

# MEETING DOCUMENT

## Task Group Management (TG-M 20-1)

17 - 18 April 2020  
Bremen, Germany



---

<b>Agenda Item:</b>	<b>9. Ports and shipping</b>
<b>Subject:</b>	<b>Shipping initiative Lower Saxony</b>
<b>Document No.:</b>	TG-M 20-1/9/3
<b>Date:</b>	9 March 20
<b>Submitted by:</b>	CWSS

---

Following their meeting of 24 October 2019, the Advisory Board of the National Park Authority Lower Saxony addressed the Minister for the Environment, Energy, Construction and Climate Protection Lower Saxony, Mr Olaf Lies, with the request to forward their position on improvement of Wadden Sea protection from seaward risks to the Wadden Sea Board (WSB) and to consider their hand-out at the next WSB meeting.

Main issues raised by the Advisory Board:

- In collaboration with partners in the Trilateral Wadden Sea Cooperation to jointly work towards a reevaluation of content of the PSSA;
- Additional improvements in shipping safety are necessary, also trilaterally coordinated, e.g., intensified information exchange in ship monitoring in the traffic separation zone between the Wadden Sea states, or an extension of the duty to pilot;
- Governmental and publicly funded ships should serve as role models in terms of safety and environmental compatibility;
- Further efforts to avoid cargo losses (especially containers) must be made;
- An implementation of IMO standards, e.g., regarding biogenic growth on ship hulls should be accelerated.

In response, the Ministry has approached the chairperson of the trilateral cooperation, Prof. Dr. Karin Lochte. Lower Saxony would welcome following this request up in the Trilateral Wadden Sea Cooperation.

This document contains the letter of the Ministry for the Environment, Energy, Construction and Climate Protection Lower Saxony to Karin Lochte, as well as the letter of the Advisory Board of the National Park Authority Lower Saxony addressed to Minister Olaf Lies (both in German).

**Proposal:** TG-M is invited to consider this initiative for agenda items 9.1 and 9.2 and to come up with a way forward for discussion of this initiative in one of the next WSB meetings.



## Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz  
Postfach 41 07, 30041 Hannover

Prof. Dr. Dr. Karin Lochte  
Gemeinsames Wattenmeersekretariat  
Virchowstr. 2  
26382 Wilhelmshaven

Bearbeitet von  
Dr. Carolin Galler

E-Mail-Adresse:  
Carolin.Galler  
@mu.niedersachsen.de

per Mail an

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)	Durchwahl (0511) 120-	Hannover
	27a -	3378	03.03.2020

### Seeseitiger Schutz des UNESCO-Weltnaturerbes Wattenmeer

Anlage: Schreiben des Vorsitzenden des Nationalpark-Beirates Niedersächsisches Wattenmeer an Herrn Minister Lies

Sehr geehrte Frau Prof. Lochte,

der Beirat des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer hat sich mit Schreiben vom 15.11.2019 an Herrn Minister Lies gewandt. Der Beirat weist auf Beeinträchtigungsrisiken für das Wattenmeer durch den Schiffsverkehr hin und schlägt vor, zu prüfen, inwieweit die bestehenden Regelungen für die Seeschifffahrt und Präventionsmaßnahmen zum Schutz des Wattenmeers verbessert werden sollten.

Das niedersächsische Umweltministerium teilt grundsätzlich die Bedenken des Nationalpark-Beirates. Das Land Niedersachsen hat sich gemeinsam mit Schleswig-Holstein im vergangenen Jahr für weitreichendere Regelungen für den Containerschiffsverkehr eingesetzt und einen entsprechenden Entschließungsantrag im Bundesrat eingebracht (Drucksache 68/19 v. 05.02.19). Der Bundesrat hat daraufhin am 15.03.19 eine entsprechende Entschließung gefasst und die Bundesregierung aufgefordert, sich für weitreichendere Regelungen für den containerisierten Transport von Gefahrgut mit Containerschiffen mit dem Ziel eines verbesserten Schutzes der Meeresumwelt sowie der deutschen Küsten und Inseln einzusetzen. In Punkt 2 führt die Bundesratsentschließung auf, dass vorbehaltlich des Berichts der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (Az. 03/19) in diesem Rahmen die verpflichtende Nutzung geeigneter Verkehrstrennungsgebiete auch für Containerschiffe in

