach Einwohnerzahl und im Hinblick auf die Versorgungsstruktur und -funktion im Verflechtungsbereich.

Die vorgenannten zentralen Orte stehen in Verbund mit der Weser-parallelen Hauptverkehrsachse von Straße (B 212) und Schiene (ÖPNV u. SPNV sowie Güterverkehre).

Unabhängig von der tatsächlichen strukturellen Verflechtung und wirtschaftlichen Ausrichtung der vorgenannten zentralen Orte ergeben sich nachfolgende **Ordnungsraumlagen** gem. landesplanerischer Festlegung:

- MZ Nordenham im Ordnungsraum um Bremerhaven
- MZ Brake im Ländlichen Raum
- GZ Rodenkirchen im Ländlichen Raum
- GZ Elsfleth im Ordnungsraum um Oldenburg
- GZ Berne im Ordnungsraum um Bremen
- GZ Lemwerder im Ordnungsraum um Bremen.

3.3.2 Elemente und Funktionen des landesweiten Freiraumverbundes

Nach den Vorgaben des LROP 2008 sollen siedlungsnahen Freiräume erhalten und in ihren ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Funktionen gesichert und entwickelt werden. Ziel ist, bei regionalen oder überregionalen Erfordernissen die siedlungsnahen Freiräume in den RROPs als **Vorranggebiete Freiraumfunktion** festzulegen.

Im RROP des Landkreises Wesermarsch sind entsprechende Vorranggebietsfestlegungen nicht berücksichtigt worden, da sich derartige Verdichtungsräume - die eine Freiraumsicherung erforderlich machen würde - im besiedelten Bereich des Kreisgebietes nicht identifizieren lassen; entsprechend ergibt sich aus der Regionalplanung hierauf bezogen auch kein Handlungs- und Regelungsbedarf. Andererseits ergeben sich teils in unmittelbarer Nähe oder sogar zwischen den zentralen Siedlungsgebieten großflächige Bereiche hoher naturschutzfachlicher/landespflegerischer Qualität, die ihren Ausdruck/Niederschlag in der raumordnerischen Festlegung von „Vorranggebieten für Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -

entwicklung“ oder „Vorranggebiet für Natur und Landschaft“ finden, die eine relative Frei-
raumsicherung sicherstellen.

In direkter Lage an der Weser ergeben sich nachfolgende **großräumige Vorranggebiete** mit
Entwicklungsziel des raumordnerischen Naturschutzes:

- Kleinensiel Plate – VRG Natur und Landschaft
- Stohhauser Plate mit Deichvorländer Beckumersiel, Strohhausersiel, Alserdeich,
Sürwürder- und Schmalenfletherdeich – VRG Natur und Landschaft
- Elsflether Sand – VRG Natur und Landschaft
- Bereich Westergate und Juliusplate – VRG Natur und Landschaft
- Bereich Ochtum – VRG Natur und Landschaft

3.3.3 Rohstoffgewinnung

Gebiete der Rohstoffgewinnung von landesweiter Bedeutung (Torfindustrie, Küstenschutz/
Deichbau), aber auch von regionaler Bedeutung (Tonziegelindustrie u. Deichbau) ergeben
sich im LK Wesermarsch aufgrund der geologischen u. geohydrologischen/ -phytogenen
Entstehungsgeschichte der Marschengebiete – zu nennen sind hier insbesondere Ton- und
Kleivorkommen, die als abbaufähiges Material direkt anstehen.

In räumlicher Nähe zur Weser lassen sich nachfolgende **Rohstoffgewinnungsgebiete** kon-
kretisieren:

- Nordenham/Einswarden, Schwarzer Weg – VSG Klei
- Nördl. Schmalenfleth – VSG Klei
- Westl. Oberhammelwarden / Käseburger-Sieltief – VSG Klei
- Westl. Stadt Elsfleth, 2 Gebiete zw. Neuenfelde u. Fünfhausen – VSG Ton
- Gebiet Elsflether Sand – VSG Klei
- Gebiet zw. Berne und Neuenhunorf – VSG Ton
- Westl. Ritzenbüttel u. Barschlüte – VSG Klei
- Gebiet Deichshausen – VSG Klei

Die Flächensicherung insbesondere der vorgenannten **Vorsorgegebiete für Rohstoffge-
winnung** „Klei“ sind teils auch wegen ihrer Bedeutung – insbesondere der regionalen Nach-
frage und des Bedarfes für den Deich-/ Küstenschutz – von grundsätzlichem Interesse der
Deichbände (I. u. II. Oldenburgischer Deichband) und der technischen Behörde für Küsten-
schutzmaßnahmen (NLWKN) des Landes Niedersachsen. Aufgrund der teils hohen natur-
schutzfachlichen Befunde und ökologischen Wertigkeit der vorgenannten Gebiete ist die
Nachnutzung der künftigen Abbaufäche im Sinne des raumordnerischen Naturschutzes über
den Raumordnungsplan festgelegt, sodass die Nachnutzung der künftigen Abbaufächen mit
den Zielen des Naturschutzes und der Landespflege im Einklang steht.

Der besondere Bedarf an einbaufähigem Material sowie die benötigten erheblichen Volumina
für den Deichbau bzw. dem Deich- und Küstenschutz hat den I./II. Oldenburgischen Deich-
band (als Auftraggeber; NLWKN als Projektkoordinator) 2005 zu einer kreisgebietsbe-
zogenen Betrachtung und Bewertung insbesondere der Kleibodenabbaugebiete (sog. Klei-
management) veranlasst. Die Ergebnisse, insbesondere der räumlich konkreten Abgrenzung
der künftigen Bodenabbaugebiete, liegen mit dem **Abschlussbericht „Kleimanagement“**
des Verbandes vom 20.12.2006 vor.

3.3.4 Natur und Landschaft, Natura 2000, Großschutzgebiete

In der raumordnerischen Sicherung des Regionalplans des Landkreises Wesermarsch stehen in direkter Angrenzung an die Vordeichsflächen der Weser bzw. des Weserflusses nachfolgende Gebiete aus der Kategorie Vorranggebiet für Natur und Landschaft:

- Bereich Schokumerdeich / Langlütjen – VRG
- Kleinensieler Plate – VRG
- Gebiet beidseitig der Wesertunnelführung – VRG
- Stohhauser Plate mit Deichvorländer Beckumersiel, Strohhauersiel, Alserdeich, Sürwürder- und Schmalenfletherdeich – VRG
- Elsflether Sand – VRG
- Bereich Westergate und Juliusplate – VRG
- Bereich Ochtum – VRG

Die in der aktuellen niedersächsischen Landeplanung (LROP-2008) aufgeführten **Gebiete Natura 2000** ergeben sich aus den gemeldeten **EG-Vogelschutzgebieten** (gem. Bundesanzeiger) und FFH-Gebieten.

Bezogen auf den Planungsraum beidseitig der Weser und den angrenzenden Flächen sind dies nachfolgende Gebiete (Nord-Süd-Richtung):

- Große Luneplate (re. Weser)
- Strohauser Plate (lks. Weser)
- Harriersand (re. Weser)
- Ochtumniederung / Werder u. Niedervieland (lks. u. re. Weser)

Die **FFH-Gebiete** sind in Teilen deckungsgleich mit den Gebieten des EG-Vogelschutzes. Herausdifferenziert sind dies nachfolgende Gebiete (Nord-Süd-Richtung):

- Großfl. Weserästuar und Weserfluss
- Teilfl. Große Luneplate (re. Weser)
- Teilfl. Strohauser Plate (lks. Weser)
- Teilfl. Harriersand (re. Weser)
- Großfl. Elsflether Sand u. Westergate (lks. Weser)
- Großfl. Ochtumniederung (lks. Weser) u. Werd / Niedervieland (re. Weser)

Soweit sich die vorgenannten Gebiete im Planungsraum des LK Wesermarsch befinden, wird auf die räumlich-konkrete Darstellung/Festlegung des RROP-2003 LK Wesermarsch verwiesen (siehe Anlage: Kartenausschnitt RROP-2003 LK Wesermarsch). Entsprechend der Systematik der Raumordnungsplanung sind diese EG-Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete als hochwertige Flächen des Naturschutzes im kreiseigenen Raumordnungsplan größtenteils als „Vorranggebiet Natur und Landschaft“ festgelegt. In der anstehenden Neuaufstellung des RROP sollen diese Gebiete durch entsprechende flächenkonforme Überlagerung mit der „neuen“ Plankategorie „Gebiete Natura 2000“ berücksichtigt werden. Einer diesbezüglichen Änderungsplanung des RROP bedarf es vorher jedoch nicht, da sich für die konkrete Raumordnungsplanung und den Zielen des raumordnerischen Naturschutzes mit der neu gefassten Plankategorie Natura 2000 keine weitergehenden Handlungs- und Regelungsansätze abzeichnen, die nicht schon über den kreiseigenen Raumordnungsplan in Text und Karte oder durch die bisherige EG-Rechtslage festgelegt sind.

3.3.5 Landschaftsgebundene Erholung

Der Uferbereich der Unterweser und der Hunte – wie auch die Deichlinie entlang der Nordsee und des Jadebusens – hat den höchsten Erlebnis- und Freizeitwert. Durch die Siedlungsentwicklung (Wohnungsbau der Städte und industriell-/ gewerbliche Entwicklung der Häfen) und den Bedingungen des Naturschutzes sind die verbleibenden Freiflächen entlang

der Weser jedoch derart eingeengt, dass nur noch wenige Zugangsstellen zu den Gewässern für die Wohnbevölkerung und für den Naherholungssuchenden zur Verfügung stehen.

Der LK Wesermarsch legt in seinem RROP, bezogen auf den Betrachtungsraum Unterweser, nachfolgende „**Siedlungsbezogene Erholungsflächen** regionaler Bedeutung“ fest, ausgewiesen als „Vorranggebiet für Erholung“, teils mit dem Zusatz „Erholung mit starker Inanspruchnahme durch die Bevölkerung“:

- Nordenham – Strandbereich Weser/Großensiel
- Stadland – Strandbereich Kleinensiel Plate
- Brake / Elsfleth – nördlich Käseburger Siel in Kirchhammelwarden, Strandbereich Weser / Oberhammelwarden bis Yachthafen Elsfleth
- Berne – Strandbereich Weser / Juliusplate

Bezogen auf den Betrachtungsraum Außenweser sind entlang der Nordseeküste, auf der Butjadinger Halbinsel, binnendeichs „Vorranggebiete für Erholung“ mit dem Zusatz „ruhige Erholung in Natur und Landschaft“ ausgewiesen. Zwischen Fedderwardersiel und Burhave gilt der Zusatz „Erholung mit starker Inanspruchnahme durch die Bevölkerung“.

Die in Burhave außendeichs gelegenen, intensiv genutzten Erholungsflächen (Camping, Freizeit, Strandbad) erfahren im RROP keine entsprechende Ausweisung, da sich vielfältige ökologische Funktionen überlagern (vgl. auch Verordnung zum Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer).

Die v. g. **Vorsorgegebiete für Erholung** gehen in Teilflächen über die Vorgaben der Niedersächsischen Landesplanung (LROP) hinaus. Entlang der Unterweser sind sie geringfügig nach Westen größer gefasst und schließen damit auch die fußläufig und mit dem Fahrrad erreichbaren Bereiche der Siedlungsschwerpunkte Nordenham/Süd, Rodenkirchen, Brake und Elsfleth ein. Entlang dieses Bereiches verläuft der regionalplanerisch festgelegte „Fernradweg Weser“.

Die siedlungsbezogenen Erholungsflächen sollen nach Möglichkeit mit überörtlichen Erholungsflächen vernetzt und durch in Grünzonen eingebundene Fuß- sowie Radwegenetze erschlossen und verbunden werden – möglichst unter Freihaltung des motorisierten Individualverkehrs.

Als regional bedeutsame Wassersportanlagen werden in der zeichnerischen Darstellung des RROP folgende Standorte festgelegt:

- Butjadingen – Fedderwardersiel
- Nordenham – Großensiel
- Elsfleth – Lienen
- Berne – Warflether Arm
- Lemwerder – Lemwerder, Ochtum

3.3.6 Wassermanagement, Küsten- und Hochwasserschutz

Die hier gefasste Thematik zu ‘Wassermanagement, Küsten- und Hochwasserschutz’ steht zwar in einem sachlichen und kausalen Zusammenhang, dennoch werden sie hinsichtlich der Aufgabenbereiche und Zuständigkeit und teils in der gesetzlichen Systematik unterschiedlich zugeordnet:

Das Thema „Hochwasserschutz“ wurde/wird im LK Wesermarsch bisher vorwiegend unter dem Vorzeichen des Küstenschutzes und somit des **seewärtigen Hochwasserschutzes** - also dem Deichbau und der Deichunterhaltung – definiert.

Der **landseitige Hochwasserschutz** ist aber nicht weniger bedeutend, wie die vermehrten Überflutungsereignisse an Strömen (z.B. der Elbe) und Flüssen in der jüngsten Vergangenheit deutlich machen.

