



## Schleswig-Holsteinischer Landtag Umdruck 17/2335

IHK Schleswig-Holstein | 24909 Flensburg

Herrn  
Bernd Voß MdL  
Vorsitzender des  
Europaausschusses des  
Schleswig-Holsteinischen Landtags  
Postfach 71 21  
24171 Kiel

**Federführung**  
Volkswirtschaft | Raumordnung

Ihr Ansprechpartner:  
**Ulrich Spitzer**  
Telefon:  
**0461 806-450**  
Telefax:  
**0461 806-9-450**  
E-Mail:  
**spitzer@flensburg.ihk.de**

29. April 2011

### Europäische Nordsee-Strategie

Sehr geehrter Herr Voß,

für die Gelegenheit einer Stellungnahme zu o.g. Vorgang dankt die IHK Schleswig-Holstein. Einleitend stellen wir fest, dass ein Vergleich der Nordsee- mit der Ostseeregion sowohl aus historischen wie auch aus naturräumlichen Gründen nur sehr bedingt gezogen werden kann. Beide Aspekte haben unmittelbare Effekte auf das wirtschaftliche Geschehen: In der Nordsee hat es in der Vergangenheit nie ernsthafte dauerhafte Handels- und Entwicklungshindernisse wie den „Eisernen Vorhang“ in der Ostsee gegeben, es besteht also kein Nachholbedarf an Kooperation. Zudem hatte die Nordsee wegen ihrer Ausmaße und der relativ geringeren Bedeutung der Küstenschifffahrt vielmehr einen trennenden Charakter als die Ostsee in Friedenszeiten. Insofern bezweifeln wir grundsätzlich die Erfolgsaussichten des politischen Ansatzes der vorliegenden Initiative.

Zu den von Ihnen gestellten Fragen äußern wir uns wie folgt:

1. *Welche Erfahrungen (soweit bestehen) gibt es aus bisherigen Kooperationsprojekten im Nordseeraum?*

Die IHKs in Schleswig-Holstein sind bislang nicht als Partner oder auf andere Weise aktiv in Kooperationsprojekte im Nordseeraum eingebunden.

Als gelegentliche Teilnehmerin an Veranstaltungen und bei Gremiensitzungen der Interreg North Sea Region ist die IHK Schleswig-Holstein in der Vergangenheit jedoch zumindest passiv engagiert gewesen. Hierbei fielen uns eine gewisse Schwerfälligkeit der Aktivitäten, ein hoher Abstraktionsgrad bei Kooperationsprojekten und eine mindestens unklare Wirkung von Fördermitteln auf. Zudem ist eine Teilnahme am Geschehen im Nordseeraum mit einem hohen Aufwand an Reisezeit und –kosten verbunden, der meistens schwer vermittelbar bleibt.

Im politischen Bereich sehen wir außerdem leider – nicht zuletzt unterhalb der Ebene der Union in den Mitgliedsstaaten – die Tendenz zu unabgestimmtem Verhalten und fehlende Integrationsbereitschaft; alleine innerhalb der Bundesrepublik sind die gescheiterten Bemühungen um eine Küstenwache und die Tatsache von drei unabhängig voneinander a-

gierenden Nationalparkverwaltungen beispielhaft zu nennen.

Unsere Erfahrungen in diesem Bereich sind daher insgesamt eher negativ.

2. *Gibt es Vorschläge, wie die Kooperation im Nordseebereich weiterentwickelt werden kann, sodass es zu einer ähnlichen Vertiefung wie im Ostseeraum kommen kann?*

Aufgrund der einleitenden Ausführungen sehen wir praktisch keine Ansätze in dieser Richtung.