(Dieses Schreiben wurde elektronisch erstellt und ist deshalb nicht unterschrieben)

**Dienstgebäude**  
Archivstr. 2  
30169 Hannover

**U-Bahn**  
Linie 3, 7 und 9  
H Waterloo  
**Bus 120**  
H Waterlooplatz

**Telefon**  
(0511) 120-0  
**Telefax**  
(0511) 120-3399

**E-Mail**  
poststelle@mu.niedersachsen.de  
**Internet**  
www.umwelt.niedersachsen.de

**Bankverbindung**  
Nord/LB (BLZ 250 500 00)  
Konto-Nr. 106 025 182  
IBAN: DE10 2505 0000 0106 0251 82  
BIC: NOLADE2H

der Nordsee im internationalen Kontext zu überprüfen ist. Darüber hinaus sollten verfügbare Verfahren für eine verbesserte Sicherung und Ortung der Container im Havariefall, insbesondere mit Gefahrgut, geprüft werden.

Von niedersächsischer Seite würde es begrüßt, wenn das Anliegen auch in der trilateralen Wattenmeerzusammenarbeit weiter verfolgt wird. Das Schreiben des Nationalpark-Beirats Niedersächsisches Wattenmeer vom 15.11.2019 erhalten Sie anliegend zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen,

im Auftrag

gez. Dr. Carolin Galler

2950

**Der Vorsitzende  
des  
Nationalpark-Beirates**

**Nationalpark  
Wattenmeer**



NIEDERSACHSEN

Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer  
Virchowstraße 1 • 26382 Wilhelmshaven

Herr  
Minister Olaf Lies  
Niedersächsisches Ministerium  
für Umwelt, Energie, Bauen  
und Klimaschutz  
Archivstraße 2  
30169 Hannover

*Handwritten notes:*  
Ue  
20/11  
779  
1/11 Keldel u a  
zu  
2/11 D: fallen  
MHH  
LH 21

<b>Ministerbüro MU</b>	
Tagebuch Nr./Frist 2950/2019 17.11.	
Eingang: 18. Nov. 2019	
An Abteilung / Referat	
<input type="checkbox"/> Sts. 1	<input type="checkbox"/> m. d. Bitte um:
<input type="checkbox"/> Stellungnahme	<input type="checkbox"/> Rücksprache
<input checked="" type="checkbox"/> Ministerantwort	<input type="checkbox"/> Kenntnisnahme/ zum Verbleib
<input checked="" type="checkbox"/> Antwort / weitere Veranl.	

*Handwritten:*  
M  
29.11.

Bearbeitet von  
Herrn Gayk  
Andre.Gayk@nlpv-wattenmeer.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Mein Zeichen (Bitte bei Antwort angeben)	Durchwahl (04421) 911 -	Wilhelmshaven,
	01.2-22242	275	15.11.2019

**Verbesserung des seeseitigen Schutzes des UNESCO-Weltnaturerbes Wattenmeer „Niedersächsisches Wattenmeer“**

Sehr geehrter Herr Minister, *lieber Herr Lies,*

auf seiner letzten Sitzung am 24. Oktober 2019 hat sich der Beirat für den Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ im Nachgang zu seiner vorhergehenden Sitzung noch einmal ausführlich mit Möglichkeiten der Verbesserung des seeseitigen Wattenmeerschutzes beschäftigt.

Nach ausführlicher Diskussion kam der Nationalpark-Beirat einstimmig zu der Auffassung, dass

- gemeinsam mit den Partnern in der trilateralen Wattenmeerzusammenarbeit an einer inhaltlichen Aufwertung des PSSA gearbeitet werden soll,
- weitere, auch im trilateralen Bereich koordinierte, Verbesserungen im Bereich der Schiffssicherheit notwendig sind, wie z.B. eine Intensivierung des Informationsaustauschs bei der Schiffsüberwachung im Verkehrstrennungsgebiet zwischen den Wattenmeeranrainern oder auch eine Ausweitung der Lotsenpflicht,
- Behördenschiffe sowie öffentlich geförderte Schiffe eine Vorbildfunktion in Bezug auf Sicherheit und Umweltverträglichkeit erfüllen sollen,
- weitere Anstrengungen zur Vermeidung von Ladungsverlusten (insbesondere Container) unternommen werden müssen,
- eine Implementierung von IMO-Standards z.B. zum biogenen Aufwuchs auf Schiffsrümpfen forciert werden soll.