Im Landkreis Wesermarsch kommt noch eine Besonderheit hinzu, nämlich seine Lage zwischen den höheren Geestrandgebieten - als Marschgebiet - und der Nordseeküste, wobei die Marschengebiete als Durchzugsgebiet der Geestentwässerung kein eigenes natürliches Gefälle für den Wasserabfluss haben. Zudem befinden sich große Teile des Landkreises Wesermarsch deutlich unter der NN-Lage und können daher nur über baulich/technische Anlagen (Sielzüge, Schöpfwerke, Pumpwerke/Vorfluter) entwässert werden. Ein ausreichendes Schöpfen ist aber nur insoweit möglich, wie die Pumpleistung dies gewährleistet und keine seeseitigen Sturmfluten anstehen (Gefahr des Wasserrückstaus über mehrere Tage ohne Sielabfluss oder Schöpfausfall).

Der Betrieb der Schöpfwerke obliegt den Wasser- und Bodenverbänden, in deren Satzungen allerdings der „Hochwasserschutz“ nicht hinreichend definiert ist. Damit stellt sich auch die Frage, wer für den **Hochwasserschutz bei künstlichen Entwässerungsgebieten** – wie das der Wesermarsch – zuständig ist.

Die Weser mit seinem Ästuar gliedert sich bezogen auf das Kreisgebiet der Wesermarsch in **zwei Zuständigkeitsbereiche** und (siedlungs-) wasserwirtschaftlichen Tätigkeitsfeldern

- den Deichverbänden (II. u. I. Oldenburgischer Deichband nördl. u. südl. der Hunte)
- und den Unterhaltsverbänden (Entwässerungsverband Butjadingen, Stadlander Sielacht, Braker Sielacht, Morriem-Ohmsteder Sielacht, Entwässerungsverband Steadingen und Entwässerungsverband Jade).

Entlang des linken Weserufers befinden sich im Kreisgebiet der Wesermarsch 7 größere Siel- und **Schöpfwerke zur Entwässerung des Binnenlandes** in direkter Verbindung mit der Weser. Das Kreisgebiet selbst ist durch einen durchgehenden Deichzug (Teilgebiete sind in Sommerdeichen eingefasst) vor dem Hochwasser der Weser bzw. der Nordsee geschützt.

Hinsichtlich der siedlungswasserwirtschaftlichen Entwicklung des Landkreis Wesermarsch ergeben sich besondere wasserwirtschaftliche und -rechtliche Anforderungen, die im Zusammenhang mit der **Regelung der Oberflächenentwässerung** stehen. Allen Bauleitplänen angehängt ist die planerische Behandlung/Regelung des Oberflächenabflusses i. V. m. der entsprechenden Einleitung des zusätzlich anfallenden Wassers in die vorhandenen Gewässer. Ausgehend von der - wie dargestellt – teils unter NN liegenden Gebiete, der wenigen Fließgewässer und der zeitlich begrenzten Entwässerung über die Siele und Schöpfwerke wird deutlich, dass die Grenzen einer (Flächen-)Besiedlung sehr eng gefasst sind.

So zeigt nach Mitteilung der Braker Sielacht die Oberflächenentwässerung der Stadt Brake bereits jetzt schon erschöpfte Kapazitäten am einzigen (Braker) Siel- und Entwässerungstief. Eine jahreszeitlich bedingte Spitzenbelastung des Schöpfwerkes führt hier zu einem binnenwärts gerichteten Rückstau des Wassers.

So gewichtig die Oberflächenentwässerung für die dicht besiedelten Ortslagen entlang der Weser ist, so wichtig ist auch die **Entwässerung der Marschengebiete** für die Bewirtschaftung in der Fläche:

Im Marschgebiet sind alle Nebengewässer künstlich/anthropogen angelegt - ein Grabensystem von rd. 20.000 km. Es dient sowohl der Entwässerung als auch (in Sommerzeiten) der Bewässerung der landwirtschaftlichen Grünlandgebiete und als Viehkehrende Gräben. Als problematisch erweisen sich flächenhafte Sackungen der Moorböden (im Zuge des Bodenabbaus, der Grundwasserabsenkung und Mineralisierung der Moorböden) und damit in Teilen Setzungen der Deiche. Die gebietsweisen Sackungen der Moor-Marschgebiete können in der Anschlusswirkung auch die Abflussleistung der Siele beeinflussen. Verkürzte Sielzugleistungen könnten zu flächenhaften Überflutungen durch Rückstau aus dem Gewässersystem führen.

Die Thematik des **Hochwasserschutzes ist im Landkreis Wesermarsch** daher von prioritärem Charakter und grundsätzlich auf den **Schutz der Binnenflächen** auszurichten. Entsprechend versteht sich die Zielfestlegung der Regionalen Raumordnung des Landkreises:

- „Zur Sicherung der Binnendeichsflächen vor Überflutungen durch Niederschläge ist das vorhandene Entwässerungssystem aus Gräben, Sielzügen, Pumpwerken und Sielen sowie Sielbauwerken zu erhalten.“

- Das Gewässersystem der Wesermarsch ist so zu bewirtschaften, dass folgende Funktionen nachhaltig gesichert sind:

- Entwässerung des Binnenlandes
- Bewässerung des Binnenlandes
- Lebensraum für Pflanzen und Tiere
- Erholung für die Bevölkerung

- Art, Zeitpunkt und Intensität der Wasserbewirtschaftung sollen sich binnendeichs an dem Zustand der Gewässer II. Ordnung orientieren und umweltverträglich erfolgen.

Den **Deichen** kommt hinsichtlich des Hochwasserschutzes eine eigenständige Bedeutung zu, wenn es um die Abwehr des Wassers aus der Weser bzw. der Nordsee geht, insbesondere bei Hochwasserständen und bei Sturmfluten; unterstützt wird die Wehrhaftigkeit der Deiche durch **Sperrwerke** im Bereich der Hunte und Ochtum sowie der Lesum.

Im Betrachtungsgebiet der Weser schützen an der nördlichen Küste Butjadingen und Nordenham im sog. Weserästuar Seedeiche, an der Weser Stromdeiche und an der Hunte und Ochtum Flussdeiche mit jeweils eigenständigen Deichprofilen (Hauptdeich außen 1:6 / innen 1:3, Stromdeich 1:4 / 1:3) das Kreisgebiet. Die 1979 in Betrieb genommenen Sperrwerke an der Hunte und Ochtum sorgen zusammen mit den **Hochwasserpoldern** oberhalb der Sperrwerke dafür, dass die Wasserstände in den Nebenflüssen die kritischen Marken nicht übersteigen.

Das **Erfordernis des Küstenschutzes** liegt wesentlich im **Deichbau und der Deichunterhaltung**. Ohne Küstenschutzmaßnahmen würde praktisch jede Tide das Kreisgebiet überfluten. Ebenso können etwa 50 % der Kreisfläche wegen der Höhenlage um bzw. unter NN überhaupt nicht frei entwässern. Somit sind sowohl Deich- und Hochwasserschutzmaßnahmen ebenso wie die Einrichtungen zur Oberflächenwasserabführung unverzichtbar für die Sicherung des Siedlungsraumes und zum Erhalt der Wirtschaftsregion Wesermarsch.

Die **Sicherung von Kleibodenabbauf Flächen** im Zuge der ständig laufenden Deichbaumaßnahmen u. a. entlang der Außen- und Unterweser sowie der Hunte gewinnt zunehmend an Bedeutung. Hier ergeben sich auch hinsichtlich einer sofortigen Bereitstellung ausreichender Kleimengen die größten Probleme der Deichverbände, da für die erforderlichen Deicherhöhungsmaßnahmen im Landkreis Wesermarsch nur wenige planfestgestellten Bodenabbauf Flächen zur Verfügung stehen.

Für die **Erhöhung und Verstärkung der Hauptdeiche** als auch für die Nacherhöhung und Nachprofilierung ist ein erheblicher Kleibodenbedarf angezeigt.

3.3.7 Mobilität, Verkehr, Logistik

Aus der historischen und siedlungsstrukturellen Entwicklung - der bevorzugten Besiedlung des „Hohen Ufers“ entlang der Weser und der nur wenigen Erschließungswege der übrigen Kreisgebietsfläche - ergibt sich für den Landkreis Wesermarsch ein **zweckmäßiges Verkehrssystem** aus **Schiene** (DB-AG-Trasse; Relation Nordenham-Hude) und **Straße** (L 875 u. B 212) als **Haupterschließungsachse** in Nord-Süd-Richtung zur Verbindung der wasserseitigen Hauptorte und Anbindung an den südlichen Bremer und Delmenhorster Wirtschaftsraum sowie an das überregionale Verkehrsnetz.

Der Landkreis Wesermarsch verfügt über **kein eigenes Logistikzentrum**; das nächste Güterverkehrszentrum (GVZ) befindet sich in Bremen-Vieland.

Als nachteilig in der Ost-West-Anbindung wirkt sich die Zäsur der Unterweser in der wirtschaftlichen Verflechtung und dem verkehrlichen Durchsatz aus, da die entsprechenden Autobahnanbindungsknoten im Osten - bis auf den Wesertunnel bei Kleinensiel – nur über die **Fährverbindungen** über die Weser zu erreichen sind, und zwar in:

- Nordenham-Blexen - Bremerhaven
- Brake - Sandstedt
- Berne-Ranzenbüttel
- Motzen - Blumenthal
- Lemwerder - Bremen-Vegesack.

Der Bau des **Wesertunnels bei Kleinensiel-Dedesdorf** bei gleichzeitigem Bau der Ortsumgehungen um Rodenkirchen mit den neuen Anschlüssen an die B 212 und B 437 hat wesentlich zur Leistungsfähigkeit und Abwicklung der innerregionalen und regionalen Verkehre beigetragen. Im Hinblick auf den geplanten „Jade-Weser-Port“ in Wilhelmshaven und die damit verbundene Neuorientierung der wirtschaftlichen Verflechtungen auf der West-Ost-Achse des Küstenraumes ist die zu erwartende Zunahme des straßengebundenen Güterverkehrs und die Erhöhung des Ost-West ausgerichteten Individualverkehrs im Küstenraum unter den betroffenen Küstenlandkreisen (Friesland, Wesermarsch, Cuxhaven) anerkannt. Damit rückt die immense Bedeutung der derzeit in der Projektierung liegenden „Küstenautobahn – A 20“ als Hafenhinterlandanbindung in den Vordergrund. Aktuell ist die im Planprozess stehende Küstenautobahn in seiner Trassenführung landesplanerisch festgestellt (Linienbestimmung nach § 16 Abs. 1 FstrG, BMV v. 25.06.2010), wobei mit dem Wesertunnel in Kleinensiel-Dedesdorf ein Streckenabschnitt als Zwangsführung markiert ist, der sich bereits jetzt schon in der raumordnerischen Sicherung des Regionalplans des Landkreis Wesermarsch findet.

3.3.8 Schienenverkehr, ÖPNV, Fahrradverkehr

Das Rückgrat des **öffentlichen Personennahverkehrs** - wie auch des Güterverkehrs - im Landkreis Wesermarsch ist die **Schienenverbindung** in der **Relation Nordenham-Bremen** (über Hude; hier VBN-Linie R 8), auf die der straßengebundene ÖPNV überwiegend abgestimmt ist. Die Schienentrasse stellt, wie die Straßenführung entlang des „Hohen Ufers“ der Weser, die Nord-Süd-Erschließungsachse der Wesermarsch dar. Sie ist eine direkte Verbindung zwischen dem MZ Nordenham und dem OZ Bremen über die bestehenden Haltepunkte in Kleinensiel, GZ Rodenkirchen, MZ Brake, GZ Elsfleth, GZ Berne. Über den Raumordnungsplan des Landkreises sind auf dieser Relation noch die Bedarfshaltepunkte Brake/Kirchhammelwarden, Elsfleth/Lienen und Berne/Neuenkoop festgelegt (vorhandene Haltepunkte außer Betrieb). Die elektrifizierte Strecke zwischen Hude und Nordenham ist überwiegend eingleisig, zwischen Brake/Golzwarden und Rodenkirchen teils zweigleisig ausgebaut, mit Streckenhöchstgeschwindigkeiten von rd. 90 km/h.

Der **Schienen-Personennahverkehr** wird im Landkreis Wesermarsch von der DB-AG auf der das Siedlungsband erschließenden Strecke betrieben. Auf der VBN-Linie R 8 Nordenham-Hude-Bremen verkehren nur Züge des Nahverkehrs (Regional-Express ab Nordenham i. V. m. Stadt-Express ab Hude mit Zielbahnhof Bremen), die in den Hauptverkehrszeiten im Stundentakt und in Schwach-Verkehrszeiten überwiegend im Zweistundentakt verkehren. Die Verbindungsqualität in Bezug auf die Bedienungshäufigkeit zwischen den zentralen Orten des Landkreises Wesermarsch ist nach den Ausführungen des Nahverkehrsplans als gut bis sehr gut einzuordnen – hierzu haben wesentlich die in den vergangenen Jahren streckenweise durchgeführten Sanierungs-/ Ertüchtigungsmaßnahmen auf der Relation R 8 beigetragen. Die Streckenverbindung Lemwerder-Delmenhorst ist aufgelöst.