3. *Gibt es Herausforderungen oder Projekte im Nordseeraum, die Ihrer Ansicht nach ein gemeinsames Vorgehen der Nordseeanrainerstaaten innerhalb der EU erfordern, und wenn ja, welche sind diese?*

Eine Reihe von Politikansätzen, die sowohl auf Ebene der EU als auch innerhalb der Mitgliedsstaaten einen Bedeutungszuwachs erleben, erfordern aus Sicht der IHK Schleswig-Holstein tatsächlich ein höheres Maß an Kooperation als bisher, wobei wir dringend vor zusätzlichen Bürokratien warnen, die den Nutzen einer besseren Zusammenarbeit aufzehren:

- Maritime Raumordnung:

Bei der Maritimen Raumordnung ist angesichts der Vielzahl von Raumansprüchen eine Abstimmung wichtig. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass Deutschland bereits über ein ausgeprägtes raumordnerisches Planungsinstrumentarium verfügt. Insbesondere die öffentliche Beteiligung hat in der formalen Raumplanung bereits ein sehr hohes Maß erreicht. In Deutschland werden deshalb für den maritimen Raum und die Küstenzonen keine neuen hoheitlichen Instrumente oder Beteiligungsschritte benötigt. Auch bei informellen Ansätzen im Bereich des „Integrierten Küstenzonenmanagements“, wie dem im letzten Jahr ausgelaufenen länderübergreifenden IKZM-Koordinierungsbüro „Küsten-Kontor“, ist zu befürchten, dass zusätzliche Bürokratie durch Doppelstrukturen oder neue Beteiligungsschritte geschaffen werden.

Eine gewisse Niveauangleichung und Harmonisierung der maritimen Raumordnung auf internationaler Ebene kann zwar dazu beitragen, Wettbewerbsnachteile für die deutsche Wirtschaft zu vermeiden, die sich aus den unterschiedlichen Niveaus der Raumordnung der Nordsee-Anrainerstaaten ergeben. Ziel muss dabei jedoch auch für eine makroregionale Strategie in diesem Bereich sein, den Bürokratieaufwand für Nutzungsvorhaben zu verringern.

Trotz der touristischen Bedeutung des Wattenmeers wollen wir an dieser Stelle darauf hinweisen, dass eine Ausweitung des Wattenmeers den Schiffsverkehr erheblich erschweren würde. Das Seeschiff ist – bezogen auf die Transporteinheit – das umweltfreundlichste Transportmittel und als wichtige Grundlage für den Außenhandel ein Eckpfeiler der Wirtschaft mit bedeutenden Beschäftigungseffekten. Da die Anlaufkosten für die deutschen Häfen durch geänderte Schiffsrouten erheblich verteuert würden, entstünden den deutschen Häfen starke Wettbewerbsnachteile gegenüber anderen Häfen der Nordsee.

- Schifffahrt und Häfen:

Regionale Sondervorgaben für die Schifffahrt im Bereich des maritimen Umweltschutzes können die Wettbewerbsfähigkeit des Seeschiffes gefährden. Folgen können Verkehrsverlagerungen „from sea to road“ sein. Um negative Folgen für Wirtschaft sowie

auch Umwelt zu vermeiden, bedürfen Maßnahmen für die Schifffahrt deshalb einer ganzheitlichen Bewertung und Folgeabschätzung.

- Klimaschutz:

Bei einer Erarbeitung einer makroregionalen Strategie ist zu berücksichtigen, dass auf den Nordseeraum beschränkte Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausemissionen die Wettbewerbsfähigkeit der Region beeinträchtigen können, dabei aber nur einen geringen Einfluss auf die Gesamt-Emissionen haben.

4. *Welche Impulse könnten durch eine gemeinsame Zielsetzung der EU für den Nordseeraum Ihrer Einschätzung nach in Bezug auf eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung gesetzt werden?*

Der bisher erreichte Integrationsgrad in der Nordsee-Region ist bereits sehr hoch: Beispielsweise liegen die wichtigsten Handelspartner Schleswig-Holsteins mit Dänemark, den Niederlanden und Großbritannien im Nordseeraum; und in teilregionaler Sicht sind die Region Sønderjylland-Schleswig (D/DK) und die Ems-Dollart-Region (D/NL) Vorbilder für den Abbau trennender Grenzen.

Vor diesem Hintergrund fällt es schwer, zentral initiierte Ansätze zu finden, die die Kooperation im Nordseeraum zusätzlich verbessern könnten und dabei nachhaltig sind.

