EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 29.4.2026
COM(2026) 174 final

# BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

## über den Fortschritt bei der Umsetzung der Richtlinie 2014/89/EU zur Schaffung eines Rahmens für die maritime Raumplanung

## Zweiter Bericht

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT**

**über den Fortschritt bei der Umsetzung der Richtlinie 2014/89/EU zur Schaffung eines Rahmens für die maritime Raumplanung**

**Zweiter Bericht**

## INHALTSVERZEICHNIS


1. Einleitung ..... 2
2. Fortschritte bei der Umsetzung seit dem letzten Bericht ..... 3
   - 2.1. Annahme und Überprüfung der MRP ..... 3
   - 2.2. Umsetzung der in der MRP-Richtlinie festgelegten Anforderungen an maritime Raumordnungspläne ..... 6
     - 2.2.1. Artikel 5 Absatz 1 – Anwendung des Ökosystem-Ansatzes ..... 7
     - 2.2.2. Berücksichtigung von Umweltaspekten, wirtschaftlichen, sozialen und Sicherheitsaspekten ..... 9
     - 2.2.3. Förderung der Kohärenz ..... 10
     - 2.2.4. Wechselwirkungen zwischen Land und Meer ..... 12
     - 2.2.5. Einbeziehung der Interessenträger und Beteiligung der Öffentlichkeit ..... 13
     - 2.2.6. Nutzung der besten verfügbaren Daten und Datenaustausch ..... 15
     - 2.2.7. Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und auf Ebene der einzelnen Meeresräume ..... 16
     - 2.2.8. Zusammenarbeit mit Drittländern ..... 17
   - 2.3. Herausforderungen bei der Umsetzung ..... 18
3. Weiteres Vorgehen ..... 20

## 1. EINLEITUNG

Dies ist der zweite Bericht der Europäischen Kommission an das Europäische Parlament und den Rat gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie 2014/89/EU zur Schaffung eines Rahmens für die maritime Raumplanung (im Folgenden „MRP-Richtlinie“). Er enthält einen Überblick über die Fortschritte der Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der MRP-Richtlinie seit 2022[1], als der erste Bericht der Kommission veröffentlicht wurde. Im Einklang mit den Berichterstattungspflichten gemäß Artikel 14 Absatz 2 bietet er einen sachlichen und analytischen Überblick über die Fortschritte.

Im Mittelpunkt des Berichts stehen

- die Fortschritte der Mitgliedstaaten bei der Annahme, Überprüfung und Aktualisierung ihrer maritimen Raumordnungspläne (im Folgenden „MRP“);

- die Umsetzung der wichtigsten Planungsanforderungen der MRP-Richtlinie, einschließlich des Ökosystem-Ansatzes, der Berücksichtigung von Umweltaspekten, wirtschaftlichen, sozialen und Sicherheitsaspekten, der Wechselwirkungen zwischen Land und Meer, der Kohärenz mit anderen Strategien, der Einbeziehung der Interessenträger, der Nutzung von Daten und der Zusammenarbeit innerhalb der EU und mit Drittländern;

- entstehende Muster sowie Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten und gemeinsame Herausforderungen der Mitgliedstaaten, wenn es um die maritime Raumplanung von der ersten Annahmephase in die nachfolgenden Planungszyklen geht.

Die Analyse der Kommission zeigt, dass die Umsetzung der MRP-Richtlinie in der gesamten EU ausgereift ist. Derzeit haben 20 der 22 Küstenmitgliedstaaten mindestens einen MRP angenommen, wobei viele ihre Pläne bereits überprüfen, überarbeiten oder gezielt aktualisieren. Mehrere Mitgliedstaaten treten in ihren zweiten oder dritten Planungszyklus ein, was auf einen Übergang von der anfänglichen Ausarbeitung der MRP zur routinemäßigen Umsetzung, Überwachung und adaptiven Überarbeitung hindeutet.

Dieser Bericht stützt sich in erster Linie auf die von den Mitgliedstaaten vorgelegten MRP und damit zusammenhängende Unterlagen, auf Informationen, die über die Europäische Plattform für die maritime Raumplanung verfügbar sind, und auf Erkenntnisse, die im Rahmen einer unterstützenden Studie[2] für die Kommission, eines Umsetzungsdialogs[3], von

---

1 COM(2022) 185 final, Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über den Fortschritt bei der Umsetzung der Richtlinie 2014/89/EU zur Schaffung eines Rahmens für die maritime Raumplanung.

2 Study on the implementation by EU Member States of Directive 2014/89/EU on Maritime Spatial Planning.

3 Implementation dialogue on the implementation of the Maritime Spatial Planning Directive with Commissioner Costas Kadis – Oceans and fisheries.

Kommissionsdokumenten[4] sowie von Projekten und anderen Quellen[5] erhoben wurden. Zusammen bilden sie die analytische Grundlage für die hier vorgestellte Bewertung.

## 2. FORTSCHRITTE BEI DER UMSETZUNG SEIT DEM LETZTEN BERICHT

### 2.1. Annahme und Überprüfung der MRP

Gemäß Artikel 15 Absatz 3 der MRP-Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten die MRP bis zum 31. März 2021 ausarbeiten und der Kommission sowie den betroffenen Mitgliedstaaten innerhalb von drei Monaten nach Veröffentlichung des MRP Kopien übermitteln (Artikel 14 Absatz 1).

Dieser Abschnitt enthält eine Zusammenfassung der Fortschritte bei der Umsetzung der MRP seit dem letzten Bericht der Kommission und umfasst den Zeitraum vom 3. Mai 2022 bis zum 1. Januar 2026.

Trotz der in der MRP-Richtlinie festgelegten Frist bis zum 31. März 2021 sind die Fristen und Ansätze für die Annahme und Überarbeitung der MRP in der EU nach wie vor unterschiedlich. Bis zum Stichtag für die Erkenntnisgewinnung haben **20 der 22 Küstenmitgliedstaaten** ihre MRP angenommen, wobei sich die Annahme seit 2022 erheblich beschleunigt hat. Acht Mitgliedstaaten haben ihre Pläne zwischen 2022 und 2024 angenommen, während Portugal und Dänemark im selben Zeitraum die Annahme und erste Aktualisierungen abgeschlossen haben[6]. Um die Umsetzung der MRP-Richtlinie sicherzustellen, leitete die Kommission zwischen 2021 und 2023 acht Vertragsverletzungsverfahren[7] ein, von denen sechs eingestellt wurden, nachdem die betreffenden Mitgliedstaaten ihre MRP erfolgreich angenommen hatten. **Griechenland und Kroatien**[8] müssen noch einen Plan für alle Meeresgewässer annehmen, auch wenn die Arbeiten daran in beiden Mitgliedstaaten noch nicht abgeschlossen sind. Die Kommission arbeitet eng mit beiden Mitgliedstaaten zusammen, um sie bei der schnellstmöglichen Annahme ihrer MRP zu unterstützen.

---

4 Evaluierung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie, SWD(2025) 50.

5 Siehe z. B. Zaucha et al. „Implementing the EU MSP Directive: Current status and lessons learned in 22 EU Member States“, *Marine Policy*, 2025.

6 Bulgarien (2023), Dänemark (2023), Estland (2022), Spanien (2023), Frankreich (2022), Italien (2024), Zypern (2023), Portugal (Untergebiet Azoren, 2024), Rumänien (2023) und Schweden (2022).

7 Zwischen 2021 und 2023 wurden Vertragsverletzungsverfahren gegen Bulgarien, Griechenland, Spanien, Kroatien, Italien, Zypern, Portugal und Rumänien eingeleitet, da diese Länder die Ausarbeitung und Übermittlung von MRP an die Kommission gemäß der MRP-Richtlinie versäumt hatten. Im Jahr 2023 wurden die Verfahren gegen Bulgarien (INFR(2022)2025) und Spanien (INFR(2022)2027) eingestellt. Die Verfahren gegen Zypern (INFR(2021)2227), Portugal (INFR(2023)2042) und Rumänien (INFR(2021)2224) wurden 2024 eingestellt. Das Verfahren gegen Italien (INFR(2021)2223) wurde im Dezember 2024 vom Gerichtshof zurückgezogen. Nur die Verfahren gegen Kroatien (INFR(2021)2225) und Griechenland (INFR(2021)2226) sind noch nicht abgeschlossen.

8 In Bezug auf Griechenland erließ der Gerichtshof der Europäischen Union am 27. Februar 2025 sein Urteil in der Rechtssache C-128/24 (*Europäische Kommission/Hellenische Republik*), in dem er feststellte, dass Griechenland seinen Verpflichtungen aus der MRP-Richtlinie nicht nachgekommen ist. Griechenland hat im April 2025 eine nationale Raumstrategie für den Meeresraum einschließlich Karten der Meeresgebiete angenommen. Es wurde ein Zeitplan für die noch ausstehende Annahme des vollständigen Plans vereinbart.

