



Variante „Weites Land“



Variante „Hotel am Deich“



Variante „Husumer Hallig“

# ZUKUNFT DOCKKOOG

## GEMEINSAM FÜR HUSUM MEHR ERREICHEN

### Bericht der Projektgruppe Dockkoog 2015/16

In der Projektgruppe wirkten mit:

**Bürgerinitiative  
Dockkoog**



**Husum, September 2016**

**Herausgeber:** WWF Deutschland für die „Projektgruppe Dockkoog“

**In der Projektgruppe Dockkoog haben mitgearbeitet:**

Bürgerinitiative Dockkoog

Husumer Wirtschaftsgesellschaft mbH

Industrie und Handelskammer (IHK) Flensburg

Kreis Nordfriesland, Untere Naturschutzbehörde

Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN.SH)

Nordsee Tourismus Service GmbH

Stadt Husum (ab Mai 2016 als Gast)

WWF Deutschland, Wattenmeerbüro

**Prozessbegleitung und Moderation:** Dr. Jens-Martin Gutsche, Planungsbüro Gertz Gutsche Rümenapp

**Visualisierung der Planungsergebnisse:** Sabine Rabe, Antje Stokman, Thomas Gräbel, studio urbane landschaften - hamburg

**Projektkoordination und Redaktion des Abschlussberichts:** Jannes Fröhlich, WWF

Dieser Bericht basiert auf Ergebnissen, die von den Mitgliedern der „Projektgruppe Dockkoog“ erarbeitet wurden. Der WWF hat die Projektgruppe im Rahmen des vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) geförderten Projektes „Pilotmaßnahmen zur Klimaanpassung mit Kommunen in der schleswig-holsteinischen Wattenmeer-Region“ (PiKKoWatt) koordiniert ([wwf.de/watt/pikkowatt](http://wwf.de/watt/pikkowatt)).

Als Koordinator der Projektgruppe Dockkoog bedankt sich der WWF beim Fördermittelgeber sowie bei allen Institutionen und Personen, die sich an der Projektgruppe Dockkoog beteiligt und/oder diese unterstützt haben.

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz,  
Bau und Reaktorsicherheit

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

**Kontakt:**

Projektgruppe Dockkoog

c/o WWF Deutschland

Wattenmeerbüro

Hafenstraße 3

25813 Husum

[jannes.froehlich@wwf.de](mailto:jannes.froehlich@wwf.de)

[www.wwf.de/watt/pikkowatt](http://www.wwf.de/watt/pikkowatt)

© 2016 WWF Deutschland, Berlin

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers

**Titelseite:**

Abbildungen: studio urbane landschaften - hamburg

Gestaltung: Thomas Schlembach, WWF

## Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b>	<b>5</b>
<b>1 Einführung: Gemeinsam für Husum mehr erreichen!</b>	<b>7</b>
<b>2 Der Dockkoog gestern und heute – die Ausgangssituation</b>	<b>9</b>
<b>3 Der Planungsprozess: Arbeitsstruktur und Beteiligte der Projektgruppe</b>	<b>13</b>
<b>4 Gemeinsame Ziele der Projektgruppe</b>	<b>16</b>
<b>5 Entwicklung von vier Leitvarianten</b>	<b>17</b>
5.1 Leitvariante 1: Deichlinie Dockkoog-Deich und ein mögliches Hotel kurz hinter dem Deich („Hotel am Deich“)	20
5.2 Leitvariante 2: Deichlinie Dockkoog-Deich und ein mögliches Hotel weiter landeinwärts („Weites Land“)	22
5.3 Leitvariante 3: Deichlinie Porrenkoog-Deich und ein mögliches Hotel auf einer Warft („Husumer Hallig“)	24
5.4 Leitvariante 4: Deichlinie Porrenkoog-Deich und ein mögliches Hotel kurz hinter diesem Deich	26
<b>6 Untersuchung von Einzelfragen zu den Leitvarianten</b>	<b>28</b>
6.1 Wirtschaftliche Effekte und touristische Infrastruktur	28
6.2 Überregionale Ausstrahlung	30
6.3 Anpassung an den Meeresspiegelanstieg und Sturmflutschutz	30
6.4 Naherholung, Landschaftsbild und Naturerlebnis	38
6.5 Naturschutz, Artenvielfalt und Flächennutzung	41
6.6 Aufwand und Risiken, einschließlich planerischer Rahmen	42
<b>7 Bewertung der vier Leitvarianten</b>	<b>52</b>
7.1 Bewertung der wirtschaftlichen Effekte	55
7.2 Bewertung der Auswirkungen auf die überregionale Ausstrahlung	56
7.3 Bewertung der Auswirkungen auf die Anpassung an den Meeresspiegelanstieg und den Sturmflutschutz	57
7.4 Bewertung der Auswirkungen auf die Naherholung	58
7.5 Bewertung der Auswirkungen auf die touristische Infrastruktur	59
7.6 Bewertung der Auswirkungen auf Landschaftsbild und Naturerlebnis	60
7.7 Bewertung der Auswirkungen auf Naturschutz und Artenvielfalt	61
7.8 Aufwand und Risiken, einschließlich planerischer Rahmen	62
7.9 Auswahl der Vorzugsvarianten	63
<b>8 Vorzugsvarianten der Projektgruppe Dockkoog</b>	<b>65</b>
8.1 Variante „Weites Land“	65
8.2 Variante „Hotel am Deich“	67
8.3 Variante „Husumer Hallig“	70



## Zusammenfassung

Der in den Jahren 1847/48 eingedeichte Dockkoog im Westen der Stadt Husum ist mit etwa 70 Hektar ein vergleichsweise kleiner Koog (also ein durch Deichbau aus dem Wattenmeer gewonnenes flaches Marschland) an der Nordseeküste. Er hat aber eine hohe Bedeutung für die Stadt Husum. Die Interessenlage rund um den Dockkoog ist vielschichtig und aktuell zeichnen sich vor allem aufgrund einer geplanten Verstärkung des Deiches wesentliche Änderungen ab. In diesem Zusammenhang wurde die Chance erkennbar, die Qualitäten des Dockkooges und seiner Umgebung für gleich mehrere Anliegen, vor allem für Naherholung, Küstenschutz, Klimaanpassung, Naturschutz und Tourismus wesentlich zu verbessern. Um diese Chance zu ergreifen, hat der World Wide Fund For Nature (WWF Deutschland) im Rahmen eines vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) geförderten Projektes einen integrierten **Planungsprozess** für das Gebiet angestoßen, um die überregionale Ausstrahlung Husums zu verstärken.

Hierzu wurde Anfang 2015 **eine Projektgruppe** gegründet, die an frühere Diskussionen und Arbeiten zum Dockkoog – u.a. durch eine Bürgerwerkstatt – anknüpfte. In der Projektgruppe haben die Stadt Husum (ab Mai 2016 als Gast), der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN.SH), die Untere Naturschutzbehörde des Kreises Nordfriesland, die Husumer Wirtschaftsgesellschaft mbH, die Industrie und Handelskammer Flensburg, der Nordsee Tourismus Service, die Bürgerinitiative Dockkoog sowie der WWF zusammengearbeitet.

**Das Ergebnis** dieses – späteren formalen Planungen vorlaufenden – integrierten Planungsprozesses sind gemeinsam formulierte Ziele, Untersuchungsergebnisse und eine Erarbeitung von unterschiedlichen Varianten für eine mögliche zukünftige Gestaltung des Dockkooges und deren Bewertung sowie die Auswahl von **drei Vorzugsvarianten**. Dieser Bericht dokumentiert die Ergebnisse des Arbeitsprozesses bis zum August 2016. Die Ergebnisse können nun als Grundlage für kommunalpolitische Entscheidungen und die anschließende kommunale Planung dienen sowie im Rahmen des für eine Deichverstärkung erforderlichen Planfeststellungsverfahrens genutzt werden.

Die Projektgruppe schlägt **drei Vorzugsvarianten** für die weitere Betrachtung und Entscheidungsfindung vor:

In der **Variante „Weites Land“** wird der Dockkoog-Deich auf der Binnenseite verstärkt und kein Hotelneubau errichtet. Im Mittelpunkt der Variante stehen der Erhalt der historischen Kulturlandschaft und der Schutz des Landschaftsbildes. Störungen der offenen Marschlandschaft werden vermieden. Ein Campingplatz kann bestehen bleiben.

In der **Variante „Hotel am Deich“** wird der Dockkoog-Deich auf der Binnenseite verstärkt und ein größeres Hotel kann im Westen des Dockkooges und hinter dem zu verstärkenden alten Deich neu gebaut werden. Im Mittelpunkt der Variante stehen das Hotel und der daran angelehnte Ausbau der touristischen Entwicklung.

In der **Variante „Husumer Hallig“** wird der Porrenkoog-Deich verstärkt und so zum neuen Seedeich, und es entsteht eine über eine überflutungssichere Zufahrt erreichbare neue Warft im westlichen Bereich des Dockkooges, auf der ein Hotel gebaut werden kann. Der alte Dockkoog-Deich wird nörd-

lich der Dockkoogspitze abgetragen. Ein Bohlenweg führt an dessen Stelle über die dort neu entstehenden Wattflächen und Salzwiesen und macht diese erlebbar. Die Variante steht für die Entwicklung eines Alleinstellungsmerkmals für Husum (Hotel auf einer Warft wie auf einer Hallig und direkt an der Natur), wesentliche Verbesserungen für die Natur sowie für eine möglichst klimaangepasste Entwicklung.

Allen Vorzugsvarianten ist gemeinsam, dass die Nutzung der Dockkoogspitze zum Baden nicht eingeschränkt wird und dass ein bestmöglicher Sturmflutschutz für Husum gewährleistet wird.

## 1 Einführung: Gemeinsam für Husum mehr erreichen!

Der in den Jahren 1847/48 eingedeichte Dockkoog ist als das „gefühlte Herz der Husumerinnen und Husumer“ bezeichnet worden. Viele haben sich immer wieder sehr engagiert mit der Entwicklung und dem Schutz des Kooges auseinandergesetzt.

In jüngerer Zeit gab es – auch in Zusammenhang mit den Vorschlägen potenzieller Investoren – besonders vielfältige örtliche Diskussionen und mehrere öffentliche Veranstaltungen und Workshops, darunter eine Bürgerwerkstatt in 2012 und eine bürgernahe Entwurfswerkstatt in 2013. Deutlich wurde stets, dass im Dockkoog und seiner Umgebung viele verschiedene und zum Teil gegensätzliche Interessen zusammenlaufen. Doch sind die verschiedenen Ansprüche an das Gebiet wirklich nicht miteinander zu vereinbaren?

Aktuell gibt es die Chance, die Qualitäten des Gebietes insbesondere für die Naherholung, den Küstenschutz, die Anpassungsfähigkeit an Klimaveränderungen und an den Meeresspiegelanstieg, den Naturschutz und den Tourismus noch wesentlich zu erhöhen. Die Betonung bei dieser Aufzählung liegt mit Absicht auf dem „und“ zwischen den verschiedenen genannten Anliegen. Es erscheint sogar möglich, mit einem Vorzeigeprojekt die überregionale Ausstrahlung Husums wesentlich zu verstärken.

Warum ist dies gerade jetzt der Fall? Mehrere Gründe rufen geradezu nach einer integrierten Planung für den Dockkoog und dessen Umgebung, die die unterschiedlichen Interessen zusammenführt:

- Eine Verstärkung des Deichschutzes für Husum ist erforderlich und wurde als Priorität im Generalplan Küstenschutz des Landes Schleswig-Holstein<sup>2</sup> (2012) formuliert. Ein konkreter Zeitplan ist damit jedoch noch nicht verbunden.
- Das bestehende „Nordseehotel“ weist seit längerem Modernisierungsbedarf auf. Gleichzeitig steht es innerhalb des für die Deichverstärkung vorgesehenen Streifens und kann voraussichtlich an seinem jetzigen Standort nicht erhalten werden.
- Die Stadtpolitik hat eine planerische Vorentscheidung für ein Hotel im Dockkoog, außerhalb des Landschaftsschutzgebietes getroffen.
- In Husum haben viele Menschen engagiert eine Fülle von Überlegungen für die Entwicklung sowohl des Dockkooges wie auch der Dockkoogspitze angestellt, dabei aber auch viele Dinge kritisch angesprochen. Zuletzt geschah dies in den Bürger- und Entwurfswerkstätten in den Jahren 2012 und 2013.
- Die 2014 beschlossene deutsch-dänisch-niederländische Strategie für nachhaltigen Tourismus im Weltnaturerbe Wattenmeer, an das der Dockkoog direkt angrenzt, bildet den Rahmen für eine Umsetzung von Projekten, die touristische Interessen und Natur miteinander in Einklang bringen.

---

<sup>2</sup> Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein 2013: Generalplan Küstenschutz des Landes Schleswig-Holstein. Fortschreibung 2012.

- Und: je früher die Weichen für eine Anpassung an einen beschleunigt steigenden Meeresspiegel gestellt werden, von dem auch Husum betroffen sein wird, desto besser können dessen Folgen bewältigt werden.

Anfang 2015 startete das vom WWF initiierte Projekt „Pilotmaßnahmen zur Klimaanpassung mit Kommunen in der schleswig-holsteinischen Wattenmeer-Region“ (PiKKoWatt, [www.wwf.de/watt/pikkowatt](http://www.wwf.de/watt/pikkowatt)), gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB). Unterstützt von der Stadt Husum und dem LKN.SH zielte der daraufhin ins Leben gerufene Planungsprozess „Zukunft Dockkoog“ darauf, zu einer Verbesserung der Situation am Dockkoog beizutragen.

## 2 Der Dockkoog gestern und heute – die Ausgangssituation

Der Husumer Dockkoog ist ein beliebtes Naherholungsgebiet. Mit der – tideabhängigen – Bademöglichkeit an der Spitze des Dockkooges, dem unmittelbaren Zugang zu bzw. Blick auf Nationalpark und Weltnaturerbe Wattenmeer, den wassernahen Grünflächen und dem Landschaftsschutzgebiet von Dock- und Porrenkoog lädt er zum Spazieren, Verweilen, Baden und dem Erleben der Natur ein. Die Fläche des Dockkooges selbst wird heute als landwirtschaftliches Grünland extensiv genutzt und mit Schafen, Rindern und Pferden beweidet. Zu den Naturwerten zählt unter anderem, dass der Dockkoog im Herbst und Frühjahr Nonnengänse als Weide dient und Wiesenvögel wie Kiebitze das Grünland als Brutplatz nutzen, die allerdings nur noch in geringer Zahl vorkommen. Das Grünland erfüllt zum Teil die Kriterien des arten- und strukturreichen Dauergrünlandes (gesetzlicher Biotopschutz gemäß des Landesnaturschutzgesetzes SH). Die direkt außendeichs gelegenen Salzwiesen sind intensiv beweidet und entwässert und weisen aus Naturschutzsicht daher ein hohes Aufwertungspotenzial auf.

Seit seiner Eindeichung 1847/48 bewegt der Dockkoog die Husumerinnen und Husumer. Die Vielzahl der geplanten Nutzungsvorschläge für den Koog sind schon als „unendliche Geschichte“<sup>3</sup> bezeichnet worden. Ursprünglich wurde der Koog als ein Hafenbecken (Dock) für größere Seeschiffe geplant. Die Umsetzung des Projektes wurde durch den Deutsch-Dänischen Krieg 1848-50 verhindert. Der Deich wurde dennoch gebaut. 1857 entstand dann die „Husumer Austernkompagnie“ und im Dockkoog wurde ein Austernpark mit Seewasserbecken angelegt (Abbildung 1). Die Austernzucht war jedoch nicht erfolgreich. Mit der Jahrhundertwende rückten Freizeit-, touristische und landwirtschaftliche Nutzungen in den Vordergrund.

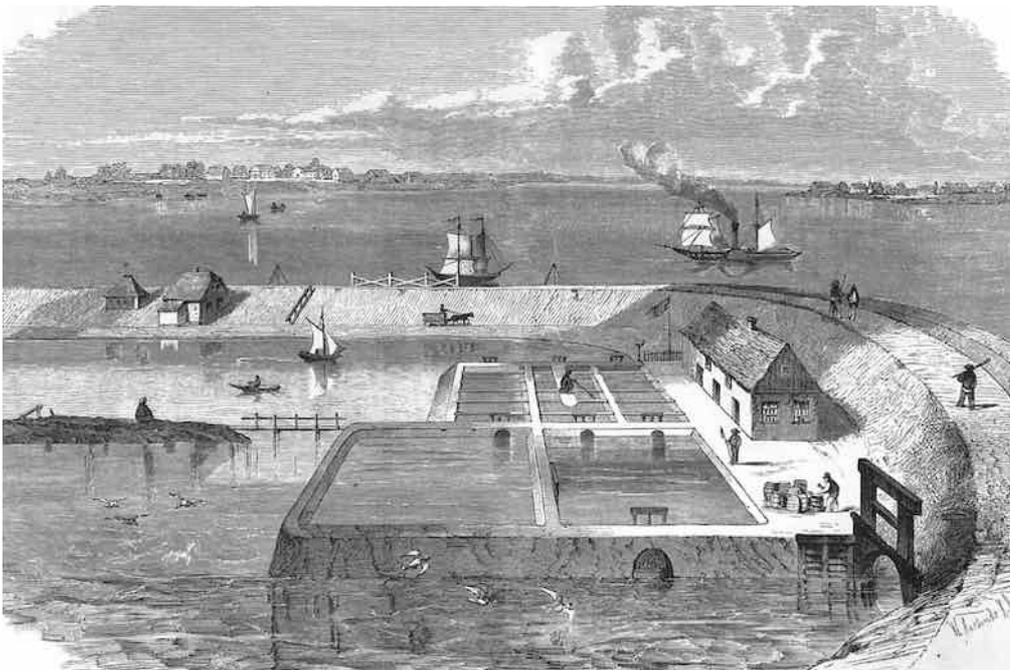


Abbildung 1: Darstellung des Austernparks im Dockkoog um 1862 (Abbildung: Stadt Husum).

<sup>3</sup> Husumer Nachrichten vom 18.07.2016.



Abbildung 2: Luftbild vom westlichen Dockkoog Ende der 1960er Jahre (Foto: Stadt Husum, nicht datiert).



Abbildung 3: Luftbild von der Dockkoogspitze mit einem damals dort bestehenden Schwimmbad in den 1970er Jahren (Foto: Stadt Husum, nicht datiert).

Nachdem die Sturmflut 1962 zu erheblichen Schäden am Dockkoog-Deich geführt hatte, wurde dieser verstärkt. Im Bereich der Dockkoogspitze wurde der Deich zurückgebaut. Unmittelbar hinter dem Dockkoog-Deich wurde daraufhin 1968/69 das heute noch bestehende Nordseehotel gebaut. 1970 wurde ein Meerwasserfreibad vor dem Deich fertiggestellt (Abbildung 3). Die Überflutungen dort führten jedoch zu vielen technischen Problemen, weshalb Ende der 1980er Jahre der Beschluss zum Rückbau gefasst wurde.

Anfang der 1970er Jahre wurde zur weiteren touristischen Entwicklung die Möglichkeit zum Bau mehrerer Warften hinter dem Deich auf dem Gebiet des Dockkooges ins Spiel gebracht. Es ging anfangs um 400 Warfthäuser. Die Bebauung im Naherholungsgebiet stellte sich jedoch als nicht umsetzbar heraus. Allerdings stand eine umfassende Bebauung des Dockkooges weiter im Raum. 1995 sorgte ein Bürgerentscheid in Husum für ein klares Votum gegen die Bebauung des Kooges. 2007 wurde das Landschaftsschutzgebiet „Dockkoog und Porrenkoog“ ausgewiesen, welches einen Bereich im Westen des Kooges vom Schutz ausnahm. In jüngerer Zeit wurden von einem Investor Pläne für eine umfangreiche Bebauung dieses außerhalb des Landschaftsschutzgebietes gelegenen Gebietes mit einem 120-Zimmer-Hotel, zwölf mehrstöckigen Appartementshäusern und Parkplätzen in die Diskussion gebracht. Gegen das Vorhaben gründete sich die Bürgerinitiative Dockkoog.

In diesem Zusammenhang entschied sich die Stadt 2012 dazu, eine Bürgerwerkstatt ins Leben zu rufen. Bei dieser an mehreren Tagen durchgeführten, innovativen (und viel gelobten) Arbeitsform wurden von den beteiligten Interessenvertretern und Bürgern zahlreiche Gedanken für die Zukunft des Gebietes entwickelt.<sup>4</sup> Zu diesen zählte auch ein möglicher Hotelneubau mit hohen ökologischen Standards, der sich besser als das heutige Hotel in die umgebende Landschaft einpassen sollte. Es wurden auch Vorschläge für die Aufenthaltsqualität an der Dockkoogspitze, für die bessere Nahverkehrsanbindung an die Husumer Innenstadt, für kulturelle Aktivitäten sowie für eine Verbesserung der Naturwerte und eine bessere Erlebbarkeit der Natur entwickelt. Im Anschluss an die Bürgerwerkstatt wurde 2013 die Beteiligung der HusumerInnen in einer „Bürgernahen Entwurfswerkstatt“ speziell zur Dockkoogspitze fortgesetzt. Die Vorschläge wurden in einem Konzept beschrieben.<sup>5</sup>

Parallel zu dieser Entwicklung wurde 2012 im Generalplan Küstenschutz des Landes Schleswig-Holstein der Landesschutzdeich vor dem Dock- und dem Porrenkoog als verstärkungsbedürftig ausgewiesen. Der Beginn der formalen Planungen sowie das nachfolgende Planfeststellungsverfahren sind von Seiten des für den Küstenschutz zuständigen Landesbetriebes für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN.SH) nicht vor dem Jahr 2017 vorgesehen. Somit ergab sich die Gelegenheit, durch einen vorgelagerten informellen Planungsprozess fachliche Grundlagen zu erarbeiten und Vorschläge für die Planungen der Stadt Husum und des Küstenschutzes aufzubereiten.

Dieser kurze Rückblick zeigt: im Husumer Dockkoog treffen besonders viele Interessen aufeinander. Das kann wie eine große Hürde aussehen – es kann und sollte aber besser als besonders gute Voraussetzung gesehen werden, durch Zusammenarbeit am Ende für die Stadt, ihre Menschen und ihre Natur mehr zu erreichen.

---

<sup>4</sup> Stadt Husum / IPG 2012: Dokumentation der Bürgerwerkstatt Dockkoog.

<sup>5</sup> Stadt Husum / IPG 2013: Neugestaltung Dockkoogspitze. Gestaltungsgrundlagen, Ergänzungen, Ansichten.



Abbildung 4: Blick vom Dockkoog-Deich Richtung Süden zum Campingplatz und Nordseehotel, 2016 (Foto: J. Fröhlich/WWF).



Abbildung 5: Blick vom Dockkoog-Deich Richtung Südosten zum Porrenkoog-Deich; im Hintergrund die Gebäude am Husumer Hafen, 2016 (Foto: J. Fröhlich/WWF).

### 3 Der Planungsprozess: Arbeitsstruktur und Beteiligte der Projektgruppe

Aufbauend auf der im vorherigen Kapitel beschriebenen Situation, insbesondere auf den neueren Entwicklungen rund um die Bürgerwerkstatt und eine Entwurfswerkstatt, hat der WWF einen integrierten **Planungsprozess** für den Dockkoog und Umgebung angestoßen. In diesem Rahmen sollte eine Projektgruppe die bisherigen Diskussionen und Ergebnisse aufgreifen und Planungsgrundlagen erarbeiten, die die vielfältigen Interessen im Bereich des Husumer Dockkooges zusammenführen und soweit wie möglich in Einklang bringen.

Im Jahr 2013 fanden erste Gespräche zur Vorbereitung des Planungsprozesses zwischen WWF, Stadt Husum und weiteren städtischen Akteuren sowie dem LKN.SH statt. Im September 2013 wurde der Projektvorschlag im Umwelt- und Planungsausschuss der Stadt Husum (UPIA) diskutiert und fand dort die Unterstützung der Husumer Politik.

Nach der Projektbewilligung des BMUB wurde 2015 mit großer Unterstützung der Stadtpolitik und -verwaltung und des LKN.SH eine **Projektgruppe** vom WWF gegründet. Groß war auch die Bereitschaft zur Mitarbeit bei den weiteren angefragten Institutionen (neben LKN.SH und Stadt): die Untere Naturschutzbehörde des Kreises Nordfriesland, die Husumer Wirtschaftsgesellschaft mbH, die Industrie und Handelskammer Flensburg, die Nordsee Tourismus Service GmbH und die Bürgerinitiative Dockkoog (vgl. Tabelle 1).

Die Projektgruppe tagte 2015 und 2016 insgesamt 12 Mal. Es entwickelte sich ein reger und konstruktiver Austausch zwischen den Beteiligten. Es wurden Visionen und Planungsvarianten – so genannte Leitvarianten – für die Entwicklung des Dockkooges entworfen und die fachlichen Grundlagen für diese erarbeitet. Zu zwei Fragen, nämlich den ökonomischen Grundlagen für Hotels, sowie der räumlichen Visualisierung der erarbeiteten Varianten, wurden auch externe Fachleute hinzugezogen. Die Projektgruppe hat intensiv und aus den sehr unterschiedlichen Blickwinkeln der Mitglieder diskutiert und letztlich den vorliegenden, gemeinsam getragenen Bericht erarbeitet, der im Ergebnis drei mögliche Varianten der künftigen Entwicklung des Husumer Dockkooges vorstellt.