Der **schienengebundene Güterverkehr** erfolgt in gleicher räumlicher Trassierung wie die straßenverkehrliche Erschließung (über B 212) entlang der Siedlungsachse und quasi parallel zum Weserstrom. Alle Hafenstandorte bzw. gewerblich-industriellen Flächen an der Weser - Nordenham, Brake, Elsfleth und Lemwerder – sind über entsprechende Anschlussgleise an das regionale bzw. /überregionale Schienennetz angebunden.

Die überwiegend eingleisige Bahntrasse bietet dem Güterverkehr und dem SPNV nur eingeschränkte Flexibilität. Der Güterverkehr von den Hafenanlagen Nordenham und Brake muss entweder zwischen den Taktzeiten des SPNV oder Nachts abgewickelt werden.

Der **ÖPNV entlang der Siedlungsachse** der Weser wird allgemein über den Busverkehr der Verkehrsbetriebe Wesermarsch (VBW) - allgemein auch Schülerverkehr - sichergestellt. Neben dem öffentlichen Personennahverkehr gem. Personenbeförderungsgesetz verkehrt der „Wesersprinter“ als zusätzliches regionales Busangebot von Blexen-Nordenham über Rodenkirchen und Brake überwiegend auf der Strecke der B 212 / B 211 um ab Brake die Verbindung nach Oldenburg/ZOB zu schließen.

Der nicht motorisierte Verkehr - im Wesentlichen ist hier der **Fahrradverkehr** gemeint – wird im Betrachtungsraum der Weser über das gut ausgebaute örtliche Straßensystem kombiniert mit Radwegen entlang der Kreis- Landes- und Bundesstraßen gewährleistet. Die Deichsicherungs- /Deichverteidigungswege verfügen entlang der Weser über einen guten Ausbauzustand, und werden insbesondere von den Fahrradtouristen angenommen – entlang des Weserdeichs befindet sich der „Weser-Radweg“ als Fernradweg in der raumordnerischen Sicherung.

Die **Querung der Weser** ist für Fahrradfahrer über die Weserfähren Nordenham/Blexen-Bremerhaven, Brake-Sandstedt, Berne-Farge, Berne/Motzen-Bremen/Blumenthal, Lemwerder-Bremen/Vegesack sichergestellt, die Querung der Hunte erfolgt über ein Brückenbauwerk als Bauteil des Huntesperrwerkes.

3.3.9 Straßenverkehr

Die Siedlungsstruktur im Betrachtungsraum der Weser - und damit verbunden die Verkehrswege und -linien entlang der Weser hat sich seit den Anfängen der Erstbesiedlung in einer überwiegend **punkt-axialen Besiedlung und verkehrlichen Erschließung** herausgebildet. Bis auf Berne haben alle Hauptorte (Nordenham, Brake, Elsfleth, Lemwerder) direkten Zugang zur Weser bzw. zur Hunte als tradierte Handelswege und seit der Weserkorrektur nunmehr Seeschiffahrtsstraße. Entsprechend sind auch alle Hauptorte über ein klassifiziertes Straßennetz aus Orts-/Gemeindestraßen und Kreisstraßen verbunden und über die Landes-/ Bundesstraße an das regionale/überregionale Straßenverkehrsnetz angebunden.

Der **Ausbau der B 212** zwischen Nordenham/Blexen über Rodenkirchen bis Brake/Golzwarden (Streckenausbau in 2+1 Trassierung) hat wesentlich zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bundesstraße in der Abwicklung der innerregionalen Verkehre beigetragen, ebenso hinsichtlich der zusätzlichen Verkehre durch den Wesertunnel in Anbindung an die A 27 nach Bremerhaven bzw. Bremen. Im Zuge der Ausbauarbeiten zur Neutrassierung der B 212 wird derzeit die alte historische Hubbrücke über die Hunte (bei Huntebrück) durch einen **Brückenneubau** (parallel des jetzigen Standortes) ersetzt, um auch den verkehrlichen Anforderungen eines erforderlichen höheren Verkehrsdurchsatzes zu entsprechen.

Mit dem geplanten **Neubau der B 211** neu im Abschnitt Brake/Weserstraße bis Ovelgönne/Mittelort wird eine wesentliche Entlastung des bisherigen Streckenabschnittes erwartet, bei gleichzeitiger Erhöhung des verkehrlichen Durchsatzes ab dem Niedersächsischen Landeshafen Brake. Die Inbetriebnahme ist seitens des BMVBS für 2012 vorgesehen; allerdings lassen die derzeitigen Planungen zur Planfeststellung erkennen, dass eine Realisierung dieses neuen Streckenabschnittes einen späteren Zeitpunkt erwarten lässt.

Die seit Jahrzehnten geplante **Neutrassierung der B 212** als „Ortsumgehung Berne“ ist zwar auf dem Kreisgebiet bis zur Landesgrenze Bremen in der Linienführung landesplanerisch festgestellt und bis zur Anschlussstelle L 875 zwischenzeitlich auch straßenrechtlich planfestgestellt; die Linienbestimmung durch das BMV steht jedoch seit über einem Jahr nach Antragseinreichung durch die NLStBV-Oldenburg aus. Der Grund mag darin zu sehen sein, dass mit der landesplanerisch festgestellten südlichen Variante der B 212 im Anschluss südlich der Bremer Stahlwerke (ehemals Klöcknerwerke) durch den geplanten Wesertunnel Bremen-Nord zum Güterverkehrszentrum (GVZ) nach Niedervieland eine erhebliche Verkehrszunahme bis an das Delmenhorster Gebiet im Anschluss an die BAB 28 zu erwarten ist, die es auch auf dem Gebiet Delmenhorst zu bewältigen gilt. Die bisherigen rechnerischen Verkehrsuntersuchungen legen nahe, dass die Lösung einer Verkehrsbewältigung in einer **neuen Ortsumgehung Delmenhorst** zu sehen ist. Und genau hier liegt der „strittige“ Punkt, der verhaltenen Reaktion der Stadt Delmenhorst gegenüber einer eigenen Ortsumgehung, zumal sich Delmenhorst mit Ratsbeschluss bisher gegen die landesplanerisch festgestellte südliche Variante der B 212 ausgesprochen hat (und der nördlichen Variante den Vorzug einräumt). Die Erforderlichkeit einer Ortsumgehung Delmenhorst (West oder Ost) ist nach derzeitigem Stand allerdings außer Frage; in welcher bevorzugten Trassierung ein Verkehre zu bewältigen sind, muss daher über ein mögliches Raumordnungsverfahren (ROV) abgeklärt werden - ein konkreter Antrag auf ROV steht noch aus.

3.3.10 Schifffahrt, Häfen

Als Motor der regionalen Wirtschaft sind im Landkreis Wesermarsch die Schifffahrt und die mit ihnen verbundenen **Hafenstandorte und ihre gewerblich-industrielle Entwicklung** anzusehen. Entscheidend ist hier die Lage der historischen Hauptorte entlang der Unterweser mit den seeschifftiefen Häfen Nordenham (bis - 11m Wassertiefe) und Brake (bis - 10 m) sowie den Häfen von Elsfleth und Lemwerder. In Abkehr des traditionellen Schiffbaus an der Unterweser erfolgt heute die **Spezialisierung dieser Häfen** auf den Umschlag von Massengütern insbesondere über die Niedersächsischen Landeshäfen Nordenham und Brake (die Stadt Elsfleth ist als Landeshafen entlassen). Die Umschlagsmenge erreicht über 10 Mio. Tonnen (Stahl, Holz, Erze, Getreidegüter sowie Export technischer Anlagen der Windenergiebranche) mit jährlich wachsenden Tonnagen – sie gehören damit zu den größeren Seehäfen der Bundesrepublik Deutschland.

Auch wenn die Weser als norddeutscher Werftstandort ihre dominierende Rolle verloren hat, konnten die verbleibenden **Werften an der Unterweser**

- Staatswerft / Brake
- Lühring Werft, Con-Mar / Brake
- Fassmer Werft / Berne
- Fa. Elsflether Werft
- Abeking & Rasmussen / Lemwerder
- Roland Werft / Lemwerder
- Friedr. Lürssen Werft / Bremen

ihre bisherigen Standorte am Markt sichern und bedarfsgerecht ausbauen. Teils sind die o. g. Werftstandorte integraler Bestandteil der Flächendarstellung/ -sicherung des kreiseigenen RROP; grundsätzlich wird aber auf die entsprechenden Flächendarstellungen der kommunalen Planungsträger des Landkreises verwiesen (s. auch Fachbeitrag 5 „Schifffahrt und Hafenwirtschaft“).

Die regional-raumordnerische Festlegung von „Vorranggebieten für hafenorientierte industrielle Anlagen“ entspricht hinsichtlich der Flächenidentifizierung im Grundsatz der Ausweisung bzw. den plangesicherten Flächen/Gebieten aus der kommunalen Bauleitplanung der kreiseigenen Städte und Gemeinden. Eine über die Bauleitplanung der Kommunen hinaus-

gehende Baulandbereitstellung bzw. über die Raumordnungsplanung hinausgehende Gebietsfestlegung ist aus raumordnerischer Sicht derzeit nicht angezeigt.

Für die **hafengebundene Industrie** des Landkreises Wesermarsch sind über den Raumordnungsplan nachfolgende Flächen festgelegt:

- Nordenham-Blexen (ehemals GHH / Gutehoffnungshütte)
- Blexen /Midgard
- Midgard-Hafen / Stadtmitte
- Metalleurop / ehem. Guano / Industriebrache
- Brake Nordhafen-Erweiterungsflächen
- Elsfleth (Bereich zw. Bahnhof und OmniPac, An der Weinkaje)
- Berne / Motzen / Ochtum-Hafen
- Werftgelände entlang der Weser in Berne u. Lemwerder
- Fläche der ehemaligen Lühring Werft

Die Werftgelände zwischen Hegemann, Schweers und Berne und zw. Abeking & Rasmussen und Lürssen in Lemwerder wurden als „Vorrangstandort / -flächen für hafensorientierte Industrie“ in der Zeichnerischen Darstellung des RROP übernommen. Die Werften benötigen zwingend den Zugang zum seeschifftiefen Fahrwasser; diese Standortvoraussetzung ist zu sichern.

Die „alte“ Planung zur industriellen Nutzung des Ritzenbütteler Sandes ist in der Zeichnerischen Darstellung des RROP nur in Teilen aufgenommen worden. Die restlichen Flächen können ggf. für Renaturierungsmaßnahmen genutzt werden und sind als „Gebiet zur Verbesserung der Landschaftsstruktur und des Naturhaushaltes“ im raumordnerischen Sinne festgelegt.

Neben dem landes-raumordnerisch festgelegten Seehäfen Brake und Nordenham befinden sich im Betrachtungsgebiet an der Weser zusätzlich mehrere **regional bedeutsame Umschlagplätze**:

- Umschlagplatz Elsfleth: Elsfleth ist zwar seit 1995 aus der Funktion als Niedersächsischer Landeshafen entlassen, hier erfolgt dennoch ein teils hafengebundener Umschlag von Baustoffen der Sand-Kies-Fraktion über ein ortsansässiges Unternehmen.
- Umschlagplatz Großensiel / Stadt Nordenham: Der Landeshafen Nordenham-Großensiel wird derzeit überwiegend für den Umschlag von Baustoffen, die über die Binnenschifffahrt herangetragen werden, genutzt. Am Hafen befinden sich ein Transportbetonwerk und eine Baufirma für Ausführungsarbeiten im Wasser. Hafenerweiterungsflächen für die Ansiedlung von hafengebundenen Gewerbebetrieben sind in der Bauleitplanung der Stadt Nordenham beidseitig der Hafenanlage hinreichend gesichert.
- Umschlagplatz Ochtum: Dieser Umschlagplatz entstand mit dem Bau des Ochtum-Sperrwerkes und wird z. T. als Umschlag- und Lagerplatz für Baustoffe genutzt. Für diesen Bereich hat die Gemeinde Lemwerder zusätzlich eine Änderung der Bauleitplanung zur Realisierung einer gewerblichen Baufläche zur Lagerung und Verschiffung von Windkraftanlagen-Rotoren herbeigeführt. Diese Bauleitplanung steht im Zusammenhang mit der gewerblichen Entwicklung und Erweiterungsabsichten der Fa. A & R Rotec auf dem Gelände der Aircraft-Services-Lemwerder (ASL).