Verzögerungen bei der Einhaltung der Frist von 2021 waren hauptsächlich auf langwierige Verfahren (z. B. Umweltprüfungen und die Koordinierung zwischen den Organen), komplexe Governance, COVID-19-bedingte Störungen sowie politische oder geopolitische Faktoren zurückzuführen. In einigen Fällen waren die Verzögerungen größtenteils administrativer Art, und die Annahme erfolgte kurz nach Ablauf der Frist.

Die meisten Mitgliedstaaten, die frühzeitig MRP angenommen haben, befinden sich nun im Überprüfungs- oder Überarbeitungsszyklus. Mehrere Mitgliedstaaten haben bereits umfassende Überprüfungen eingeleitet (z. B. Belgien, Bulgarien, Spanien, Frankreich, Niederlande, Schweden), während andere Zwischenbewertungen abgeschlossen oder anstehende Überprüfungen geplant haben (z. B. Deutschland, Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen).

Insgesamt ist ein Übergang von der anfänglichen Annahme zu gezielten Aktualisierungen und bis hin zu den ersten vollständigen Überprüfungszyklen festzustellen. Gleichzeitig arbeiten die beiden verbleibenden Mitgliedstaaten, die noch einen MRP annehmen müssen, weiter darauf hin.

**Tabelle 1:** Aktueller Stand der Verfahren zur Annahme und Überarbeitung der MRP für die 22 Küstenmitgliedstaaten[9]

| Mitgliedstaat | Datum der Annahme des derzeitigen Plans | Frühere Pläne | Überarbeitungsverfahren und zusätzliche Zuweisungspläne |
|---|---|---|---|
| **Belgien** | Mai 2019 | Annahme des ersten MRP: März 2014 | Die Ausarbeitung des dritten MRP Belgiens (2026-2032) läuft – mit der Überarbeitung des MRP wurde 2023 begonnen, und auf den Workshop folgte eine öffentliche Konsultation. Ein neuer Plan soll im Jahr 2026 angenommen werden. |
| **Bulgarien** | Mai 2023 | / | 2023 und 2024 wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Es ist geplant, die formelle Aktualisierung Ende 2027 abzuschließen. |
| **Kroatien** | bereits angelaufen | / | / |
| **Zypern** | Dezember 2023 | / | Wird derzeit nicht überprüft. |
| **Dänemark** | 2023[10] | / | Geändert im Jahr 2024 (eine formelle Ergänzung des MRP), in erster Linie um neue Offshore-Energie- und Biodiversitätsziele aufzunehmen, und im Jahr 2025 – eine Änderung des Gesetzes über die maritime Raumplanung, mit der ein System für zeitlich befristete Test- und Forschungsprojekte außerhalb ausgewiesener Gebiete eingeführt wird. |

[9] Ausführlichere Informationen sowie Links zu den nationalen Plänen sind unter „Countries“ auf der Europäischen Plattform für die maritime Raumplanung zu finden.

[10] Dänemark legte seinen ersten maritimen Raumordnungsplan 2021 für einen Zeitraum von sechs Monaten zur öffentlichen Konsultation vor. Der Planentwurf war ab dem Zeitpunkt seiner Veröffentlichung zur Konsultation rechtsverbindlich. Er wurde 2023 als Durchführungsverordnung erlassen.

| Mitgliedstaat | Datum der Annahme des derzeitigen Plans | Frühere Pläne | Überarbeitungsverfahren und zusätzliche Zuweisungspläne |
|---|---|---|---|
| **Estland** | Mai 2022 | / | Überwachung und Überprüfung des jährlichen Aktionsplans laufen. Formelles Überprüfungsverfahren für 2026-2027 geplant, im Rahmen des nach nationalem Recht vorgeschriebenen fünfjährigen Überprüfungszyklus. |
| **Finnland** | Dezember 2020 | / | Beginn der Überarbeitung: Januar/Februar 2024; Aktualisierung/Annahme des Plans bis 2027. |
| **Frankreich** | Zweiter Teil (strategische Dokumente): November 2025 | Erster Teil: 2019<br>Zweiter Teil: Mai 2022<br>/ | Nach der Annahme der nationalen Strategie im Juni 2024 hat Frankreich kürzlich den strategischen Teil seiner MRP überarbeitet, um neue Gebiete, insbesondere für Offshore-Windparks und „strenge“ Schutzgebiete, auszuweisen und andere damit zusammenhängende Änderungen vorzunehmen. |
| **Deutschland** | September 2021 | Annahme des ersten MRP: 2009 | Im Jahr 2025 wurde ein Standortentwicklungsplan veröffentlicht, in dem eine Strategie für den maritimen Sektor der Offshore-Windenergie dargelegt wird. Die laufende Halbzeitüberprüfung des deutschen MRP soll 2026 abgeschlossen werden. |
| **Griechenland** | bereits angelaufen | / | / |
| **Irland** | Juni 2021 | / | Im Oktober 2024 angenommener Plan für ausgewiesene Meeresgebiete an der Südküste (DMAP) (darin werden Gebiete für erneuerbare Offshore-Energie ausgewiesen, die dazu beitragen sollen, bis 2030 eine Offshore-Windenergiekapazität von 5 GW zu erreichen). |
| **Italien** | September 2024 | / | Wird derzeit nicht überprüft. |
| **Lettland** | Mai 2019 | / | Im Oktober 2024 angenommener Zwischenbewertungsbericht. Das Überprüfungsverfahren soll im Herbst 2025 beginnen. |
| **Litauen** | September 2021 | Annahme des ersten MRP: Juni 2015 | Der Plan soll 2030 überprüft werden. In einem thematischen Plan und einer strategischen Umweltprüfung (SUP) aus dem Jahr 2024 wurden die Standorte von Offshore-Windparks und Anbindungen an die Küste dargelegt. |
| **Malta** | Juli 2015 | / | Durchführung der ersten internen Überprüfung. Die weitere Umsetzung läuft, bis die Regierung die Richtung für die nächsten Schritte vorgibt. |
| **Niederlande** | März 2022 | Annahme des ersten Plans: | Die teilweise Überarbeitung des Nordseeprogramms (2022-2027) ist im Gange, um unter anderem höheren Zielen für erneuerbare Offshore-Energie Rechnung zu |

| Mitgliedstaat | Datum der Annahme des derzeitigen Plans | Frühere Pläne | Überarbeitungsverfahren und zusätzliche Zuweisungspläne |
|---|---|---|---|
| | | 2009[11]<br>Annahme des zweiten Plans: Dezember 2015[12] | tragen. Am 22. April 2025 wurde dem Parlament der Entwurf einer teilweisen Überarbeitung vorgelegt; öffentliche Konsultation ab dem 19. Mai 2025; Abschluss voraussichtlich 2026. |
| **Polen** | April 2021 mit einer technischen Änderung im Dezember 2022[13] | | Veröffentlichung der Zwischenbewertung am 9. Mai 2025; Aktualisierungsbeschluss gefasst; das Ministerium klärt die Finanzierung; eine umfassende Aktualisierung soll 2026 beginnen (vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln) und voraussichtlich 2,5 bis 3 Jahre dauern. |
| **Portugal** | Dezember 2019 (Festland und Madeira) und Oktober 2024 (Azoren) | / | Der Zuweisungsplan für erneuerbare Offshore-Energie (PAER, 2025) knüpft automatisch an den Plan über die Situation der nationalen maritimen Raumordnung *(„Plano de Situacão do Ordenamento do Espaço Maritimo Nacional“, PSOEM)* an. |
| **Rumänien** | November 2023 | / | Wird derzeit nicht überprüft. |
| **Spanien** | Februar 2023 | / | Überprüfung im Jahr 2024 eingeleitet; alle fünf Pläne für jedes der fünf spanischen Meeresuntergebiete müssen bis zum Ablauf der gesetzlichen Frist am 31. Dezember 2027 überarbeitet werden. |
| **Slowenien** | Juli 2021 | / | Wird derzeit nicht überprüft. Die nächste formelle Überarbeitung wird für 2031 erwartet, wobei die Vorbereitungsarbeiten 2029 beginnen sollen. |
| **Schweden** | Februar 2022 | / | Überprüfung der Pläne, um unter anderem die neuen Ziele für den Ausbau der erneuerbaren Offshore-Windenergie zu erreichen und Meeresschutzgebiete zu schaffen – Vorlage von Änderungsvorschlägen für die Pläne bei der Regierung im Januar 2025. |

## 2.2. Umsetzung der in der MRP-Richtlinie festgelegten Anforderungen an maritime Raumordnungspläne

In den folgenden Abschnitten wird bewertet, wie die Mitgliedstaaten die in der MRP-Richtlinie festgelegten Mindestanforderungen umgesetzt haben. Die Analyse orientiert sich an den

[11] Das Strategiepapier Nordsee für den Zeitraum 2009-2015.

[12] Der zweite Raumordnungsplan, das Strategiepapier Nordsee für den Zeitraum 2016-2021, ist eine Aktualisierung des Strategiepapiers 2009-2015.