Die Projektgruppe hat mehrfach – am 22.04.2015, 02.09.2015 und am 27.04.2016 – in den öffentlichen Sitzungen des UPIA vorgetragen. Dabei wurden jeweils die bis dahin erreichten Zwischenergebnisse mit der Husumer Politik sowie den interessierten Bürgerinnen und Bürgern diskutiert. In der Sitzung am 25.05.2016 fasste der UPIA mehrheitlich (Stimmenverteilung: ja: 6, nein: 4, Enthaltungen: 1) den Beschluss, dass die Projektgruppe sich in ihrer Variantenbetrachtung nur noch auf die Verstärkung der bestehenden Deichlinie beschränken solle. Mehrere Wortbeiträge im Ausschuss plädierten dafür, dass die Projektgruppe ihre Arbeit uneingeschränkt fortsetzen solle.<sup>6</sup> Die Projektgruppe entschied sich gemeinsam dafür, die Arbeit wie geplant fortzusetzen und mit dem hier vorgelegten Abschlussbericht alle als möglich und aus unterschiedlichen Blickwinkeln als vorteilhaft betrachteten

---

<sup>6</sup> Stadt Husum 2016: Niederschrift über die 4. öffentliche Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses vom 25.05.2016.

Varianten darzustellen. Die Stadt Husum nahm weiterhin als Gast an den Sitzungen der Projektgruppe teil.

Die Flächen des Dockkooges befinden sich überwiegend in Privatbesitz. Anfang 2016 wurden deshalb die privaten Flächeneigentümer durch den LKN.SH über die anlaufenden Planungen einer Deichverstärkung informiert. Unabhängig davon, für welche künftige Gestaltung des Dockkooges man sich am Ende entscheidet, die Flächeneigentümer würden durch alle Varianten, auch durch eine Deichverstärkung auf der bestehenden Trasse betroffen sein.

Im September 2016 wird der vorliegende Bericht der Stadt übergeben und dann auch allen Interessierten zur Verfügung gestellt werden. Es liegt dann in ihren Händen, daraus weitere Schritte, z.B. Ausschussbefassungen, öffentliche Erörterungen oder kommunalpolitische Entscheidungen, abzuleiten. Das Interesse der Öffentlichkeit ist groß, und deshalb strebt die Projektgruppe an, die Ergebnisse noch im Jahr 2016 auch selbst bei einer öffentlichen Veranstaltung vorzustellen. Auch fachlich hat die Projektgruppe hinsichtlich der Visionen für die Zukunft an unserer Küste Neuland betreten, so dass auch ein Seminar mit der interessierten Fachöffentlichkeit lohnenswert erscheint.

Der gesamte Planungsprozess wurde durch die **Moderation** von Dr. Jens-Martin Gutsche vom Planungsbüro Gertz Gutsche Rügenapp - Stadtentwicklung und Mobilität GbR unterstützt und begleitet. Die Visualisierung der Planungsergebnisse erfolgte durch ein Team um Sabine Rabe vom Planungsbüro studio urbane landschaften aus Hamburg.

Zusammenfassend untergliederte sich der Planungsprozess grob – wie in Tabelle 2 beschrieben – in die gemeinsame Rahmensetzung bzw. Ziel-Beschreibung, die Entwicklung von zunächst vier Leitvarianten, ein Untersuchungsprogramm, die Bewertung der Leitvarianten, sowie die Auswahl und pointierte Erläuterung von drei Vorzugsvarianten.

Tabelle 1: Institutionen und beteiligte Mitglieder der Projektgruppe.

<b>Bürgerinitiative Dockkoog</b>	Michael Graf, Dr. Dörte Nicolaisen
<b>Nordsee Tourismus Service GmbH</b>	Frank Ketter
<b>Husumer Wirtschaftsgesellschaft mbH</b>	Peter Becker
<b>Industrie- und Handelskammer (IHK) Flensburg, Geschäftsstelle Nordfriesland</b>	Stefan Sievers (bis 8/16), Telsche Ott (11/15 bis 02/16), Gregor Stein (seit 03/16)
<b>Kreis Nordfriesland Untere Naturschutzbehörde</b>	Franz Brambrink
<b>Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN.SH)</b>	Thomas Langmaack, Dr. Johannes Oelerich, Stefan Schrader
<b>Stadt Husum</b>	Rudolf Hölscher (bis 02/2016), Jürgen Scheil (bis 05/2015), Uwe Schmitz (von 04/2016 – 04/2016, ab 05/2016 als Gast)
<b>WWF Deutschland, Wattenmeerbüro (Husum)</b>	Jannes Fröhlich, Dr. Hans-Ulrich Rösner

Tabelle 2: Zeitlicher Ablauf des integrierten Planungsprozesses „Zukunft Dockkoog“.

Quartal	Übersicht: Phasen des Planungsprozesses
<b>II+III 2015</b>	<b>Gemeinsame Rahmensetzung</b> , einschließlich Aufgabenverständnis, Bereitschaft zur Mitarbeit, Zielsetzung, Vorgehen und Zeitplanung der Projektgruppe
	<b>Wunschscenarien:</b> Der konkrete inhaltliche Einstieg erfolgt mithilfe von Wunschscenarien der Teilnehmer/innen. Wunschscenarien sind möglichst ungefilterte, räumlich bzw. konzeptionell konkretisierte Wunschvorstellungen der einzelnen Teilnehmer/innen. Dabei wurden die <b>Ergebnisse der Bürgerwerkstatt Dockkoog von 2012 und der Entwurfswerkstatt 2013</b> ausgewertet und in die anschließende Entwicklung der Leitvarianten einbezogen.
<b>III 2015</b>	<b>Leitvarianten:</b> Die Wunschscenarien werden zu vier Leitvarianten verdichtet. Diese Leitvarianten bilden das zentrale Gliederungselement der weiteren Arbeit der Projektgruppe, d.h. insbesondere der Herleitung der Bewertungsgrundlagen durch das Untersuchungsprogramm.
<b>II 2016</b>	<b>Untersuchungsprogramm:</b> Aufbauend auf den Leitvarianten wird ein Untersuchungsprogramm abgeleitet und beschlossen. Das Untersuchungsprogramm wird durch die Teilnehmer/innen durchgeführt (siehe Kapitel 6).
<b>II 2016</b>	<b>Bewertung Leitvarianten / Auswahl Vorzugsvarianten:</b> Auf Basis der Ergebnisse der Untersuchungen wird eine vergleichende Bewertung der Leitvarianten durchgeführt
<b>II+III 2016</b>	Die Leitvarianten, Untersuchungsergebnisse und <b>Vorzugsvarianten</b> werden in einem <b>Abschlussbericht</b> zusammengefasst und dokumentiert.
<b>IV 2016 ff.</b>	<b>Voraussichtlich Öffentliche Veranstaltung(en) und Umsetzungsphase</b>

## 4 Gemeinsame Ziele der Projektgruppe

Bereits in der zweiten Sitzung der Projektgruppe am 28.05.2015 verständigten sich alle Mitglieder auf neun gemeinsame Ziele:

1. **Überregionale Ausstrahlung** Husums mit einem **Vorzeigeprojekt** stärken
2. Anpassung an den beschleunigten **Meeresspiegelanstieg** und Verbesserung des **Sturmflutschutzes** für Husum
3. Verbesserung der Möglichkeiten für die **Naherholung**
4. Verbesserung der **touristischen Infrastruktur**
5. Bewahrung und möglichst Verbesserung des attraktiven **Landschaftsbildes**
6. Verbesserung des Übergangs zwischen Land und Meer und ein nachhaltiges **Wassermanagement** des Dockkooges
7. Erhöhte **Artenvielfalt** und **Naturnähe**
8. Verbesserung der Möglichkeiten zum **Naturerlebnis** für Husumer und Gäste
9. Eine informierte **Öffentlichkeit** unterstützt das Entwicklungskonzept

Diese Ziele sollten die Arbeit der Projektgruppe leiten. Die Reihenfolge der Ziele ist nicht als Rangfolge gemeint und es sollen alle Ziele soweit wie möglich verwirklicht werden. Dies bedeutet, dass mögliche Konflikte zwischen den Zielen soweit wie möglich einem Ausgleich zugeführt werden müssen. Dass dies gelingt, ist der Anspruch, den die Projektgruppe an sich selbst gestellt hat. Ihr Erfolg misst sich letztlich an der in der Zukunft liegenden Erreichung möglichst aller Ziele.

## 5 Entwicklung von vier Leitvarianten

Nachfolgend wird die Entwicklung der Leitvarianten für den Husumer Dockkoog beschrieben. Ausgangspunkt sind **zwei grundsätzlich machbare und unterschiedliche Deichtrassen bzw. -varianten**, die für eine Deichverstärkung am Dockkoog in Frage kommen (Abbildung 6). Diese basieren auf Überlegungen des LKN.SH, die dieser zu Beginn in die Diskussion einbrachte. Es handelt sich alternativ entweder um eine Verstärkung des Deiches auf der Trasse des bestehenden Landesschutzdeiches (Dockkoog-Deich), oder um eine Verstärkung des Deiches auf der Trasse der derzeitigen zweiten Deichlinie (Porrenkoog-Deich), die dann zum Landesschutzdeich ausgebaut würde.

Eine solche Rückverlegung eines Landesschutzdeiches ist keine Variante, die regelmäßig vertieft bei einer Deichverstärkungsmaßnahme betrachtet wird. Für den Dockkoog käme eine solche Variante in Betracht, da der Koog nicht dauerhaft bewohnt ist und, abgesehen vom Bauwerk des Hotels, keine Bebauung aufweist, die durch Hochwasser gefährdet ist. Damit wäre auch die Möglichkeit gegeben, durch Öffnung der Deichlinie einen durch Ebbe und Flut geprägten Lebensraum im Dockkoog zu schaffen. Diese Variante wurde deshalb der Stadt vom LKN.SH als Handlungsoption angeboten, um Chancen für die kommunale Planung und Entwicklung zu eröffnen. Unverzichtbare Voraussetzung für beide Optionen war, dass diese aus Sicht des Küstenschutzes gleichermaßen geeignet sind, die Hochwassersicherheit für die Stadt Husum auf einem gegenüber heute verbesserten, dem Meeresspiegelanstieg angepassten Niveau herzustellen.

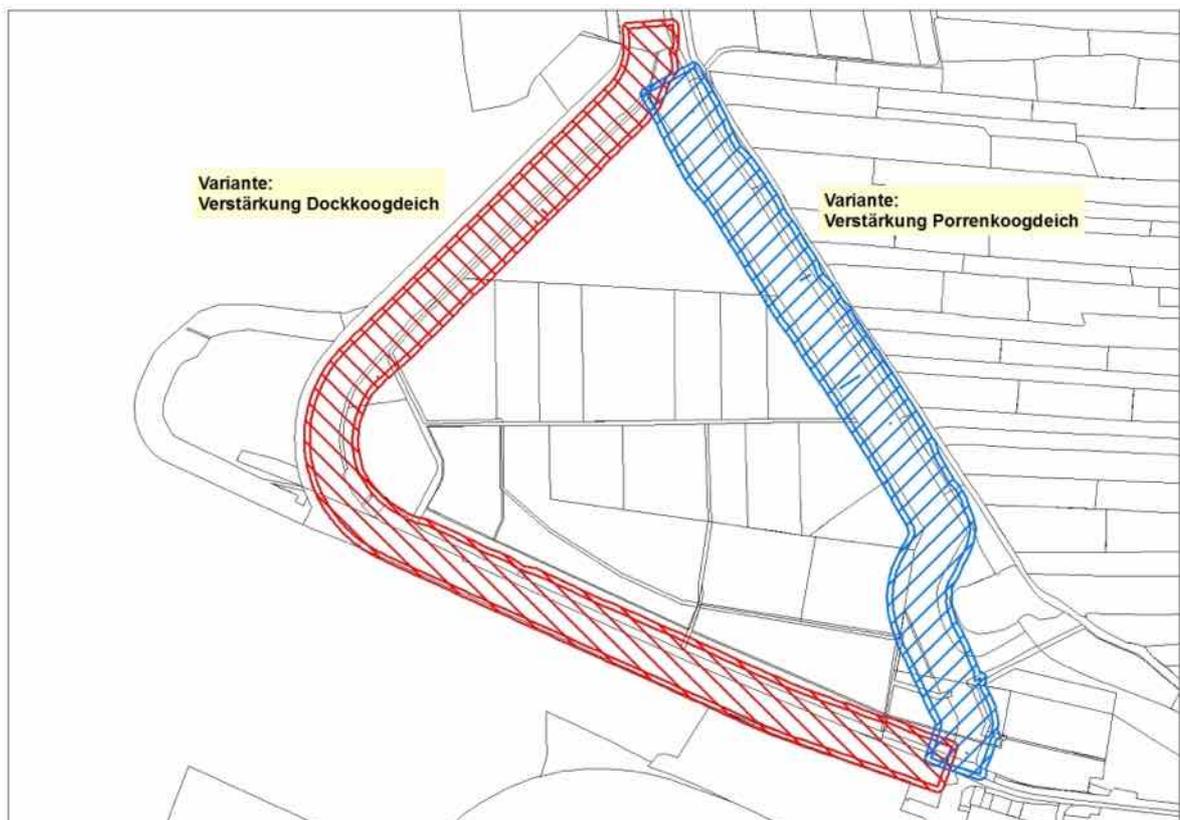


Abbildung 6: Mögliche Deichtrassen am Dockkoog. Rot: Verstärkung des bestehenden Landesschutzdeiches (Dockkoog-Deich). Blau: Ausbau der 2. Deichlinie zum Landesschutzdeich (Porrenkoog-Deich). Darstellung schematisch (Quelle: LKN-SH).

Da diese beiden Optionen jedoch für andere Aspekte als den Küstenschutz sehr unterschiedliche Auswirkungen haben, lag es auf der Hand, bei der Bildung von Leitvarianten insbesondere nach diesen zu unterscheiden.

Die bisherigen öffentlichen Debatten zum Dockkoog bedenkend, ist das zweite zentrale Unterscheidungsmerkmal für die verschiedenen Zukunftsmöglichkeiten des Gebietes die **Bebauung bzw. Nicht-Bebauung durch ein Hotel**, zunächst unabhängig von dessen konkreter Form oder Größe.

Betrachtet man die Kombinationsmöglichkeiten dieser zentralen Unterscheidungsmerkmale, so ergeben sich die folgenden 4 Leitvarianten (Abbildung 7):

**Leitvariante 1:** Deichlinie Dockkoog-Deich und ein mögliches Hotel kurz hinter dem Deich

**Leitvariante 2:** Deichlinie Dockkoog-Deich und ein mögliches Hotel weiter landeinwärts

**Leitvariante 3:** Deichlinie Porrenkoog-Deich und ein mögliches Hotel auf einer Warft

**Leitvariante 4:** Deichlinie Porrenkoog-Deich und ein mögliches Hotel kurz hinter dem Deich

In der 4. Sitzung der Projektgruppe am 28.08.2015 einigten sich alle Beteiligten darauf, diese vier Leitvarianten näher zu untersuchen, zu diskutieren und letztlich zu bewerten.

**Die Leitvarianten unterscheiden sich insbesondere im Verlauf der Deichlinie und im möglichen Hotelstandort.** Viele weitere Aspekte innerhalb dieser Leitvarianten sind in gewissem Rahmen variabel und könnten im Detail auch anders geplant werden, als es in diesem Bericht der Anschauung halber dargestellt wird. Dennoch erschien es der Projektgruppe wichtig, auf diese Weise Hinweise zu geben, welche Möglichkeiten sich im Zusammenhang mit unterschiedlichen Leitvarianten auf tun.

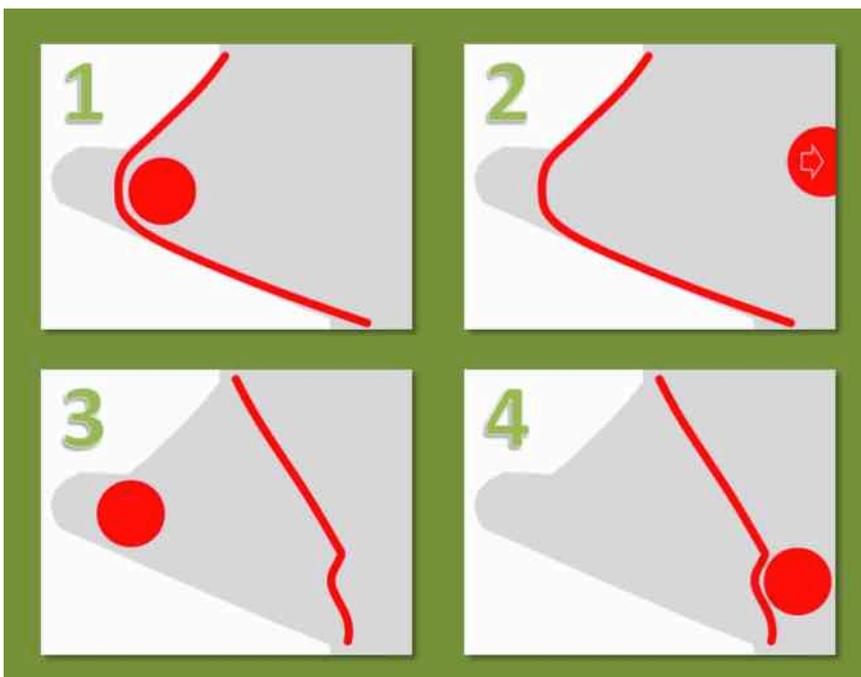


Abbildung 7: Schematische Darstellung der vier Leitvarianten für den Husumer Dockkoog. Die rote Linie kennzeichnet jeweils den Deichverlauf. Die roten Punkte deuten einen möglichen Hotelstandort an (Quelle: GGR).

**Gemeinsamkeiten** zwischen den vier Leitvarianten bestehen in folgenden Eigenschaften:

- Alle vier Varianten gewährleisten einen gegenüber der heutigen Situationen deutlich verbesserten Sturmflutschutz für die Stadt Husum.
- Die Erreichbarkeit der Dockkoogspitze bzw. der Badestelle bleibt in allen Varianten erhalten, wobei es während der Bauphase der Deichverstärkung zu Einschränkungen kommen wird.
- Eine Verbesserung des Rad- und Fußwegenetzes mit der Möglichkeit zur Umrundung des Dockkooges ist in allen Varianten vorgesehen.

Die Leitvarianten werden in den anschließenden Abschnitten kurz beschrieben und jeweils mit Hilfe eines Lageplans und eines Luftbildes visualisiert. **Alle Darstellungen haben Skizzencharakter**, d. h., sie enthalten zwar prägende Elemente, **es handelt sich aber nicht um flächenscharfe Abbildungen**. Z. B. sind der Umfang und die Lage von Wasserflächen hinter dem Deich (Pütten) in den Leitvarianten 1 und 2 nur als Beispiel zu verstehen (Abbildung 8 bis Abbildung 15). Die Abbildungen sollten dazu dienen, sich gedanklich den Chancen und Risiken, die mit den vier Leitvarianten verbunden sind, anzunähern. Die Darstellung des Hotelgebäudes wurde lediglich als schematischer Baukörper mit einer Größe von etwa 100 Zimmern angedeutet. Die Abmessungen sind am Referenzprojekt Strandgut-Hotel in St. Peter-Ording angelehnt. Dabei stand jedoch die Betrachtung der landschaftlichen Veränderungen im Vordergrund und nicht die Gestaltung des Hotels selbst. Diese könnte auch anders erfolgen, z.B. mit einer geringeren Höhe und dafür auf einer größeren Fläche oder mit einer anderen Zahl von Zimmern. Dies wäre jedoch in jedem Fall Gegenstand einer eigenen Planung, der hier nicht sinnvoll vorgegriffen werden kann und soll.

## 5.1 Leitvariante 1: Deichlinie Dockkoog-Deich und ein mögliches Hotel kurz hinter dem Deich („Hotel am Deich“)

In der Leitvariante 1 wird der Dockkoog-Deich auf der bestehenden Linie verstärkt. Der erhöhte und erheblich verbreiterte Deich wird zusätzliche Flächen auf der Binnenseite der heutigen Deichlinie in Anspruch nehmen.

Es kann ein neues landschaftsangepasstes Hotel mit Gastronomie auf der Fläche außerhalb des Landschaftsschutzgebietes errichtet werden, die allerdings durch den verbreiterten Deich kleiner wird. Ein Campingplatz im Bereich des bisherigen Standorts ist nicht vorgesehen.

Innerhalb des Dockkooges können aus für den Deichbau angelegten Kleientnahmestellen (Pütten) Süßwasserflächen entstehen, die zu einer Erhöhung der Artenvielfalt und Naturnähe im Koog beitragen. Die Erlebarkeit der Natur lässt sich durch ein Fuß-/Radwegenetz verbessern.



Abbildung 8: Luftbild von Leitvariante 1 („Hotel am Deich“).



Abbildung 9: Lageplan von Leitvariante 1 („Hotel am Deich“).

- 1) Verstärkter Dockkoog-Deich
- 2) Hotel
- 3) Parkplätze
- 4) Kleinentnahmestellen (Pütten)
- 5) Fuß-/Radweg
- 6) Lagune
- 7) Badesteg

## 5.2 Leitvariante 2: Deichlinie Dockkoog-Deich und ein mögliches Hotel weiter landeinwärts („Weites Land“)

In der Leitvariante 2 wird der Dockkoog-Deich ebenfalls auf der bestehenden Linie verstärkt. Der erhöhte und erheblich verbreiterte Deich wird zusätzliche Flächen auf der Binnenseite der heutigen Deichlinie in Anspruch nehmen.

Bei dieser Variante ist im Dockkoog kein Hotel vorgesehen, wohl aber ein Restaurant mit einem attraktiven gastronomischen Angebot an der Dockkoogspitze sowie ein Campingplatz im Bereich des heutigen Standorts (Hinweis: in den Abbildungen 10 und 11 nicht eingezeichnet). Ein Hotelneubau wäre denkbar in Stadtnähe bzw. am Rande des Zentrums. Durch den weitgehenden Verzicht auf eine Bebauung wird der Eindruck von der Weite der offenen Marschlandschaft verstärkt.

Innerhalb des Dockkooges können aus für den Deichbau angelegten Kleinentnahmestellen (Pütten) Süßwasserflächen entstehen, die zu einer Erhöhung der Artenvielfalt und Naturnähe im Koog beitragen. Die Erlebbarkeit der Natur lässt sich durch ein Fuß-/Radwegenetz verbessern.



Abbildung 10: Luftbild von Leitvariante 2 („Weites Land“).



Abbildung 11: Lageplan von Leitvariante 2 („Weites Land“).

- 1) Verstärkter Dockkoog-Deich
- 2) Parkplätze
- 3) Kleientnahmestellen (Pütten)
- 4) Fuß-/Radweg
- 5) Lagune
- 6) Badesteg

### 5.3 Leitvariante 3: Deichlinie Porrenkoog-Deich und ein mögliches Hotel auf einer Warft („Husumer Hallig“)

In der Leitvariante 3 wird der Deich auf der Linie des heutigen Porrenkoog-Deiches verstärkt. Der erhöhte und erheblich verbreiterte Deich wird zusätzliche Flächen entlang des heutigen Porrenkoog-Deichs in Anspruch nehmen. Der heutige Dockkoog-Deich wird nördlich der Dockkoogspitze abgetragen und das Material für die Verstärkung des neuen Porrenkoog-Deiches und den Bau einer Warft mit verwendet. Die Wegeverbindung von der Dockkoogspitze zum Porrenkoogdeich bleibt durch einen Bohlenweg bestehen. Der Deich entlang der Hafenzufahrt wird abgeflacht und mit einer auf der Deichkrone verlaufenden überflutungssicheren Straße als Zuwegung zur Dockkoogspitze versehen.

Ein neues landschaftsangepasstes Hotel mit Gastronomie kann erhöht auf einer Warft im Bereich des heutigen bebaubaren Bereiches im westlichen Dockkoog außerhalb des Landschaftsschutzgebietes errichtet werden. Es entsteht ein stark verändertes, insgesamt naturnäheres Landschaftsbild, welches durch die Warft mit einer Hallig („Husumer Hallig“) vergleichbar ist. Dieser Hotelstandort und seine Umgebung wäre eine Besonderheit an der gesamten deutschen Küste. Ein Campingplatz im Bereich des bisherigen Standorts ist nicht vorgesehen.

Durch die Öffnung des bisherigen Deiches entstehen in Teilen des Dockkooges tidebeeinflusste Bereiche mit einer sehr hohen Naturnähe. Der Dockkoog wird durch Sedimentation künftig mit dem Meeresspiegelanstieg mitwachsen und so zum Schutz von Husum und zum Erhalt des Wattenmeeres beitragen. Durch ein verbessertes Fuß-/Radwegenetz und den Bohlenweg über Priel und Salzwiese kann der Dockkoog umrundet und die Natur zusätzlich auch aus Beobachtungshütten erlebt werden.



Abbildung 12: Luftbild von Leitvariante 3 („Husumer Hallig“).



Abbildung 13: Lageplan von Leitvariante 3 („Husumer Hallig“).

- 1) Verstärkter Porrenkoog-Deich
- 2) Hotel auf Warft
- 3) Parkplätze
- 4) Bohlenweg
- 5) Fuß-/Radweg
- 6) Lagune
- 7) Badesteg
- 8) Beobachtungshütte
- 9) Zuwegung zur Dockkoogspitze

#### 5.4 Leitvariante 4: Deichlinie Porrenkoog-Deich und ein mögliches Hotel kurz hinter diesem Deich

In der Leitvariante 4 wird der Deich wie in Leitvariante 3 auf der Linie des heutigen Porrenkoog-Deiches verstärkt. Der erhöhte und erheblich verbreiterte neue Deich wird zusätzliche Flächen entlang des heutigen Porrenkoog-Deiches in Anspruch nehmen. Wie in Leitvariante 3 wird der heutige Dockkoog-Deich nördlich der Dockkoogspitze abgetragen und das Material für die Verstärkung des neuen Deiches und für den Bau einer Warft verwendet. Die Wegeverbindung von der Dockkoogspitze zum Porrenkoogdeich bleibt durch einen Bohlenweg bestehen. Der Deich entlang der Hafenzufahrt wird abgeflacht und mit einer auf der Deichkrone verlaufenden Straße als Zuwegung zur Dockkoogspitze versehen.