3.3.11 Luftverkehr

Während die Daimler-Benz Aero-Space (DASA) in Nordenham als **regional bedeutsames Unternehmen** im Bereich des Flugzeugbaus seine Position am Markt gefestigt hat, kann dies für die Aircraft-Services Lemwerder (ASL) sowohl für die Flugzeugwartung und den Flugbetrieb auf der Landebahn des planfestgestellten **Sonderflughafens** und für die Weiterführung des Luftverkehrsbetriebes, nicht angenommen werden.

Der Flugbetrieb ist bereits schon vor einigen Jahren eingestellt worden, wenngleich die Betreiberlizenz über die Luftverkehrsbehörde (NLStBV-Luftverkehr) nach wie vor Bestand hat.

Aktuell hat die EADS als Grundstückeigentümerin des Flugplatzgeländes im Zuge der geplanten Entwicklungs- / und Erweiterungsabsichten der Fa. A & R Rotec allerdings einen Antrag (beim NLStBV) auf Änderung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung gestellt, womit eine **Verkürzung der Landebahn** um rd. 900 m verbunden ist und somit den Landebetrieb für Großflugzeuge erheblich einschränkt bzw. ausschließt. Die Regionalplanung des Landkreises geht davon aus, dass langfristig mit einer **vollständigen Aufgabe der flugverkehrlichen Nutzung** auf dem EADS-Gelände zu rechnen ist - zu Gunsten einer gewerblich-industriellen Nutzung der dort schon ansässigen Unternehmen. Bei Fortschreibung/Neuaufstellung des kreiseigenen RROP wird die künftige, mehr gewerblich-industrielle Entwicklung nachzuziehen und entsprechend raumordnerisch zu sichern sein.

Neben der Fluglandebahn der ASL ist im Kreisgebiet der als „Segelfluggelände“ genehmigte **Flugplatz in Blexen/Nordenham** zu nennen.

Durch zwischenzeitliche Änderung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung gegenüber dem Betreiber (der Airbus „Weser“ Luftsportverein) ergibt sich nunmehr eine erweiterte Nutzung als **Sonderlandeplatz** für den Fluglandebetrieb u. a. von Motorseglern und Motorflugzeugen mit einem Fluggewicht bis 2 t.

3.3.12 Energie

Die Landkreis Wesermarsch verfügt im Bereich südlich Kleinensiel (der Gemeinde Stadland), in direkter Lage zwischen dem Beckumersiel und der Weser, über eine Fläche zur Energiegewinnung, die seit den 70er Jahren mit einem Kernkraftwerk (KKU-Esensham - 1.350 MW) belegt ist; derzeitige Betreiberin ist die E.ON mit Sitz in Hannover (E.ON-Kernkraftwerkzentrale). Das KKU befindet sich in der raumordnerischen Sicherung der Niedersächsischen Landesplanung als „Vorranggebiet Großkraftwerk“. Auf Ebene der kreiseigenen Raumordnungsplanung ist dieser Standort im RROP als „Vorrangstandort Großkraftwerk - Kernenergie“ gesichert.

Nach den Zielfestlegungen des RROP soll der bestehende Kraftwerksstandort des KKU im Rahmen eines möglichen Kraftwerkneubaus für nichtnukleare Energiegewinnung am gleichen Standort, unter Einbindung der bestehenden technischen Infrastruktur, umstrukturiert und ggf. erweitert werden. Wann allerdings mit einer möglichen Aufgabe des KKU zu rechnen ist, obliegt der Bundespolitischen Entscheidung und dann der Landesplanerischen Vorgabe, bezogen auf den konkreten Standort des KKU-Esensham.

3.3.13 Sonstige Standort- und Flächenanforderungen

Die Weser stellt sich in der Darstellung der kreiseigenen Raumordnungsplanung allgemein als Wasserfläche in der Plankategorie „Seeschieftiefes Fahrwasser“ dar, mit Angabe der Fahrwassertiefe von „11 m“ im Planabschnitt Nordenham und „10 m“ im Planabschnitt Brake.

Eine konkrete Flächenanforderung bezogen auf die Wasserfläche und den Uferrandbereichen ergibt sich über die Raumordnung des Landkreises nicht, soweit nicht diese bereits durch das Bundeswasserstraßengesetz WaStrG (i. d. F. der Bekanntmachung v. 23.05.2007; BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980) in den jeweiligen Abschnitten des Gesetzes (Abschnitt 4: Unterhaltung der Bundeswasserstraßen und Betrieb der landeseigenen Schifffahrtsanlagen / §§ 7-11; Abschnitt 5: Ausbau und Neubau der Bundeswasserstraßen / §§ 12-21; Abschnitt 9: Kreuzungen mit öffentlichen Verkehrswegen / §§ 40-43) geregelt ist.

3.4 Betrachtungsraum rechts / östlich der Weser – Vorgaben des RROP Cuxhaven

Die räumlich konkreten Gebietsfestlegungen ergeben sich aus der Anlage.

3.4.1 Siedlungs- und Versorgungsstruktur

Das RROP Cuxhaven sieht vor, seine gemeindliche Entwicklung vorwiegend an den vorhandenen Siedlungsbereichen auszurichten, Siedlungstätigkeit in unberührten Räumen zu vermeiden und damit der Zersiedlung der Landschaft entgegenzuwirken.

In der raumordnerischen Kategorie des Zentrale-Orte-Systems ergeben sich nachfolgende Hauptorte mit Versorgungsfunktionen gegenüber dem Stadt- / bzw. Gemeindegebiet und dem näheren Einzugsbereichen des Umlandes (in Nord-Süd-Achse):

- Grundzentrum Nordholz
- Grundzentrum Dorum
- Grundzentrum Langen
- Grundzentrum Schiffdorf
- Grundzentrum Loxstedt
- Grundzentrum Hagen

Im Landkreis Cuxhaven gehören die Stadt Langen, die Gemeinden Loxstedt und Schiffdorf sowie die Samtgemeinde Land Wursten zum Ordnungsraum Bremerhaven. An diesen Standorten kommt dem Ausbau des ÖPNV besondere Bedeutung zu.

3.4.2 Elemente und Funktionen des landesweiten Freiraumverbundes

Eine explizite Festlegung von „Vorranggebieten für die Freiraumfunktion“ ist in dem RROP Cuxhaven nicht vorgenommen worden. Jedoch soll unter dem Gesichtspunkt des Freiraumschutzes auch in Zukunft das bauliche und wirtschaftliche Geschehen im Planungsraum vorrangig auf der Grundlage des zentralörtlichen Systems, entlang definierter Entwicklungsachsen, ausgerichtet werden.

Das RROP gibt vor, in sehr wenigen oder wenig beeinträchtigten Bereichen die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes zu erhalten. Die naturräumliche Region „Watten und Marschen“ entlang der Außen- und Unterweser soll in ihrer Funktion gesichert und entwickelt werden. Dem Intensivgrünland der Marschen kommt vielfach eine vergleichsweise hohe floristische und/oder faunistische Bedeutung zu.

Die in direkter Lage an der Weser gelegenen großräumigen Vorranggebiete mit Entwicklungszielen des raumordnerischen Naturschutzes sind aus der Anlage zu entnehmen. (Kartenausschnitt RROP-2002 LK Cuxhaven).

3.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege

Das Küstenwatt und die Flussästuarbiotope sind als besonders wertvolle Gebiete für Natur und Landschaft zu erhalten, zu entwickeln oder zu nutzen; und zwar durch Abwendung von Beeinträchtigungen, ggf. durch naturschutzrechtliche Sicherung und, soweit erforderlich, durch Pflege.

Von besonderer Bedeutung und hervorzuheben sind u. a. die Fließgewässer einschließlich ihrer Auenbereiche, die Kanal- und Grabensysteme der Grünlandgebiete, die als Verbundelemente erhalten und entwickelt werden sollen.

3.4.4 Landschaftsgebundene Erholung

Als „Vorranggebiete für ruhige Erholung in Natur und Landschaft“ sind Gebiete festgelegt, die aufgrund ihrer landschaftlichen Attraktivität für die naturbezogene ruhige Erholung und für ungestörtes Erleben der Natur besonders geeignet sind. Schutzwürdige Teile von Natur und Landschaft dürfen dadurch nicht beeinträchtigt werden. Diese Gebiete liegen in der Regel im Kernbereich der „Vorsorggebiete für Erholung“ (siehe Anlage).

Als „Vorranggebiet für Erholung mit starker Inanspruchnahme durch die Bevölkerung“ sind Gebiete festgelegt, in denen ein vielseitiges, konzentriertes Angebot an Freizeiteinrichtungen vorhanden ist bzw. geschaffen werden soll, insbesondere Einrichtungen des Freizeitwohnens, Badestellen, Freibäder, Spiel- und Sportanlagen. Das Angebot an Freizeiteinrichtungen ist hier zu sichern.

Die Ufer der Nordsee und der Unterweser sind außerhalb der „Vorranggebiete für Erholung mit starker Inanspruchnahme“ durch die Bevölkerung soweit wie möglich von weiteren Erholungseinrichtungen freizuhalten.

Bei der weiteren Entwicklung des Wassersports ist auf die Belange des Natur- und Landschafts- sowie den Gewässerschutz besonders einzugehen. Die Weser ist für den Boots- Wassertourismus (Motor- und Segelbootsport) ausgewiesen.

Als eine Wegeverbindung mit übergemeindlicher Bedeutung gilt der Radwanderweg entlang der Deichlinie an der Außenweser. Er vernetzt die Erholungsgebiete untereinander und bindet diese an größere Siedlungsbereiche an.

3.4.5 Gewässerschutz, Fischerei

Zum Schutz der Nordsee und des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer sind die Anforderungen der Verordnung über die Behandlung von kommunalem Abwasser zu erreichen bzw. ist der bereits vorhandene höhere Ausbaustandard der Abwasserbehandlungsanlagen mit Einleitung in das Einzugsgebiet der Weser zu halten.

Die Fließgewässer im Landkreis Cuxhaven entsprechen überwiegend der Güteklasse II bis III (kritisch belastet). Die seit einigen Jahren regelmäßig durchgeführte Überwachung der Nordsee und des Wattenmeeres zeigt, dass die Konzentration von Schadstoffen und Nährstoffen gestiegen ist. Internationale Nordseeschutzkonferenzen beschließen daher erhebliche Reduzierungsmaßnahmen.

Der Anschluss an zentrale Abwasserbeseitigungsanlagen ist fortgeschritten bzw. weitgehend abgeschlossen. Die Bereitschaft der Landwirte, Klärschlamm als Dünger einzusetzen, soll durch geeignete Maßnahmen weiterhin gefördert werden.

Aufgrund der geografischen Lage kommt der Fischereiwirtschaft im Landkreis Cuxhaven eine hohe wirtschaftliche Bedeutung zu. Besondere Schwerpunkte liegen neben der Stadt Cuxhaven (Fischanlandung und –verarbeitung) in den Sielhäfen des Wurster Landes. Hier sind Küsten- und Krabbenfischerei nicht nur für den Arbeitsmarkt von Bedeutung, sondern wirken sich außerdem positiv auf den Tourismus aus. Entsprechend formuliert das RROP Cuxhaven das raumordnerische Ziel, die Fischerei in ihren verschiedenen Ausprägungen zu sichern und auszubauen.

3.4.6 Wassermanagement, Küsten- und Hochwasserschutz

Die an die Gewässer gerichteten Nutzungsansprüche sollen berücksichtigen, dass deren Funktion als Bestandteil des Naturhaushaltes und als Lebensraum sowohl für Tiere als auch

für Pflanzen erhalten bleibt. Beim Gewässerausbau ist ein naturnaher Zustand anzustreben und sollen Gewässerverrohrungen vermieden werden.

Die Erkenntnisse aus extremen Hochwasserereignissen sind in wasserbauliche Maßnahmen umzusetzen.

Zur Sicherung vor Sturmfluten sind die Küstenschutzmaßnahmen für den Planungsraum von besonderer Bedeutung. Der Ausbau des Hauptdeiches an der Weser muss daher weitergeführt werden und für rückwärtige Deichverstärkungen ist eine Bereitstellung der erforderlichen Flächen notwendig. Der kontinuierliche Erhalt der Deiche ist sicherzustellen und insbesondere die Sicherung des Vorlandes im Land Wursten voranzutreiben.

Einige Gebiete des Landkreises sind Niederungsgebiete mit Geländehöhen unter MTHwL. Grundlage für die Besiedlung und Bewirtschaftung dieser Gebiete ist ein leistungsfähiges Vorflutsystem aus Gewässern, Deichen (Verwallungen), Sielen und Schöpfwerken. Zum Schutz vor Überflutungen ist es bedeutend, die Leistungsfähigkeit dieser Anlagen zu erhalten. Bauleitplanung darf nicht zur Verschärfung des Hochwasserrisikos für das abführende Gewässersystem führen.

3.4.7 Mobilität, Verkehr, Logistik

Die im LROP festgelegten Haupt- und sonstige Eisenbahnstrecken sowie Autobahnen und Hauptverkehrsstraßen von überregionaler Bedeutung wurden in der zeichnerischen Darstellung des RROP übernommen und sind in ihrer Linienführung dem Maßstab entsprechend näher festgelegt (siehe Anlage).