[13] Nach einer gesetzlichen Androhung durch einen kanadischen Öl- und Gaskonzessionär, dessen Rechte in der vorpommerschen Ostsee im Plan von 2021 nicht berücksichtigt wurden, wurden bei der Überarbeitung des MRP von 2022 – die als „technische Änderung“ angesehen wurde – drei Gebiete des Meeresraums angepasst, um die Tätigkeiten aufzunehmen, wodurch Entschädigungsklagen vermieden wurden und keine neue strategische Umweltprüfung (SUP) oder öffentliche Konsultation erforderlich war.

einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie und untersucht die in den nationalen maritimen MRP und den damit verbundenen Umsetzungsrahmen verfolgten Ansätze.

Die MRP-Richtlinie schafft einen flexiblen Rahmen, der den Mitgliedstaaten einen großen Ermessensspielraum bei der Umsetzung ihrer Anforderungen im Einklang mit ihren nationalen verfassungsrechtlichen Regelungen, Verwaltungsstrukturen, Rechtssystemen und maritimen Besonderheiten einräumt. Infolgedessen haben die Mitgliedstaaten verschiedene Planungsmodelle, Governance-Regelungen und technische Lösungen angenommen, um die Bestimmungen der Richtlinie umzusetzen.

Die vergleichenden Beobachtungen und Bezugnahmen auf unterschiedliche Umsetzungsebenen oder -formen in den folgenden Abschnitten sind daher beschreibender und analytischer Natur. Sie sollen den Vergleich erleichtern, Entwicklungen ermitteln und Umsetzungsmuster in der gesamten EU aufzeigen. Wurden andere Ansätze gewählt, deutet nichts darauf hin, dass dies einen Verstoß oder eine unbefriedigende Umsetzung darstellt.

### *2.2.1. Artikel 5 Absatz 1 – Anwendung des Ökosystem-Ansatzes*

Im Allgemeinen haben die Mitgliedstaaten darauf hingewiesen, bei der maritimen Raumplanung einen Ökosystem-Ansatz im Einklang mit Artikel 5 Absatz 1 der MRP-Richtlinie anzuwenden. In der Praxis gibt es jedoch bei der Frage, inwieweit und wie konsequent der Ökosystem-Ansatz angewandt wurde, von Land zu Land sehr große Unterschiede, da dies von den verschiedenen verfassungsrechtlichen, administrativen und regulatorischen Strukturen abhängt. Der Ökosystem-Ansatz wird weithin als Leitprinzip bei den MRP-Zielen genannt und hauptsächlich durch begleitende Umweltprüfungsverfahren umgesetzt.

In der gesamten EU hat sich die strategische Umweltprüfung[14] (SUP) als wichtigstes Mittel zur Umsetzung des Ökosystem-Ansatzes erwiesen. Mindest-Umweltstandards, Belastungsanalysen, Alternativenbewertungen und Minderungsmaßnahmen sind in der Regel auf ökologische Komponenten und menschliche Belastungen ausgerichtet und stützen sich häufig auf die Deskriptoren und Überwachungsrahmen der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie[15] (MSRR). In vielen Fällen ist die SUP – gegebenenfalls zusammen mit einer Verträglichkeitsprüfung[16] – die wichtigste Quelle für den Nachweis, dass Ökosystem-Wechselwirkungen, kumulative Belastungen und Umweltgrenzwerte auf strategischer Ebene berücksichtigt wurden.

In den meisten MRP wird der Ökosystem-Ansatz daher verfahrensmäßig angewandt und nicht durch ausdrückliche Regeln für die ökosystembasierte Festlegung von Zonen oder durch

---

[14] Im Einklang mit der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme.

[15] Im Einklang mit der Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie).

[16] Im Einklang mit der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (kodifizierte Fassung der ursprünglichen Richtlinie 79/409/EWG) und der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen.

Schwellenwerte, die in der schriftlichen Beschreibung des Plans enthalten sind. Inwieweit der Ökosystem-Ansatz räumliche Entscheidungen beeinflusst ist sehr unterschiedlich. In einer Reihe von Mitgliedstaaten haben die Ergebnisse der SUP nachweislich die Entscheidungen zur Festlegung von Zonen sowie die Schutzvorkehrungen, Bedingungen oder Ausschlüsse für bestimmte Verwendungszwecke (insbesondere Offshore-Energie, Gewinnung und Schifffahrt) beeinflusst. In anderen bleiben die Erwägungen des Ökosystem-Ansatzes auf einer allgemeineren Ebene, wobei den umweltspezifischen Einschränkungen in erster Linie in der Phase der Projektgenehmigung durch nachfolgende Umweltverträglichkeitsprüfungen Rechnung getragen werden dürfte.

Die Mitgliedstaaten verankern die Umsetzung des Ökosystem-Ansatzes im Allgemeinen in bestehenden EU-Umweltrahmen, insbesondere in der MSRR, den Natura-2000-Rechtsvorschriften und den nationalen Meeresüberwachungssystemen. Die Angleichung an die Ziele des guten Umweltzustands wird häufig genannt, aber nur in einigen Plänen wird diese Angleichung in strukturierte, auf Deskriptoren basierende Bewertungsrahmen oder kumulative Folgenabschätzungen umgesetzt, die die Planungsentscheidungen direkt lenken[17]. In anderen Fällen handelt es sich bei Verweisen auf die Funktionsweise und Widerstandsfähigkeit von Ökosystemen weitgehend um Schilderungen. Die Anwendung des Ökosystem-Ansatzes spiegelt auch Unterschiede bei den Governance-Modellen wider. Zentralisierte Systeme stützen sich in der Regel auf Umweltprüfungen auf nationaler Ebene, um Ökosystemerwägungen einzubeziehen. Unterdessen verteilen Mehrebenen- oder föderale Systeme die Umsetzung des Ökosystem-Ansatzes auf nationale und subnationale Prozesse, was manchmal zu einer uneinheitlichen Anwendung in den einzelnen Meeresräumen führt. Auf einzelnen Meeresräumen oder Küsten basierende Planungsansätze haben einigen Mitgliedstaaten geholfen, Ökosystembewertungen an die regionalen ökologischen Bedingungen anzupassen, und eine stärker ortsbasierte Anwendung des Ökosystem-Ansatzes unterstützt.

Beispiele für bewährte Verfahren[18]:

- Irland wandte eine zielorientierte SUP an, bei der jede Strategie des nationalen Meeresplanungsrahmens anhand strategischer Umweltziele geprüft wurde, die alle Aspekte der SUP-Richtlinie (biologische Vielfalt, menschliche Gesundheit, Wasser, Klima, Landschaft, kulturelles Erbe usw.) abdeckten. Die SUP liefert Nachweise für einen vollständigen Screening-/Scoping-Pfad, iterative Tests anhand von SUP-Zielen sowie die integrierte Natura-Verträglichkeitserklärung und -Verträglichkeitsprüfung. In der SUP-Erklärung wird erläutert, wie Konsultation und Bewertung den

[17] Diese Feststellung wird durch die Bewertung der Umsetzung der MSRR durch die Kommission gestützt. Im Abschlussbericht (COM(2020) 259) wird festgestellt, dass bei der Festlegung von Schwellenwerten für die Bestimmung des guten Umweltzustands nur langsam Fortschritte erzielt wurden und dass es erhebliche Unterschiede bei der Art und Weise gibt, wie die Mitgliedstaaten den guten Umweltzustand bei den Deskriptoren definieren und bestimmen, was darauf hindeutet, dass die Festlegung der Deskriptoren als Grundlage für die Bewertung nach wie vor unvollständig und uneinheitlich ist.

[18] Weitere nationale Beispiele sind der unterstützenden Studie zu entnehmen. Ein gutes Beispiel für einen Mehrländeransatz bei der Integration der SUP ist das Projekt „Strategic ecosystem-based planning for sustainable future of the Baltic Sea“ (Strategische ökosystembasierte Planung für eine nachhaltige Zukunft der Ostsee, SEABASS), das derzeit aus dem Interreg-Programm für den Ostseeraum finanziert wird.

nationalen Meeresplanungsrahmen verändert haben. Dies ist ein Beispiel dafür, wie die SUP den Inhalt des Plans eindeutig beeinflusst hat.

- In der dänischen SUP von 2023 wird jede MRP-Änderung anhand aller elf Deskriptoren der MSRR bewertet, wobei anhand von deskriptorspezifischen Belastungstabellen untersucht wird, wie sich die Entfernung von Aquakultur- und Gewinnungsgebieten oder die Ausweitung von Zonen für erneuerbare Offshore-Energie und $CO_2$-Speicherung auf den guten Umweltzustand auswirkt. Dieser strukturierte Ansatz stärkt die direkte Verbindung zwischen der Belastungsanalyse, den Zielen des guten Umweltzustands und den endgültigen Entscheidungen über die Festlegung von Zonen.
- Bei der SUP Estlands wird die Belastungsanalyse der MSRR mit einer Modellierung der kumulativen Auswirkungen (PlanWise4Blue[19]) kombiniert. Modellergebnisse, die hohe Risiken für Vögel und Fledermäuse zeigten – insbesondere durch die gebündelte Entwicklung von Windparks im Rigaischen Meerbusen – führten zur Verlagerung von Windenergiegebieten und zur Einführung gezielter Minderungsmaßnahmen für Bergbau-, Aquakultur- und Verteidigungstätigkeiten.