Ein neues landschaftsangepasstes Hotel kann kurz hinter der neuen Deichlinie errichtet werden, wobei das Landschaftsschutzgebiet zu beachten ist. Das Landschaftsbild des dann geöffneten Dockkooges wird durch die verringerte Bebauung des Kooges naturnäher. Ein Campingplatz im Bereich des bisherigen Standorts ist nicht vorgesehen.

Durch die Öffnung des bisherigen Deiches entstehen in Teilen des Dockkooges tidebeeinflusste Bereiche mit einer sehr hohen Naturnähe. Der Dockkoog wird durch Sedimentation künftig mit dem Meeresspiegelanstieg mitwachsen und so zum Schutz von Husum und zum Erhalt des Wattenmeeres beitragen. Durch ein verbessertes Fuß-/Radwegenetz und den Bohlenweg über Priel und Salzwiese kann der Dockkoog umrundet und die Natur zusätzlich auch aus Beobachtungshütten erlebt werden.



Abbildung 14: Luftbild von Leitvariante 4.



Abbildung 15: Lagenplan von Leitvariante 4.

- 1) Verstärkter Porrenkoog-Deich
- 2) Warft
- 3) Hotel
- 4) Parkplätze
- 5) Bohlenweg
- 6) Fuß-/Radweg
- 7) Lagune
- 8) Badesteg
- 9) Beobachtungshütte
- 10) Zuwegung zur Dockkoogspitze

## 6 Untersuchung von Einzelfragen zu den Leitvarianten

Im Zuge der Arbeit der Projektgruppe wurde deutlich, dass etliche Fragen zu den Konsequenzen der unterschiedlichen Leitvarianten nicht mit den unmittelbar vorhandenen Kenntnissen der Mitglieder der Projektgruppe beantwortet werden konnten. Es wurde deshalb ein Untersuchungsprogramm formuliert, in dessen Rahmen die Mitglieder der Projektgruppe Informationen aus ihren jeweiligen Fachgebieten zusammentrugen und aufarbeiteten. Dies wird in diesem Abschnitt dargestellt.

### 6.1 Wirtschaftliche Effekte und touristische Infrastruktur

**Befragung von zwei Tourismus-Experten:** Zu der Frage der Eignung der Leitvarianten für den Hotelstandort Husum nahmen die beiden Experten Dirk Nicolaisen (IHK Flensburg) und Frank Behrens (Ansiedlungsberater Hotelprojekte der Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH, WTSH) in einer Sitzung der Projektgruppe am 27.11.2015 Stellung.

Danach galt 2015 die touristische Nachfrage in Schleswig-Holstein als überdurchschnittlich gut, auch im Hotelbereich. Husum müsse aber sein touristisches Profil noch deutlicher schärfen. Es sei die zentrale Stadt an der Westküste, die gleichzeitig ein prädestinierter Ausgangspunkt für Naturtourismus sowie eine kleine, aber sehr ansprechende Einkaufs- und Verweilstadt sei. Der Dockkoog gelte als einer der herausragenden potenziellen Hotelstandorte der Stadt.

#### Architektur/Charakter des Hotels

Im Dockkoog solle sich ein mögliches Hotel „anmutig“ in die Landschaft einfügen. Es dürfe nicht wie ein „08/15-Fremdkörper“ in der Landschaft stehen. Für ein mögliches Hotel müsse von einer Mindestgröße von 80 bis 90 Zimmern ausgegangen werden, das Investitionsvolumen könne grob auf 15 bis 22 Millionen Euro geschätzt werden. Außerhalb der großen Städte würden in Schleswig-Holstein nahezu ausschließlich Privatinvestoren, die nicht zu einer großen Kette gehören, in Hotelprojekte investieren. Wichtig für ein Hotel sei auch ein konsequent umgesetztes Leitbild, mit Elementen wie etwa „naturnah“ und „Null-Energie“. Beispiele seien so genannte Explorer-Hotels ([www.explorer-hotels.com/](http://www.explorer-hotels.com/)) und der Feldberger Hof im Schwarzwald ([www.feldberger-hof.de/](http://www.feldberger-hof.de/)). Ein Hotel müsse einen eigenen, „authentischen“ Charakter haben, der sich an die Besonderheiten Husums und des Dockkooges anlehnt.

Ein möglichst großer Teil der Zimmer solle Meerblick haben. Der große Vorteil des Standorts im Westen des Dockkooges sei, dass das Wattenmeer nahezu rundherum ist. Durch eine geschickte Anordnung innerhalb des Hotels können Räume, bei denen der Meerblick nicht so wichtig ist, in die unteren Etagen gelegt werden. Insgesamt bevorzugten die beiden Experten die Leitvariante 1. Die Leitvarianten 2 und 4 bewerteten sie als für einen Hotelinvestor unattraktiv, die Leitvariante 3 als zu riskant. Es erschien ihnen daher unwahrscheinlich, für die Leitvarianten 2 bis 4 einen Investor zu finden. Laut Dirk Nicolaisen sei Variante 3 dann attraktiv, wenn sie für einen Investor nicht mit Mehrkosten verbunden sei.

In der Projektgruppe bestanden von der Bewertung der befragten Tourismus-Experten abweichende Einschätzungen, weshalb die Gruppe daran festhielt, in der Untersuchungsphase alle Leitvarianten genauer zu prüfen.

### **Kosten und Wirtschaftlichkeit der verschiedenen Hotelvarianten**

Hierzu legte Frank Ketter, in der Projektgruppe als Geschäftsführer des Nordsee Tourismus Service, eigene Erkenntnisse vor. Danach erfordere ein besonderer Standort wie der Dockkoog eine detaillierte Betrachtungsweise. Die einfachste und finanziell sicherste Variante sei ein standardisierter Hotelneubau hinter dem Deich, möglichst noch in Kombination mit Ferienhäusern, die direkt an private Investoren weiterverkauft werden. Damit vererbe Husum aber eine einmalige Chance, etwas Außergewöhnliches zu schaffen, dessen Mehrwert weit über den Mehrwert eines neuen Hotels hinausgehe. Orte wie St. Peter-Ording oder Büsum zeigten, dass es gelinge, mit Investitionen in die öffentliche Infrastruktur private Investoren, besonders auch im Hotelbereich, nachzuziehen. Die neuen Hotels in St. Peter-Ording wie das „Strandgut“, das „Beach Motel“, die „Zweite Heimat“ und das „Kumbartzky“ zeichneten sich unter anderem dadurch aus, dass sie nicht nach einem Standardkonzept erbaut worden seien, sondern dass mutige, neue Konzepte, zum Teil gegen große Bedenken aus Teilen der Bevölkerung und der Politik, umgesetzt wurden. Der Erfolg gebe allen diesen Projekten Recht und sie hätten wesentlich zur positiven Entwicklung in den Orten beigetragen. Das Hotel „Strandgut“ und das „Beach Motel“ hätten eine Auslastung von über 90% über das ganze Jahr und trügen damit wesentlich zur Verlängerung der Sommersaison bei. Aber auch kleinere Projekte, wie z. B. das Hotel „Anker´s Hörn“ auf der Hallig Langeneß mit „nur“ 11 Zimmern zeigten, dass auch außergewöhnliche Projekte, die nicht den klassischen Projektentwicklerstandards folgten, sehr erfolgreich sein können. Das mediale Interesse an dieser Hoteleröffnung auf einer Hallig sei überregional sehr groß gewesen. Ein weiteres Beispiel aus Österreich zeige, dass auch die Themen Natur und Nachhaltigkeit sehr erfolgreich in ein Hotelkonzept integriert werden könnten. Die „St. Martin's Lodge“ am Neusiedler See, ein Fünf Sterne Hotel, habe 18 festangestellte Biologen und Geographen, die naturkundliche Führungen für die Gäste des Hotels anbieten. Die Naturkundler arbeiteten kostendeckend und böten einen großen Mehrwert für die Gäste und gelten als ein Alleinstellungsmerkmal.

### **Förderung investiver Maßnahmen**

Der Bau eines neuen Hotels wird unter bestimmten Voraussetzungen von der öffentlichen Hand gefördert. Als Förderrichtlinie ist der Rahmenplan „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ untersucht worden. Förderfähige Betriebe sind:

- gewerbliche Beherbergungsbetriebe mit mehr als 10 Betten und mit min. 30% Umsatzanteil aus Beherbergung,
- Camping- und Wohnmobilstellplätze, die einem überwiegend ständig wechselndem Gästekreis zur Verfügung stehen sowie
- sonstige gewerbliche Betriebe der Tourismuswirtschaft (Umsatz überwiegend aus touristischen Dienstleistungen).

Förderkriterien sind:

- Neubauten werden nur bei begründetem Bedarf in der Region gefördert (meist muss ein neutrales Gutachten diesen Bedarf begründen),

- Vorhaben müssen mit der Tourismuskonzeption des Landes sowie den örtlichen/regionalen Tourismusentwicklungszielen im Einklang stehen,
- Gefördert werden Betriebe nur in Gemeinden mit ausreichender touristischer Bedeutung (anerkannte Kur- und Erholungsorte), Ausnahmen sind bei ausreichenden touristischen Ansatzpunkten möglich.

Das Investitionsvolumen beträgt mind. 250.000 € für Erweiterungs- und Errichtungsvorhaben bzw. mind. 500.000 € für Modernisierungs- und Rationalisierungsvorhaben (Ausnahme: kleine Beherbergungsbetriebe) und max. 10 Mio. €. Es sind Eigenmittel von min. 20% der Gesamtinvestitionskosten erforderlich. Die Förderhöhe beträgt max. 20 % der förderungsfähigen Investitionskosten. Es müssen mindestens zwei zusätzliche sozialversicherungspflichtige Dauerarbeitsplätze geschaffen werden. Jeder Arbeitsplatz wird mit 35.000 € gefördert. Die Bindungsfrist beträgt 5 Jahre. Anträge sind an die Investitionsbank Schleswig-Holstein zu richten.

## **6.2 Überregionale Ausstrahlung**

Die überregionale Ausstrahlung Husums mit einem Vorzeigeprojekt zu stärken, ist eines der Ziele, mit denen die Projektgruppe angetreten ist. Eine solche Ausstrahlung kann durch ein touristisches Leuchtturmprojekt am Dockkoog mit herausragenden bzw. Alleinstellungsmerkmalen erreicht werden, z. B. ein Hotel und/oder eine Gastronomie. Überregionale Ausstrahlung für Husum kann aber auch durch die Entwicklung eines an der Westküste einzigartigen Naturgebietes entstehen, in dem Einheimische und Gäste eine weite Marsch- und Wattenmeer-Landschaft mit ihren typischen Tieren und Pflanzen erleben können. All das kann durch eine integrierte Küstenplanung entstehen, die in besonderer Weise möglichst viele Interessen in Einklang bringt und auf eine große zukünftige Herausforderung – den aufgrund des Klimawandels beschleunigten Meeresspiegelanstieg – vorbildlich reagiert.

Insofern haben alle vier Leitvarianten Eigenschaften, die dazu beitragen können, die überregionale Ausstrahlung Husums zu stärken. Leitvariante 1 und 3 sehen ein Hotel im westlichen Dockkoog vor. Auch in Leitvariante 4 ist ein Hotel in der Nähe des Dockkooges geplant, etwas zurückversetzt am Porrenkoog-Deich. Leitvariante 2 und 4 ermöglichen im Dockkoog ein ungestörtes Landschaftserlebnis. In Leitvariante 3 und 4 würde ein Naturgebiet entstehen. Die Kombination von einer Warft mit Hotel, umgeben von einem in dieser Form nur in Husum existierenden Naturgebiet, lässt eine besondere überregionale Ausstrahlung in Leitvariante 3 erwarten.

## **6.3 Anpassung an den Meeresspiegelanstieg und Sturmflutschutz**

Im Falle einer Deichverstärkung auf der Linie des heutigen Porrenkoog-Deiches, wie in den Leitvariante 3 und 4 angenommen, käme es bei einer (streckenweisen) Abtragung des Dockkoog-Deiches zu deutlichen Änderungen der Küstenschutzanlagen und des Überflutungsgeschehens. Der heutige Dockkoog würde dem regelmäßigen Einfluss der Tide ausgesetzt. Weite Bereiche würden dem täglichen Wechsel aus Ebbe und Flut unterliegen. In der Folge käme es im Bereich des Dockkooges zu veränderten Strömungsbedingungen, dem Eintrag von Sediment und der Entwicklung von Wattflä-

chen und Salzwiesen im Dockkoog. Neben diesen Änderungen des Naturhaushaltes sind hieran Fragen der Erreichbarkeit einer neuen Warft und der Dockkoogspitze, der Bauausführung sowie der Bauwerksunterhaltung geknüpft.

Dieser Abschnitt enthält daher Ausführungen zum küstenschutzfachlichen Rahmen und zu den Folgen einer Rückverlegung des Dockkoog-Deiches. Es basiert auf Ausarbeitungen des LKN.SH. Planerische und rechtliche Fragen werden im Abschnitt 6.6 betrachtet.

Die nachfolgenden Ausführungen sind wesentlich zur Beurteilung der Varianten 3 und 4, bei denen der Landesschutzdeich auf die heutige 2. Deichlinie rückverlegt wird. Bei den Varianten 1 und 2 ergeben sich bezüglich der hier betrachteten Aspekte keine Änderungen gegenüber der heutigen Situation.

### Morphologie und Höhenlage des Dockkooges

Höhenlage und Morphologie des Dockkooges können mithilfe digitaler Daten (Flugzeug basierte Laserscandaten) mit sehr feiner räumlicher Auflösung flächendeckend beschrieben werden. Im Vergleich zum Zeitpunkt seiner Eindeichung liegt der Dockkoog heute, aufgrund von Meeresspiegelanstieg und Landsenkungen, relativ zum Meeresspiegel bedeutend niedriger.

Das mittlere Tidehochwasser (MThw) liegt heute in Husum bei NHN + 1,70 m, der Tidenhub beträgt etwa 3,50 m. Große Teile des Dockkooges liegen heute unterhalb MThw, würden also bei einem normalen Hochwasser überflutet werden. Die niedrigsten Bereiche liegen im Westen und weisen Höhen von ca. 2,0 m unter MThw auf (NHN - 0,40 m). Die höchsten Bereiche liegen im Osten und weisen Höhen bis ca. 0,1 m über MThw auf (NHN + 1,80 m). Die nachstehende Abbildung 16 zeigt die Geländehöhen im Husumer Dockkoog und im östlich angrenzenden Porrenkoog.

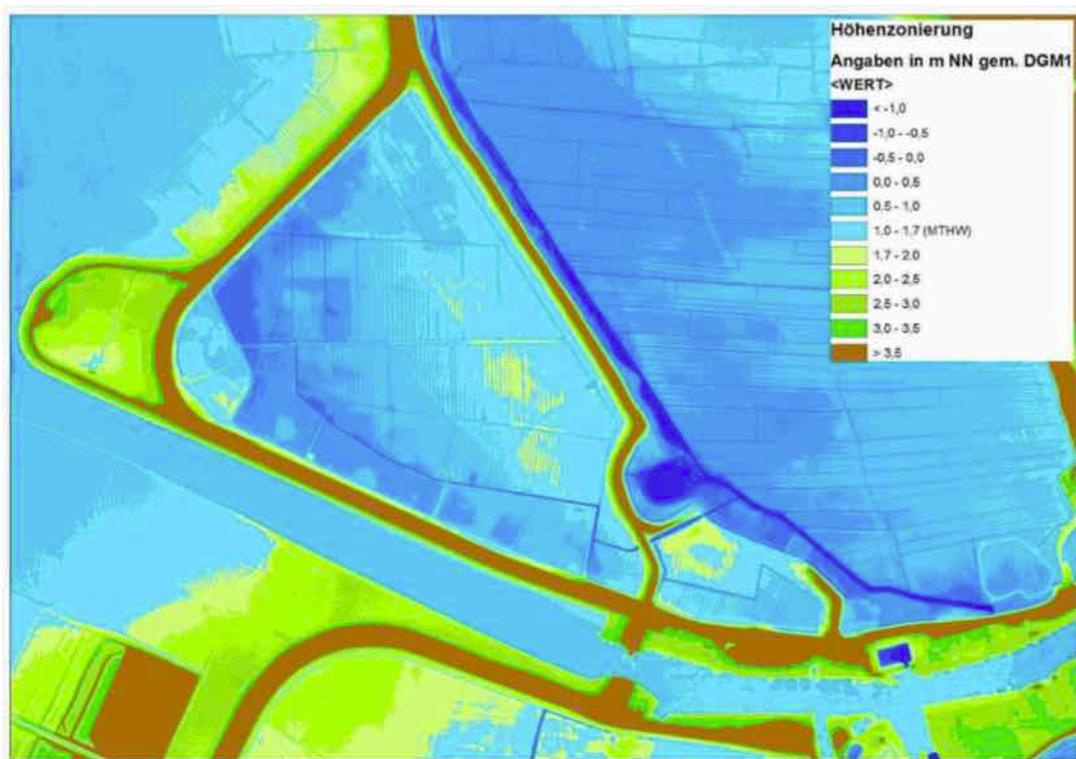


Abbildung 16: Geländehöhen im Husumer Westen, bezogen auf NN. Grün und braun dargestellte Bereiche liegen oberhalb der Linie des mittleren Tidehochwassers, blau dargestellte darunter (Quelle: LKN-SH).

## Landschaftliches Entwicklungspotenzial des Dockkooges bei Deichöffnung

Die unterschiedlichen Lebensräume des Wattenmeeres (Salzwiese, Watt, Priele etc.) unterscheiden sich durch ihre relative Höhenlage zum MThw. Setzt man die oben dargestellten tatsächlichen Geländehöhen in einen Bezug zum lokalen MThw, so kann das ökologische Entwicklungspotenzial eines Gebietes auf Landschaftsebene abgeschätzt werden. Die Übertragung dieser lokalen ökologischen Grenzen von außendeichs in den bedeckten Dockkoog liefert also eine erste Vorstellung von der möglichen Entwicklung des Gebietes hinsichtlich tidebeeinflusster Lebensräume und ermöglicht so auch die Vorstellung eines Landschaftsbildes. Die nachstehende Abbildung 17 zeigt dieses Entwicklungspotenzial für den Husumer Dockkoog. Das so entstehende Bild stimmt mit den für die Visualisierungen getroffenen Annahmen (vgl. Abbildung 12 bis Abbildung 15) weitestgehend überein.

Eine solche Übertragung arbeitet mit der Annahme eines ungehinderten Tideeinflusses auf der jeweils betrachteten Grundfläche. Tatsächlich wird dieser aber durch vorhandene Bauwerke (z. B. die Zuwegung zur Dockkoogspitze) abgemindert. Ferner sind die Breite und die Sohlage des Zustrombereiches, also die vom zufließenden Wasser zu überströmende Geländehöhe von entscheidender Bedeutung. Die im Dockkoog entstehenden Wattflächen könnten also etwas kleiner als dargestellt, die Salzwiesen größer ausfallen. Im Laufe der Zeit können sich die Wattflächen durch Sedimentation erhöhen und sich in Teilbereichen zu Salzwiesen entwickeln.

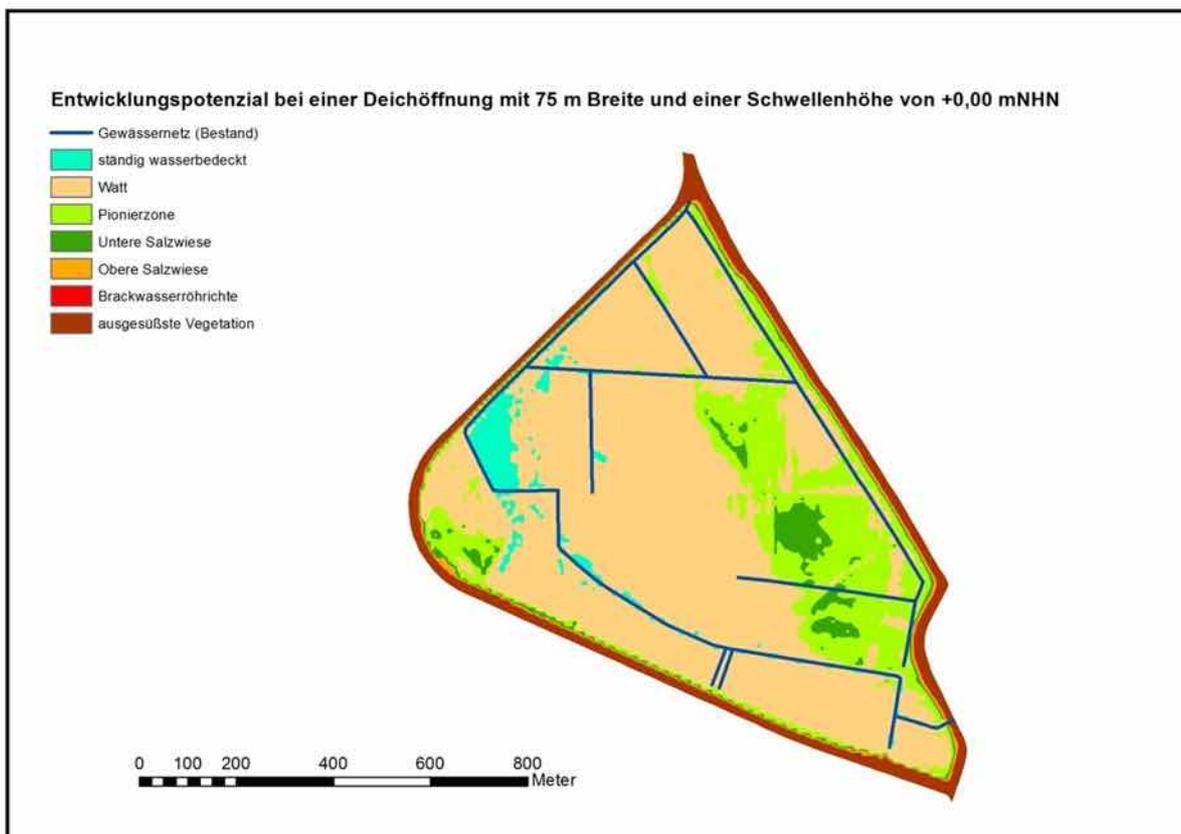


Abbildung 17: Entwicklungspotenzial im Husumer Dockkoog unter der Annahme eines Tideeinflusses bei einer Deichöffnung mit 75 m Breite und einer Schwellenhöhe von +0,00 mNHN. Die mögliche Warft im Westen ist hier nicht berücksichtigt (Quelle: LKN-SH).

Für verschiedene Varianten einer Zustromöffnung wurde die Wasserstandentwicklung auf Grundlage der Wehrformel abgeschätzt. Voraussetzung der hier dargestellten Varianten wäre die Schaffung einer Öffnung im heutigen Landesschutzdeich. Diese Öffnung wird durch ihre Breite und die Höhenlage einer wahrscheinlich erforderlichen Schwelle definiert. Beide hier betrachteten Optionen erfordern aufgrund der Höhenlage der Schwelle eine Anbindung an den vorgelagerten Priel. Diese Anbindung müsste durch einen Abtrag im Bereich des heute vorhandenen Vorlandes hergestellt werden.

Variante 1: Bei einer Schwellenhöhe von + 0,60 m NHN, entsprechend der Höhe der Wattflächen vor den Lahnungsfeldern, und einer Schwellenbreite von 100 m würde sich ein Tidehub im Dockkoog von 1,08 m einstellen. Die maximale Geschwindigkeit bei mittleren Tideverhältnissen in der Deichöffnung betrüge etwa 1,14 m/s im Flutstrom und 0,97 m/s im Ebbstrom. Die Flutdauer betrüge rd. 3,2 Stunden, die Ebbdauer 9,2 Stunden. Im Dockkoog verbliebe ein Dauerstau von NHN + 0,60 m. Es würde also eine ständig mit Wasser bedeckte Fläche entstehen.

Variante 2: Bei einer Schwellenhöhe auf NHN  $\pm 0,00$  m und einer Öffnungsweite von 75 m liegen die rechnerischen maximalen Geschwindigkeit bei mittleren Tideverhältnissen in der Deichöffnung unter 1,0 m/s (Flutstrom: 0,89 m/s; Ebbstrom 0,96 m/s). Bei breiterer Schwelle werden die Geschwindigkeiten weiter sinken. Während 3,25 Stunden würde kein Wasseraustausch stattfinden, in dieser Zeit würde sich ein Teil des mit dem Flutstrom eingespülten Sediments in den tieferen Bereichen des Dockkooges ablagern.

Aufgrund der Höhenlage ergeben sich für Variante 2 (Abbildung 17):

- 3 ha ständig wasserbedeckte Fläche, nördlich der geplanten Warft
- 47 ha Wattfläche,
- 11 ha Pionierzone, vorwiegend im östlichen und südöstlichen Teil des Dockkooges
- 3 ha Untere Salzwiese, vorwiegend im östlichen und südöstlichen Teil des Dockkooges
- 1 ha Obere Salzwiese am Deichfuß
- 0,4 ha Brackwasserröhrichte am Deichfuß
- 7 ha ausgesüßte Vegetation (Deich)

### **Sedimentation / Mitwachsen des Kooges**

Der beschleunigt steigende Meeresspiegel führt im Wattenmeer zu einer verstärkten Erosion im Bereich der Sandbänke und Priele sowie einer Erosion der Wattsockel, hauptsächlich von See her. Die hierbei verloren gehenden Wattflächen können aber landseitig nicht neu entstehen, da die Festlandsdeiche eine „Verschiebung“ des Wattenmeeres in Richtung Geest verhindern. Das Wattenmeer wird also von See her kleiner. Gleichzeitig verstärkt sich der Höhenunterschied zwischen dem Meeresniveau und dem Niveau der eingedeichten Marschen. Das Überflutungsrisiko steigt und die Entwässerung wird zunehmend schwieriger.