Ergänzend legt das RROP regional bedeutsame Hauptverkehrsstraßen fest (siehe Anlage), bei deren Auswahl folgende Kriterien zugrunde lagen:

- Verbindung von zentralen Orten
- Verknüpfung mit der Autobahn
- Verknüpfung mit einer Hauptverkehrsstraße überregionaler Bedeutung
- Verbindung mit Vorranggebieten für Erholung mit starker Inanspruchnahme durch die Bevölkerung sowie mit Vorsorgegebieten für Erholung.

Noch nicht aufgenommen ist die Küstenautobahn A 20, wenngleich diese bereits landesplanerisch festgestellt (und nach § 16 Abs. 1 FStrG mit Datum vom 25.06.2010 linienbestimmt) ist. Bei Fortschreibung des RROP soll die A 20 im Rahmen der raumordnerischen Trassen-sicherung übernommen werden.

Der weiterhin wachsende Güterverkehr ist möglichst auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern; hierbei sollten verstärkt die vorhandenen Wasserstraßenmöglichkeiten, auch im Interesse der Nachhaltigkeit, genutzt werden.

Der Vorrangstandort für hafenorientierte industrielle Anlagen Loxstedt-Luneplatte soll als regionale Zielvorgabe an das Eisenbahnnetz angebunden werden.

Der Landkreis Cuxhaven verfügt über ein Güterverkehrszentrum (GVZ) in Cuxhaven.

3.4.8 Schifffahrt, Häfen

Neben dem landesbedeutsamen Seehafen Cuxhaven, der als Vorrangstandort im RROP seine entsprechende Festlegung erhalten hat, sind in der zeichnerischen Darstellung weite-

re Häfen ausgewiesen, deren Erhalt zu sichern ist und die bei Bedarf auszubauen sind. Im Betrachtungsraum sind dies Nordholz (Spieka-Neufeld), Dorum, Wremen und Dedesdorf.

Im Bereich Loxstedt-Luneplate sind die erforderlichen Flächen für hafensorientierte Industrie und Gewerbe vorzuhalten. Die Nutzungsmöglichkeiten dieser Flächen dürfen nicht durch konkurrierende angrenzende Nutzungsansprüche eingeengt werden.

Die in dem LROP generalisiert dargestellte Seeschiffahrtsstraße Weser (genannt Bundeswasserstraße) als Teil des transeuropäischen Netzes ist in der zeichnerischen Darstellung des RROP Cuxhaven durch Ausweisung der Fahrrinne und Angabe der Fahrwassertiefe näher festgelegt. Die Fahrinnen dieser Seeschiffahrtsstraße ist den Erfordernissen der Containerschiffahrt anzupassen; hierbei ist jedoch der Umweltverträglichkeit ein besonders hoher Stellenwert einzuräumen. Außerdem sind negative Auswirkungen auf die Hafenzufahrt sowie auf die Deichsicherheit insgesamt beidseitig des Weserverlaufs zu vermeiden.

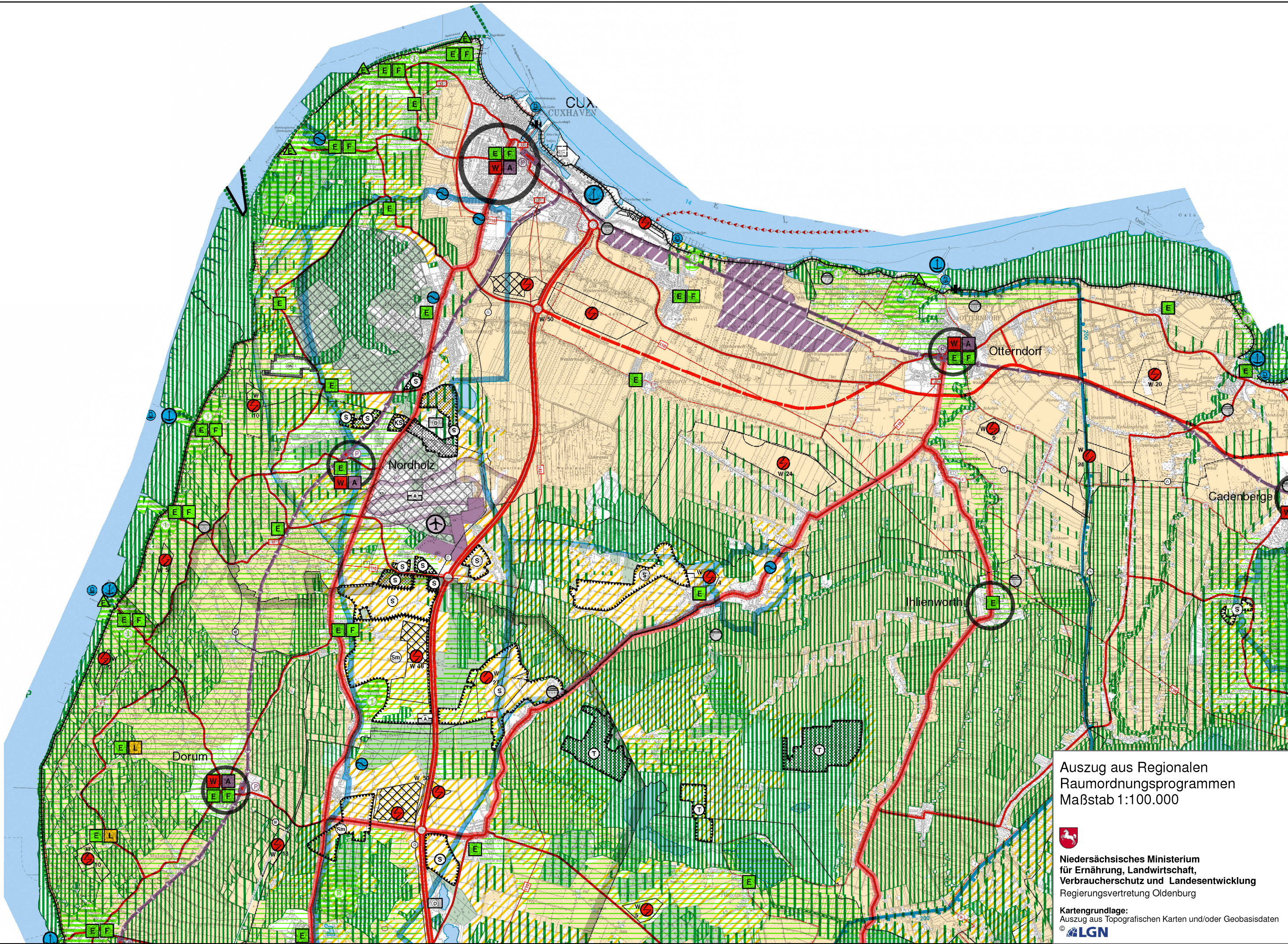
3.5 Betrachtungsraum rechts / östlich der Weser – Vorgaben Landkreis Osterholz

Wie bereits oben ausgeführt, verfügt der LK Osterholz über kein RROP, so dass raumordnerisch die Festlegungen des LROP 2008 gelten (siehe Anlage).

Die zeichnerische Darstellung gibt darin die Vorranggebiete „Natura 2000“ sowie „Schiffahrt“ wieder.

Im Bereich des Planungs- und Betrachtungsraum des IBP Weser ist allein **Schwannede** betroffene Gemeinde innerhalb des Landkreises Osterholz.

Neben seiner naturschutzfachlichen Bedeutung hat der Planungsraum des IBP Weser hier grundsätzlich auch eine hohe Stellung für die Landwirtschaft, den Hochwasserschutz und im Hauptverlauf der Weser für die Schifffahrt. Insbesondere sind Erholung und Fremdenverkehr auf der Insel Harriersand bedeutende Nutzungsfaktoren. Hier umschließen sowohl FFH- als auch Vogelschutzgebiet das bauplanungsrechtlich festgelegte „Wochenendhausgebiet Harriersand“. Der bestehende, durch rechtskräftige Bebauungspläne abgesicherte Yachthafen und Wohnmobilparkplatz (unmittelbar südlich der Insel, am rechten Nebenarm der Weser) werden von den Schutzgebieten sogar überlagert.

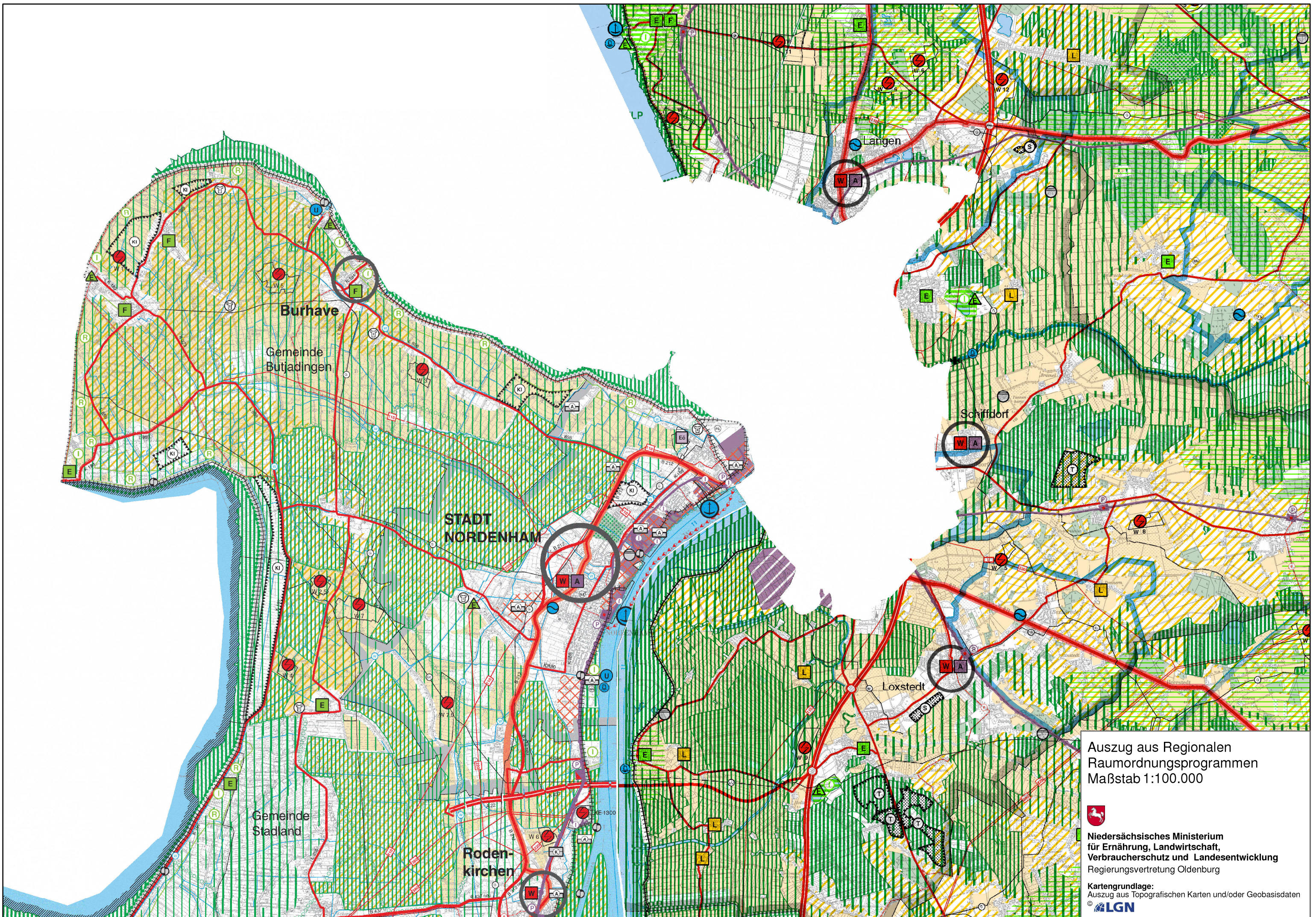


Auszug aus Regionalen
Raumordnungsprogrammen
Maßstab 1:100.000



Niedersächsisches Ministerium
für Ernährung, Landwirtschaft,
Verbraucherschutz und Landesentwicklung
Regierungsvertretung Oldenburg