Insgesamt zeigen die jüngsten Überarbeitungen der MRP, dass bei der Umsetzung von Artikel 5 Absatz 1 deutliche Fortschritte erzielt wurden, und zwar durch eine systematischere Nutzung von Umweltdaten, kumulative Belastungsanalysen und Verknüpfungen mit den Zielen der MSRR. Gleichzeitig ist die praktische Anwendung des Ökosystem-Ansatzes in den einzelnen Ländern nach wie vor uneinheitlich. Dies spiegelt zum Teil die unterschiedlichen nationalen Auslegungen des Konzepts und das Fehlen eines operationelleren Rahmens auf EU-Ebene wider. Zwar werden ökosystembasierte Erwägungen im Rahmen der SUP und damit zusammenhängender Verfahren umfassend berücksichtigt, jedoch besteht in künftigen Planungszyklen Spielraum für eine systematischere Umsetzung dieser Analysen in klar formulierte räumliche Bestimmungen, Entscheidungskriterien und Überwachungsregelungen innerhalb der MRP selbst.

#### *2.2.2. Berücksichtigung von Umweltaspekten, wirtschaftlichen, sozialen und Sicherheitsaspekten*

Insgesamt haben die Mitgliedstaaten bei der Ausarbeitung und Umsetzung der MRP Umweltaspekte, wirtschaftliche und soziale Aspekte sowie Sicherheitsaspekte gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b der MRP-Richtlinie systematisch berücksichtigt. Umwelterwägungen wurde im Allgemeinen die größte Aufmerksamkeit gewidmet, und sie wurden konsequent in die MRP aufgenommen, was eine enge Verknüpfung mit SUP-Prozessen und eine Angleichung an die Verpflichtungen im Rahmen des EU-Umweltrechts deutlich macht. Wirtschaftlichen Aspekten wurde in erster Linie durch die räumliche Organisation wichtiger maritimer Sektoren, insbesondere erneuerbare Offshore-Energie, Seeverkehr, Häfen und andere Tätigkeiten der blauen Wirtschaft (z. B. Aquakultur), Rechnung getragen. Unterdessen wurden soziale Erwägungen ungleichmäßiger berücksichtigt, häufig durch die Konsultation der Interessenträger (z. B. des Fischereisektors) und durch übergeordnete Planungsziele anstatt durch spezielle analytische Rahmen. Sicherheitsaspekten, insbesondere Einschränkungen im Zusammenhang mit der Sicherheit im Seeverkehr und der Verteidigung, wurde bei

[19] PlanWise4Blue | Europäische Plattform für die maritime Raumplanung.

Raumausweisungen, Wegeführungsmaßnahmen und Ausschluss- oder Beschränkungsgebieten in der Regel Rechnung getragen.

Beispiele[20] für Sicherheitserwägungen in MRP:

Sicherheitsanforderungen sind Bestandteile mehrerer MRP. Irland verlangt für die Schifffahrt Risikobewertungen auf Projektebene sowie für Suche und Rettung (unter Verwendung von Instrumenten wie dem von der „International Organization for Marine Aids to Navigation“ (IALA) entwickelten Instrumentarium), die auf die nationale Notfall- und Verteidigungsplanung abgestimmt sind. Die französischen Küstenpläne umfassen spezielle Abschnitte zur Risikoanalyse und Maßnahmenbögen zur Meeresüberwachung und Reaktionsfähigkeit. Schweden fördert Seeverkehrsmanagementsysteme – die Kollisionen und das Auflaufen von Schiffen um mehr als 60 % verringern dürften – und ermittelt, welche Modernisierungen von Häfen und Schifffahrtsrinnen erforderlich sind, um Sicherheitslücken zu schließen. Diese Beispiele zeigen, wie die maritime Raumplanung durch eine strukturierte Bewertung und Koordinierung mit spezialisierten Behörden die Sicherheit im Seeverkehr verbessern kann.

Die jüngsten Entwicklungen deuten darauf hin, dass eine allmähliche Abkehr von einem deskriptiven Ansatz und eine strukturiertere Berücksichtigung der Zielkonflikte stattgefunden hat. In mehreren Mitgliedstaaten wurde bei der Überarbeitung der MRP zunehmend versucht, das Bestreben, den Ausbau von Offshore-Energie zu beschleunigen, mit der Notwendigkeit des Schutzes der biologischen Vielfalt in Einklang zu bringen, die Koexistenz der Fischerei mit anderen Sektoren zu ermöglichen und für die Sicherheit der Schifffahrt zu sorgen. Sicherheitserwägungen gewinnen angesichts des zunehmenden Wettbewerbs um den Meeresraum und der Notwendigkeit, kritische Infrastrukturen zu schützen, an Bedeutung, während wirtschaftliche und ökologische Ziele nun auf der Ebene der MRP expliziter festgelegt werden als im ersten Planungszyklus.

Trotz dieser Fortschritte bestehen nach wie vor Unterschiede in Bezug auf den Umfang der sozioökonomischen und sicherheitsbezogenen Analysen und auf das Ausmaß ihrer Umsetzung in die Praxis. Für Umweltaspekte gibt es etabliertere Methoden und eine bessere Datenverfügbarkeit, während soziale Auswirkungen und kumulative sozioökonomische Auswirkungen häufig qualitativ behandelt werden. Insgesamt wird die maritime Raumplanung zunehmend als strategischer Rahmen genutzt, um ökologische, wirtschaftliche, soziale und Sicherheitserwägungen miteinander in Einklang zu bringen, es wird allerdings erwartet, dass die Methoden weiterentwickelt werden, wenn die Mitgliedstaaten in nachfolgende Planungszyklen eintreten.

### *2.2.3. Förderung der Kohärenz*

Seit dem ersten Umsetzungszyklus haben die Mitgliedstaaten ihre Bemühungen zur Förderung der Kohärenz zwischen der maritimen Raumplanung und den damit verbundenen politischen Maßnahmen, Strategien und Planungsprozessen gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe c der MRP-Richtlinie schrittweise verstärkt. Alle Küstenmitgliedstaaten erkennen die maritime Raumplanung nun ausdrücklich als Koordinierungsrahmen für die Angleichung ökologischer,

[20] *Weitere Beispiele sind der unterstützenden Studie zu entnehmen.*

sektoraler und räumlicher Ziele in der Meeresumwelt an, auch wenn der Grad der Kohärenz der verschiedenen politischen Maßnahmen von Land zu Land unterschiedlich ist.

Der kohärenteste Ansatz zur Erreichung dieses Ziels ist in der Meeresumweltpolitik[21] zu finden, die auf die Ziele und Nachweise abgestimmt wurde, die gemäß der MSRR sowie der Vogelschutz-[22] und der Habitat-Richtlinie[23] erforderlich sind. In vielen Fällen spiegeln sich Umweltanforderungen in Raumausweisungen, Planungsbedingungen oder Schutzbestimmungen wider, die durch strategische Umweltprüfungsverfahren unterstützt werden. In anderen Mitgliedstaaten wird sich der Kohärenz eher durch Bezugnahmen auf höhere Ebenen und Verfahrenskoordinierung genähert, wobei die konkrete politische Integration in späteren Phasen oder von Fall zu Fall angegangen wird.

Die meisten Mitgliedstaaten verweisen ausdrücklich auf Verknüpfungen mit der MSRR und der Wasserrahmenrichtlinie[24] (WRRL), häufig durch die Angleichung von Umweltzielen und Raumausweisungen. In einigen Fällen wird die Umsetzung sowohl der MRP-Richtlinie als auch der MSRR von denselben Behörden überwacht, was den Austausch von Daten und Fachwissen erleichtert.

Beispiel für bewährte Verfahren[25]: Frankreich nutzt ein vollständig integriertes Instrument auf Küstenebene (*„Documents Stratégiques de Façade“*, DSF), das gleichzeitig als MRP und als strategischer Rahmen für die Umsetzung der MSRR dient. Umweltverpflichtungen (Natura-2000-Netz, Ziele der MSRR, Verpflichtungen im Rahmen der WRRL) werden in die Nutzungskarten und den küstenspezifischen Aktionsplan (mit thematischen Maßnahmenbögen) der DSF aufgenommen, um sicherzustellen, dass räumliche Leitlinien und Bewirtschaftungsmaßnahmen in einem einzigen Planungsdokument zusammengefasst werden.

Über die Umweltpolitik hinaus wird die maritime Raumplanung nun stärker genutzt, um die Koordinierung mit den Rahmen für Energie, Seeverkehr, Hafenentwicklung und Küstenplanung zu verbessern. Die jüngsten Überarbeitungen der Pläne und gezielten Aktualisierungen zeigen einen Trend zur Entwicklung eines klareren Verständnisses der Wechselwirkungen zwischen der maritimen Raumplanung und den nationalen sektoralen Strategien, insbesondere wenn erhebliche räumliche Auswirkungen bestehen. Unterschiede in den Governance-Strukturen, Planungszyklen und rechtlichen Mandaten wirken sich zwar nach wie vor auf die Angleichung aus, die maritime Raumplanung wird jedoch zunehmend als stabiler Bezugsrahmen für die Steuerung dieser Wechselwirkungen anerkannt.