In diesem Zusammenhang ist das Mitwachsen von Vorländern, Halligen und gegebenenfalls auch Kögen als Anpassung an den steigenden Meeresspiegel zu sehen und positiv zu beurteilen. Ein Mitwachsen ist aber nur möglich bei regelmäßigem Sedimenteintrag aus der Nordsee. Das ist in dicht besiedelten Kögen nicht zu realisieren. Der Dockkoog als mehr oder weniger unbesiedelter Koog bietet aber die Möglichkeit, eine solche Klimaanpassung umzusetzen.

Das Geländeniveau des Dockkooges liegt teilweise unter dem Meeresspiegel und fast vollständig unter dem Niveau des mittleren Tidehochwassers. Zwischen dem neuen Seedeich und der Zufahrt zur Dockkoogspitze würde eine Buchtenlage entstehen, die hohe Sedimentationsraten erwarten lässt. Der Sedimenteintrag in den Dockkoog würde bei einer Öffnung des Deiches dazu führen, dass auf längere Sicht Wattflächen zu Salzwiesen aufwachsen und eine sehr viel breitere Salzwiese entstehen würde als dies derzeit durch das außendeichs vor dem sehr tiefliegenden Dockkoog gelegene Vorland der Fall ist. Diese Effekte wären küstenschutzfachlich als positiv zu beurteilen, da ein hohes und breites Vorland die Wellenbelastung des Seedeiches im Sturmflutfall verringert.

Der Dockkoog wird im Laufe der Jahrzehnte aufgrund des durch die Tide eingetragenen Sediments allmählich aufwachsen.

### **Sedimenteintrag in den Husumer Hafen**

Die Realisierung der Leitvariante 3 oder 4 führt zu einer Änderung der Strömungs- und Sedimentationsverhältnisse im Bereich des heutigen Dockkooges und seines Umfeldes. Eine Quantifizierung dieser Veränderungen ist aus heutiger Sicht nicht möglich.

### **Strömungsverhältnisse**

Nach aktuellem Kenntnisstand würde eine Rückverlegung der Deichlinie zu veränderten Strömungsverhältnissen im Bereich der Dockkoogspitze führen. Der heutige Dockkoog würde ein von der Tide aufzufüllendes Becken darstellen, welches heute nicht vorhanden ist; das in den Dockkoog ein- und ausströmende Wasservolumen muss den seewärtigen Bereich vor der Dockkoogspitze passieren. Die Strömungsgeschwindigkeiten in einer zu schaffenden Öffnung im heutigen Landesschutzdeich sind abhängig von der Breite der Öffnung und der Höhenlage einer Schwelle. Durch geeignete Bemessung können die Geschwindigkeiten bei mittleren Tideverhältnissen deutlich unter 1 m/s in der Öffnung gehalten werden. Vor der Dockkoogspitze werden sie aufgrund der zu erwartenden Ausbreitung noch geringer sein. Die rechnerische maximale Fließgeschwindigkeit läge je nach Schwellenbreite und -höhe während einer Sturmflut wie am 06.12.2013 (Xaver) maximal bei 1,6 bis 1,8 m/s im Flutstrom und 1,0 bis 1,1 m/s im Ebbstrom.

### **Verstärkung Porrenkoog-Deich: Bauvariante (außen, innen)**

Beim Ausbau des heutigen Porrenkoog-Deiches zum Landesschutzdeich (1. Deichlinie) sind grundsätzlich drei Varianten möglich: eine Verstärkung zur Seeseite (in den Dockkoog hinein), eine Verstärkung zur Binnenseite (in den Porrenkoog hinein), sowie eine axiale Verstärkung (Erhalt der Deichachse, Verstärkung zu beiden Seiten).

Bei einer seeseitigen Verstärkung bleibt der binnenseitige Fuß des vorhandenen Deichkörpers erhalten. Die zusätzliche Überbauung erstreckt sich in den Dockkoog hinein.

Bei einer binnenseitigen Verstärkung bleibt der außenseitige Fuß des vorhandenen Deichkörpers erhalten. Die zusätzliche Überbauung erstreckt sich nach binnendeichs, in den Porrenkoog hinein. Die tatsächliche Entscheidung über die Bauvariante ist aufgrund vertiefter Untersuchungen zu treffen; dies betrifft u.a. technische Aspekte (Baugrund) wie naturschutzfachliche Aspekte (Vorkommen von Arten und Lebensräumen) im jeweiligen Trassenbereich.

Zum heutigen Zeitpunkt erscheint eine seeseitige Verstärkung des Porrenkoog-Deiches in den Dockkoog hinein wahrscheinlicher als eine landseitige Verstärkung, u.a. weil dann der Sielzug in seiner heutigen Form erhalten bleiben kann.

### **Sturmflutschutz**

Der Sturmflutschutz für die Menschen und ihre Wohnstätten sowie außergewöhnlich hohe Sachwerte wird in der Regel durch Landesschutzdeiche gewährleistet. Der Sicherheitsstatus der Landesschutzdeiche wird in Bezug auf Wasserstand und Wellenauflauf bzw. Wellenüberlauf regelmäßig in einem 10-jährlichen Rhythmus überprüft. Für Schleswig-Holstein wurden Referenzwasserstände festgelegt, die einer jährlichen Eintrittswahrscheinlichkeit von 0,005 (Wiederkehrintervall: 200 Jahre) entsprechen. Berücksichtigt wird bei der Bemessung des neuen Deiches außerdem ein Klimazuschlag in Höhe von 0,5 m. Wenn möglich, wird bei der Verstärkung von Landesschutzdeichen heute zusätzlich eine weitere Ausbaureserve in Form eines besonderen Profils mit 5,0 m breiter Deichkrone realisiert (Klimadeich).

Der Landesschutzdeich vor dem Dockkoog ist gemäß Generalplan Küstenschutz zu verstärken wegen des zu hohen rechnerischen Wellenüberlaufs und zu steiler Böschungen. Der Porrenkoogdeich bildet derzeit als Mitteldeich die zweite Deichlinie vor der Stadt Husum.

Die Mitteldeiche können dazu beitragen, die schädlichen Folgen für Siedlungsgebiete infolge eines Versagens im Landesschutzdeich abzumindern oder zeitlich hinauszuzögern. Der Effekt der zeitlichen Verzögerung ist im Fall des Porrenkoogdeiches eher gering, da der Dockkoog ein relativ kleines Speichervolumen aufweist. An dieser Stelle ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die Wahrscheinlichkeit eines Deichbruchs im Landesschutzdeich sehr gering ist und nach Verstärkung noch geringer sein wird.

Der Porrenkoogdeich als Mitteldeich vor Husum bildet jedoch keine vollständige 2. Deichlinie und somit auch keine vollwertige zusätzliche Sicherheit. Im Norden des Dockkooges schließt der Mitteldeich an den Landesschutzdeich an. Bei einem Deichbruch nördlich dieser Stelle könnte eine Sturmflut bereits heute auch hinter dem Mitteldeich den Siedlungsrand von Husum erreichen. Vorteilhaft und ein zusätzlicher Schutz ist, dass die Ortslage Husum auf höherem Gelände liegt. Die nachstehende Abbildung zeigt, basierend auf dem heutigen Deichverlauf, die überfluteten Bereiche beim Versagen des Porrenkoog-Seedeiches (1. Deichlinie) für eine einmal in 200 Jahren eintretende Sturmflut (200jährlichen Ereignis)<sup>7</sup>.

Die Rückverlegung des Landesschutzdeiches auf die Linie des heutigen Mitteldeiches ist in diesem Fall unkritisch, da der Mitteldeich aufgrund der oben beschriebenen Randbedingungen nur eingeschränkte Schutzwirkung hat und da die Siedlungsgebiete von Husum relativ hoch liegen. Außerdem wird der neue Landesschutzdeich nach neuesten Kriterien bemessen und zusätzlich über ein breites Vorland verfügen.

---

<sup>7</sup> Entsprechende Karten für sämtliche überflutungsgefährdeten Gebiete Schleswig-Holsteins können unter [http://zebis.landsh.de/webauswertung/?AUTO\\_ANONYMOUS\\_LOGIN](http://zebis.landsh.de/webauswertung/?AUTO_ANONYMOUS_LOGIN) eingesehen werden.

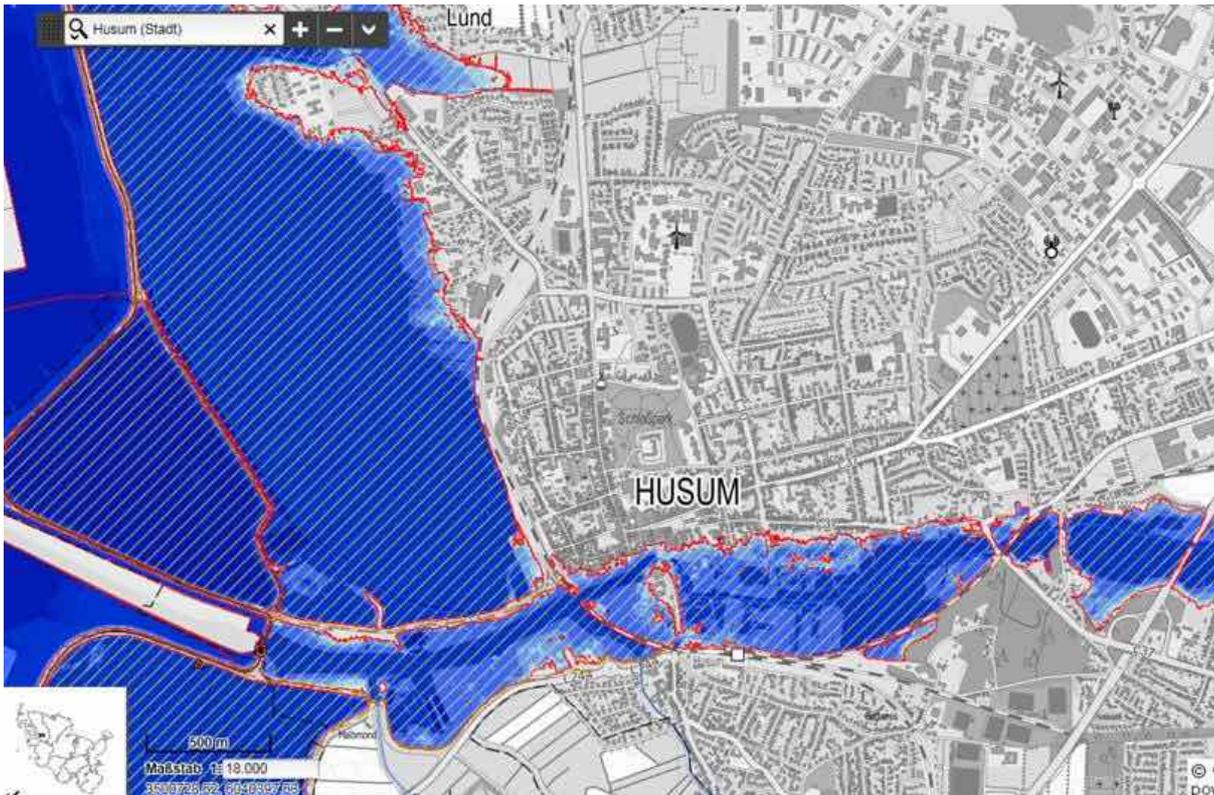


Abbildung 18: Überflutungsbereiche bei einem 200jährigen Ereignis z.B. bei Versagen der aktuell vorhandenen 1. Deichlinie im Porrenkoog, nördlich des Dockkooges (Quelle: Land.SH).

### Sicherheit: Bemessungswasserstand für Warft und Zuwegung

Bei Umsetzung der Leitvariante 3 oder 4 läge die Zuwegung zur Dockkoogspitze sowie bei Variante 3 ein mögliches neues Hotel auf einer Warft im Außendeichsbereich. Der Sturmflutschutz ist hier nicht über einen Landesschutzdeich, sondern über die Höhenlage des Warftplateaus und die Gestaltung der Warftböschungen sowie durch eine hochwasserangepasste Bauweise zu gewährleisten. Gemäß Generalplan Küstenschutz des Landes Schleswig-Holstein (2012) sollen in den nicht durch Landesschutzdeiche geschützten potenziell signifikanten Hochwasserrisikogebieten (hierzu zählt auch der Dockkoog) folgende Grundsätze eingehalten werden:

- Verkehrs- und Fluchtwege auf Höhe des lokalen Bemessungswasserstandes für Landesschutzdeiche,
- Räume mit Wohnnutzung auf Höhe des lokalen Bemessungswasserstandes für Landesschutzdeiche zzgl. 0,5 m,
- Räume mit gewerblicher Nutzung auf Höhe des lokalen Bemessungswasserstandes für Landesschutzdeiche,
- Lagerung wassergefährdender Stoffe auf Höhe des lokalen Bemessungswasserstandes für Landesschutzdeiche zzgl. 0,5 m.

Die Höhe des Bemessungswasserstandes liegt lokal bei NHN + 6,60 m. Dies entspricht etwa 5,00 m über dem mittleren Hochwasser. Der Bemessungswasserstand von NHN+ 6,60 m wurde sämtlichen hier vorgenommenen Ausarbeitungen zu einer neuen Warft sowie einer Zuwegung zur Dockkoogspitze zugrunde gelegt.

### **Erreichbarkeit / Zuwegung der Dockkoogspitze bei Sturmflut**

Eine Erreichbarkeit der Dockkoogspitze, auch bei mäßigen Sturmfluten, sollte in allen vier Leitvarianten gegeben sein. Im Falle einer Deichrückverlegung würde die heute bestehende Zuwegung jedoch in den Bereich des regelmäßigen Tideeinflusses fallen, so dass hier eine andere bauliche Lösung zu realisieren wäre. Zudem müssten in den Leitvarianten 3 und 4 nicht nur eine sturmflutsichere Zufahrt, sondern auch sturmflutsichere Parkflächen im/am Dockkoog hergestellt werden, die beispielsweise auf oder in einer Warft liegen könnten. Allerdings wäre denkbar, dass ein Teil der Parkflächen niedriger liegt und im Fall einer starken Sturmflut geräumt werden müsste (vergleichbar mit der Situation der Strandparkplätze in St. Peter-Ording oder der Hamburger HafenCity).

In den Leitvarianten 3 und 4 ist ein Landesschutzdeich von der Dockkoogspitze zum Sperrwerk entlang der als Hafenzufahrt dienenden Husumer Au entbehrlich. Hier ist nur noch ein Leitdamm zur Sicherung der Hafenzufahrt erforderlich. Dieses Bauwerk könnte deutlich niedriger ausfallen als der aktuelle Deich. Um seine Funktion als Leitdamm zu erfüllen, wäre nur der Erhalt des heute auf der Seeseite vorhandenen Deckwerks erforderlich.

Der heutige Landesschutzdeich könnte zu einer Zuwegung zur Dockkoogspitze bzw. zum Hotel umgebaut werden. Um eine weitgehende Hochwassersicherheit der kombinierten Zuwegung zur Dockkoogspitze zu gewährleisten, müsste die Höhe des Dammes entsprechend des Bemessungswasserstandes bei NHN + 6,60 m liegen. Dies entspricht ca. MThw + 5,00 m.

Dieses kombinierte Bauwerk (Damm mit auf der Dammkrone verlaufendem Fahrweg) wäre dann in seiner Dimension auf die vorgesehene Nutzung abzustimmen. Unter der Annahme einer zweispurigen Straße mit Mischnutzung (Fußgänger-, Fahrrad- und Autoverkehr) wäre eine Kronenbreite von 7 m erforderlich. Zur Herstellung eines solchen Dammprofils müsste der bestehende Seedeich um ca. 1,0 – 1,6 m abgetragen werden. Die Basisbreite des Dammes entspricht dann in etwa der des heutigen Seedeiches.

### **Materialmengen**

Folgende Bodenmengen werden nach heutigem Stand für die unterschiedlichen Bauwerke bzw. die unterschiedlichen Varianten benötigt:

**Varianten 1 und 2:** Der Ausbau des bestehenden Deiches zum Klimadeich in der bisherigen Linie erfordert den Antransport von ca. 360.000 m<sup>3</sup> Boden.

**Varianten 3 und 4:** Die Ertüchtigung des Porrenkoogdeiches zum Landesschutzdeich erfordert eine Materialmenge von ca. 370.000 m<sup>3</sup>; dies ist vergleichbar dem für die Verstärkung des Bestanddeiches errechneten Bedarf.

Die Anlage einer Warft (Grundfläche 4 ha, Plateau 2,5 ha) erfordert ca. 180.000 m<sup>3</sup> Boden. 150.000 m<sup>3</sup> davon könnten aus dem Deichrückbau auf der Nordwestseite des Dockkooges gewonnen werden. Ein zusätzliches Bodenvolumen von ca. 20.000 m<sup>3</sup> würde sich durch das Abtragen des Deichs entlang der Hafeneinfahrt bis auf das Niveau des Bemessungswasserstandes von NHN +6,60 m bzw. der benötigten Straßenbreite ergeben, sowie aus dem Abtrag des heutigen Deiches im Bereich der Warft, da der Deich hier höher ist als die Warft sein müsste. Vorbehaltlich einer Prüfung der Tauglichkeit der betreffenden Böden könnten die benötigten Baumassen für die Warft in Variante 3 und 4 somit aus dem unmittelbaren Umfeld gewonnen werden.

Das bedeutet, dass nach heutigem Kenntnisstand der Umfang der „von außen“ zuzufahrenden Bodenmenge für beide Varianten der Deichverstärkung in etwa gleich wäre.

### **Unterhaltungsaufwand**

Bei einer Verstärkung des Porrenkoogdeiches, der heutigen 2. Deichlinie, zum Landesschutzdeich würde die Deichlinie merklich verkürzt werden. Der verstärkte Deich läge in der Trägerschaft des Landes Schleswig-Holstein. Eine küstenschutzfachliche Notwendigkeit zum weiteren Unterhalt eines vorgelagerten Deichkörpers bestünde dann nicht, so dass der heutige Dockkoog-Deich als Landesschutzdeich entwidmet werden könnte. Mit der Entwidmung entfielen die Trägerschaft des Landes für den heutigen Dockkoogdeich.

Aus Sicht des LKN.SH könnte der nicht mehr benötigte Deichkörper nördlich der Dockkoogspitze, bis zum Anschluss an den Porrenkoog, zur Gewinnung von Boden für den Deichbau oder der Herstellung der Warft bis auf das Niveau des umgebenden Geländes abgetragen werden. An der Südseite des Dockkooges, entlang der Nordseite der Hafenzufahrt, könnte der Deichkörper bis auf die Höhe des heute vorhandenen Deckwerks (ca. NHN + 2,60 m fallend) abgetragen und durch einen Leitdamm zur Sicherung / Stabilisierung der Hafenzufahrt ersetzt werden. Die Kombination eines Leitdamms mit einer weitgehend hochwassersicheren Zuwegung zur Dockkoogspitze auf der Dammkrone (NHN + 6,60 m entsprechend Bemessungswasserstand) wäre ebenfalls technisch möglich. Der abzutragende Boden würde im Deichbau oder der Herstellung der Warft verwendet werden.

Sollten andere Erwägungen für den Erhalt des entwidmeten Deichkörpers sprechen, so könnte dieser nach § 52 (3) i. V. m. § 63 (1) Ziff. 3 des Landeswassergesetzes (LWG) als Regionaldeich in die Trägerschaft eines (neu zu gründenden) Unterhaltungsverbandes übergeben werden. Gem. § 63 (1) Ziff. 3 LWG ist die Gemeinde unterhaltungspflichtig, sofern die Bildung eines Verbandes unzweckmäßig ist.

Grundsätzlich würde das Land in den Varianten 3 und 4 neben dem neuen Landesschutzdeich die Trägerschaft für die Sicherung der nördlichen Hafeneinfahrt (Leitdamm) übernehmen. Die restlichen Bauten / Straßen / Parkplätze etc. müsste die Stadt Husum oder ein anderer Träger unterhalten. Im Falle der Herstellung eines kombinierten Bauwerks einschließlich der Zuwegung zur „Husumer Hallig“ wären die Betriebs- und Unterhaltungskosten zwischen dem Land (LKN.SH), der Stadt Husum und gegebenenfalls weiteren Trägern aufzuteilen; es ist zudem vorstellbar, dass Kostenanteile durch weitere Träger gefördert werden. Für vergleichbare Küstenschutzbauwerke sind im Mittel jährliche Kosten von (grob geschätzt) etwa 30.000 € pro Kilometer Länge zu veranschlagen. Die Zuwegung zum Dockkoog ist etwa 1,5 km lang. Es wird außerdem darauf hingewiesen, dass auch heute sowohl der Kreis als auch die Stadt bereits Kosten für den Straßenunterhalt der Zuwegung zur Dockkoogspitze tragen.

## **6.4 Naherholung, Landschaftsbild und Naturerlebnis**

Die Projektgruppe konzentrierte sich bei diesem Thema auf die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit der Dockkoogspitze, auf die Erreich- und Erlebbarkeit des Dockkooges und Umgebung, sowie auf das Landschaftsbild und das Naturerlebnis.

Darüber hinaus besteht Bedarf an Verbesserung z.B. bei der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, bei der Situation für Radfahrerinnen und Radfahrer auf der Zufahrt zwischen Husum und dem Sperrwerk, sowie hinsichtlich von Ladestationen für E-Fahrzeuge. Diese Aspekte wurden in der Projektgruppe nicht vertieft bearbeitet, doch soll dies als Bedarf hier erwähnt werden.

### **Erreichbarkeit und Nutzbarkeit der Dockkoogspitze**

**Auswirkungen der Bauphase:** In allen vier Leitvarianten ist mit einer längeren Bauphase für die Deichverstärkung zu rechnen. Sowohl im Falle einer Verstärkung der vorderen Deichlinie (Leitvariante 1 und 2) als auch bei einer Rückverlegung des Deiches (Leitvariante 3 und 4) würde diese voraussichtlich mindestens zwei Jahre dauern.

Die Bauphase für ein Hotel beträgt voraussichtlich ein Jahr. Bei den Varianten 1 und 3 schließt sich die Bauphase für ein mögliches Hotel voraussichtlich an die Bauphase der Deichverstärkung an, so dass hier also mit einer Bauphase von mindestens 3 Jahren zu rechnen wäre. Bei den Varianten 2 und 4 entfällt die Bauphase für ein Hotel im Dockkoog, so dass hier insgesamt mit 2 Jahren Bauphase zu rechnen wäre. Es ist aber zu bedenken, dass in Leitvariante 4 ein Hotel auch direkt an den neuen Porrenkoog-Deich gebaut werden könnte, was die Zufahrt zur Dockkoogspitze auf einem Teil der Strecke ebenfalls für eine gewisse Zeit erschweren würde.

**Phase der vorgesehenen Nutzung:** Alle vier Leitvarianten haben das klare Ziel, die aktuellen Möglichkeiten der Nutzung von Dockkoogspitze, Dockkoog und Porrenkoog für Naherholung und Tourismus (Spaziergehen, Baden, Gastronomie, Landschafts- und Naturerlebnis, Sport u.a.) zu erhalten und nach Möglichkeit zu verbessern.

In den Leitvarianten 1 und 3 ist mit einer Intensivierung der Nutzung zu rechnen, die von dem nahe gelegenen Hotel, aber auch von der Qualitäts- und Erlebnisausstattung ausgeht. Letzteres gilt auch für die Leitvarianten 2 und 4.

### **Erreich- und Erlebbarkeit von Dockkoog und Umgebung**

Wie im vorigen Abschnitt erläutert, gibt es nach Abschluss der Bauphase in allen vier Leitvarianten keine Einschränkungen bei der Erreichbarkeit der Dockkoogspitze bzw. der Badestelle. Doch umfasst das Gebiet auch den Dockkoog selbst, den Porrenkoog und die dortige Erlebbarkeit. Insbesondere die fehlende Möglichkeit eines Rundweges ist heute aber ein klarer Mangel. Daher ist in allen vier Leitvarianten eine allgemeine Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes im Dockkoog und Umgebung umsetzbar, die dem Natur- und Artenschutz und den Ansprüchen an eine „sanfte“ Erschließungen für Erholungszwecke gerecht wird.

In den Leitvarianten 1 und 2 würde dies z.B. eine Einbeziehung des heutigen Porrenkoog-Deiches als Weg erfordern und eine interessante Variante des Landschaftserlebens darstellen. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass dieser Weg im Unterschied zu den Leitvarianten 3 und 4 nicht quasi automatisch bereits als ein Nebenprodukt der Deichverstärkung entstünde.

In den Leitvarianten 3 und 4 bietet sich ein Rundweg durch die Errichtung eines Bohlenweges mit besonderem Natur- und Landschaftserlebniswert auf der Trasse des heutigen Dockkoog-Deiches an. Dies wäre z. B. vergleichbar mit entsprechenden Wegen in St. Peter-Ording oder im Langwarder Groden an der Spitze der zwischen Weser und Jadebusen gelegenen Halbinsel Butjadingen (Abbildung 19). Auf bzw. an dem heutigen Porrenkoogdeich würde ein Weg in Zusammenhang mit der Deichver-

stärkung geschaffen, so dass insgesamt ein Rundweg entstünde. Es könnten zudem durch Ausstattungen wie Beobachtungshütte/n und Aussichtspunkte Einblicke in die neu entstehenden Naturflächen geschaffen und so die Erlebbarkeit deutlich erhöht werden.