Kartengrundlage:
Auszug aus Topografischen Karten und/oder Geobasisdaten
© LGN

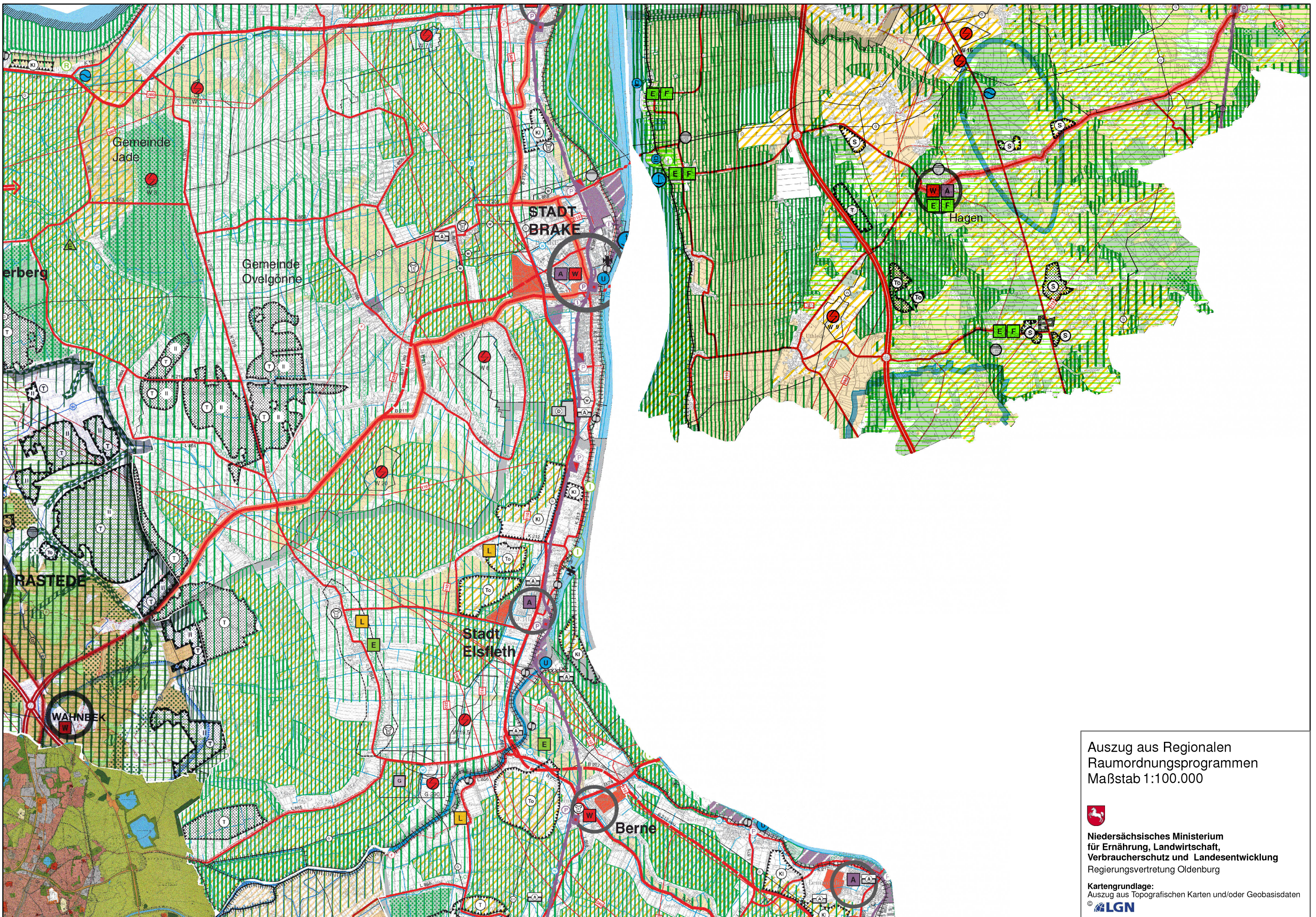


Auszug aus Regionalen
Raumordnungsprogrammen
Maßstab 1:100.000



Niedersächsisches Ministerium
für Ernährung, Landwirtschaft,
Verbraucherschutz und Landesentwicklung
Regierungsvertretung Oldenburg

Kartengrundlage:
Auszug aus Topografischen Karten und/oder Geobasisdaten
© LGN



Auszug aus Regionalen
Raumordnungsprogrammen
Maßstab 1:100.000



Niedersächsisches Ministerium
für Ernährung, Landwirtschaft,
Verbraucherschutz und Landesentwicklung
Regierungsvertretung Oldenburg

Kartengrundlage:
Auszug aus Topografischen Karten und/oder Geobasisdaten
© LGN

4. Initiativen/Perspektiven

4.1 Wassermanagement, Küsten- und Hochwasserschutz

Der „Generalplan Küstenschutz Niedersachsen/Bremen – Festland“ sowie das „Niedersächsische Küstenschutzprogramm“ gehen davon aus, dass ein Erfordernis zur Erhöhung und Verstärkung der Küstenanlagen besteht. Einen maßgeblichen Anteil bilden die noch notwendigen Erhöhungen und Verstärkungen von Hauptdeichen, was einen erheblichen Bedarf an deicheinbaufähigem Material (spezielle Kleifraktion zuzüglich Sandmaterial) erforderlich macht. Für künftige Deichbaumaßnahmen im Landkreis Wesermarsch ist im Gebiet des I. und II. Oldenburgischen Deichbandes nach Darstellung des RROP ein Kleibodenbedarf von rd. 4 Mio. m³ erfasst, die für die jetzigen Deicherhöhungsmaßnahmen für erforderlich gesehen werden. Durch die Folgen des Klimawandels dürften allerdings erhöhte Bedarfe für Anpassungen, entsprechend den Erfordernissen des Deich- und Küstenschutzes, zu erwarten sein, die bei der Fortschreibung/Neuaufstellung des RROP durch entsprechende Vorranggebietsfestlegungen zu sichern sein werden.

Nach der Zielvorgabe des Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) sind in der niedersächsischen Küstenzone durch eine ganzheitliche abwägende Steuerung frühzeitig Nutzungskonflikte zu vermeiden und bestehende Nutzungskonflikte zu minimieren. Öffentliche Belange raumbedeutsamer Nutzungen sind frühzeitig und koordinierend zum Ausgleich zu bringen; die dafür erforderlichen Flächen sind zu sichern und zu entwickeln. In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind vorsorgend Flächen für Deichbau und Küstenschutzmaßnahmen zu sichern.

Die Landkreise regeln die Erfordernisse hinsichtlich des Deich- und Küstenschutzes in ihren Regionalen Raumordnungsplänen in unterschiedlicher Intensität. Der Landkreis Wesermarsch vertieft diese Thematik durch entsprechende textliche Zielfestlegungen im rechtswirksamen RROP-2003 und durch räumlich-konkrete Festlegung von Bodenabbaugebieten (VSG-Klei) in der Zeichnerischen Darstellung. Dies nicht zuletzt, weil sich das Kreisgebiet der Wesermarsch großflächig im Niveau um bzw. unter NN-Lage befindet. Ohne den ständigen Eingriff des Menschen über wasserbauliche Maßnahmen und präventive Maßnahmen des Küstenschutzes (Deichbau, Unterhaltung von Gewässer- und Grabensystem, Anlagen von Sielen und Schöpfwerken zur Be-/Entwässerung der Marschengebiete) wäre ein Fortbestehen und eine weitere Siedlungsentwicklung nicht gegeben. Aufgrund der nur wenigen planfestgestellten Kleibodenabbauflächen wird eine mittelfristige Bodenabbaukonzeption und Kleivorhaltungswirtschaft vordringliche Aufgabe der Deich- und Unterhaltungsverbände (Entwässerungsverbände / Sielachten) sein. Ein wesentlicher Planungsschritt in diese Richtung sind die bereits vorliegenden Ergebnisse zum „Kleimanagement im Gebiet des Oldenburgischen Deichbandes“ (Abschlussbericht I. Oldenburgische Deichband / NLWKN v. 20.12. 2006), in dem raumordnerisch abgestimmte Bodenabbauflächen identifiziert werden und unmittelbar in die nachgängigen Plan- / und Abbauverfahren eingestellt werden können.

Grundsätzlich muss die Bedeutung der Sicherung potentieller Kleientnahmeflächen für zukünftige Küstenschutzmaßnahmen zum Ausdruck gebracht werden. Es wird daher als notwendig erachtet, deichfähige Kleivorkommen vor anderen Nutzungen im Rahmen einer zukunftsorientierten Planung sowohl auf Landes- als auch auf Kreisebene raumordnerisch zu sichern.

Das LROP als Instrument der Raumordnung bedarf hier einer entsprechenden Überarbeitung, um als landesplanerische Vorgabe konkreter Einfluss zu nehmen. Die derzeit in Bearbeitung befindliche Fortschreibung des LROP 2008, in der u. a. die Regelungen für den Rohstoffbereich aktualisiert werden, greift dieses Thema auf.

Die weitestreichenden Aussagen und Informationen hinsichtlich der Regelungen des Küsten- und Hochwasserschutzes wurden über die aktuelle Raumordnungsplanung des Landkreises Wesermarsch geliefert. Insofern werden an dieser Stelle im Wesentlichen nur Aussagen für das Kreisgebiet der Wesermarsch gemacht. Es wird jedoch das Erfordernis für alle Landkreise gesehen, sich intensiv mit dem o. g. Thema zu beschäftigen und Regelungen zu treffen.

Der Landkreis Wesermarsch sieht Verbesserungsmöglichkeiten im Hinblick auf die Regulierung der Oberflächenentwässerung. Ausgehend von den teils unter NN liegenden Gebieten, der wenigen Fließgewässer und der zeitgleich begrenzten Entwässerung über die Siele und Schöpfwerke wird deutlich, dass die Grenzen einer weiteren Besiedelung sehr eng gefasst sind. Nach Mitteilung der Braker Sielacht stößt die Oberflächenentwässerung der Stadt Brake in das einzige (Braker) Siel- und Entwässerungstief bereits jetzt auf erschöpfte Kapazitäten. Und jahreszeitlich bedingte Spitzenbelastungen des Schöpfwerkes führen zum Rückstau.

Im Einzugsgebiet des Braker Sieltiefs wäre es hinsichtlich einer Neuregelung der Entwässerung durchaus möglich, einen Anschluss des Braker Sieltiefs an das Käseburger Sieltief herzustellen. Hier könnte zusätzlich oder als Ersatz für das vorhandene Siel- und Schöpfwerkgebäude eine neue Anlage im Zuge des alten Käseburger Sieltiefs errichtet werden. Langfristig wäre es auch möglich, das Einzugsgebiet des Moorriemer Kanals auf diesen Standort auszurichten, weil eine Verbindung schon vorhanden ist. Aus dieser Überlegung gilt es daher, die Trasse für eine Verbindung des Braker Sieltiefs mit dem Käseburger Sieltief im Bereich westlich der B 212 und östlich der Logemannsdeichstraße (L 855) und der K 208 freizuhalten.

Wegen der besonderen Küstenschutzsituation sowie der zu beachtenden städtebaulichen und teils bau- und denkmalpflegerischen Belange, wie auch der hafensorientierten Nutzungen im Deichbereich, wird sich in Brake von der Fettraffinerie bis Kirchhammelwarden auch künftig der Sturmflut- und Hochwasserschutz nur noch mit technischen Sonderbauwerken realisieren lassen. Im vorgenannten Bereich ist auf voller Länge die Deichkappenwand um rd. 40 cm erhöht worden, gleichzeitig erhielt der Deichkörper zur Erreichung einer größeren Standicherheit ab der Kappenwand in voller Tiefe eine durchgängige Verspundung – diese Maßnahmen wurden in 2007 abgeschlossen. Ein weiterer Schwerpunkt der Küstenschutz- / bzw. Hochwasserschutzmaßnahmen wird in den nächsten Jahren in der Gemeinde Lemwerder sein, um den gestiegenen Anforderungen der Sturmflutsicherung Rechnung zu tragen. Weiter sind vorrangig der Anschlussdeich von Berne-Ohr bis zum Huntesperrwerk und der Weserdeich von Berne-Ohr bis Ranzenbüttel auszubauen. Die seit 2007 laufenden Arbeiten in Brake / Staatswerft für die Anlage eines neuen Deichschaarts mit Deichvorplatz (Material- und Sammelplatz für den Katastrophenschutz) sind bis auf die letzten Ausbaurbeiten im Deichvorplatzbereich abgeschossen - von einer Fertigstellung in 2011 ist auszugehen.

Für die Erhöhung und Verstärkung der Hauptdeiche sowie für die Nacherhöhung und Nachprofilierung besteht ein erheblicher Kleibodenbedarf. Eine Kleientnahme im Deichvorland ist aufgrund der derzeitigen Gesetzes- und Verordnungslage nur eingeschränkt möglich, und zwar nur, wenn die erforderliche Abwägung der ökologischen, bautechnischen und wirtschaftlichen Belange zu dem Ergebnis kommt, dass eine Kleientnahme im Deichvorland aus überwiegenden wirtschaftlichen oder bautechnischen Gründen notwendig ist. Außerdem ist die Entnahme so zu gestalten, dass eine Voraussetzung zur positiven Entwicklung der biologischen Vielfalt geschaffen wird. Die Hauptdeiche entlang des Weserästuars/ der Außenweser schließen direkt an den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer mit den schützenswerten Salzwiesen als wichtige Rast- und Brutvogelgebiete – auf die räumliche Festlegung des EG-Vogelschutzgebietes wird hingewiesen.