---

21 Siehe auch Bewertung der MSRR (SWD(2025) 50), Teil 1 – Kapitel „Kohärenz“.

22 Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (kodifizierte Fassung).

23 Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen.

24 Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik.

25 Weitere Beispiele sind der unterstützenden Studie zu entnehmen.

In bestimmten Fällen und insbesondere in dicht besiedelten Gebieten erfordert eine kohärente Planung auch Überlegungen über die gemeinsame Raumnutzung durch verschiedene Interessenträger. In mehreren Mitgliedstaaten werden zunehmend Synergien und Möglichkeiten der gemeinsamen Nutzung in Betracht gezogen, unter anderem durch neue Ansätze für Gebiete mit Mehrfachnutzung, in der Regel für erneuerbare Offshore-Energien und Aquakultur, oder durch die Kombination von Energieinfrastruktur- und Biodiversitätszielen. Zwar gibt es in allen Mitgliedstaaten Mechanismen zur Bewertung der Wechselwirkungen, doch sind solche Ansätze nach wie vor weitgehend explorativ und stützen sich eher auf projektbasierte Experimente als auf formelle Planungsverfahren. Ein wirklicher Ansatz für eine beabsichtigte Mehrfachnutzung würde unter anderem ein starkes Engagement und eine frühzeitige Einbeziehung der betroffenen Interessenträger erfordern.

Insgesamt deuten die Erfahrungen mit der Umsetzung der maritimen Raumplanung auf eine allmähliche Abkehr von formellen Kohärenzprüfungen zu einer substanzielleren Koordinierung hin. Zwar verfolgen die Mitgliedstaaten unterschiedliche Ansätze, es besteht jedoch ein gemeinsamer Trend, die Kohärenz in routinemäßigen Governance-Regelungen zu verankern, unterstützt durch interministerielle Koordinierungsmechanismen, gemeinsame Datensysteme und iterative Planüberprüfungen. Dieser Trend dürfte sich fortsetzen, wenn die maritime Raumplanung ausgereift ist und die Mitgliedstaaten in nachfolgende Planungszyklen eintreten.

#### *2.2.4. Wechselwirkungen zwischen Land und Meer*

Alle Mitgliedstaaten haben die Wechselwirkungen zwischen Land und Meer gemäß Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a der MRP-Richtlinie in ihren Rahmen für die maritime Raumplanung berücksichtigt. Tiefe, Umfang und Intensität der Wechselwirkungen zwischen Land und Meer unterscheiden sich jedoch von Land zu Land erheblich, was auf Unterschiede in den verfassungsrechtlichen Regelungen, Verwaltungsbefugnissen und Regulierungstraditionen zurückzuführen ist, insbesondere in Bezug auf die Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen Meeres- und Landplanungsbehörden.

Die meisten Mitgliedstaaten behandeln die Wechselwirkungen zwischen Land und Meer als übergreifende Überlegung, anstatt ihnen durch einen vollständig integrierten Planungsansatz Rechnung zu tragen. In den MRP werden in der Regel wichtige Schnittstellen wie Häfen und Zugang zu Schiffsverkehr, Energie und Netzanschlüsse, Küstenschutz, vom Land ausgehende Umweltbelastungen und ökologische Konnektivität entlang der Küste ermittelt. SUP-Prozesse unterstützten häufig die Integration dieser Schnittstellen, indem sie die kumulativen Auswirkungen der Meeres- und Küstenpolitik und die Notwendigkeit der Kohärenz zwischen ihnen hervorhoben.

Fortgeschrittenere Ansätze wurden dort beobachtet, wo institutionelle Vorkehrungen eine enge Koordinierung zwischen Meeres- und Landplanungssystemen ermöglichen. In diesen Fällen bieten die MRP klarere Leitlinien für die Abstimmung der Offshore-Nutzung mit der Onshore-Infrastruktur, den Rahmen für die Küstenentwicklung und den Umweltmanagementzielen. Mehrere Mitgliedstaaten haben die Wechselwirkungen zwischen Land und Meer bei den jüngsten Aktualisierungen ihrer MRP stärker berücksichtigt, insbesondere als Reaktion auf den verstärkten Einsatz erneuerbarer Offshore-Energie, die Hafenentwicklung und die Erfordernisse zur Anpassung an den Klimawandel.

In Mitgliedstaaten mit stärker fragmentierten Governance-Strukturen oder einer starken Trennung zwischen Land- und Meeresplanungszuständigkeiten (in denen MRP nur die ausschließliche Wirtschaftszone abdecken) wurden die Wechselwirkungen zwischen Land und Meer hingegen häufig durch übergreifende Bezugnahmen behandelt, wobei die Umsetzung weitgehend der Entscheidungsfindung auf Projektebene und sektorspezifischen Genehmigungsverfahren überlassen wurde.

#### *2.2.5. Einbeziehung der Interessenträger und Beteiligung der Öffentlichkeit*

Alle Mitgliedstaaten haben Vorkehrungen getroffen, um im Einklang mit Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe d und Artikel 9 der MRP-Richtlinie die Einbeziehung der Interessenträger und die Beteiligung der Öffentlichkeit an der maritimen Raumplanung sicherzustellen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist allgemein in den gesetzlichen Verfahren für die Planung und Umweltverträglichkeitsprüfung verankert, wodurch ein Mindestmaß an rechtskonformen Konsultationsmöglichkeiten sichergestellt werden. Da die maritime Raumplanung erhebliche Umwelterwägungen und -auswirkungen mit sich bringt, müssen die Mitgliedstaaten bei der Einbeziehung der Interessenträger und Öffentlichkeit in den Prozess der maritimen Raumplanung, insbesondere bei der Durchführung der strategischen Umweltprüfung, die Grundsätze der Richtlinie über die Beteiligung der Öffentlichkeit[26] anwenden.

Über diese Grundanforderungen hinaus unterscheiden sich die Ansätze für die Einbeziehung der Interessenträger je nach nationalem Kontext erheblich, was auf Unterschiede in den Verfassungsstrukturen, Verwaltungstraditionen, Planungskulturen und Rechtsrahmen zurückzuführen ist.

Die Einbeziehung der Interessenträger in den Mitgliedstaaten hat sich im Allgemeinen von einer überwiegend formellen Konsultation zu einem strukturierteren und in einigen Fällen kontinuierlichen Einbeziehungsmodell entwickelt. Die erste Generation von MRP stützte sich weitgehend auf öffentliche Konsultationen, die während der Ausarbeitungsphase der MRP und des Prozesses der strategischen Umweltprüfung durchgeführt wurden. Bei neueren Plänen und laufenden Überprüfungen wurden die öffentlichen Konsultationen zunehmend durch gezielte sektorale Konsultationen, thematische Workshops, bilateralen Austausch und digitale Instrumente wie interaktive Kartierungsplattformen ergänzt[27].

Es besteht ein eindeutiger Trend zur Stärkung der sektorübergreifenden Einbeziehung, insbesondere zwischen Behörden und Interessenträgern in den Bereichen Energie, Seeverkehr, Umwelt, Fischerei und Küstenentwicklung. In mehreren Mitgliedstaaten wurden ständige oder halbständige Beratungs- oder Koordinierungsgremien sowie interministerielle Ausschüsse zur Unterstützung der Umsetzung und Weiterverfolgung eingerichtet, sodass sich der Dialog mit den Interessenträgern über die Annahmephase hinaus auf die Überwachung und Überprüfung erstrecken kann. In Fällen, in denen solche Vorkehrungen bestehen, tragen sie zu mehr

[26] Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme und zur Änderung der Richtlinien 85/337/EWG und 96/61/EG des Rates in Bezug auf die Öffentlichkeitsbeteiligung und den Zugang zu Gerichten.

[27] Studie der Europäischen Kommission zur Einbeziehung der Interessenträger in die maritime Raumplanung, 2023 – https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/media/document/15560.

Transparenz, Berechenbarkeit und gemeinsamer Verantwortung für die Ergebnisse der MRP bei.