### **Landschaftsbild**

Hinsichtlich der Wirkungen auf das Landschaftsbild unterscheiden sich die vier Leitvarianten deutlich:

Leitvariante 1 ähnelt dem heutigen Zustand. Der Dockkoog bildet darin eine weitgehend traditionelle, von Grünland geprägte Marschenlandschaft. Im westlichen Teil würde das mögliche neue Hotel allerdings einen deutlich größeren Baukörper darstellen, als dies heute der Fall ist. Abhängig von der baulichen Gestaltung und letztlich Größe müssten hier Visualisierungen helfen, eine Entscheidung so treffen zu können, dass das Bild einer offenen Marschlandschaft soweit wie möglich erhalten bleibt und Baulichkeiten sich einfügen oder unterordnen.

Leitvariante 2 ähnelt ebenfalls dem heutigen Zustand. Durch den Entfall des Hotels würde jedoch der traditionelle, von Grünland geprägte Charakter der offenen Marschenlandschaft noch gestärkt werden. Der Dockkoog wäre weitgehend frei von Bebauung. Parkplätze und Gebäude des Campingplatzes sowie ein mögliches Restaurant ordnen sich dem Bild einer offenen Marschlandschaft unter.

Leitvariante 3 unterscheidet sich ebenfalls stark von der aktuellen Situation. Der Abtrag des heutigen Seedeiches nördlich der Dockkoogspitze sowie die Warft mit dem möglichen Hotel ließen den Charakter einer Halliglandschaft entstehen. Die weitgehend natürliche Prägung erhielte ihren Kontrast durch eine Warft mit Hotelstandort und dem Erlebnis der umgebenden Wattenmeer-Landschaft. Zum Porrenkoog hin würde diese Landschaft durch den neuen Deich begrenzt.

Leitvariante 4 unterscheidet sich stark von der aktuellen Situation. Der Abtrag des heutigen Seedeiches nördlich der Dockkoogspitze ließe den Charakter einer Naturlandschaft entstehen. Auch hier entstünde eine Warft, die allerdings kleiner wäre als bei Leitvariante 3 und Parkplätze und gegebenenfalls kleinere Versorgungsgebäude tragen würde. Zum Porrenkoog hin würde diese Landschaft durch den neuen Deich begrenzt.

Alle Varianten erfordern bei allen Baumaßnahmen eine an die Landschaft und den Naturraum angepasste Architektur.



Abbildung 19: Beispiel Langwarder Groden (Budjadingen) - Bohlenweg des Naturerlebnispfades (Blick in Richtung Deich; Foto: J. Bunje / Nationalparkverwaltung "Niedersächsisches Wattenmeer").

## 6.5 Naturschutz, Artenvielfalt und Flächennutzung

### Naturverträglichkeit der Leitvarianten

Die vertiefte Prüfung der Naturverträglichkeit aller Varianten ist dem jeweiligen Zulassungsverfahren vorbehalten. Dies gilt sowohl für den Neubau eines Hotels (vorbereitende bzw. verbindliche Bauleitplanung) als auch für die Deichverstärkung (wasserrechtliche Planfeststellung). Im Rahmen von Umweltbericht bzw. Umweltverträglichkeitsstudie sind auch ein Landschaftspflegerischer Begleitplan, ein Artenschutzfachbeitrag und eine FFH-Verträglichkeitsstudie zu erstellen. Dies gilt für alle Varianten. Darzustellen sind in diesen Unterlagen die Auswirkungen des Vorhabens auf die biotischen und abiotischen Schutzgüter (Wasser, Boden, Arten und Lebensgemeinschaften, Mensch), die benachbarten NATURA 2000-Gebiete und weitere Schutzgebiete (Nationalpark, Landschaftsschutzgebiet) und die artenschutzrechtlichen Auswirkungen. Diese Gutachten müssen auf aktuellen Bestandserfassungen basieren.

Aus heutiger Sicht und soweit es im Rahmen der hier vorgelegten Betrachtung möglich ist, erscheinen jedoch alle vier Varianten grundsätzlich naturschutzfachlich und naturschutzrechtlich durchführbar. Für Leitvariante 1 und 2 ist dabei eine binnenseitige Verstärkung des Deiches vorausgesetzt.

### Bewertung Salzwassereinfluss gegenüber Status quo

Es ist der Salzwassereinfluss im Bereich des Dockkooges in den Leitvarianten 3 und 4 mit Blick auf die landwirtschaftliche Nutzung und den Naturschutz untersucht worden. Dem Verlust der landwirtschaftlichen Nutzungsmöglichkeiten sowie der historischen Kulturlandschaft im „neuen“ Deichvorland in den Leitvarianten 3 und 4 steht die Entwicklung hochwertiger Biotopstrukturen (Watt, Salzwiesen) gegenüber. Daraus ergibt sich ein entsprechender Abwägungsbedarf. Nach einer ersten Einschätzung der „harten Kriterien“ des Naturschutzes (Arten, Lebensräume) wird diesen eine besondere Bedeutung gegenüber z.B. kulturhistorischer Bedeutung zukommen. Aus einer biologisch-ökologischen Betrachtung sind daher wahrscheinlich Leitvarianten 3 und 4 zu favorisieren.

### Landnutzung

In den **Leitvarianten 1 und 2** ist ein Flächenbedarf für Freizeiteinrichtungen im Bereich des westlichen Dockkooges zu erwarten, in Leitvariante 1 darüber hinaus vor allem für ein Hotel. Hinzu kommt der Flächenbedarf für die Deichverstärkung auf der Binnenseite des Dockkoog-Deiches. Falls Flächen im heutigen Dockkoog für den Kleibedarf des verstärkten Deiches benötigt werden, entstehen auch darüber hinaus Auswirkungen auf die dortige landwirtschaftliche Nutzung.

In den **Leitvarianten 3 und 4** ist ebenfalls ein Flächenbedarf für Freizeiteinrichtungen im Bereich des westlichen Dockkooges zu erwarten. Gleichzeitig erfordern Möglichkeiten zu Naherholung und Naturerlebnis weitere Flächenansprüche. In Leitvariante 3 entstünden darüber hinaus Flächenbedarfe für ein Hotel bzw. eine Warft im Westen des heutigen Dockkooges, für Leitvariante 4 entstünde dieser Bedarf im Porrenkoog. In beiden Leitvarianten würde die Grundlage für eine landwirtschaftliche Nutzung im Dockkoog entfallen, da die Flächen aufgrund ihrer Höhenlage überwiegend im Überflutungsbereich lägen. Teilbereiche würden sich als Salzwiese darstellen (Abbildung 17), im Laufe der Jahre würden weitere Teile des Gebietes zu einer Salzwiese aufwachsen.

## 6.6 Aufwand und Risiken, einschließlich planerischer Rahmen

Es fand eine erste Einschätzung der Genehmigungsfähigkeit der Hotelplanungen sowie der landschaftsplanerischen Entwicklungsperspektiven in den vier Leitvarianten statt. Diese kam zu dem Ergebnis, dass alle vier Leitvarianten unter den genannten Gesichtspunkten grundsätzlich genehmigungsfähig und realisierbar erscheinen (dies natürlich vorbehaltlich der zu klärenden Eigentumsfragen und Verkaufsbereitschaft). Die untersuchten Aspekte werden nachfolgend näher dargestellt.

### Planerische Grundlagen

Nachfolgend wird die planungsrechtliche Ausgangssituation beschrieben:

**Küstenschutz:** Die Verstärkung des Landesschutzdeiches am Dockkoog ist im Generalplan Küstenschutz (2012) enthalten. Gem. § 65 LWG besteht auf der Binnenseite des Deiches ein 10 m breiter Schutzstreifen; hier besteht absolutes Bauverbot. Gem. § 80 LWG besteht ferner ein Bauverbotsstreifen von bis zu 50 m landeinwärts vom Fußpunkt der Innenböschung von Landesschutzdeichen. Dieser ist im Einzelfall der Abwägung zugänglich. Die Deichverstärkung erfordert binnenseits eine Verbreiterung der Aufstandsfläche des Deiches von ca. 32 m gegenüber dem heutigen Deich. Daran schließt sich der 10 m breite innere Schutzstreifen an. Hierdurch wird die für Bauwerke überplanbare Fläche innerhalb der Landschaftsschutzgebiets-„Exklave“ im westlichen Dockkoog deutlich eingeschränkt.

**Landesplanung:** Gemäß dem im Landesentwicklungsplan genannten Raumordnungsplan 2010 ist der Dockkoog und seine Umgebung Vorbehaltsraum für Natur und Landschaft. Die Vorbehaltsgebiete sollen der Entwicklung und Erhaltung ökologisch bedeutsamer Lebensräume und zur Sicherung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts dienen. In den Regionalplänen sind diese Räume weiter differenzierend als Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft darzustellen.

Eine Neuaufstellung der **Regionalpläne** nach 2010 erfolgte bislang nicht. Im Regionalplan 2002 für den Planungsraum V (Nord) sind Dockkoog und Porrenkoog als Stadt- und Umlandbereich in ländlichen Räumen dargestellt. Der Porrenkoog gilt dort als Bereich mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung, der Dockkoog einschließlich der Dockkoogspitze als Schwerpunktbereich für den Tourismus. Porrenkoog und Dockkoog sind ferner als Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft dargestellt, dies gilt nicht für die Dockkoogspitze sowie die Landschaftsschutzgebiets-„Exklave“.

**Flächennutzungsplan (F-Plan):** Der geltende F-Plan der Stadt Husum aus dem Jahr 1976 weist den Dockkoog und die Dockkoogspitze überwiegend als Gebiet für Naherholung aus. Eine Teilfläche ist als Sondergebiet „Feriengebiet“ ausgewiesen; diese Teilfläche liegt außerhalb der linsenförmigen Landschaftsschutzgebiets-Exklave und innerhalb des heutigen Landschaftsschutzgebietes. Der F-Plan der Stadt Husum befindet sich derzeit in der Neuaufstellung. Eine vorgezogene Öffentlichkeitsbeteiligung fand 2012 statt. Rechtskraft besteht noch nicht, da der Beschluss zur Auslage noch nicht gefasst wurde.

**Bebauungsplan (B-Plan):** Die Stadt Husum hat für den Bereich der linsenförmigen Landschaftsschutzgebiets-Exklave in der Vergangenheit wiederholt die Aufstellung eines B-Plans beschlossen. Ein Entwurf liegt noch nicht vor. Bislang gilt das Gelände als Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB.

**Landschaftsrahmenplan:** Nach dem Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum V (Nord) erfüllen Dockkoog und Porrenkoog die Kriterien für ein Landschaftsschutzgebiet. Weitere Aussagen zum Dockkoog werden dort nicht getroffen.

**Landschaftsplan:** Der Landschaftsplan der Stadt Husum stammt aus dem Jahr 2002. Das Zielkonzept für den Landschaftsraum „Marschgebiet Dock- und Porrenkoog“ enthält folgende Ziele:

- Erhalt der Landschaft als landesweit bedeutender Fläche mit langfristiger Sicherung für den Naturschutz,
- Erhalt und Entwicklung als landesweit und z. T. national bedeutendes Brut- und Rastgebiet für Vögel,
- Erhalt der typischen Marschkulturlandschaft mit typischer, alter, kleinparzelliger Grünlandnutzung,
- Erhalt und Entwicklung des Porrenkoogzielzuges als örtlicher Verbundachse,
- Sicherung des ökologischen Wertes und ökologische Aufwertung des Gebietes,
- Sicherung und Verbesserung der Wasserrückhaltefunktion.

Der Dockkoog ist als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt; als Entwicklungsziel ist der Erhalt von Sichtbeziehungen aufgeführt. Die linsenförmige Exklave und der westliche Teil der Dockkoogspitze sind als Grünfläche ausgewiesen bzw. als „Schwerpunktbereich für Erholungsnutzung; kein weiterer Ausbau von Erholungs- und Fremdenverkehrseinrichtungen“. Ein etwa 80 m breiter Streifen östlich und nördlich der heutigen Zufahrt zum Campingplatz ist als Fläche ausgewiesen, in die der bestehende Campingplatz erweitert werden soll. Der heutige Bereich von Hotel, Campingplatz und Parkplatz ist als Fläche gekennzeichnet, in der übermäßige Versiegelung zurückgebaut werden soll. Der östliche Teil der Dockkoogspitze ist im Landschaftsplan als „Fläche zum Schutz zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft; Flächen für Öko-Konto“ dargestellt.

**Schutzgebiete:** Der Dockkoog ist mit Ausnahme einer linsenförmigen Exklave (Hotel, Campingplatz, Parkplätze) als Landschaftsschutzgebiet (LSG) ausgewiesen (Abbildung 20). Das LSG erstreckt sich weiter über den Porrenkoog. Schutzzweck ist laut LSG-Verordnung

- die Freihaltung dieses Naturraums von einer Besiedlung,
- die dauerhafte Erhaltung, Entwicklung und Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts im Verbund offener Biotopstrukturen zwischen Watt, Salzwiesen-Vorland und Binnen-deichflächen bis hin zum Geestrand,
- die Erhaltung des Grünlands,
- der Erhalt der Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes wegen seiner besonderen kulturhistorischen Bedeutung und wegen seiner besonderen Bedeutung für die naturverträgliche Erholung.

Weitere Schutzgebiete bestehen binnendeichs nicht.

Die außendeichs gelegenen Bereiche sind überwiegend innerhalb der NATURA 2000-Wattenmeergebiete gelegen. Diese beginnen am seeseitigen Deichfuß bzw., im Bereich der Dockkoogspitze, am seeseitigen Fuß des Deckwerks. Die Dockkoogspitze sowie die linsenförmige Exklave sind nicht Teil von Schutzgebieten (NATURA 2000, Nationalpark, NSG, LSG).

Der Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer beginnt in 150 m Entfernung von der seeseitigen Kante der Krone des Seedeiches bzw., im Bereich der Dockkoogspitze, vom seeseitigen Fuß des Deckwerks. Der 150 m-Streifen selbst gehört zum Naturschutzgebiet Nordfriesisches Wattenmeer.

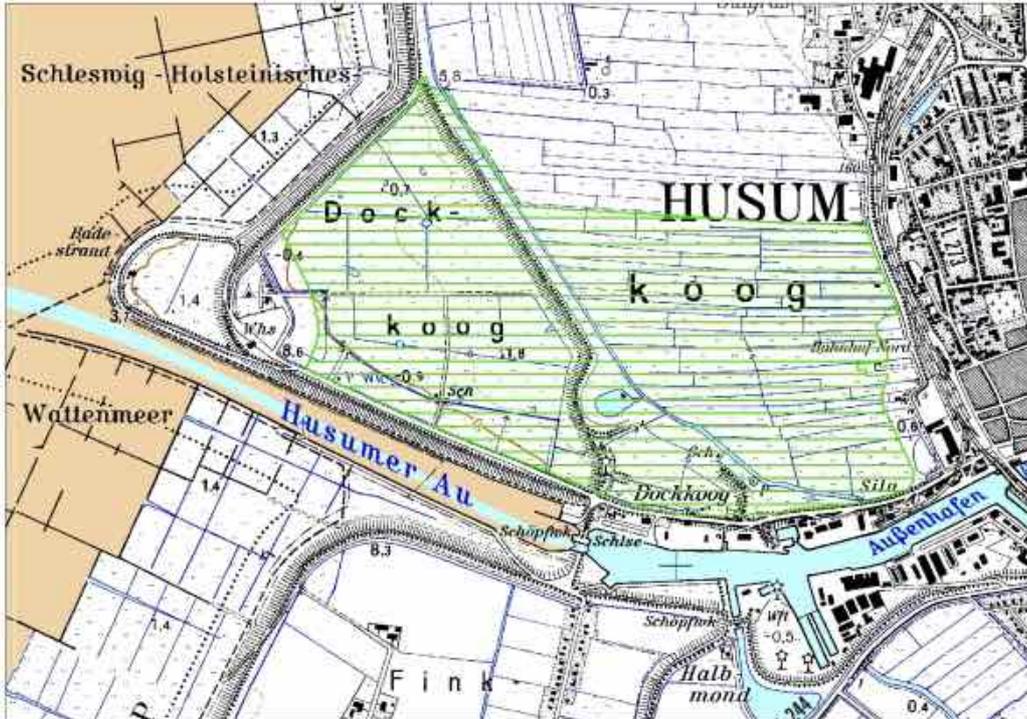


Abbildung 20: Ausdehnung des Landschaftsschutzgebietes (LSG) Dockkoog und Porrenkoog (grün). Im Bereich der „Exklave“ im westlichen Dockkoog verläuft die Grenze des LSG ca. 100 m östlich der vorhandenen Infrastruktur (Quelle: LKN-SH).



Abbildung 21: Schutzgebietsgrenzen im Bereich der Dockkoogspitze. Flächig blau: Nationalpark; flächig grün: Naturschutzgebiet; rote Schraffur: NATURA 2000-Gebiete; grüne Schraffur: LSG Dockkoog und Porrenkoog (Quelle: LKN-SH).

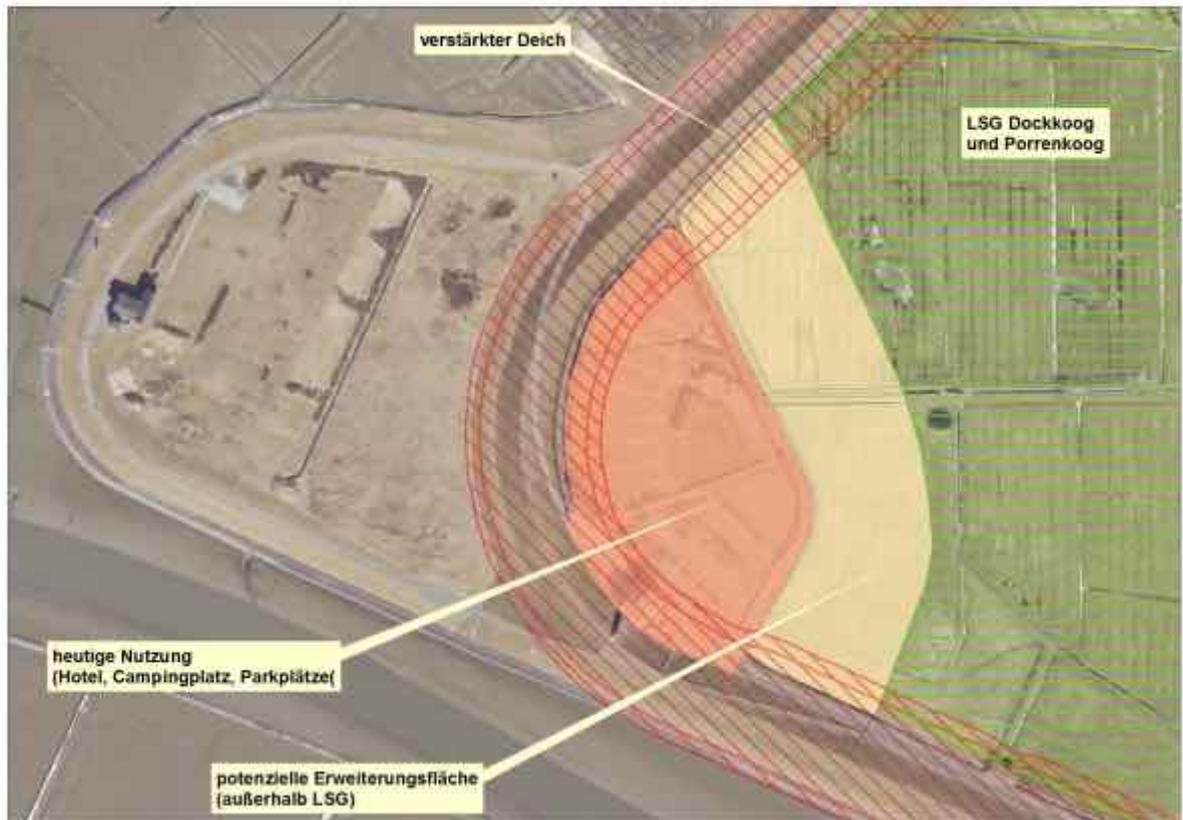


Abbildung 22: Potenzielle Erweiterung der Exklave nach Osten, noch außerhalb des LSG. Einschränkungen bestehen aufgrund des gesetzlichen Biotopschutzes (Quelle: LKN-SH).

**Gesetzlicher Biotopschutz:** Biotope des Dockkooges (Kleingewässer, Röhrichte, arten- und strukturreiches Dauergrünland etc.) unterliegen, vorbehaltlich durchzuführender Kartierungen, dem gesetzlichen Biotopschutz. Dies gilt auch für die Röhrichtflächen der Dockkoogspitze. Eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Biotopstrukturen, z. B. durch Überbauung, ist nur bei Vorliegen zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sowie beim Fehlen alternativer Varianten zulässig. Das Erfordernis der Beeinträchtigung kann deshalb nur mit Hilfe einer Variantenprüfung begründet werden.

**Genehmigungsrechtliche Situation des bestehenden Hotels:** Die küstenschutzrechtliche Genehmigung für das bestehende Hotel aus dem Jahr 1988 enthält die Verpflichtung zum Rückbau auf Kosten des Eigentümers, sofern es aus Küstenschutzgründen beseitigt werden muss. Bei der vorgesehenen Deichverstärkung liegt das Hotel aufgrund der erforderlichen Verbreiterung der Aufstandsfläche des Deiches um ca. 32 m innerhalb des zukünftigen Deichkörpers, weshalb es an dieser Stelle nicht erhalten werden kann.

**Größe der Exklave:** Die Fläche der LSG-„Exklave“ ist in Abbildung 22 dargestellt. Hier ist zu unterscheiden:

- Der heute für Hotel, Campingplatz und Parkplätze genutzte Bereich hat eine Größe von ca. 3,7 ha.
- Dieser Bereich verkleinert sich bei Verstärkung des Dockkoog-Deiches in den Leitvarianten 1 und 2 um ca. 1,2 ha, auf dann ca. 2,5 ha.
- Binnenseits des heute genutzten Bereiches besteht ein Abstand von ca. 80 m zur Grenze des LSG. Dieser Streifen hat aktuell eine Größe von ca. 3,7 ha. Durch die Deichverstärkung verkleinert er

sich auf ca. 3,1 ha. Dieser Streifen steht für weitere Planungen nur teils zur Verfügung. Die aktuelle Novellierung des Landesnaturschutzgesetzes beinhaltet die Ergänzung des gesetzlichen Biotopschutzes um die Kategorie „arten- und strukturreiches Dauergrünland“. Teile dieses Streifens unterliegen seit der Gesetzesänderung im Juni 2016 dem gesetzlichen Biotopschutz. Die Umsetzung jedweder Planung erfordert hier aber die Zustimmung der privaten Flächeneigentümer.

### **Planungserfordernis der Leitvarianten**

Unter Berücksichtigung der oben genannten planerischen Grundlagen kann das Planungserfordernis für die einzelnen Leitvarianten genauer angegeben werden.

#### **Leitvariante 1:**

- Die Deichverstärkung erfordert ein wasserwirtschaftliches Planfeststellungsverfahren.
- Der Neubau eines Hotels bedarf einer Bauleitplanung und einer Baugenehmigung.
- Aus der Darstellung der linsenförmigen Exklave als Sondergebiet für Tourismus im F-Plan ergibt sich noch kein unmittelbares Baurecht. Baurecht kann nur durch die Aufstellung eines B-Plans erwirkt werden; ein entsprechender Aufstellungsbeschluss der Stadt liegt vor.
- Der B-Plan müsste in einem neuen Verfahren aus dem F-Plan abgeleitet werden. Hierzu ist aufgrund der Lage im Außenbereich eine landesplanerische Zustimmung erforderlich.
- Die Sondergebietsfläche ist auf der östlichen Seite durch einen Weg begrenzt. Das Landschaftsschutzgebiet beginnt jedoch erst hinter einem angrenzenden Streifen von etwa 80 m Breite. Denkbar wäre daher eine Verschiebung der „bebaubaren“ Fläche in der Größenordnung der Deichverbreiterung nach Osten, ohne dabei in ein Verfahren zur Befreiung von den Verboten des Landschaftsschutzgebiets einsteigen zu müssen. Hinsichtlich des Biotopschutzes bedarf es jedoch eines Befreiungsverfahrens, welches nur bei Vorliegen überwiegender öffentlicher Belange positiv beschieden werden könnte.

#### **Leitvariante 2:**

Die Deichverstärkung erfordert ein wasserwirtschaftliches Planfeststellungsverfahren. Ein weiteres Planungserfordernis besteht abhängig von der Lage eines Hotelbaues im Innenbereich des Stadtgebietes.

#### **Leitvariante 3:**

- Die Deichverstärkung erfordert ein wasserwirtschaftliches Planfeststellungsverfahren.
- Für die Warft ist ein küstenschutzrechtliches Genehmigungsverfahren durchzuführen, wenn die Warft nicht in das Planfeststellungsverfahren für den Landesschutzdeich aufgenommen wird.
- Der Neubau eines Hotels bedarf, wie in Variante 1, einer Bauleitplanung und Baugenehmigung.
- Wie in Variante 1 müsste auch für Variante 3 zwingend ein gültiger B-Plan vorliegen. Hierzu ist aufgrund der Lage im Außenbereich eine landesplanerische Zustimmung erforderlich.
- Aufgrund der veränderten landschaftlichen Situation könnte ein B-Plan jedoch nicht aus dem bestehenden F-Plan abgeleitet werden; die Verabschiedung eines neuen F-Plans wäre also zwingend.
- Die Schnittstellen zwischen den Verfahren sind zu klären.

- Die Verordnung über das LSG wäre zu ändern und den neuen landschaftlichen Gegebenheiten anzupassen. Dementsprechend erfordert der Bau eines neuen Hotels keine Befreiung von den Verboten der LSG-Verordnung.