Für die anstehenden Deicherhöhungen im Weserraum innerhalb des Landkreises Osterholz wird der gesamte benötigte Klei nachzeitigem Planungsstand voraussichtlich großflächig aus dem Bereich "Liener Kuhsand" (östlich der Weser, gegenüber von Elsfleth) entnommen werden. Die Fläche soll nach der Kleientnahme außerdem als Kompensationsfläche für die Weservertiefung hergerichtet werden.

Im besiedelten Bereich der Unterweser - Nordenham, Brake, Elsfleth und Lemwerder - stellt sich der Küstenschutz hinsichtlich einer Deicherhöhung wesentlich schwieriger dar, weil hier die benötigten Flächen / Deichzüge teils innerhalb der Ortslagen bebaut sind und von daher

der konventionelle Deichbau nicht durchgeführt werden kann. Extrem ist die Situation im Stadtgebiet Brake. Nirgends ist

- der Deich vergleichbar dicht bebaut (Wohngebäude direkt auf dem Deich bzw. innerhalb des Bestockes, hafensorientierte Nutzungen auf den Außendeichsflächen),
- der binnenseits anschließende Raum vergleichbar intensiv genutzt (verkehrliche Infrastruktur, Wohn- und gewerblich-industrielle Nutzungen),
- die binnenseitige Straße (zugleich Deichverteidigungsstraße) im Verhältnis zum MTHW vergleichbar tief gelegen.

4.2 Landschaftsgebundene Erholung

Die Regionalplanung des Landkreises Wesermarsch trifft für die nachfolgenden Gemeinden folgende Festlegungen:

In der Gemeinde **Berne** ist der Bereich „Dreisielen“ als „Vorsorgegebiet für Erholung“ festgelegt, kombiniert mit der Ausweisung als „Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung“. Dieses Vorsorgegebiet reicht weiter in Richtung Süden in das Gebiet der Gemeinde **Lemwerder** und endet im Bereich **Ochtum**. Dieses Areal hat ein hohes Potential landschaftlicher Eignung, das derzeit nicht genutzt werden kann, da die bestehende Bundesstraße 212 eine Erholungsnutzung verhindert bzw. beeinträchtigt.

Mit dem Bau der B-212neu und Verlegung auf neuer Trasse könnte dieser Bereich entsprechend entwickelt werden. Ein Nachfragedruck aus dem benachbarten Raum kann unterstellt werden.

Vor dem Hintergrund sich ändernder Rahmenbedingungen und zunehmender Wettbewerbssituationen war im Jahre 2002 ein touristisches Entwicklungskonzept für den Gemeindebereich **Butjadingen** erarbeitet worden. Auf dieser Grundlage, mit fortgeschriebener vertiefender Betrachtung für Fedderwardersiel, befindet sich derzeit ein räumlich touristisches Grundkonzept in Aufstellung. In den Fokus genommen ist ein großräumig abgefasster Entwicklungsbereich in Fedderwardersiel von rd. 250 ha, der nachhaltig touristisch aufgewertet werden soll. Die seit dem 17.09.2010 diesbezüglich wirksame FNP- sieht in der ersten Ausbaustufe einen Gesamtflächenanspruch von ca. 60 ha vor; darin enthalten sind ausschließlich Flächen für die künftigen baulichen Anlagen wie Hotel-, Ferienhaus- und Komfort-Campingplatzanlagen, Einrichtungen der Gastronomie sowie für Aktionsbereiche und Freizeitanlagen (siehe auch FB 8 „Freizeit, Tourismus“).

Zur Entwicklung und Ordnung dieses Raumes werden u. a. eine raumordnerische Betrachtung und planungsrechtliche Verfahren erforderlich.

Die in der Gemeinde **Schwanewede des Landkreises Osterholz** belegene Weserinsel Harriersand stößt aufgrund der für die Erholung und den Tourismus bedeutenden Nutzungen in Konflikt mit dem Naturschutz. Ein Tourismuskonzept des Landkreises oder besondere Kooperationen von Erholung, Freizeit, Tourismus und Naturschutz bestehen im Planungsraum nicht und sind vom Landkreis oder der Touristikagentur Teufelsmoor-Worpswede-Unterweser e.V. derzeit auch nicht konkret geplant – wenngleich für einen kleinen Bereich der Weserinsel (rd. 2 ha gegenüberliegend von Brake) bereits eine Freizeitnutzung / Wochenendhausgebiet bauleitplanerisch festgelegt ist.

Damit durch den IBP Weser touristische Entwicklungsperspektiven nicht verbaut, sondern Naturschutz und sanfter Tourismus zusammengeführt werden, wäre beispielsweise für die großteils landwirtschaftlich genutzte und naturbelassene Fläche der Weserinsel ein Schutz-zonenkonzept mit abgestuften Kern-, Puffer- und Nutzungszonen denkbar.

4.3 Natur und Landschaft

Aus den bereits realen, sich überlagernden Nutzungen im Planungsraum ergeben sich tendenziell die folgenden Synergien und Konflikte insbesondere mit den Erhaltungszielen für das Vogelschutzgebiet „V27 Unterweser“:

Rastvögel: Einerseits ist die landwirtschaftliche Flächennutzung für die rastenden Schwäne und Gänse als Nahrungsgrundlage durchaus vorteilhaft; andererseits wird seitens der Landwirtschaft beklagt, dass die Vögel auf den Flächen mitunter für erhebliche landwirtschaftliche Schäden sorgen. Entschärfen ließe sich diese Problematik z.B. durch Vertragsnaturschutzmaßnahmen im Rahmen des „Niedersächsischen Kooperationsprogramms Naturschutz“ (Koop Nat)*); hier durch den speziellen Programmbaustein für Nordische Gastvögel. Der Landkreis Osterholz hatte im Herbst 2007 ein Gutachten über die langjährigen Bestände an Gastvögeln im V27 in Auftrag gegeben, um auch hier in die entsprechende Förderkulisse zu kommen - leider ohne Erfolg.

Brutvögel: Für die Wert gebenden Wiesenbrutvogelarten im Vogelschutzgebiet „V27 Unterweser“ wäre eine Extensivierung der Grünlandbereiche im Planungsraum wünschenswert, die jedoch im Konflikt mit der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung der Marschflächen steht. Die aus Sicht des Naturschutzes gewünschte Extensivierung könnte auch hier, zumindest auf kleineren Teilflächen, durch die beiden Programmbausteine des „Koop Nat“ zur Grünlandbewirtschaftung erreicht werden, die jedoch zurzeit für den Teilraum des V27 innerhalb des Landkreises Osterholz gar nicht angeboten werden. Denkbar wäre auch eine zukünftige Verpachtung der zahlreichen landeseigenen Flächen auf Harriersand unter geeigneten Naturschutzaufgaben durch das Domänenamt Stade.

**) Das Kooperationsprogramm gewährt Zuwendungen für freiwillige Maßnahmen zur naturschutzgerechten Bewirtschaftung von für den Naturschutz wertvollen Biotopen sowie zu erhaltenden Lebens- und Zufluchtstätten bedrohter Tier- und Pflanzenarten, vorwiegend auf Flächen, die Bestandteil des europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" sind. Die Bewirtschaftungsvereinbarungen werden jeweils für fünf Jahre getroffen.*

4.4 Schifffahrt, Häfen

Der landesbedeutsame Hafenstandort **Brake** (siehe Kapitel 3.3.10) sieht seine gewerblich-industrielle Entwicklung weiter voranschreiten. Besonders auch für Industriezweige, die die vorhandenen Synergien mit dem Hafen nutzen wollen, werden entsprechende Flächenausweisungen erforderlich. Als Erweiterungs- bzw. Entwicklungsflächen bieten sich hier nur die Gebiete westlich des Hauptdeiches und nördlich der Raiffeisenstraße als Erweiterung der bereits raumordnerisch festgesetzten „Vorranggebiete für industrielle Anlagen“ an. Diese neuen Flächen liegen unmittelbar neben den ausgewiesenen Natura 2000 Flächen. Die problematische Entwässerung in diesem Gebiet ist einer langfristigen und nachhaltigen Lösung zu zuführen. Die Stadt Brake hat daher diese Flächen in das INTERREG IVB Projekt Climate Proof Areas (CPA) als Pilotflächen eingebracht (siehe auch Ziff. 4.5.1).

4.5 Förderprogramme und Forschungsprojekte unterstützen Initiativen

4.5.1 INTERREG IV B – Nordsee

Miteinander lokale Problemlagen auf territorialer Ebene lösen, gemeinsam mit den Erfahrungen der Nachbarn lernen, Synergieeffekte fördern und dabei einen Beitrag leisten, der die Nordseeregion als Lebens-, Arbeits- und Investitionsstandort stärkt – das ist Ziel der Europäischen Strukturpolitik und z. B. des EU Förderprogramms INTERREG IV B – Nordseeraum (Förderperiode 2007-2013), an dem Niedersachsen sich beteiligt.

Das Programm zur Raumentwicklung in transnationaler Zusammenarbeit hat folgende Zielsetzungen:

- Priorität 1 - Förderung von Innovation,
- Priorität 2 - Förderung des zukunftsfähigen Managements der Umwelt,
- Priorität 3 - Verbesserung der Erreichbarkeit in der Nordseeregion,
- Priorität 4 - Förderung zukunftsfähiger Städte und Regionen.

Innerhalb der Priorität 2 ist das Integrierte Küstenzonenmanagement (IKZM) (siehe auch Ziff. 6.1) ein wichtiges Handlungsfeld. Unter dieser Überschrift nimmt das Projekt „**Tidal River Development**“ (**TIDE**) tideabhängige Flussästuare der Nordseeregion in den Fokus, die gleichzeitig als Schifffahrtswege zu großen, ökonomisch bedeutenden Seehäfen führen. Tideästuare mit ihren Systemfunktionen wie Wasserwirtschaft und Küstenschutz, Seeverkehr, Wasser- und Sedimentqualität, Lebensräume für Tiere und Pflanzen, Fischerei und Freizeitaktivitäten sind durch ein sich veränderndes Tidegeschehen im Zuge der Globalisierung und des erwarteten Klimawandels bedroht.

Erfahrene Partner der Ästuare von Elbe, Schelde, Weser und Humber arbeiten in den Feldern Wissenschaft, Politik und Regionalwirtschaft zusammen, jeweils vertreten durch Hafenverwaltungen, Umweltbehörden und Universitäten. Deutscher Leadpartner ist die Hamburg Port Authority, Niedersächsischer Partner der NLWKN Wilhelmshaven und in Bremen der Senator für Wirtschaft und Häfen sowie die Universität Bremen.

TIDE ist ein Forum, in dem die Beteiligten voneinander lernen, gemeinsam Rahmenempfehlungen entwickeln und die gewonnenen Erfahrungen an andere Ästuare transnational transferieren. Die Erkenntnisse sollen in eine gemeinsame Toolbox einfließen und transparent gemacht werden. TIDE ist, aufbauend auf vorangegangene Projekte und laufende Entwicklungen, regional direkt wirksam. Das Projekt will darüber hinaus auf der internationalen Entscheidungsebene Einfluss nehmen und durch die gewonnenen fachlichen Erkenntnisse während der dreijährigen Projektlaufzeit (2009-2012) dazu beitragen, dass wichtige EU-Richtlinien und Strategien umgesetzt werden.

Auch die Erkenntnisse des IBP-Weser werden mit in die Projektarbeit einfließen.

Siehe auch: www.tide-project.eu

Auch „**Sustainable coastal development in practice**“ (**SUSCOD**) ist ein Projekt des transnationalen EU-Förderprogramms INTERREG IV B der Priorität 2. Die Partnerschaft des bis Ende 2013 laufenden Projektes basiert auf der Zusammenarbeit von verschiedenen Organisationen in Dänemark, Schweden, Großbritannien, Belgien, Deutschland, Niederlande und der Provinz Nordholland als Leadpartner.

Das Projekt befasst sich mit der Zurverfügungstellung eines Werkzeuges zur Umsetzung eines IKZM. Es soll für Praktiker, die im Bereich der Küstenentwicklung und des Küstenschutzes arbeiten, ein web-basiertes Instrument zur Verfügung gestellt werden.

Da insbesondere in Bezug auf das Risiko durch die Klimaveränderung in den unterschiedlichen Regionen verschiedene Ansätze zur Bewältigung der Probleme erforderlich sind, sollen Vorschläge für spezifische lokale Situationen erarbeitet werden. Eine Überprüfung erfolgt an kleinen lokalen Projekten, die beispielhaft für die Praktikabilität und Umsetzung sind.

In Nordenham stehen zwei Themen an, die in der Praxis bearbeitet werden.