Beispiele für bewährte Verfahren:

- Am Beispiel Zyperns zeigt sich ein gut konzipierter und transparenter Konsultationsprozess. Er umfasst zwei landesweite Konsultationsphasen, bei denen stadtweise Präsentationen mit einer Online-Plattform für schriftliche Beiträge kombiniert werden, und macht alle Kartenentwürfe öffentlich zugänglich. Wichtig ist, dass die Beiträge zu greifbaren Änderungen des MRP geführt haben. So wurden beispielsweise Aquakulturanlagen verlegt, um Konflikte mit der Energieinfrastruktur zu vermeiden, es wurden spezielle Kabelanlandungszonen eingerichtet, um Schifffahrtsrisiken zu verringern, und Gebiete mit Mehrfachnutzung wurden formalisiert, um die Koexistenz von Tätigkeiten wie Energie, Verkehr, Tourismus, Kulturerbe und Verteidigung zu regeln. In einem konsolidierten Bericht über Kommentare und Antworten wurde dokumentiert, wie die Rückmeldungen den endgültigen Plan prägten, wodurch eine vollständige Rückverfolgbarkeit sichergestellt wurde.
- In den Niederlanden sind die Interessenträger im Fischereisektor im Rahmen eines strukturierten und kontinuierlichen Einbeziehungsprozesses an der maritimen Raumplanung beteiligt, der insbesondere bei der Überarbeitung des MRP für die Nordsee im Zusammenhang mit dem Ausbau erneuerbarer Offshore-Energie zur Wirkung kam. Über die gesetzlich vorgeschriebenen öffentlichen Konsultationen hinaus beteiligen sich Fischereiorganisationen wie VisNed (niederländischer Fischereiverband) und POV (niederländische Erzeugerorganisation in der Fischerei) an einem speziellen sektoralen Dialog und einem gezielten Austausch. Dieser Prozess trägt Fischereibelangen, wie dem Zugang zu Fanggründen, der Sicherheit und der Koexistenz, sowie Umwelt- und Energiezielen, der Förderung von Transparenz und fundierten Kompromissen Rechnung. Herausforderungen bestehen nach wie vor, darunter räumliche Konflikte, Sicherheitsrisiken und Datenlücken. Derzeit werden innovative Lösungen wie dynamische Zonenabgrenzung und kooperative Forschung (z. B. das „Offshore Wind Ecological Programme“ (Wozep)) geprüft, um konkurrierende Interessen miteinander in Einklang zu bringen. Der niederländische Ansatz steht im Einklang mit der MRP-Richtlinie und umfasst die internationale Zusammenarbeit mit benachbarten Nordseeanrainerstaaten.

Gleichzeitig sind die Intensität, Kontinuität und Ausgewogenheit der Einbeziehung der Interessenträger nach wie vor uneinheitlich. Zwar sind institutionelle Interessenträger und gut organisierte sektorale Akteure – insbesondere große maritime Industrien – im Allgemeinen gut in die Planungsprozesse integriert, jedoch ist die Einbeziehung von lokalen Gemeinschaften, kleinen Fischereien, Aquakulturbetreibern, kleineren Wirtschaftsakteuren und Organisationen der Zivilgesellschaft nach wie vor weitaus unterschiedlicher und beschränkt sich häufig auf Ad-hoc-Konsultationen, anstatt systematischer und nachhaltiger Bestandteil des gesamten Planungszyklus zu sein. Kapazitätsengpässe bei Verwaltungen und Interessenträgern, unterschiedliche Mandate auf den verschiedenen Regierungsebenen und die Komplexität der MRP-Prozesse sind in einigen Mitgliedstaaten nach wie vor Hindernisse für eine kohärentere und inklusivere Einbeziehung.

### *2.2.6. Nutzung der besten verfügbaren Daten und Datenaustausch*

Die maritime Raumplanung in den Mitgliedstaaten stützt sich auf eine breite und zunehmend strukturierte Datennutzung im Einklang mit Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe e und Artikel 10 der MRP-Richtlinie. Alle MRP stützen sich auf eine Kombination bestehender ökologischer, sozioökonomischer und sektoraler Datensätze und insbesondere auf Daten, die im Rahmen der EU-Rechtsvorschriften, insbesondere der MSRR, der Vogelschutz- und der Habitat-Richtlinie sowie einschlägiger sektoraler Rahmen, gewonnen und durch Quellen auf Ebene der einzelnen Meeresräume oder auf EU-Ebene wie EMODnet, der Copernicus-Meeresdienst und der Europäische Meeresatlas ergänzt werden.

In den meisten Fällen organisieren die Behörden die Datennutzung über spezielle nationale Verfahren oder Plattformen, die die Beiträge verschiedener zuständiger Behörden und Überwachungssysteme konsolidieren.

Die strategische Umweltprüfung (SUP) dient in der Regel als primärer Mechanismus für die Organisation und Validierung von Umweltdaten, die dann in die MRP integriert werden. Mindest-Umweltstandards, Belastungsanalysen und kumulative Folgenabschätzungen stützen sich in der Regel auf Überwachungsdaten der Natura-2000-Inventare, nationale Kartierungen des Meeresbodens, Fischerei- und Schifffahrtsdatensätze sowie sektorspezifische Informationen (z. B. Offshore-Energie, Häfen, Kabel). Mehrere Mitgliedstaaten stützen sich insbesondere auf Deskriptoren, Indikatoren und Bewertungszyklen der MSRR, die als ökologisches Rückgrat für die Art und Weise dienen, wie Daten für ihre MRP verwendet werden, während andere sich eher indirekt auf sie stützen, indem sie als kontextuelle Nachweise zur Unterstützung der Entwicklung von MRP und Genehmigungsentscheidungen dienen.

Viele Mitgliedstaaten haben in nationale oder regionale Meeresdateninfrastrukturen investiert, um die maritime Raumplanung zu unterstützen. Beispiele für solche Infrastrukturen sind marine Geoportale, gemeinsame GIS-Plattformen und Entscheidungshilfeinstrumente, die eine räumliche Überlagerung von Nutzungen, Einschränkungen und ökologischen Empfindlichkeiten ermöglichen. In einigen Fällen sind diese Systeme so konzipiert, dass sie nicht nur die Ausarbeitung von MRP, sondern auch SUP, Verträglichkeitsprüfungen und anschließende Genehmigungen auf Projektebene unterstützen und so die Kohärenz zwischen den Planungs- und Genehmigungsphasen verbessern.

Gleichzeitig sind zwischen den Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede bei der Vergleichbarkeit der Daten und der operativen Nutzung der Daten zu beobachten, die auf Unterschiede bei der Datenverfügbarkeit und den technischen Kapazitäten zurückzuführen sind. In mehreren Fällen werden Datenbeschränkungen in MRP oder SUP ausdrücklich anerkannt, insbesondere in Bezug auf Ökosystemleistungen, kumulative Belastungen, Auswirkungen des Klimawandels und sozioökonomische Wechselwirkungen. Bestehen Datenlücken, so werden bei den MRP in der Regel Vorsorgeansätze angewandt, detaillierte Analysen auf nachfolgende Planungszyklen verschoben oder Bewertungen auf Projektebene zur Verbesserung der Nachweise zugrunde gelegt.

| Beispiele für bewährte Verfahren: |
|---|

- Spanien nutzt die INFOMAR-Plattform, um Datensätze und Genehmigungskriterien für die maritime Raumplanung, die MSRR und die für das Küstenmanagement zuständigen Behörden zu harmonisieren und so die operative Abstimmung zwischen den Politikbereichen zu erleichtern.
- Insbesondere die Ostsee- und Nordsee-Mitgliedstaaten nutzen systematisch regionale Datensätze und Instrumente, die im Rahmen von HELCOM-VASAB, OSPAR und EU-finanzierten Projekten zur maritimen Raumplanung entwickelt wurden.

#### *2.2.7. Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und auf Ebene der einzelnen Meeresräume*

Die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der maritimen Raumplanung wurde im Einklang mit Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe f und Artikel 11 der MRP-Richtlinie weiter gestärkt. Die Zusammenarbeit ist ein Standardmerkmal maritimer Raumplanungsprozesse, insbesondere in gemeinsamen Meeresräumen, und ist durch eine Kombination aus formellen Verfahren, regionalen Rahmen und projektbasierter Zusammenarbeit verankert. Umfang und Art der Zusammenarbeit und ihr praktischer Einfluss auf die Planungsergebnisse sind jedoch je nach Meeresräumen und Ländern sehr unterschiedlich.

Die meisten Mitgliedstaaten verfügen über Mechanismen zur Konsultation und Koordinierung sowie zum Informationsaustausch mit Nachbarländern. Diese bestehen in der Regel in Form von Konsultationen zu SUP und MRP, bilateralen Treffen und der Beteiligung an regionalen Strukturen für einzelne Meeresräume. Grenzüberschreitende Konsultationen im Rahmen der SUP sind nach wie vor der systematischste und rechtlich solideste Kanal für die Zusammenarbeit und stellen eine frühzeitige Meldung, den Austausch von Unterlagen und die Berücksichtigung grenzüberschreitender Umweltauswirkungen sicher. In mehreren Fällen haben diese Prozesse dazu beigetragen, die Faktengrundlagen, Umweltprüfungen und Planungsannahmen zwischen den Ländern besser abzustimmen.