Leitvariante 4:

- Die Deichverstärkung erfordert ein wasserwirtschaftliches Planfeststellungsverfahren.
- Ein weiteres Planungserfordernis im neu entstehenden Außendeichsbereich besteht offensichtlich nicht, da hier kein Neubau eines Hotels geplant ist.
- Der Neubau eines Hotels im Porrenkoog würde, wie in Variante 1, eine Baugenehmigung erfordern. Wie in Variante 1 müsste auch für Variante 4 zwingend ein gültiger B-Plan vorliegen. Hierzu ist aufgrund der Lage im Außenbereich eine landesplanerische Zustimmung erforderlich.
- Der B-Plan müsste in einem neuen Verfahren aus dem F-Plan abgeleitet werden.
- Für den Bau eines Hotels an dieser Stelle wäre jedoch zusätzlich die Befreiung von den Verboten der LSG-Verordnung oder die Änderung derselben mit dem Ziel des Schaffens einer neuen Exklave erforderlich.

Ergänzend sei angemerkt, dass die landesplanerische Zustimmung zum Neubau eines Hotels im heutigen Dockkoog vom Vorliegen eines Tourismus-Konzeptes der Stadt Husum abhängig ist. In diesem ist der Nachweis der Unverzichtbarkeit des Standorts zu erbringen. Dies gilt unabhängig von der Frage der gewählten Deichlinie.

#### **Flächenverfügbarkeit / Eigentumsverhältnisse**

Die Eigentumsverhältnisse im Dockkoog stellen sich wie folgt dar (Abbildung 23):

- Die Flächen des Deichs gehören dem Land.
- Die Flächen in der aktuellen LSG-„Exklave“ (s.o.) gehören der Stadt und dem Sielverband DSV Husum Nord.
- Die Flächen im Dockkoog gehören drei privaten Eigentümern, von denen einer etwa 2/3 der gesamten Fläche besitzt.

Die räumliche Verteilung des Eigentums führt dazu, dass bei der Deichverstärkung in der Bestandstrasse (Leitvarianten 1 und 2) die Grundfläche von zwei der drei privaten Flächeneigentümer durch Überbauung betroffen sind.

Die Umsetzung der Leitvarianten 3 und 4 erfordert den Erwerb sämtlicher in Privatbesitz befindlicher Flächen des Dockkooges durch die öffentliche Hand. Denn eine Deichöffnung mit der Folge eines dauerhaften Tideeinflusses würde die heutige landwirtschaftliche Nutzung der Fläche deutlich einschränken bzw. unmöglich machen. Diese Varianten stehen somit unter dem Vorbehalt, dass die betroffenen Grundstückseigentümer das Vorhaben mittragen und zum Verkauf ihrer Flächen bereit sind.



Abbildung 23: Eigentumsverhältnisse im Dockkoog (schematisch, Quelle: LKN-SH).



Abbildung 24: Aktuelle Nationalparkgrenze im Bereich Büsum- Perlebucht (Quelle: LKN-SH).



Abbildung 25: Aktuelle Nationalparkgrenze im Bereich Husum – Dockkoog (Quelle: LKN-SH).

### Nationalparkgrenze

Laut des Gesetzes zum Schutz des schleswig-holsteinischen Wattenmeeres (Nationalparkgesetz - NPG) verläuft die Grenze des Nationalparks 150 m entfernt von der seeseitigen Kante der Krone der Seedeiche. Es wurde deshalb untersucht, ob sich aus einer Rückverlegung des Deichs automatisch eine Veränderung („Nachrücken“) der Grenzen des Nationalparks ergibt, ob also ein geöffneter Dockkoog automatisch zum Nationalpark werden würde. Dies erfolgte, weil in der Projektgruppe von einzelnen Teilnehmern Bedenken geäußert wurden, dass bei Umsetzung von Leitvariante 3 oder 4 aufgrund des dann eintretenden Schutzstatus als Nationalpark Komplikationen hinsichtlich der touristischen Nutzung, inkl. des Baus einer Warft mit einem Hotel, zu erwarten wären.

Zwar verläuft die Grenze des Nationalparks grundsätzlich 150 m von der seeseitigen Kante der Krone des Landesschutzdeiches. In verschiedenen Bereichen weicht sie aber von dieser 150 m-Linie ab. Dies gilt bereits heute im Bereich der Dockkoogspitze: hier verläuft die Nationalparkgrenze in 150 m Abstand zum Deckwerk der Dockkoogspitze; sie folgt hier also nicht dem Landesschutzdeich. Ebenso zeigt das Beispiel Büsum (Perlebucht) die Möglichkeit, die Nationalparkgrenze bewusst mit Blick auf touristische Nutzungen weiter als 150 m entfernt von der Deichlinie zu belassen.

### Genehmigungsfähigkeit eines Hotels in Bezug auf das Landschaftsbild

Der Bau eines Hotels im Dockkoog stellt hohe Ansprüche an die bauliche Gestaltung, damit der Baukörper mit seiner Architektur sich in das Landschaftsbild bzw. die Naturlandschaft einpasst. Die Genehmigungsfähigkeit eines Hotels in Bezug auf das Landschaftsbild ist hier auch vor dem Hintergrund der Lage des Bauvorhabens in Bezug auf das bestehende Landschaftsschutzgebiet zu beurteilen (siehe auch die Abschnitte zu „Schutzgebiete“ und „Planungserfordernis der Leitvarianten“).

In **Leitvariante 1** findet der Bau eines Hotels außerhalb des bestehenden LSG statt. Das LSG ist deshalb vom Bauvorhaben nicht direkt berührt. Die LSG-Verordnung entfaltet auch keine über die Grenzen des LSG hinausgehende Wirkung. Sie bewirkt also keine Verpflichtung, die Auswirkungen eines von außen in das LSG hinein wirkenden Vorhabens zu prüfen. Neben den allgemein hohen gestalterischen Ansprüchen an diesem Ort stellt das LSG keine weitere Hürde für die Genehmigungsfähigkeit dar.

In **Leitvariante 2** ist kein Bau eines Hotels im Dockkoog vorgesehen. Die Frage nach Genehmigungsfähigkeit hinsichtlich des Landschaftsbildes im LSG stellt sich also nicht.

**Leitvariante 3:** Das LSG dient u. a. dem Erhalt der Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes wegen seiner besonderen kulturhistorischen Bedeutung. Bei einer Deichrückverlegung würde die historische Kulturlandschaft des Dockkooges in eine Naturlandschaft (zurück) verwandelt, womit für den Bereich des Dockkooges der Schutzgegenstand anzupassen wäre und die Planung in einer Überarbeitung der LSG-Verordnung zu berücksichtigen wäre.

**Leitvariante 4:** Auch im Falle einer Deichrückverlegung würde das LSG im Porrenkoog fortbestehen. Der dort vorgesehene Hotelstandort liegt also weiterhin innerhalb des LSG. Für den Bau eines Hotels an dieser Stelle wäre also die Befreiung von den Verboten der LSG-Verordnung erforderlich. Der formal bessere Weg wäre gegebenenfalls eine Entlassung des Hotelstandortes aus dem Landschaftsschutzgebiet (u.a.), also die Schaffung einer neuen Exklave im Porrenkoog.

### **Erfassung von Arten und Lebensräumen**

Die Antragsunterlagen für ein Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren umfassen neben den technischen auch die naturschutzfachlichen und -rechtlichen Aspekte. Grundlage hierfür ist die Beschreibung des aktuellen Zustandes von Natur und Landschaft, was die Erfassung von Arten und Lebensräumen, in der Regel durch Kartierungen, erfordert.

Hinsichtlich dieser Erfassungen wäre nach einer ersten Einschätzung für alle vier Leitvarianten im Rahmen des formalen Planungsprozesses eine Untersuchung der Projektauswirkungen auf die Tier- und Pflanzenarten notwendig. Da die vorhandenen Daten bereits relativ alt und unvollständig sind (eine Ausnahme bietet die aktuelle Erfassung des arten- und strukturreichen Dauergrünlandes wie oben erwähnt), wären hierzu voraussichtlich in allen Fällen auch Neuerfassungen notwendig. Dabei lassen die Leitvarianten 3 und 4 einen flächenmäßig größeren Untersuchungsbedarf erwarten; der zeitliche Rahmen muss hingegen nicht notwendigerweise höher sein.

### **Abschätzung des Verfahrens für die wasserwirtschaftliche Planfeststellung**

Für alle Varianten ist eine wasserwirtschaftliche Planfeststellung für die Deichverstärkung durchzuführen. Die Dauer für ein solches Verfahren ist ab dem Zeitpunkt der Eröffnung (Scoping-Termin) mit ca. 3 Jahren zu veranschlagen. Der Zeitaufwand dieses Planfeststellungsverfahrens ist voraussichtlich nicht abhängig von der gewählten Variante. Im Rahmen des vorzunehmenden Variantenvergleichs sind beide Optionen (Verstärkung in der Bestandstrasse sowie Deichrückverlegung) vertieft zu betrachten. Im Falle der Deichrückverlegung ggf. zusätzlich zu erstellende Gutachten (z.B. Strömungen an der Badestelle) können zeitgleich zu den Bestandserfassungen und -kartierungen von Tier- und Pflanzenwelt erstellt werden.

Mit einem Planungsbeginn ist nicht vor 2017, mit einem Baubeginn nicht vor 2020 zu rechnen.

### **Versicherbarkeit der Hotelanlage auf einer Warft**

Es wurde untersucht, ob sich die in den vier Leitvarianten angedachten Hotelstandorte versichern ließen. Diese Frage war insbesondere für die Leitvariante 3 hinterfragt worden.

Hierzu wurden Vertreter des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), Berlin, sowie der Provinzialversicherung, Kiel befragt. Im Ergebnis sind die Standorte aller vier Leitvarianten versicherbar. Die Versicherbarkeit richtet sich in Deutschland vor allem nach dem Vorliegen einer Baugenehmigung. Die Prämie wäre in allen vier Leitvarianten lediglich vom Bauwert abhängig. Ein Risikoaufschlag wäre auch in Variante 3 nicht zu erwarten. Dieses Ergebnis relativiert die hinsichtlich der Versicherbarkeit von Variante 3 bestehenden Bedenken.

## 7 Bewertung der vier Leitvarianten

Nach der Untersuchungsphase befasste sich die Projektgruppe damit, die zusammengetragenen Informationen in eine vergleichende Bewertung der vier Leitvarianten zu überführen. Diese Bewertungsphase sollte dazu dienen, im Idealfall nur eine, jedenfalls aber eine verringerte Anzahl von Vorzugsvarianten für kommende Entscheidungen vorzustellen.

Für die Bewertung wurde ein Bewertungsschema genutzt, das aus den anfangs formulierten gemeinsamen Zielen (vgl. Kapitel 4) abgeleitet, aber auch noch ergänzt wurde, z. B. um den Bereich „Aufwand und Risiken“. Alle Zielbereiche (z. B. Naherholung, Verbesserung des Sturmflutschutzes usw.) wurden mit mehreren Bewertungskriterien hinterlegt (Tabelle 3). Der Zielbereich Naherholung bekam z. B. die Kriterien „attraktives Wegekonzept für Radfahrer und Fußgänger“, „Verbesserung der Bademöglichkeiten“ und „Verbesserung der sonstigen Freizeitmöglichkeiten im Dockkoog und Umgebung“ zugeordnet. Mit Hilfe dieser Kriterien wurden die vier Leitvarianten von jedem Mitglied der Projektgruppe bewertet.

Die jeweiligen Ziele wurden dabei für sich genommen bewertet (Abbildung 26 und Abbildung 27). **Diese Bewertungen werden jedoch nicht miteinander verrechnet**, sondern nebeneinander gestellt. So können die jeweiligen Vorteile und Nachteile der vier Leitvarianten besser abgelesen und individuell gewichtet werden. Ein einfaches Aufaddieren der Ergebnisse in den einzelnen Zielbereichen hätte zu keinem aussagekräftigen Ergebnis geführt, da die Gesamtbewertung stark von der sehr unterschiedlichen Gewichtung der einzelnen Ziele durch die Betrachter abhängt. Es wird darauf hingewiesen, dass alle Mitglieder der Projektgruppe im Rahmen der Bewertung alle Zielbereiche bewertet haben.

Die Bewertungen zeigen sowohl große Ähnlichkeiten wie auch einige deutliche Unterschiede zwischen den Mitgliedern der Projektgruppe. **Die Leitvarianten 1 und 3 wurden dabei sehr positiv bewertet.** Zugleich sind diese beiden Leitvarianten aber diejenigen mit den größten Bewertungsunterschieden zwischen den Mitgliedern.

Im Ergebnis ergab sich auch ein Sondervotum: Die IHK Flensburg favorisiert im Gegensatz zur Mehrheit der Teilnehmer der Arbeitsgruppe die Leitvariante 1, weil die Realisierbarkeit eines Hotelneubaus am Dockkoog auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse (Kapitel 6) derzeit bei dieser Variante wahrscheinlicher ist als bei den Leitvarianten 2 bis 4.

In den folgenden Abschnitten 7.1 bis 7.8 werden die gemeinsamen *und* die abweichenden Bewertungen der Projektgruppenmitglieder herausgearbeitet. In jedem Zielbereich wird zunächst übersichtlich eine Grundtendenz der Bewertung für jede Leitvariante genannt sowie die zentralen Punkte mit Hilfe der Bewertungskriterien dargestellt und durch Verweise auf die Untersuchungsergebnisse (Kapitel 6) begründet.

Tabelle 3: Bewertungsschema mit den Zielbereichen und den diesen zugeordneten Kriterien zur Bewertung der Leitvarianten.

Zielbereiche und zugeordnete Kriterien
<b>Wirtschaftliche Effekte</b>
Steigerung der Attraktivität touristischer Folgeinvestitionen in Husum insgesamt
Schaffung von Arbeits- und Ausbildungsplätzen
Attraktivität für Übernachtungstouristen
Attraktivität für Tagesausflugsverkehr (Einheimische und Touristen)
Strategiekonformität mit SH-, Wattenmeer- bzw. lokalen Tourismuskonzepten
<b>Überregionale Ausstrahlung</b>
Realisierungsmöglichkeiten für ein touristisches Leuchtturmprojekt (Alleinstellung)
Steigerung der Attraktivität als Wohn- und Arbeitsstandort "mit lebendigem Umfeld"
Beispielhafte Klimaanpassung durch integrierte Planung und Umsetzung
Beispielhafter Naturschutz an der Küste
<b>Anpassung an den Meeresspiegelanstieg / Verbesserung des Sturmflutschutzes</b>
Mitwachsen des Kooges / Sedimenteintrag
Sicherheit der Bevölkerung vor Sturmfluten
Geringes Schadenspotenzial (z.B. exponierte Gebäude, Höhenniveau Flächen vor Husum)
<b>Naherholung</b>
Attraktives Wegekonzept für Radfahrer und Fußgänger
Verbesserung der Bademöglichkeiten
Verbesserung der sonstigen Freizeitmöglichkeiten im Dockkoog und Umgebung
<b>Touristische Infrastruktur</b>
Potenzial für attraktives Hotelkonzept
Potenzial für attraktives gastronomisches Angebot
Attraktive Bademöglichkeit für Gäste
<b>Landschaftsbild / Naturerlebnis</b>
Vermeidung von Störungen einer offenen Marschlandschaft
Erhalt historischer Kulturlandschaften
Anpassungsfähigkeit der Küstenlandschaft - insbesondere an den Klimawandel
Möglichkeit zum "Landschaftserlebnis" für Einheimische und Gäste
Möglichkeit zum "Naturerlebnis" (z.B. Vögel und naturnahe Prozesse)
<b>Naturschutz und Artenvielfalt</b>
Küstentypische Artenvielfalt
Wiederherstellung tidebeeinflusster, wattenmeertypischer Lebensräume
Erhalt von extensivem Grünland mit standorttypischen Wasserständen
Möglichst gradueller, natürlicher Übergang zwischen Festland und Wattenmeer
<b>Aufwand und Risiken</b>
Kosten für die Hotelinvestoren
Risiken und Unwägbarkeiten für Hotelinvestoren
Kosten für die Stadt Husum
Risiken und Unwägbarkeiten für die Stadt Husum
Chancen für die Stadt Husum hinsichtlich Förderungen / externer Finanzierungen
Zeitperspektive der Realisierung, Aufwand des Planungsverfahrens
Erhaltung von Optionen für zukünftige alternative Nutzungen im Dockkoog

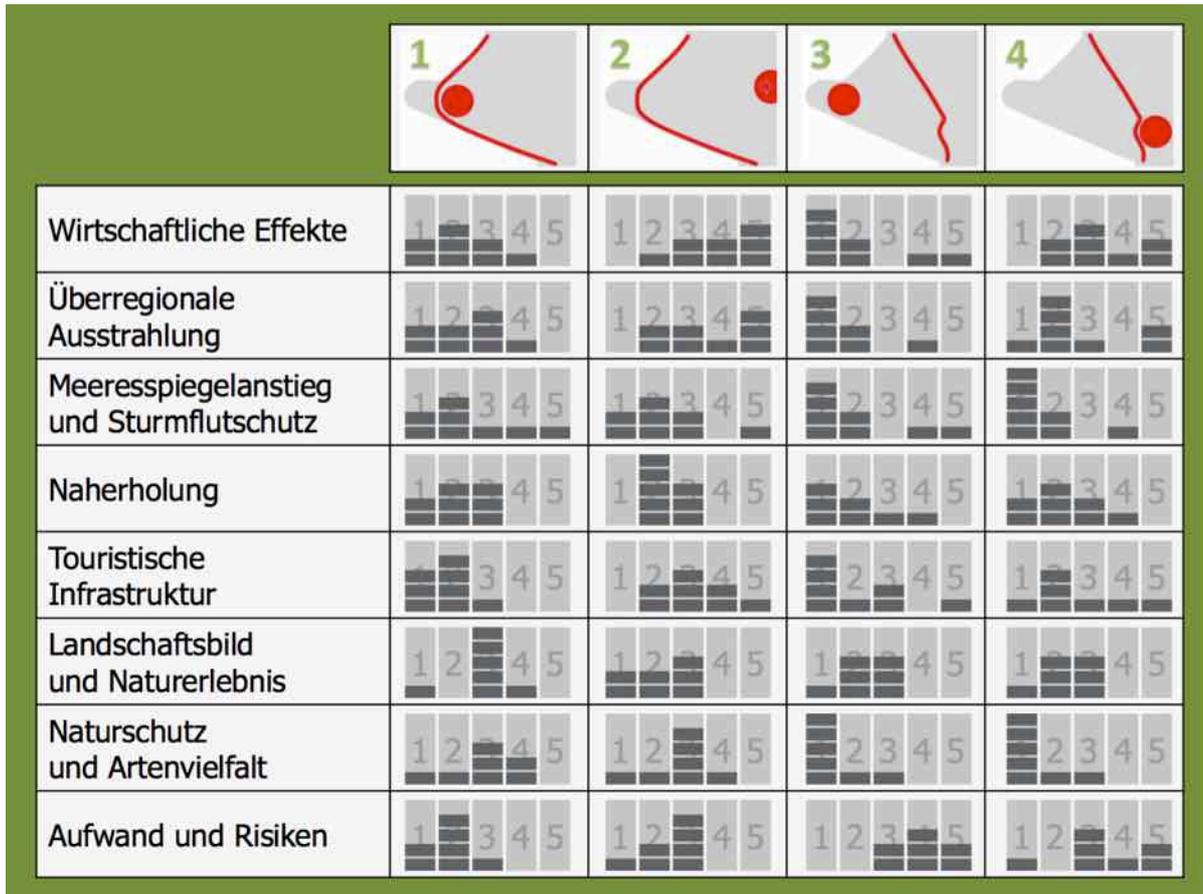


Abbildung 26: Zusammenfassung der Bewertungen der vier Leitvarianten durch die Mitglieder der Projektgruppe. Die „Noten“ reichen von 1 bis 5 (1 = sehr gut, 5 = schlecht, keine Wirkung bzw. hohes Risiko). Die Anzahl der kleinen Balken zeigt an, wie häufig die jeweilige Bewertung vergeben wurde. Wenn der Schwerpunkt der Balken also links liegt, zeigt dies eine positive Bewertung der jeweiligen Leitvariante für ein Themenfeld. Wenn der Schwerpunkt rechts liegt, zeigt dies eine negative Bewertung.



Abbildung 27: Zusammenfassende Rangreihung der Leitvarianten durch die Mitglieder der Projektgruppe. Bewertungen von 1 bis 5 (1 = sehr gut, 5 = schlecht, keine Wirkung bzw. hohes Risiko).

## 7.1 Bewertung der wirtschaftlichen Effekte

Hinsichtlich der wirtschaftlichen Effekte bewerteten die Mitglieder der Projektgruppe die vier Leitvarianten in der folgenden Gewichtung (Abbildung 26):

**Leitvariante 1** wird überwiegend mit **gut** bewertet (von einigen auch sehr gut, befriedigend und ausreichend)

**Leitvariante 2** wird überwiegend mit **schlecht** bewertet (von einigen auch gut, befriedigend und ausreichend)

**Leitvariante 3** wird überwiegend mit **sehr gut** bewertet (von einigen auch gut, ausreichend, schlecht)

**Leitvariante 4** wird überwiegend mit **befriedigend** bewertet (von einigen auch gut, ausreichend und schlecht)

**Die wirtschaftlichen Effekte werden demnach für die Leitvariante 1 positiv und für Leitvariante 3 besonders positiv bewertet.**

Die Bewertung wurde nach den folgenden Kriterien differenziert:

Leitvariante 1 und 3 zeigen aus wirtschaftlicher Perspektive gute bis sehr gute Entwicklungsperspektiven auf. Hinsichtlich **touristischer Folgeinvestitionen** bewerten einige Projektgruppenmitglieder Leitvariante 1 als attraktiver für einen künftigen Hotelinvestor, andere Mitglieder teilen diese Einschätzung nicht. Für Leitvariante 3 befürchten Einige, dass Mehrkosten entstehen könnten. Andere sind der Ansicht, dass mögliche Mehrkosten und die erhöhte Unsicherheit durch das Alleinstellungsmerkmal „Husumer Hallig“ auch in wirtschaftlicher Hinsicht aufgewogen wird, da die Investition in einen für Natur und Besucher attraktiven Dockkoog mit einem Hotel auf der „Husumer Hallig“ (Leitvariante 3) ein Alleinstellungsmerkmal wäre und ein Medieninteresse auslösen würde. Ein solches Hotel würde einen eigenen Reiseanlass darstellen. Wichtig ist aber zugleich, dass ein solches Hotel wirtschaftlich betrieben werden muss und dass die möglichen Mehrkosten für eine solche Variante in Relation zu den zu erwirtschaftenden Einnahmen stehen sollten.

Die Voraussetzungen für die Schaffung von **Arbeits- und Ausbildungsplätzen** direkt am Dockkoog sind in Leitvariante 1, 3 und 4 aufgrund des Hotelstandortes positiver als in Leitvariante 2 zu beurteilen.

Eine hohe **Attraktivität für Übernachtungstouristen** ist besonders bei Variante 1 und 3 gegeben, da in beiden Varianten ein Hotel in unmittelbarer Nähe zum Wattenmeer vorgesehen ist. Einige der Projektgruppenmitglieder schätzen die Attraktivität eines Hotels auf einer Warft (Leitvariante 3) als sehr hoch ein. Andere sehen ein Hotel hinter dem Deich als ebenso attraktiv an.

Für den **Tagesausflugsverkehr**, sowohl für Einheimische als auch für Gäste, stellt der vorgeschlagene Rundweg in allen vier Varianten eine zusätzliche Attraktivität her. In Variante 1 kann die Attraktivität für Tagesausflüge durch eine Gastronomie gestärkt werden, die an ein Hotel angeschlossen ist. Variante 2 ermöglicht dagegen ein ungestörtes Erlebnis der Kulturlandschaft, aber auch eine Gastronomie. Als attraktives Merkmal von Variante 3 und 4 ist der Bohlenweg mit besonderem Natur- und

Landschaftserlebniswert, vergleichbar z.B. mit entsprechenden Wegen in St. Peter-Ording oder im Langwarder Groden in Niedersachsen, hervorzuheben. In Variante 3 und 4 würden zudem Beobachtungshütten mit Blick auf die neu entstehenden Naturflächen im Dockkoog ein zusätzliches Angebot für den Tagesausflugsverkehr darstellen.

**Strategiekonformität mit SH-, Wattenmeer- bzw. lokalen Tourismuskonzepten:** Alle vier Varianten sind mit den vorliegenden Strategien konform und stehen zu diesen nicht im Widerspruch. Variante 3 würde die Ziele der deutsch-dänisch-niederländischen Strategie für einen nachhaltigen Tourismus in der Destination Weltnaturerbe Wattenmeer darüber hinaus sehr gut erfüllen.

Die Diskussion in der Projektgruppe hat aufgezeigt, dass hinsichtlich der wirtschaftlichen Effekte besonders in Bezug auf Variante 3 sehr unterschiedliche Bewertungen bestehen. Dennoch wird Leitvariante 3 von den meisten Projektgruppenmitgliedern insgesamt sehr positiv, gleichzeitig aber von einigen auch negativ oder sehr negativ beurteilt.