5. *Welche Impulse könnten für einen grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt und die gegenseitige Anerkennung von Berufsabschlüssen gesetzt werden?*

Die Harmonisierung der noch aufgrund unterschiedlicher Sozial- und Arbeits-Gesetzgebung bestehenden getrennten Arbeitsmärkte muss jeweils bilateral erfolgen. Die gegenseitige Anerkennung von Berufsabschlüssen dagegen ist bereits Europa-weit ange laufen. Insofern sind beide Aspekte – wenngleich von zentraler Wichtigkeit für die Zukunft Europas – keine Angelegenheiten der Nordseeregion als solcher.

6. *In welcher Weise spielt die kulturelle Zusammenarbeit – Stichwort „Kultureller Vertrag“ – in diesem Zusammenhang eine Rolle?*

Zu diesem Gesichtspunkt fehlen uns Erfahrungen; kulturelle Zusammenarbeit ist jedoch prinzipiell immer auch ohne politische Initiative denkbar.

7. *Welche weiteren Themen und Handlungsfelder sind für die Kooperation im Nordseeraum von entscheidender Bedeutung?*

Hierzu verweisen wir auf die Ausführungen unter 3.

8. *Wo sehen Sie mögliche Hindernisse für eine verstärkte Kooperation im Nordseeraum, und was wäre zu tun, um diese Hindernisse zu beseitigen?*

Politisch veränderbare Hindernisse für eine verstärkte Kooperation in der Nordsee-Region sehen wir derzeit nicht.

Wir erlauben uns an dieser Stelle, noch auf einige Punkte der Stellungnahme des Ausschusses der Regionen der EU (Umdruck 17/1710) einzugehen:

Ziff. 27. Der Hinweis auf "zwei der größten Häfen der Welt für den interkontinentalen Seeverkehr" markiert einen Superlativ, wird jedoch der Bedeutung der zahlreichen im betreffenden Raum Nordsee/Ärmelkanal befindlichen Seehäfen nicht gerecht. Statt

in Größenordnungen zu denken sollten die politisch Verantwortlichen eher auf die herausragende Funktion der Seehäfen insgesamt für den Außenhandel der EU verweisen. Dies wäre insbesondere auch mit Blick auf den unter Ziff. 26 angedeuteten Nutzungskonflikt aus Sicht der Wirtschaft bedeutsam.

- Ziff. 34. Unter Maßgabe der unter Ziff. 16. und 18. formulierten Voraussetzungen ist gegen eine Koordinierung (im Sinne eines abgestimmten Vorgehens) grundsätzlich nichts einzuwenden. Wichtig ist, dass der Wettbewerb zwischen den einzelnen Hafenstandorten dadurch nicht beeinträchtigt oder verzerrt wird.
- Ziff. 35. Eine gemeinsame Katastrophenschutz-Strategie (einschließlich eindeutiger Zuständigkeiten für den Ernstfall) ist ausdrücklich zu begrüßen. Die Offshore-Windparks sind dabei sicher nur eines der möglichen Gefahren-Szenarien.
- Ziff. 36. Die Sorge, dass mit der Verschärfung der Konkurrenz in Schifffahrt und Hafenwirtschaft die Erfordernisse des Kampfes gegen die Verschmutzung der Meere und Küsten in den Hintergrund treten könnte, wird ausdrücklich nicht geteilt. Dafür gibt es keinerlei Hinweise. Förderungen und Anreize können – zeitlich befristet – dazu beitragen, Strategien für zusätzlichen Umweltschutz weiterzuentwickeln. Diese sind gemeinsam mit der Wirtschaft voranzutreiben und müssen diskriminierungsfrei allen Marktteilnehmern zur Verfügung stehen.
- Ziff. 37. Aufgrund der Internationalität der Seeschifffahrt, der hohen Wettbewerbsintensität sowie der Bedeutung für die außenwirtschaftlichen Verflechtungen der EU-Mitgliedsstaaten ist vor Sonderwegen in bestimmten Regionen wie dem Raum Nordsee/Ärmelkanal auch in Vorwegnahme internationaler Vereinbarungen eindringlich zu warnen. Soweit es um die Vorbereitung bzw. den Anstoß entsprechender Maßnahmen geht, ist strikt auf Freiwilligkeit zu achten. Hierzu verweisen wir auch auf unsere vorhergehenden Ausführungen unter 3.

Für weitergehende Fragen stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung. In diesem Sinne bin ich mit freundlichen Grüßen



Ulrich Spitzer