Über formelle Konsultationen hinaus wird die Zusammenarbeit häufig durch bestehende regionale Governance-Rahmen wie die Arbeitsgruppe HELCOM-VASAB für Meeresraumplanung in der Ostsee, OSPAR-bezogene Strukturen und die Initiative für das erweiterte Nordseebecken („Greater North Sea Basin Initiative“) im Nordostatlantik sowie durch die koordinierte Umsetzung des Protokolls über das integrierte Küstenzonenmanagement des Übereinkommens von Barcelona organisiert. Diese Rahmen bieten gemeinsame Grundsätze, Leitlinien und Foren für den Dialog, die wiederum dazu beitragen, die Raumplanungsansätze insbesondere in Bezug auf Umweltziele, Schifffahrt und Offshore-Energie aufeinander abzustimmen. Darüber hinaus spielen EU-finanzierte Projekte und Plattformen eine ergänzende Rolle, indem sie gemeinsame Studien und Methoden sowie Pilotanwendungen erleichtern, insbesondere im Hinblick auf kumulative Folgenabschätzungen, Ökosystem-Ansätze und die grenzüberschreitende Datennutzung[28].

[28] Die EU hat im Laufe der Jahre erhebliche finanzielle Unterstützung für die Entwicklung der länderübergreifenden Zusammenarbeit bei der maritimen Raumplanung bereitgestellt. So werden beispielsweise im Rahmen des Interreg-Programms für den Ostseeraum seit über 20 Jahren

Beispiel für bewährte Verfahren:

**Die Initiative für das erweiterte Nordseebecken („Greater North Sea Basin Initiative", GNSBI)**, die 2023 von den Niederlanden und Frankreich ins Leben gerufen wurde, bringt neun an das Nordseebecken angrenzende Länder zusammen (BE, DK, FR, DE, IE, NL, NO, SE, UK). Ziel ist es, die Kohärenz der maritimen Raumplanung und des Meeresmanagements im gesamten Meeresbecken zu verbessern, indem Prioritäten in Bereichen wie Offshore-Energie, Fischerei/Aquakultur, Schifffahrt und Naturschutz aufeinander abgestimmt werden und ein grenzüberschreitender Ökosystem-Ansatz zur Optimierung der Nutzung gemeinsamer Gewässer unterstützt wird. In Zusammenarbeit mit bestehenden Foren wie der Nordsee-Energiekooperation (NSEC) und den Übereinkommen von Oslo und Paris zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks (OSPAR) stärkt sie die Koordinierung zwischen Ministern, Behörden und Interessenträgern und fördert den Austausch von Daten und Wissen. Sechs freiwillige technische Arbeitsbereiche (Governance, Mehrfachnutzung/Mitnutzung, Naturschutz, kumulative Auswirkungen, langfristige Fischereiperspektiven und Wissensaustausch) bieten einen strukturierten Rahmen für die Bewältigung kumulativer Belastungen und die Aufrechterhaltung ökologischer Grenzen.

In der Praxis hat die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und auf Ebene der einzelnen Meeresräume nach wie vor unterschiedliche Auswirkungen auf spezifische Raumplanungsentscheidungen. Zwar nähern sich einige Mitgliedstaaten bei den Entscheidungen zur Festlegung von Zonen, den Korridoren oder den Umweltschutzmaßnahmen einander an, jedoch dient die Zusammenarbeit in vielen Fällen vor allem der Förderung des gegenseitigen Bewusstseins und des Informationsaustauschs und nicht der Erzielung gemeinsamer oder koordinierter Planungsergebnisse. Unterschiede bei den Planungszyklen, dem rechtlichen Status der MRP, den Verwaltungsbefugnissen und den nationalen Prioritäten sind nach wie vor Hindernisse für eine tiefer gehende Integration.

#### *2.2.8. Zusammenarbeit mit Drittländern*

Die meisten Mitgliedstaaten arbeiten mit Drittländern zusammen, insbesondere wenn zwingende Gründe dafür vorliegen, wie gemeinsame Meeresräume, wandernde Ökosysteme oder grenzüberschreitende maritime Tätigkeiten. In der Praxis erfolgt diese Zusammenarbeit hauptsächlich über bestehende Strukturen wie regionale Meeresübereinkommen, internationale Organisationen und EU-Projekte[29] und nicht über förmliche bilaterale Abkommen über die maritime Raumplanung. Mitgliedstaaten, die eine gemeinsame Seegrenze mit Drittländern in

Kooperationsprojekte zu diesem Thema unterstützt. Auch aus anderen Interreg-Programmen wurde finanzielle Unterstützung bereitgestellt, u. a. aus dem Interreg-Programm Südlicher Ostseeraum (z. B. das SEAPLANSPACE-Projekt) und dem Interreg-Programm Nordsee (z. B. das NORSAIC-Projekt).

[29] An mehreren laufenden EU-finanzierten Projekten zur maritimen Raumplanung sind Drittländer beteiligt (z. B. MEDIGREEN, NESBp). Interreg-Programme, an denen Drittländer gleichberechtigt mit den Mitgliedstaaten beteiligt sind, bieten ebenfalls eine besondere Möglichkeit, die Zusammenarbeit mit Drittländern bei der maritimen Raumplanung auszubauen, und es gibt zahlreiche Beispiele für solche Projekte im Interreg-Programm für das Schwarze Meer, im Interreg-Programm ADRION (das die Adria und das Ionische Meer abdeckt) und im Mittelmeerraum.

der Ostsee, im Mittelmeer, im Schwarzen Meer und im Nordostatlantik haben, berichten über ein systematischeres bilaterales Engagement. In einigen Meeresräumen haben geopolitische Entwicklungen die Kontinuität und den Umfang der regionalen und bilateralen Zusammenarbeit beeinträchtigt.

Es wurde festgestellt, dass die Zusammenarbeit mit Drittländern auf der Ebene der Strategieformulierung und des Informationsaustauschs am weitesten entwickelt ist. Die Mitgliedstaaten beteiligen sich in der Regel an regionalen Plattformen und technischen Foren, um Daten auszutauschen, Umweltziele aufeinander abzustimmen und sektorale Entwicklungen zu erörtern, insbesondere in Bezug auf Umweltschutz, Seeverkehrssicherheit, Fischerei und Aquakultur sowie neu entstehende Nutzungen wie erneuerbare Offshore-Energie. Diese Interaktionen tragen dazu bei, das Bewusstsein und das gegenseitige Verständnis zu verbessern, führen jedoch nur selten zu koordinierten oder gemeinsam vereinbarten Raumplanungslösungen. In mehreren Fällen waren EU-finanzierte Projekte oder regionale Initiativen mit einem festgelegten Zeitrahmen der Grund für die Zusammenarbeit, was fragmentierte Ergebnisse oder ein Ende der Zusammenarbeit nach Beendigung der Projektfinanzierung zur Folge hatte.

Es gibt Hinweise darauf, dass die Zusammenarbeit mit Drittländern wirksamer ist, wenn sie in langjährigen regionalen Strukturen verankert und mit Umweltverpflichtungen im Rahmen internationaler Übereinkommen verknüpft ist. Systematische Mechanismen zur Umsetzung einer solchen Zusammenarbeit in konkrete Bestimmungen zur maritimen Raumplanung oder koordinierte Raumplanungsmaßnahmen sind jedoch nach wie vor begrenzt. Insgesamt wurden Fortschritte bei der Aufrechterhaltung des Dialogs und beim Informationsaustausch erzielt. Eine anhaltende Herausforderung für künftige Planungszyklen besteht jedoch in der Fähigkeit der Mitgliedstaaten, Erwägungen von Drittländern stärker und konsequenter in die Umsetzung der maritimen Raumplanung einzubeziehen.

### 2.3. Herausforderungen bei der Umsetzung

Die seit dem letzten Berichterstattungszyklus gesammelten Erfahrungen mit der Umsetzung der maritimen Raumplanung haben bestätigt, dass die maritime Raumplanung nun ein zentrales und fest etabliertes Element der meerespolitischen Entscheidungsfindung der EU ist. Sie dient zunehmend als Bezugsrahmen für die Organisation der verschiedenen Nutzungen des Meeresraums und für die Unterstützung der politischen Koordinierung auf nationaler Ebene und auf Ebene der einzelnen Meeresräume. Gleichzeitig gibt es eine Reihe von Bereichen, in denen die Rolle der maritimen Raumplanung weiter gestärkt werden könnte, um auf sich wandelnde politische Ziele und die steigende Nachfrage nach Meeresraum zu reagieren.

Die erste Herausforderung betrifft die sektorübergreifende Koordinierung zwischen den verschiedenen Regierungsebenen. Die maritime Raumplanung bietet bereits einen gemeinsamen räumlichen Rahmen, in dem ökologische, wirtschaftliche und soziale Ziele berücksichtigt werden. Die zunehmenden Wechselwirkungen zwischen den Politikbereichen Energie, Umwelt, Fischerei, Aquakultur, Verkehr, Sicherheit und Anpassung an den Klimawandel führen jedoch zu wachsenden Erwartungen an die maritime Raumplanung, die Kohärenz nicht nur zwischen den Sektoren, sondern auch zwischen den nationalen, regionalen und lokalen Behörden zu fördern. In vielen Mitgliedstaaten ist die Verantwortung für die Umsetzung der maritimen Raumplanung auf verschiedene Regierungsebenen verteilt, was die Koordinierungsprozesse komplexer macht. Koordinierungsmechanismen sind zwar in den

meisten Fällen vorhanden, ihre Wirksamkeit ist jedoch unterschiedlich, und die Erfahrungen mit der Umsetzung deuten darauf hin, dass die Rolle der maritimen Raumplanung als stabile koordinierende Säule, die sektorspezifische politische Maßnahmen, Strategien, Ziele und Umsetzungsinstrumente auf allen Regierungsebenen miteinander verbindet, weiter gestärkt werden kann. Darüber hinaus erhöht die wachsende Nachfrage nach Raum die Notwendigkeit, dass Sektoren in sich überschneidenden oder angrenzenden Bereichen arbeiten und bei der Planung daher von Anfang an und in enger Zusammenarbeit mit den Interessenträgern ein Ansatz für eine beabsichtigte Mehrfachnutzung verfolgt wird.