## 7.2 Bewertung der Auswirkungen auf die überregionale Ausstrahlung

Hinsichtlich der Auswirkungen auf die überregionale Ausstrahlung bewerteten die Mitglieder der Projektgruppe die vier Leitvarianten in der folgenden Gewichtung:

**Leitvariante 1** wird überwiegend mit gut bis **befriedigend** bewertet (von einigen auch mit sehr gut, gut, befriedigend und ausreichend)

**Leitvariante 2** wird überwiegend mit **schlecht** bewertet (von einigen auch gut, befriedigend und ausreichend)

**Leitvariante 3** wird überwiegend mit **sehr gut** bewertet (von einigen auch gut und ausreichend)

**Leitvariante 4** wird überwiegend mit **gut** bewertet (von einigen auch mit sehr gut, befriedigend und schlecht)

**Die überregionale Ausstrahlung wird insgesamt demnach für die Leitvariante 3 sehr positiv und für die Leitvariante 4 positiv bewertet.**

Die Bewertung wurde nach den folgenden Kriterien differenziert:

Der ausgeprägte „**Leuchtturm-Charakter**“ von Variante 3 durch das Hotel auf einer Warft führt dazu, dass diese Variante aus touristischer Sicht entscheidende Vorteile hat (Hallig-Charakter). Bei Variante 1 fände eine Hotel-Entwicklung innerhalb des Kooges statt. Darin würde sich der Dockkoog dann nicht von vielen anderen Kögen an der Nordsee unterscheiden, ein touristisches Leuchtturmprojekt im Sinne einer „Alleinstellung“ wäre auf diesem Wege kaum erzielbar.

Bei den Varianten 2 und 4 fehlt die Magnetwirkung eines Hotels in Verbindung mit einem attraktiven Restaurant. Allerdings ist in Variante 2 eine attraktive Gastronomie im Bereich der LSG-Exklave oder an der Dockkoogspitze vorgesehen. Bei den Varianten 3 und 4 würde eine Salzwiesen- und Wattlandschaft entstehen, die an dieser Stelle durch den Steg sehr gut erlebbar wird und deshalb auch einen Leuchtturmeffekt hat.

Eine überregional **beispielhafte Klimaanpassung** im Sinne eines Mitwachsens tiefliegender Marschgebiete bzw. eines Sedimenteintrags in den Dockkoog, und damit langfristig auch eine zusätzliche Schutzfunktion für Husum, kann nur im Rahmen der Leitvarianten 3 und 4 erreicht werden.

Hinsichtlich des **Naturschutzes** erscheinen alle vier Varianten nach heutigem Kenntnisstand grundsätzlich fachlich und rechtlich durchführbar; bei den Varianten 1 und 2 gilt dies nur bei einer Deichverstärkung nach innen. „**Überregional beispielhaft für den Naturschutz**“, also herausragend, wäre diese formale Abarbeitung jedoch noch nicht. Dies ergäbe sich erst aufgrund des besonderen Wertes einer auf natürliche Weise neu entstehenden Watt- und Salzwiesenlandschaft mit den Leitvarianten 3 und 4. Eine gewisse Beispielhaftigkeit für den Naturschutz ließe sich auch bei den Leitvarianten 1 und 2 erzielen, wenn durch eine Kleientnahme innerhalb des Dockkooges Feuchtgebiete mit einer Attraktionswirkung für Vögel entstehen würden.

### 7.3 Bewertung der Auswirkungen auf die Anpassung an den Meeresspiegelanstieg und den Sturmflutschutz

Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Anpassung an den Meeresspiegelanstieg und den Sturmflutschutz bewerteten die Mitglieder der Projektgruppe die vier Leitvarianten in der folgenden Gewichtung:

**Leitvariante 1** wird überwiegend mit **gut** bewertet (von einigen auch sehr gut, befriedigend, ausreichend und schlecht)

**Leitvariante 2** wird überwiegend mit **gut** bewertet (von einigen auch sehr gut, befriedigend und schlecht)

**Leitvariante 3** wird überwiegend mit **sehr gut** bewertet (von einigen auch gut, ausreichend und schlecht)

**Leitvariante 4** wird überwiegend mit **sehr gut** bewertet (von einigen auch mit gut, ausreichend)

**Die Zielbereiche Anpassung an den Meeresspiegelanstieg und Sturmflutschutz werden demnach für die Leitvariante 3 und 4 besonders positiv und die Leitvarianten 1 und 2 positiv bewertet.**

Die Bewertung wurde nach den folgenden Kriterien differenziert:

Alle Leitvarianten gewährleisten einen sicheren **Sturmflutschutz** für die Stadt Husum. Dies ist zwingender Ausgangspunkt für die Planungen. Das Schutzniveau wird durch die Anpassung des Landeschutzdeiches an die neuesten Bemessungsgrundlagen gegenüber dem heutigen Zustand deutlich erhöht. Die positive Bewertung aller Leitvarianten hinsichtlich dieses Ziels spiegelt diese Überlegungen wieder.

Es bestanden und bestehen in der Projektgruppe – genauso wie in Politik und Öffentlichkeit – unterschiedliche Bewertungen darüber, ob der Deich auf der bestehenden 1. Deichlinie oder auf der 2. Deichlinie verstärkt werden soll. Die hierzu vertretenen Standpunkte betreffen jedoch, rein küsten-

schutzfachlich betrachtet, nicht das herzustellende Sicherheitsniveau, sondern vielmehr die Frage, ob Deichrückverlegungen grundsätzlich vorstellbar sind.

Aus rein küstenschutzfachlicher Betrachtung heraus ist ein Rückbau des Landesschutzdeiches bei gleichzeitiger Verbesserung des Sicherheitsniveaus der Stadt Husum möglich.

Bei der **Anpassung an den Meeresspiegelanstieg** geht es in der Bewertung, neben der Verbesserung des Schutzniveaus durch die Deichverstärkung, insbesondere um die Frage des **Mitwachsens des Dockkooges aufgrund des Sedimenteintrags**. Aufgrund der bestehenden Höhenverhältnisse und insbesondere des künftig deutlich schneller ansteigenden Meeresspiegels wurde ein mögliches Mitwachsen als Anpassungsmaßnahme an den Klimawandel positiv bewertet. Diese Bewertung wurde insbesondere von Vertretern des Natur- und Küstenschutzes geteilt, da sich so auf lange Sicht eine Verbesserung des Schutzes von Husum ergibt. Ein Mitwachsen des Kooges kann nur im Rahmen der Leitvarianten 3 und 4 realisiert werden.

Hinsichtlich einer **Minimierung des Schadenspotenzials** unterscheiden sich die Varianten bei genauer Betrachtung kaum. In allen Varianten findet durch die Verstärkung des Landesschutzdeiches eine Minimierung des Schadensrisikos bzw. eine Verbesserung des Sturmflutschutzes statt. Eine Minimierung des Schadenspotenzials hingegen tritt nur ein, wenn Werte aus der Marsch auf die überflutungssichere Geest verlegt werden. Dies findet in den Varianten 1, 3 und 4 nicht statt. Lediglich in Variante 2 würde das Schadenspotenzial verringert werden, sofern ein eventuelles neues Hotel nur an einem Standort auf der Geest errichtet würde.

#### 7.4 Bewertung der Auswirkungen auf die Naherholung

Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Naherholung bewerteten die Mitglieder der Projektgruppe die vier Leitvarianten in der folgenden Gewichtung:

**Leitvariante 1** wird überwiegend mit **gut und befriedigend** bewertet (von einigen auch sehr gut)

**Leitvariante 2** wird überwiegend mit **gut** bewertet (von einigen auch befriedigend)

**Leitvariante 3** wird überwiegend mit **sehr gut bis gut** bewertet (von einigen auch befriedigend und ausreichend)

**Leitvariante 4** wird überwiegend mit **gut** bewertet (von einigen auch mit sehr gut, befriedigend und ausreichend)

**Der Zielbereich Naherholung wird demnach für die Leitvariante 3 besonders positiv und für die Leitvarianten 1, 2 und 4 positiv bewertet.**

Die Bewertung wurde nach den folgenden Kriterien differenziert:

Ein **attraktives Wegekonzept für Radfahrer und Fußgänger** ist aus heutiger Sicht in allen vier Varianten umsetzbar (Stichwort „Rundweg Dockkoog“). Die Wegführung über einen Bohlenweg (s.o.) ist für viele Projektgruppenmitglieder ein herausragend positives Merkmal der Varianten 3 und 4.

Das Thema **Verbesserung der Bademöglichkeiten** an der Dockkoogspitze wurde durch die Projektgruppe nicht vertieft bearbeitet. Alle vier Varianten haben diesbezüglich ähnliche Voraussetzungen.

Eine **Verbesserung der sonstigen Freizeitmöglichkeiten** im Dockkoog und Umgebung wurde durch die Projektgruppe nicht vertieft bearbeitet. Es gilt Ähnliches beim Thema „Überregionale Ausstrahlung“. Allerdings in abgeschwächter Form. Es wäre attraktiv, wenn man nach einem Spaziergang am Dockkoog noch in einem Restaurant einen Kaffee trinken oder Speisen zu sich nehmen könnte. In den Varianten 1 und 3 ist ein Ausbau des Freizeitangebotes angelehnt an Hotel bzw. Gastronomie angelegt. In Variante 2 steht das Erlebnis der Kulturlandschaft, aber auch eine Gastronomie an der Dockkoogspitze oder in der LSG-Exklave, im Mittelpunkt. Die Varianten 3 und 4 ermöglichen ein ausgeprägtes Wattenmeer-Erlebnis und schaffen zusätzliche Möglichkeiten zur Naturbeobachtung.

## 7.5 Bewertung der Auswirkungen auf die touristische Infrastruktur

Hinsichtlich der Auswirkungen auf die touristische Infrastruktur bewerteten die Mitglieder der Projektgruppe die vier Leitvarianten in der folgenden Gewichtung:

**Leitvariante 1** wird überwiegend mit **gut** bewertet (von einigen auch sehr gut und befriedigend)

**Leitvariante 2** wird überwiegend mit **befriedigend** bewertet (von einigen auch gut, ausreichend, schlecht)

**Leitvariante 3** wird überwiegend mit **sehr gut** bewertet (von einigen auch gut, befriedigend und schlecht)

**Leitvariante 4** wird überwiegend mit **gut** bewertet (von einigen auch mit sehr gut, befriedigend, ausreichend und schlecht)

**Die touristische Infrastruktur wird demnach für die Leitvariante 1 positiv und für Leitvariante 3 besonders positiv bewertet.**

Die Bewertung wurde nach den folgenden Kriterien differenziert:

Das **Potenzial für ein attraktives Hotelkonzept** besteht in den Leitvarianten 1 und 3, mit Abstrichen auch in Variante 4 (Hotel hinter dem Porrenkoog-Deich). Auch hier fällt die Bewertung der Projektgruppenmitglieder sehr unterschiedlich aus: einige beurteilen ein Hotel hinter dem Dockkoog-Deich (Variante 1) als besonders attraktiv. Andere bewerten den Standortort auf einer Warft inmitten einer Wattenmeerlandschaft (Variante 3) als besonders attraktives Alleinstellungsmerkmal. Unmittelbarer Meerblick gilt in jedem Fall als sehr wichtiges Kriterium.

Das **Potenzial für ein attraktives gastronomisches Angebot** wurde durch die Projektgruppe nicht vertieft bearbeitet. Grundsätzlich ist jedoch in allen vier Varianten ein Ausbau des gastronomischen Angebots umsetzbar.

**Attraktive Bademöglichkeit für Gäste:** siehe Naherholung

## 7.6 Bewertung der Auswirkungen auf Landschaftsbild und Naturerlebnis

Hinsichtlich der Auswirkungen auf Landschaftsbild und Naturerlebnis bewerteten die Mitglieder der Projektgruppe die vier Leitvarianten in der folgenden Gewichtung:

**Leitvariante 1** wird überwiegend mit **befriedigend** bewertet (von einigen auch sehr gut und ausreichend)

**Leitvariante 2** wird überwiegend mit **gut und befriedigend** bewertet (von einigen auch sehr gut und gut)

**Leitvariante 3** wird überwiegend mit **gut und befriedigend** bewertet (von einigen auch sehr gut)

**Leitvariante 4** wird überwiegend mit **gut und befriedigend** bewertet (von einigen auch sehr gut)

**Der Zielbereich Landschaftsbild / Naturerlebnis wird demnach für die Leitvariante 2, 3 und 4 positiv bewertet.**

Die Bewertung wurde nach den folgenden Kriterien differenziert:

**Störungen der offenen Marschlandschaft** im Dockkoog durch ein Hotel werden in den Varianten 2 und 4 vermieden. In Leitvariante 4 gilt dies nicht für den Porrenkoog. Die Varianten 2 und 4 werden daher von einigen Projektgruppenmitgliedern in dieser Hinsicht positiver als die Varianten 1 und 3 bewertet.

Der **Erhalt der historischen Kulturlandschaft** im Dockkoog (wie sie nach der Eindeichung entstand) ist nur in den Varianten 1 und 2 möglich.

Demgegenüber steht die zukünftige **Anpassungsfähigkeit der Küstenlandschaft** des Dockkooges an den Klimawandel, da der tidebeeinflusste Dockkoog in den Varianten 3 und 4 durch Sedimentation mit dem steigenden Meeresspiegel aufwächst. Es kommt nicht zum weiteren Absinken der Marschlandschaft gegenüber dem Meeresspiegel.

Den **Möglichkeiten zum "Landschaftserlebnis" für Einheimische und Gäste** werden aus Sicht einiger Projektgruppenmitglieder vor allem durch Variante 2 („weites Land“) und mit Abstrichen auch durch Variante 4 gestärkt, da das Landschaftsbild durch eine verringerte Bebauung (kein Hotel im Dockkoog) aufgewertet wird. Auch Variante 3 hat durch den „Hallig-Charakter“ ein hohes und regionaltypisches Erlebnispotenzial und wurde in dieser Hinsicht positiv bewertet.

Die **Möglichkeit zum "Naturerlebnis"** (z.B. Vögel und naturnahe Prozesse) könnte grundsätzlich in allen vier Varianten verbessert werden (Rundweg, Beobachtungshütten etc). Die Varianten 3 und 4 wurden aber klar am positivsten bewertet, da im Vergleich zu heute höherwertige und auch erlebbare Naturflächen unter dem Einfluss der Tide entstehen würden.

## 7.7 Bewertung der Auswirkungen auf Naturschutz und Artenvielfalt

Hinsichtlich der Auswirkungen auf Naturschutz und Artenvielfalt bewerteten die Mitglieder der Projektgruppe die vier Leitvarianten in der folgenden Gewichtung:

**Leitvariante 1** wird überwiegend mit **befriedigend** bewertet (von einigen auch sehr gut, gut und ausreichend)

**Leitvariante 2** wird überwiegend mit **befriedigend** bewertet (sehr gut, gut und ausreichend)

**Leitvariante 3** wird überwiegend mit **sehr gut** bewertet (von einigen auch gut und befriedigend)

**Leitvariante 4** wird überwiegend mit **sehr gut** bewertet (von einigen auch gut und befriedigend)

**Der Zielbereich Naturschutz / Artenvielfalt wird demnach für die Leitvariante 3 und 4 sehr positiv bewertet.**

Die Bewertung wurde nach den folgenden Kriterien differenziert

Bei der naturschutzfachlichen Beurteilung der Varianten geht es um einen Vergleich und die Bewertung unterschiedlicher Naturräume: eine (gegebenenfalls erhaltene) Grünland- und Weidelandschaft (vergleichbar mit dem Status quo) steht einer wiederhergestellten Tidellandschaft aus Priel, Watt und Salzwiese gegenüber, wobei die Salzwiese in der längeren Sicht den größten Raum einnehmen würde.

Die **küstentypische Artenvielfalt** ist in den Varianten 3 und 4 am positivsten zu bewerten. Bei der entsprechenden vergleichenden Bewertung der Naturräume bzw. der dort lebenden Flora und Fauna ist die Seltenheit und Schutzwürdigkeit ein entscheidender Maßstab. Da dies bei der Salzwiese, einem **tidebeeinflussten, wattenmeertypischen Lebensraum**, in höherem Maße der Fall ist, wird sie in der naturschutzfachlichen Bewertung höher eingestuft als z.B. die Grün- und Weidelandschaften des Kooges. Hinzu kommt, dass auch der höhere Grad der Natürlichkeit ein wesentlicher Faktor bei der positiveren naturschutzfachlichen Bewertung ist.

**Erhalt von extensivem Grünland mit standorttypischen Wasserständen** (u.a. arten- und strukturreichen Dauergrünland) ist nur in den Varianten 1 und 2 möglich, da in Variante 3 und 4 tidebeeinflusste Lebensräume (Wattflächen, Salzwiese) entstehen.

Ein **gradueller, natürlicher Übergang zwischen Festland und Wattenmeer** ist am deutlichsten in den Varianten 3 und 4 ausgeprägt, da hier ein naturnaher Übergang von Wattflächen hin zu Salzwiesen gegeben ist. In den Varianten 1 und 2 besteht dieser graduelle, natürliche Übergang aufgrund der deutlich kleineren und voraussichtlich weiterhin gemanagten Fläche (Deichvorland mit Beweidung, Entwässerung und Lahnungen) zwischen Deich und Wattenmeer nicht.

## 7.8 Aufwand und Risiken, einschließlich planerischer Rahmen

Hinsichtlich Aufwand und Risiken, einschließlich planerischer Rahmen bewerteten die Mitglieder der Projektgruppe die vier Leitvarianten in der folgenden Gewichtung:

**Leitvariante 1** wird überwiegend mit **gut** bewertet (von einigen auch sehr gut und befriedigend)

**Leitvariante 2** wird überwiegend mit **befriedigend** bewertet (sehr gut und gut)

**Leitvariante 3** wird überwiegend mit **ausreichend** bewertet (von einigen auch befriedigend und schlecht)

**Leitvariante 4** wird überwiegend mit **befriedigend** bewertet (von einigen auch sehr gut, befriedigend und schlecht)

**Der Zielbereich Aufwand / Risiken wird demnach für die Leitvariante 1 positiv bewertet.**

Die Bewertung wurde nach den folgenden Kriterien differenziert

**Kosten für die Hotelinvestoren:** Wichtig bei diesem Kriterium ist die Frage, ob die Kosten für Hotelinvestoren bei Variante 3 höher liegen als bei Variante 1. Die Summe aller anfallenden Investitionskosten ist zwar bei Variante 3 höher als bei Variante 1. Sofern bei Variante 3 aber höhere Anteile von der öffentlichen Hand getragen werden und somit der beschriebene Hochwasserschutz in Form von Warft und Zuwegung bereit gestellt wird, oder höhere Einnahmen erzielbar sind, sind die Kosten für Hotelinvestoren voraussichtlich bei beiden Varianten vergleichbar. Eine verbindliche Zuordnung von Kosten zu einzelnen öffentlichen oder privaten Trägern ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

**Risiken und Unwägbarkeiten für Hotelinvestoren** ergeben sich im Wesentlichen aus den folgenden Aspekten:

- planerische Risiken (Realisierungschance, Dauer des Zulassungsverfahrens)
- wirtschaftliche Risiken (Investitions- und Betriebskosten sowie erwartete Auslastung).

Die planerischen Risiken wurden für die einzelnen Varianten in Kapitel 6.6 ausführlich beschrieben und sind unten zusammenfassend bewertet.

Hinsichtlich der wirtschaftlichen Risiken sind die Investitions- und Betriebskosten für einen Standort auf einer außendeichs gelegenen Warft im Vergleich zu einem binnendeichs gelegenen Standort als höher anzusetzen. Folglich sind die Risiken für die Variante 3 am größten. Variante 3 birgt vor allem Risiken hinsichtlich der Kosten. Die Risiken sind aber kalkulierbar. Es liegen erste Einschätzungen zu den Kosten für den Bau einer Warft und der notwendigen Zuwegung vor.

Die Gesamtkosten (private und öffentliche Investitionskosten) sind in den Leitvarianten 3 und 4 wahrscheinlich höher als in Variante 1. Es ist möglich, für die Hotelinvestoren nahezu identische finanzielle Rahmenbedingungen in allen Leitvarianten zu schaffen, sofern die öffentliche Hand oder ein anderer Träger die Mehrkosten der Herstellung der Warft sowie der Zuwegung in den Leitvarianten 3 und 4 übernimmt. Aus Sicht der Stadt Husum ist daher die Frage der Fördermöglichkeiten dieser Mehrkosten relevant. In der Leitvariante 3 erscheint eine solche Förderung aufgrund der Besonderheit des Projektansatzes möglich. Hierzu liegen jedoch noch keine belastbaren Aussagen vor.

Dennoch könnte ein außendeichs auf einer Warft gelegenes Hotel rentabel betrieben werden. Es würde nur ein anderes Betriebs- und Marketingkonzept erfordern und würde ein anderes Publikum ansprechen. Ob ein außendeichs auf einer Warft gelegenes Hotel attraktiver und sogar besser zu vermarkten wäre, wurde von einigen Projektgruppenmitgliedern auch in Abwägung mit möglicherweise höheren Investitions- und Betriebskosten sehr positiv beurteilt. Für andere überwogen die wirtschaftlichen Risiken gegenüber den Vermarktungschancen.

### **Risiken und Unwägbarkeiten für die Stadt Husum**

Für Leitvariante 3 und 4 ist zu bedenken, dass mit der Öffnung des Dockkoog-Deiches herkömmlichen Landnutzungszwecken Grenzen gesetzt sind. Dies gilt insbesondere für die Möglichkeit dort neben der landwirtschaftlichen Nutzung zu einem späteren Zeitpunkt auch Wohn- oder Gewerbebauten zu errichten, was allerdings eine heute nur schwer vorstellbare Bebauung des Dockkooges auch im Bereich des Landschaftsschutzgebietes bedeuten würde.

**Zeitperspektive für die Realisierung, Aufwand des Planungsverfahrens:** Aus heutiger Sicht erscheinen alle Leitvarianten formal und tatsächlich umsetzbar. Dies gilt sowohl für bauplanerische als auch naturschutzfachliche Aspekte. Die Aufstellung eines B-Plans ist bei allen Varianten (außer Variante 2) erforderlich. Bei Variante 3 ist zusätzlich die Verabschiedung eines neuen F-Plans erforderlich, wobei gegenüber dem bisher erzielten Arbeitsstand die veränderte landschaftliche Situation aufgrund der Deichrückverlegung zu berücksichtigen wäre. Dies stellt einen Mehraufwand an Planung auf Seiten der Stadt dar.

Für alle Varianten ist eine wasserwirtschaftliche Planfeststellung für die Deichverstärkung durchzuführen. Der Zeitaufwand dieses Planfeststellungsverfahrens ist voraussichtlich nicht abhängig von der gewählten Variante.

**Erhaltung von Optionen für zukünftige alternative Nutzungen im Dockkoog:** Grundsätzlich hält die Umsetzung der Leitvarianten 1 und 2 Optionen für eine spätere, gegenüber heute veränderte Nutzung des Dockkooges offen. Die Grenzen werden hier aber u.a. durch die LSG-Verordnung gesetzt.

Bei Umsetzung der Varianten 3 und 4 sind aufgrund der Deichrückverlegung und der in Folge eintretenden Umwandlung des Dockkooges zu Watt- und Salzwiesenflächen den bisherigen Landnutzungsoptionen Grenzen gesetzt. Die landschaftliche Erlebbarkeit des dann geöffneten Dockkooges bleibt dagegen erhalten, und damit auch eine (verbesserte) Erholungsnutzung.

## **7.9 Auswahl der Vorzugsvarianten**

Die Auswahl der im folgenden Kapitel zu beschreibenden Vorzugsvarianten hängt von der Gewichtung der Ziele durch die Betrachter ab. Jede Variante hat ihre Stärken und Schwächen. Am Ende gibt den Ausschlag, welche(r) Zielbereich(e), z. B. wirtschaftlichen Effekte, überregionale Ausstrahlung, Naherholung, Landschaftsbild, Naturschutz sowie Aufwand und Risiken, am stärksten gewichtet werden. Eine Verrechnung der Zielbereiche erfolgte nicht.

Die **Leitvarianten 1 („Hotel am Deich“)** und **Leitvariante 3 („Husumer Hallig“)** werden in der jeweiligen Gewichtung durch einen Teil der Mitglieder der Projektgruppe sehr positiv bewertet. Daher gehören sie zu den Vorzugsvarianten. Für die **Leitvariante 2 („Weites Land“)** sprechen ebenfalls starke

Argumente und einige Mitglieder der Projektgruppe gewichteten die Vorzüge dieser Variante sehr stark, weshalb sie ebenfalls zu den Vorzugsvarianten zählt. **Leitvariante 4** wird in verschiedenen Zielbereichen ebenfalls positiv von den Mitgliedern der Projektgruppe bewertet. Für die Variante 4 sprachen insgesamt aber am Ende keine so ausschlaggebenden Argumente, weshalb sie nicht zu den Vorzugsvarianten zählt.

Welche Stärken, aber auch Schwächen die somit **insgesamt drei Vorzugsvarianten** haben, wird im folgenden Kapitel pointiert zusammengefasst.

## 8 Vorzugsvarianten der Projektgruppe Dockkoog

In diesem Kapitel werden jene Leitvarianten, die aus Sicht jeweils eines Teils der Projektgruppe vorzuziehen sind, zusammenfassend und pointiert mit ihren Stärken und Schwächen beschrieben und bewertet. Dies trifft auf drei der vier in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Leitvarianten zu. Diese „Vorzugsvarianten“ werden hier als „**Weites Land**“ (Leitvariante 2), „**Hotel am Deich**“ (Leitvariante 1) und „**Husumer Hallig**“ (Leitvariante 3) bezeichnet.

Vorab sollen drei wichtige **Gemeinsamkeiten aller Vorzugsvarianten** genannt werden:

- **sie gewährleisten einen gegenüber der heutigen Situation deutlich verbesserten Sturmflutschutz für die Stadt Husum.**
- **sie gewährleisten die Erreichbarkeit der Dockkoogspitze bzw. der Badestelle, abgesehen von Einschränkungen während der Bauphase.**
- **sie ermöglichen eine Verbesserung des Rad- und Fußwegenetzes mit der Möglichkeit zur Umrundung des Dockkooges.**

### 8.1 Variante „Weites Land“

Die Vorzugsvariante „Weites Land“ entspricht der Leitvariante 2: Der Dockkoog-Deich wird bei dieser Variante auf der Binnenseite verstärkt; ein Hotelneubau ist nicht vorgesehen, wohl aber eine Verbesserung des gastronomischen Angebotes an der Dockkoog-Spitze. Es ist die Variante mit der geringsten baulichen Veränderung im Dockkoog, denn abgesehen von der Deichverstärkung, dem Rückbau des bestehenden Hotels und einer Erneuerung des Campingplatzes würde sich dort nur wenig verändern. Die Bezeichnung „Weites Land“ kennzeichnet die Variante sehr gut als diejenige, in der der Erhalt der historischen Kulturlandschaft im Mittelpunkt steht – eine Seltenheit an der Westküste.