1. Die durch Eingriffe in den natürlichen Flusslauf der Weser entstandene Verschlickung des Badestrandes in Nordenham soll untersucht und in einem Versuchsfeld zwischen zwei vorhandenen Bühnen beseitigt werden.
2. Viele Industrien sind aus verschiedenen Gründen auf die direkte Lage am Wasser angewiesen. Eine Lage hinter dem Deich führt zu Behinderungen und macht einige Aktivitäten unmöglich. Die Eingedeichten Bereiche an der Nordseeküste sind in der industriellen Entwicklung und bei der Ansiedlung entsprechender Betriebe benachteiligt. Es soll daher an einer Fläche untersucht werden, wie die Nutzung des Deichvorlandes und die direkte Wasseranbindung auch unter dem Gesichtspunkt des zu erwartenden Meeresspiegelanstiegs realisiert werden kann.

(Website befindet sich im Aufbau.)

Ein weiteres transnationales Projekt innerhalb des INTERREG IV B – Nordsee Programms, unter die Priorität 2 ist „**ClimateProof Areas**“ (**CPA**), das hinterfragt, wie vor dem Hintergrund des zu erwartenden Klimawandels in der südlichen Nordseeregion anstehende Aufgaben der nächsten Jahrzehnte gelöst werden können und Strategien entwickelt.

Vier Anrainerstaaten der Nordsee, nämlich Niederlande (Leadpartner), Deutschland, United Kingdom und Schweden, arbeiten in CPA zusammen für „Europas nachhaltige Küstenregionen“. Deutscher Partner ist die Universität Oldenburg mit ihrem Zentrum für Umwelt- und Nachhaltigkeitsforschung (COAST).

Die deutschen Pilotflächen liegen in der Wesermarsch, schwerpunktmäßig im raumordnerisch ländlichen Raum der Gemeinden Butjadingen und Stadland sowie in dem städtisch besiedelten Raum von Brake. In einem fachübergreifenden Dialog diskutieren betroffene Organisationen und Institutionen schwerpunktmäßig über die klimawandelbedingten Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft, die in dieser tief gelegenen Region vor besonderen Herausforderungen steht. Dabei ist auch die tidebeeinflusste Weser, verknüpft mit dem Zu- und Entwässerungssystem, Teil der Betrachtungen.

In dem Regionalforum werden die zu berücksichtigenden unterschiedlichen Aspekte in den Blick genommen, wird für den Landkreis Wesermarsch ein Entwicklungsbild 2050 entworfen und werden gemeinsam langfristige Lösungen im Sinne einer zukunftsorientierten Klimaanpassungsstrategie erarbeitet. Dabei ist der transnationale Mehrwert, der Austausch, das Lernen der beteiligten Akteure unterschiedlicher Nationen unter- und voneinander von großem Interesse. Das Projekt hat eine Laufzeit von 2008 bis 2011. Der in dem Regionalforum begonnene Dialog will die gewonnenen Erkenntnisse und erarbeiteten Lösungsvorschläge über die Projektlaufzeit hinaus, in einem weiterführenden Prozess konkretisieren und umsetzen.

Siehe auch: www.climateproofareas.com

4.5.2 Klimawandel Unterweser

„Klimawandel Unterweser – informieren, erkennen, handeln“ ist ein Kommunikationsprojekt, in dem zusammen mit Akteuren aus den Bereichen Tourismus, Landwirtschaft sowie Stadt- und Regionalplanung über einen Zeitraum von zwei Jahren Handlungs-, Kommunikations- und Anpassungsstrategien erarbeitet werden, die anschließend der gesamten Bevölkerung zugute kommen – initiiert vom Sustainability Center Bremen und gefördert im Rahmen des BMBF- Förderschwerpunkts www.klimazwei.de .

Im Rahmen einer Workshop-Reihe des Forschungsvorhabens wurde deutlich, dass das Thema „Klimaanpassung“ verstärkt in die Stadt- und Regionalplanung integriert werden sollte.

Es wurde ein Leitfaden erarbeitet, in dem zunächst die zu erwartenden Veränderungen dargestellt, daran anschließend die Ansatzpunkte der Raumordnung allgemein erläutert und schließlich schwerpunktmäßig die konkreten Handlungsmöglichkeiten der Stadt- und Regionalplanung durch die Nutzung des vorhandenen planerischen Instrumentariums aufgezeigt werden.

Dieser veröffentlichte Leitfaden wendet sich in erster Linie an die in der Unterweserregion tätigen Stadt- und Regionalplaner/innen. Er soll aber auch den sonstigen im Zuge von raumordnerischen Planungen beschäftigten Personen, wie Politiker/innen, Verbandvertreter/innen sowie den Bürger/innen, aufzeigen, wie in der Region der Änderung des Klimas auf planerischer Ebene begegnet werden kann.

Siehe unter: www.klimawandel-unterweser.ecolo-bremen.de

5. Erkennbare Interessens- und Zielkonflikte

5.1 Allgemeines

Festzustellen ist, dass es aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsansprüche an die Fläche zu Interessens- und Zielkonflikten kommt oder kommen kann.

Aufgrund der deutlichen Abgrenzung zwischen den unterschiedlichen Nutzungen der Wasserfläche Weser (als Wasserstraße der Binnen- und Überseehandelsschifffahrt) zu den landseitigen Nutzungen (als Fläche für hafengebundene gewerbliche Nutzungen und /oder Bereiche für die Naherholung) lassen sich jedoch mögliche Überlagerungen von Nutzungs- und Schutzinteressen über die Instrumente der Landesraumordnung sowie der Regionalplanung entflechten und mittels der kommunalen Bauleitplanung regeln.

5.2 Weservertiefung

Problematisch sind der zunehmende Nutzungsdruck der Handelsschifffahrt und die damit in Verbindung stehende Forderung nach einer angepassten, tieferen Fahrrinne (Außenweservertiefung, Vertiefung des Weserflusses von Nordenham über Brake nach Bremen) zur Bewältigung der höheren Tonnagen. Naturbedingt bzw. deichbautechnisch sind hier schnell die Grenzen der Belastbarkeit von wasserseitiger Weser als Wasserstraße und/oder landseitigem Deichbau und Küstenschutz aufgezeigt.

Der Weserfluss wird in seinen Randbereichen nur durch den Stromdeich als „schmaler Saum“ in seiner Führung gehalten und von den tiefer liegenden Binnenflächen getrennt – insofern hat die Weser hier bereits seit seiner Korrektur (ab 1887 durch Ludwig Franzius) ihre Funktion als natürliche Hauptentwässerung des umliegenden Marschengebietes verloren, um den (Über-) Seehandel der Bremer Häfen zu ermöglichen und bis heute sicherzustellen. Gleichmaßen hat der Weserdeich aber auch zur hochwassergeschützten Nutzung der binnendeichs gelegenen Flächen entlang der Weser sowie zur Sicherung des Siedlungs- und Wirtschaftsraums geführt. Die Wehrhaftigkeit dieser Deiche ist heute entscheidend für die Bevölkerung und die Sicherung der binnendeichs gelegenen Sach- und Vermögenswerte. Ein erneuter Eingriff in das Flussbett birgt jedoch in sich Risiken zu Lasten der lasthydraulischen Standfestigkeit der beidseitigen Deiche. Von daher ist die Bewirtschaftung der Weser der Standfestigkeit seiner Stromdeiche unterworfen – ein weiterer Ausbau der Weser als Wasserstraße ist daher Grenzen unterworfen. Die Menschen hinter dem Deich erwarten eine Gesamfolgenabschätzung.

Die Weservertiefung – wie überhaupt das salzhaltige Nordseewasser - hat auch Auswirkungen auf die Lage und das Verhalten der binnenseitigen Versalzungszone; denn die ufernahen Grundwasserstände interagieren mit den Wasserständen der Weser und seinen Nebengewässern. Aufgrund des erhöhten Salzgehaltes in der Weser kann eine ausreichende Zuwässerung zur Versorgung des Viehs nicht gewährleistet werden. Die Wirtktiefe der Versalzung setzt sich, wenngleich auch abgeschwächt, ins Landesinnere, in den Binnendeichsflächen fort. Es kommt zu einer Beeinträchtigung der Salzverhältnisse im Grundwasser mit erwartungsgemäß negativen Folgen für die dort allgemein vorherrschende Süß- und Brackwasser-Vegetation des Küsten- und Uferbereiches. Natur und Landwirtschaft sind also besonders betroffen.

Der zu erwartende Klimawandel mit der wesentlichen Folge des steigenden Meeresspiegelanstiegs führt zur Verschärfung der oben beschriebenen Situation

6. Maßnahmenvorschläge

6.1 Integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) zur Konfliktvermeidung oder Konfliktlösung

Die Küstenzonen stellen ökologisch und ökonomisch wertvolle und sensible Bereiche dar. Gleichzeitig sind sie einem immer stärker werdenden Nutzungsdruck ausgesetzt. Dies führt zu steigenden Interessenkonflikten zwischen Nutzungsansprüchen und Schutzinteressen, die durch eine land- und seeseitig abgestimmte und angepasste Vorgehensweise vermieden werden müssen.

Das Europäische Parlament und der Rat haben auf diese Umstände reagiert und im Mai 2002 eine Empfehlung zur Umsetzung einer Strategie für ein integriertes Management der Küstengebiete in Europa herausgegeben (EU-Empfehlung 2002/413/EG).

IKZM soll dazu beitragen, den Küstenbereich als ökologisch intakten und wirtschaftlich prosperierenden Lebensraum für den Menschen zu entwickeln und zu erhalten. Dabei ist IKZM kein eigenständiges Planungs- und Entscheidungsinstrument (auch kein Instrument zur Durchsetzung von Fach- und Einzelinteressen). IKZM will durch gute Integration, Koordination, Kommunikation und Partizipation eine nachhaltige Entwicklung des Küstenbereiches unterstützen.

Hiernach wird IKZM als ein dynamischer Prozess verstanden. Ziel ist es, sowohl Nutzungsansprüche als auch Entwicklungen in der Küstenzone systematisch zu koordinieren - orientiert an den Kriterien der Nachhaltigkeit. Integration bedeutet, Meeres- und Landseite der Küstenbereiche als funktionelle Einheit zu betrachten. Dies erfordert eine räumlich ganzheitliche und sektorenübergreifende Sichtweise, die alle relevanten Akteure und gesellschaftlichen Gruppen, Verwaltungsebenen und Politikbereiche mit einbezieht. IKZM ist ein informeller und integrativer Prozess, in dessen Rahmen auf Konsens basierende Leitlinien und Konzepte für eine nachhaltige Entwicklung der Küstenzone formuliert werden. Auf diese Weise wird ein angemessener Orientierungsrahmen für künftige Planungen und Maßnahmen geschaffen, der sowohl auf den Meeres- als auch den Landbereich der Küstengebiete zugeschnitten ist.

Das IKZM hat lediglich informellen Charakter. Die Raumplanung ist jedoch eine gute Plattform für dessen Implementierung. Sie kann durch ihren Einfluss auf die räumliche Entwicklung auch wichtige Steuerungsfunktionen für die Gesamtentwicklung der Küstenzone übernehmen, ohne dass hierfür ein eigenständiges Planungs- und Entscheidungsinstrument neu entwickelt werden muss. IKZM und Raumplanung unterstützen und ergänzen sich wechselseitig.

Wichtig für IKZM ist auch eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit benachbarter Regionen, Länder und Staaten, um Ziele und Maßnahmen besser abstimmen und deren Umsetzung beschleunigen zu können.

Die Entwicklung dieses Integrierten Bewirtschaftungsplanes selbst ist Teil eines IKZM-Prozesses.

6.2. Raubeobachtung und Geoinformationssystem (GIS)

Unter Raubeobachtung versteht man eine dynamische Beschreibung des Lebensraums, also die quantitative und qualitative Erfassung von Veränderungen in einem Planungsgebiet, gefolgt von einer systematischen und problemorientierten Auswertung. Wirkungsanalysen und Prognosen schließen an. Raubeobachtung muss im Rahmen der Raumplanung gese-

hen werden. Denn die Probleme unseres Lebensraumes werden nicht durch die Raumbeobachtung gelöst, sondern liefern die Grundlage für Entscheidungen und Handlungen.

Die Landesplanung benötigt für ein gezieltes planerisches und raumbezogenes Handeln detaillierte Kenntnisse über gegenwärtige räumliche Strukturen und Entwicklungen. Notwendig sind frühzeitige und umfassende Informationen zu allen raumbedeutsamen Politikfeldern. Diese werden durch die laufende Raumbeobachtung - in erster Ebene durch die kreisbezogenen Raumordnungsplanung - bereitgestellt.

Für die Küstenzonen wird eine überregionale und fachlich übergreifende GIS- gestützte Raumbeobachtung für erforderlich gehalten, um Strukturen und Veränderungsprozesse besser zu erfassen, zu verfolgen und überprüfen zu können.

Die auf diesem Wege bereitgestellten Daten dienen der Verbesserung und Beschleunigung von Planungen und sind ein Standort- sowie Wettbewerbsvorteil für die Region.