Eine weitere Herausforderung betrifft die regionale Dimension und die Dimension der einzelnen Meeresräume der maritimen Raumplanung. Die Zusammenarbeit auf Ebene der Meeresräume ist unterstützt durch regionale Übereinkommen, EU-finanzierte Projekte und etablierte Kooperationsplattformen zu einem Standardmerkmal der maritimen Raumplanung geworden. Geopolitische Erwägungen, Unterschiede bei den Planungszyklen, nationale Mandate und Umsetzungsansätze können jedoch das Maß einschränken, in dem regionale Ziele bei den räumlichen Ergebnissen systematisch berücksichtigt werden. Die Stärkung regionaler Ansätze könnte dazu beitragen, unter Achtung nationaler Zuständigkeiten eine größere Kohärenz bei der Art und Weise zu erreichen, wie gemeinsame Belastungen, kumulative Auswirkungen und grenzüberschreitende Infrastrukturerfordernisse angegangen werden.

Eine weitere Herausforderung besteht darin, die Kohärenz der Instrumente mit der Umweltpolitik, insbesondere mit der MSRR und den damit verbundenen Anforderungen und Rahmen für Naturschutz und Wiederherstellung, sowie mit den Zielen für die Anpassung an den Klimawandel zu verbessern. Die Prozesse der maritimen Raumplanung sind aus verfahrenstechnischer Sicht im Allgemeinen gut auf diese Politik abgestimmt, insbesondere durch SUP und Datenaustausch. Da sich die politischen Ziele jedoch zunehmend auf den Zustand, die Widerstandsfähigkeit und die Wiederherstellung von Ökosystemen sowie ihre Anpassung an den Klimawandel konzentrieren, besteht Spielraum für eine weitere Präzisierung der maritimen Raumplanung, um sicherzustellen, dass sie die Umsetzung dieser Ziele in Raumplanungsentscheidungen unterstützt. Möglichkeiten einer Präzisierung der maritimen Raumplanung umfassen eine stärkere Berücksichtigung der Wechselwirkungen zwischen Land und Meer, der Anfälligkeit der Küsten und der räumlichen Auswirkungen klimabedingter Veränderungen sowie die Aufrechterhaltung der Unterstützung für die nachhaltige Entwicklung der Sektoren der blauen Wirtschaft.

Eine weitere neue Herausforderung betrifft die Organisation und Nutzung von Daten und Wissen. Bei der Entwicklung der Meeresdateninfrastruktur und der Entscheidungshilfeinstrumente für die maritime Raumplanung wurden erhebliche Fortschritte erzielt, die häufig auf Initiativen auf EU-Ebene und regionaler Zusammenarbeit aufbauen. Mit der Weiterentwicklung der maritimen Raumplanung wächst das Interesse an einer Stärkung der Verbindungen zu Meeresbeobachtungs- und -überwachungssystemen, um eine anpassungsfähige Planung zu unterstützen, das Verständnis der kumulativen Auswirkungen zu verbessern und in allen Politikbereichen die Faktengrundlage für die Entscheidungsfindung zu optimieren.

Schließlich deutet die wachsende Zahl von EU-Initiativen zum Meeresraum darauf hin, dass in der gesamten politischen Landschaft mehr Kohärenz und Vereinfachung erforderlich sind. Es wird zunehmend erwartet, dass die maritime Raumplanung an der Schnittstelle zwischen mehreren Sektoren, Strategien, Plänen und Berichtspflichten ansetzt. Dies spiegelt zwar ihr

Potenzial als integrierende Kraft wider, unterstreicht aber auch, wie wichtig es ist, dass die maritime Raumplanung die bestehende Komplexität der Governance strafft und nicht weiter erhöht. Eine weitere Angleichung der Ziele, Zeitpläne und Informationsflüsse zwischen den Politikbereichen könnte die Wirksamkeit der maritimen Raumplanung als zentrales Planungs- und Koordinierungsinstrument verbessern.

Insgesamt deuten die oben dargelegten Herausforderungen darauf hin, dass es Möglichkeiten gibt, auf den soliden Grundlagen der MRP-Richtlinie aufzubauen. Die Erfahrungen aus aufeinanderfolgenden Planungszyklen bieten eine solide Grundlage für Überlegungen dazu, wie die maritime Raumplanung als zentrale Säule der Meerespolitik der EU weiter gestärkt werden könnte, auch im Zusammenhang mit der bevorstehenden Überprüfung der MRP-Richtlinie und der Ausarbeitung des künftigen Meeresgesetzes, wie in dem im Juni 2025 angenommenen Pakt für die Meere angekündigt[30].

## 3. WEITERES VORGEHEN

Seit der Annahme der MRP-Richtlinie hat sich der politische und rechtliche Rahmen für die Meeresgewässer der EU erheblich weiterentwickelt. Die maritime Raumplanung erfolgt nun in einem Kontext, in dem das Tempo des Ausbaus erneuerbarer Offshore-Energie zunimmt, die Ziele für Umweltschutz und -wiederherstellung gestärkt werden, Sicherheits- und Resilienzerwägungen zunehmend an Bedeutung gewinnen und die Erwartungen an eine integrierte Meerespolitik steigen. Diese Entwicklungen unterstreichen die strategische Bedeutung der maritimen Raumplanung als zentrales Koordinierungsinstrument und machen gleichzeitig ihre Grenzen sowohl in Bezug auf ihre Gestaltung als auch auf ihre Umsetzung deutlich.

Die maritime Raumplanung gilt weithin als eines der wenigen Instrumente, mit denen sektorspezifische politische Maßnahmen, Umweltziele und räumliche Entscheidungsfindung über maritime Bereiche hinweg miteinander verknüpft werden können. Gleichzeitig haben die Erfahrungen mit der Umsetzung der maritimen Raumplanung strukturelle Herausforderungen aufgezeigt. Dazu gehören eine uneinheitliche Auslegung von Kernkonzepten wie dem Ökosystem-Ansatz, eine unterschiedliche Behandlung der Wechselwirkungen zwischen Land und Meer, eine uneinheitliche Berücksichtigung der Interessenträger im Meeresbereich, fragmentierte Ansätze für Daten und Überwachung sowie begrenzte Kapazitäten zur Koordinierung der Ergebnisse der grenzüberschreitenden Planung und der Planung von Drittländern.

In diesem Zusammenhang wurde als Teil des Europäischen Pakts für die Meere ein künftiges Meeresgesetz angekündigt, mit dem ein einheitlicher EU-Rahmen zum Schutz der Gesundheit der Meere und zur nachhaltigen Entwicklung der blauen Wirtschaft geschaffen wird. Das Meeresgesetz ist als Leitinitiative für die Meerespolitik gedacht, die auf der Überarbeitung der MRP-Richtlinie aufbauen wird. Ziel des Gesetzes wird die Stärkung und Modernisierung der maritimen Raumplanung als strategisches Instrument sein, das den Prioritäten des Pakts für die Meere und ihrer Umsetzung dient, und zwar durch eine verstärkte sektorübergreifende Koordinierung auf nationaler Ebene und durch einen besser organisierten, auf die einzelnen Meeresräume bezogenen Ansatz. Die Ergebnisse dieses Umsetzungsberichts werden eine

[30] COM(2025) 281; https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/european-ocean-pact_de.

rechtzeitige Faktengrundlage für die Überprüfung der Richtlinie 2014/89/EU und die Entwicklung des künftigen Meeresgesetzes bilden.

Zusammenfassend zeigt dieser Bericht, dass die maritime Raumplanung in der EU in eine neue Reifephase eingetreten ist, auch wenn es einige anhaltende Herausforderungen gibt. Viele Mitgliedstaaten befinden sich nun in ihrem zweiten oder dritten Planungszyklus und konzentrieren sich zunehmend auf die Überprüfung und Durchführung gezielter Aktualisierungen der MRP und die Weiterverfolgung ihrer Umsetzung. Dies eröffnet die Möglichkeit, zu einer inklusiveren, ganzheitlicheren und zielgerichteteren Planung überzugehen, die klarere Regeln für die Entscheidungsfindung, stärkere Verbindungen zu Überwachung und anpassungsfähigem Management und eine bessere Kohärenz zwischen den politischen Maßnahmen und Meeresräumen umfasst.