Die Kulturlandschaft des Dockkooges bleibt in einer ähnlichen Form bewahrt, wie sie sich dort seit rund 150 Jahren darstellt. Das Gebiet wird weiterhin als Grünland genutzt, und Störungen der offenen Marschlandschaft werden vermieden. Die Bebauung des Dockkooges wird aufgrund des Rückbaus des vorhandenen Hotels gegenüber heute sogar reduziert, so dass das Landschaftsbild noch ungestörter erscheint. Ein Rundweg um den Dockkoog lädt zum Entdecken der charakteristischen Küstenlandschaft ein.

Positive wirtschaftliche Effekte bleiben wohl aus, weil die touristische Infrastruktur nicht verbessert wird - sieht man von der Erneuerung des Campingplatzes und der Weiterentwicklung des Naturerlebnisses im Dock- und Porrenkoog ab. Für den Naturschutz ändert sich gegenüber dem Status quo eher wenig. Jedoch werden die Wiesen und Weiden vermutlich durch Wasserbiotope als Folge von Kleinentnahmen für den Deichbau ergänzt.



Abbildung 28: Variante „Weites Land“ - Blick nach Westen vom Dockkoog-Deich an der Hafenzufahrt in Richtung Campingplatz, mit möglicher Wasserfläche und Beobachtungshütte.

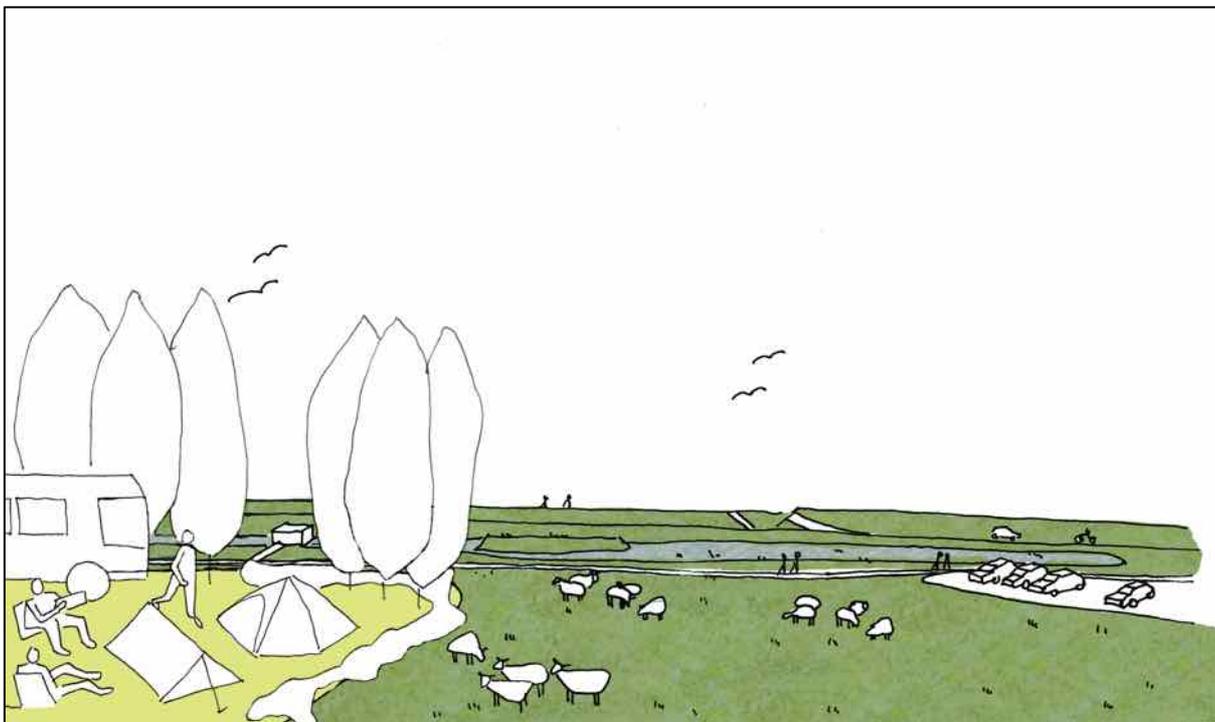
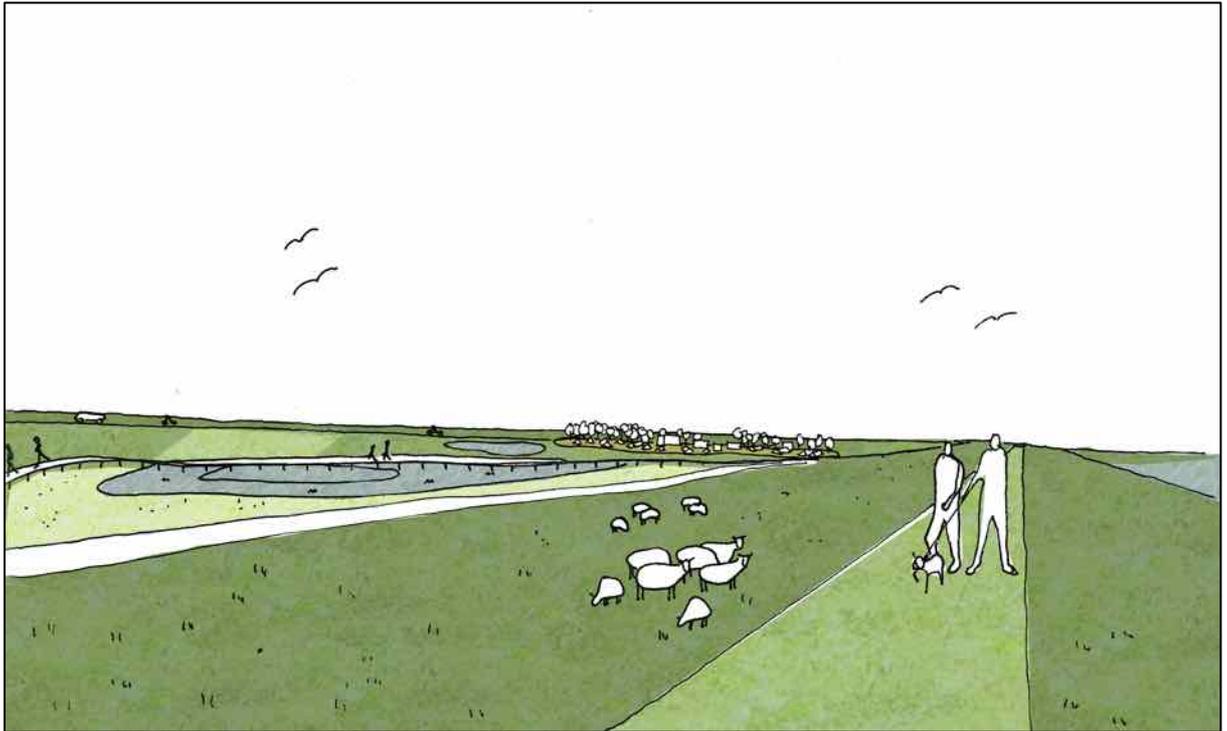


Abbildung 29: Variante „Weites Land“ - Blick nach Osten in die Marschlandschaft des Dockkooges, mit Campingplatz im Vordergrund und möglicher Wasserfläche im Hintergrund.



**Abbildung 30:** Variante „Weites Land“ - Blick vom Dockkoog-Deich Richtung Süden zum Campingplatz, mit möglichen Wasserflächen und möglichem Bohlenweg.

Die Landschaft wird durch einen verstärkten Seedeich zum Wattenmeer abgegrenzt. Dies sorgt für einen klar verbesserten Sturmflutschutz (wie bei allen anderen Varianten) Der Unterschied zwischen dem steigenden Meeresspiegel der Nordsee und dem niedrigen, weiter absinkenden Niveau des Marschlandes in Dockkoog verstärkt sich zukünftig weiter.

Insgesamt steht im Mittelpunkt der Variante „Weites Land“ die Erreichung der Ziele zu Naherholung und zum Landschaftsbild. Wie bei allen Varianten wird der Sturmflutschutz gewährleistet. Die anderen Ziele, also hinsichtlich des Naturschutzes, der touristischen bzw. wirtschaftlichen Entwicklung, der Klimaanpassung sowie der überregionalen Ausstrahlung (vgl. Kap. 4 und Tabelle 3) werden eher nicht erreicht.

## **8.2 Variante „Hotel am Deich“**

Die Vorzugsvariante „Hotel am Deich“ entspricht der Leitvariante 1: Der Dockkoog-Deich wird bei dieser Variante auf der Binnenseite verstärkt und im Westen des Gebietes wird ein Hotel gebaut. Die Bezeichnung „Hotel am Deich“ kennzeichnet diese Variante sehr gut, denn das gegenüber dem Status Quo stark vergrößerte Hotel wird unmittelbar hinter dem Deich liegen und insgesamt einen prägenden Charakter für den Dockkoog bzw. den Westen Husums bekommen. Dieser Charakter wird nicht durch andere prägende Merkmale (Warft sowie Naturlandschaft) wie bei der „Husumer Hallig“ ergänzt.



Abbildung 31: Variante „Hotel am Deich“ - Blick nach Westen vom Dockkoog-Deich an der Hafenzufahrt in Richtung Hotel, mit möglicher Wasserfläche und Beobachtungshütte.



Abbildung 32: Variante „Hotel am Deich“ - Blick nach Osten in die Marschlandschaft des Dockkooges, mit Hotel im Vordergrund und möglicher Wasserfläche im Hintergrund.



**Abbildung 33: Variante „Hotel am Deich“ - Blick vom Dockkoog-Deich Richtung Süden zum Hotel, mit möglichen Wasserflächen und möglichem Bohlenweg.**

Die Variante „Hotel am Deich“ steht für die Entwicklung vor allem der touristischen Nutzung des Dockkooges. Es werden ein Hotel und voraussichtlich eine Gastronomie direkt hinter dem verstärkten Deich entstehen. Es ist die Variante, die am stärksten an den klassischen Hotelentwicklungsstandards ausgerichtet ist. Aufwand und Risiken werden im Variantenvergleich positiv bewertet. Zum Standort am Nationalpark, aber auch zur gesamten Region besonders passend wäre es, wenn es gelänge, das Hotel und Restaurant auch mit einem herausragenden Standard für nachhaltiges Wirtschaften, vor allem bei Energieverbrauch, Lebensmitteln und einer Partnerschaft mit dem angrenzenden Nationalpark zu versehen.

Die Kulturlandschaft des Dockkooges wird – abgesehen vom teilweise bebauten Westen des Gebietes – in einer ähnlichen Form erhalten, wie sie sich dort seit rund 150 Jahren darstellt. Das Gebiet wird voraussichtlich weiterhin als Grünland genutzt, und über den Hotelbau hinausgehende Störungen der offenen Marschlandschaft werden vermieden. Ein Rundweg um den Dockkoog lädt zum Entdecken der Landschaft ein. Allerdings setzt dies eine einvernehmliche Weg-Entwicklung auf dem Porrenkoog-Deich voraus, da anders als bei der „Husumer Hallig“ der Weg dort nicht automatisch durch die Deichverstärkung entstehen würde.

Es werden keine besonderen Wattenmeer-Lebensräume neu entstehen, da der Deich auf der bestehenden Linie des Dockkoog-Deiches verstärkt wird. Die Landschaft wird durch einen verstärkten Seedeich zum Wattenmeer abgegrenzt. Dies sorgt für einen klar verbesserten Sturmflutschutz (wie bei allen anderen Varianten), führt aber auch dazu, dass sich der Unterschied zwischen dem steigenden Meeresspiegel der Nordsee und dem niedrigen, weiter absinkenden Niveau des Marschlandes in Dockkoog zukünftig weiter verstärkt. Die Möglichkeiten für Naturerlebnis und Naherholung werden nur dann besser, wenn es gelingt, einen Weg auf dem Porrenkoog-Deich zu entwickeln. Die überregionale Ausstrahlung der Stadt Husum wird höchstens geringfügig zunehmen.

Insgesamt steht im Mittelpunkt der Variante „Hotel am Deich“ die Erreichung der Ziele (vgl. Kap. 4 und Tabelle 3) zur touristischen und wirtschaftlichen Entwicklung auf eine eher traditionelle Weise. Bei allerdings geringerem Risiko bleiben die diesbezüglichen Möglichkeiten jedoch unter dem Niveau, das bei der „Husumer Hallig“ erreicht werden kann. Wie bei allen Varianten wird der Sturmflutschutz gewährleistet. Verbesserungen für die Naherholung sind ebenso wie für die überregionale Ausstrahlung unsicher. Die Ziele eines verbesserten Naturschutzes und einer besseren Anpassung an den Meeresspiegelanstieg werden nicht erreicht.

### 8.3 Variante „Husumer Hallig“

Die Vorzugsvariante „Husumer Hallig“ entspricht der Leitvariante 3: Der heutige Porrenkoog-Deich wird zum Landesschutzdeich ausgebaut, der heutige Dockkoog entwickelt sich zu einer Landschaft aus Watt und Salzwiese, und in seinem westlichen Bereich entsteht eine neue Warft mit Hotel und Gastronomie. Die Warft bleibt über einen sturmflutsicheren Damm entlang der Hafenausfahrt mit Husum verbunden. Die Bezeichnung „Husumer Hallig“ kennzeichnet diese Variante sehr gut als eine, bei der eine den Halligen vergleichbare Warft-Struktur, umgeben von Lebensräumen des Wattenmeeres, entsteht und zugleich für die Stadt Husum ein herausragendes Alleinstellungsmerkmal geschaffen wird.

Die „Husumer Hallig“ steht für ein Leben und Wirtschaften der Menschen *mit* dem Wasser am Dockkoog. Der heutige Dockkoog-Deich wird nördlich der Dockkoogspitze abgetragen; die Tide kann in den Koog einschwingen, und die heute tiefliegenden Flächen des Dockkoges wachsen durch die sich aus dem Wasser absetzenden Sedimente mit dem Meeresspiegelanstieg in die Höhe.

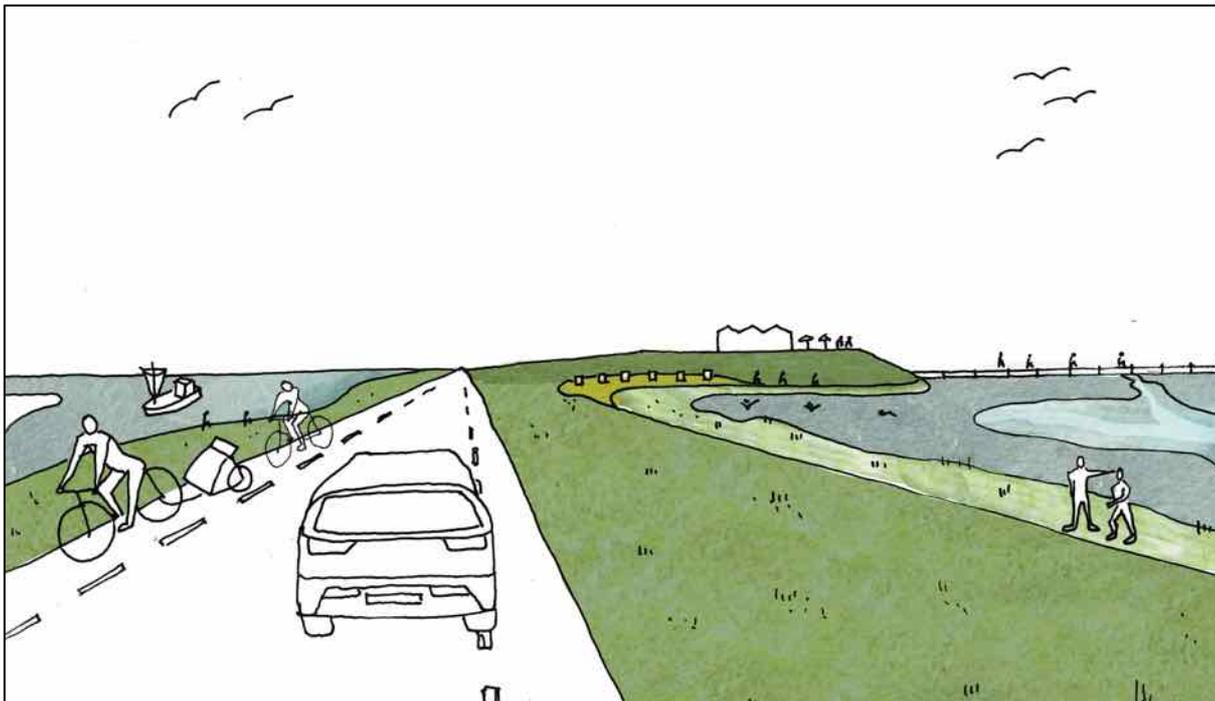


Abbildung 34: Variante „Husumer Hallig“ - Blick nach Westen vom Zuwegungsdamm an der Hafenzufahrt in Richtung Warft-Hotel, mit Wasserflächen, Watt, Salzwiesen und Bohlenweg.

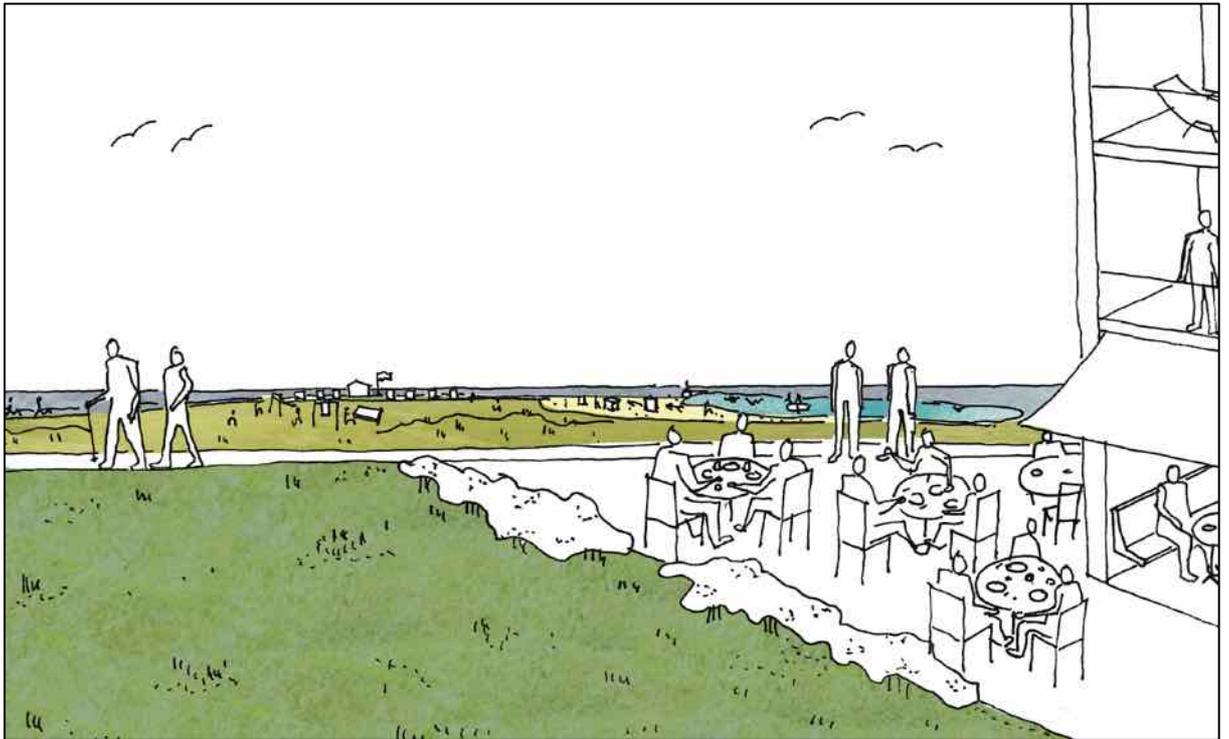


Abbildung 35: Variante „Husumer Hallig“ - Blick nach Westen zur Dockkoogspitze, mit Warft-Hotel im Vordergrund.

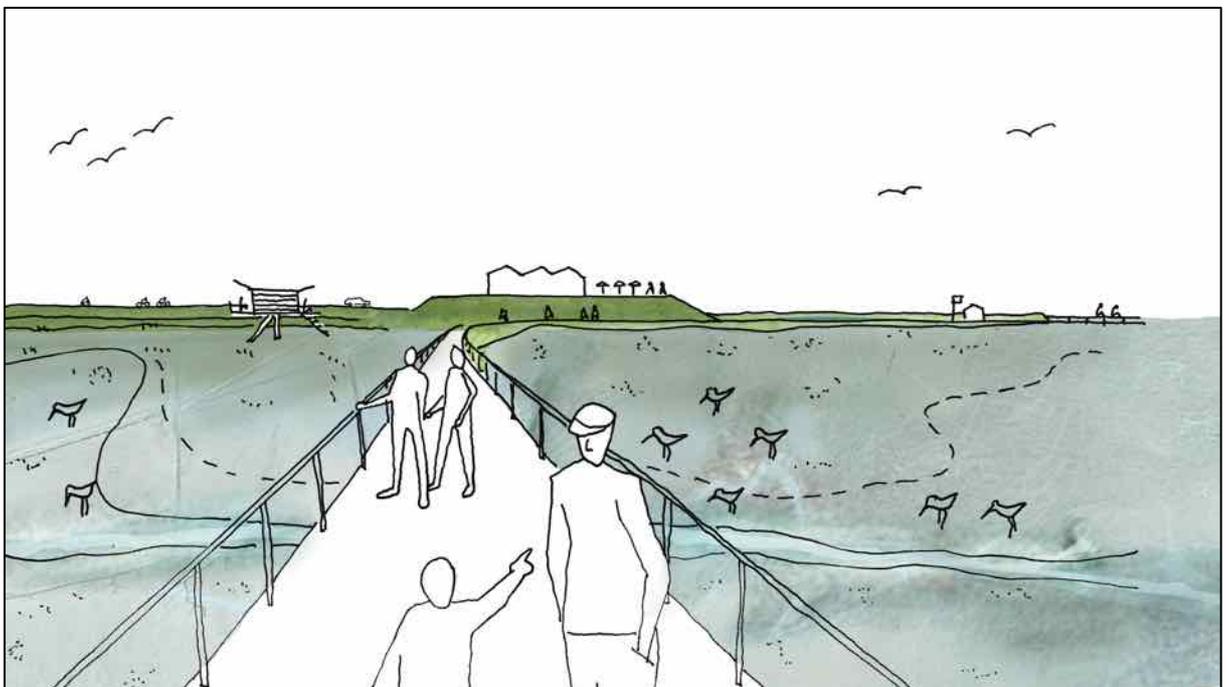


Abbildung 36: Variante „Husumer Hallig“ - Blick vom Bohlenweg Richtung Süden zum Warft-Hotel, mit Priel, Wattflächen und Beobachtungshütte.

Hotel und Restaurant auf der Warft schaffen eine große Nähe zum Wasser mit Blick über das Weltnaturerbe Wattenmeer. Zum Standort am Nationalpark, aber auch zur gesamten Region besonders passend wäre es, wenn es gelänge, das Hotel und Restaurant auch mit einem herausragenden Standard für nachhaltiges Wirtschaften, vor allem bei Energieverbrauch, Lebensmitteln und einer Partnerschaft mit dem angrenzenden Nationalpark zu versehen.

Die „Husumer Hallig“ wird so zu einem Alleinstellungsmerkmal für die Stadt Husum. Die überregionale Ausstrahlung dieser Variante ist sehr hoch, da es kein vergleichbares Projekt an der ganzen Nordseeküste gibt. Die stadtnahe Hallig mit einem angrenzenden Naturgebiet hat sehr hohes Erlebnispotenzial. Ein Spaziergang auf dem Rundweg um den Dockkoog, auf einen Bohlenweg über Priel, Watt und Salzwiesen lädt zum Entdecken der Wattenmeer-Landschaft und Naturbeobachtung ein. All das wird zu einem Highlight für die Husumerinnen und Husumer sowie ihre Gäste.

In der Variante „Husumer Hallig“ besteht möglicherweise ein höherer Aufwand und Risiken bei der Umsetzung. Zudem fällt die heutige landwirtschaftliche Nutzung des Dockkooges weg. Mit dieser Variante wird „Neuland“ betreten, wodurch voraussichtlich ein höherer Aufwand entsteht. Es ist allerdings wahrscheinlich, dass dieser wegen der herausragenden und pionierhaften Merkmale der „Husumer Hallig“ durch entsprechende Zuschüsse aufgefangen werden kann. Auch fallen für die Stadt Husum möglicherweise im Vergleich zu heute erhöhte Kosten für die Unterhaltung von Wegen an. Das Risiko für die Umsetzbarkeit ist ebenfalls auf das Betreten des „Neulandes“ zurückzuführen.

Insgesamt steht im Mittelpunkt der „Husumer Hallig“ die Erreichung fast aller formulierten Ziele der Projektgruppe, von Tourismus über Naherholung und Sturmflutschutz bis zum Naturschutz (vgl. Kap. 4 und Tabelle 3). Sie kann beispielhaft für das Leben der Menschen an der Küste *mit* dem Wasser stehen und für einen Weg zur Bewältigung der durch den Meeresspiegelanstieg in der Zukunft entstehenden Herausforderungen.