Nationalparkverwaltung „Niedersächsisches Wattenmeer“  
Tel.: (04421) 911-0 Fax.: (04421) 911-280

Virchowstr. 1, 26382 Wilhelmshaven

poststelle@nlpv-wattenmeer.niedersachsen.de  
www.nationalpark-wattenmeer.niedersachsen

Bankverbindung (NordLB):  
IBAN DE92 2505 0000 0106 0365 10



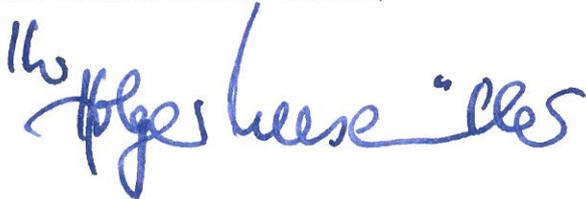
**Niedersachsen**

Da eine entsprechende Aufwertung und ggf. auch räumliche Erweiterung des PSSA über die IMO einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen dürfte, empfiehlt der Beirat auf nationaler und regionaler Ebene umgehend unterstützende Maßnahmen zu ergreifen. Das kann einerseits zum Beispiel die künftige Ausstattung der im Wattenmeer verkehrenden Fähren und Versorgungsschiffe zu den Windparks mit umweltfreundlichen Antrieben betreffen, andererseits auch die Verlegung von Schifffahrtsrouten zumindest für Schiffe mit Gefahrgut fernab vom Wattenmeer und die Unterstützung der Wattenmeerhäfen etwa im Zuge der Weiterentwicklung ihrer bereits gestarteten „Green Ports“-Initiative.

Im Namen des Nationalpark-Beirates wäre ich Ihnen sehr verbunden, wenn Sie die Position des Beirats an das trilaterale Gremium Wadden Sea Board weiterleiten und die in der Anlage beigefügte, einstimmig angenommene Tischvorlage auf der nächsten Sitzung des Wadden Sea Board mit vertreten würden, wobei es um eine Prüfung, Operationalisierung und auch Ergänzung der Vorschläge gehen sollte.

Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie den Beirat zu gegebener Zeit über das Ergebnis Ihrer Bemühungen unterrichten könnten.

Mit meinen besten Grüßen,



Holger Wesemüller

Anlage

## Tischvorlage zu TOP 4 der Nationalpark-Beiratssitzung am 24.10.2019 in Wilhelmshaven

### Mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit sowie des Umwelt- und Naturschutzes für das Wattenmeer (WM) besonders gegen seeseitige Gefahren

Wenn es darum geht, Risiken bzw. Einflüsse der weltweit verkehrenden Seeschifffahrt auf das Wattenmeer zu reduzieren, ist zunächst der Weg über die internationale Gesetzgebung und damit die „International Maritime Organisation“ (IMO) und den dort entwickelten Vorschriften (SOLAS, MARPOL etc.) unumgänglich. Diese Herangehensweise ist im besten Fall effektiv, weil sie alle potentiell in der zu schützenden Region verkehrenden Schiffe betrifft. Aufgrund der Abstimmung unter den etwa 173 Staaten und den dort häufig konkurrierenden Interessen gelingt es in der Regel nur, sich auf einen eher „kleinsten gemeinsamen Nenner“ nach einem oft sehr langwierigen Prozess zu einigen.

Um der besonderen Schutzbedürftigkeit definierter Regionen bzw. der dort vorkommenden Arten und Lebensgemeinschaften gerecht zu werden, wurde bei der IMO das Instrument „Particular Sensitive Sea Area“ (PSSA) entwickelt. Die dort definierten möglichen Maßnahmen zum Schutz der Gebiete sind allerdings bisher nur sehr eingeschränkt wirksam: „The criteria for an area to be designated as a PSSA and possible Associated Protective Measures (APM) to be applied are contained in resolution A. 982(24) ... APM's may be: Traffic Separation Scheme; Mandatory ship reporting system; Two-way route, Area to be avoided, Mandatory no anchoring areas, System of pilotage.“

Für die Verbesserung von Sicherheit und Natur- bzw. Umweltschutz im Wattenmeer können aber Maßnahmen auch auf regionaler, nationaler und trilateraler Ebene ergriffen werden, solange sie fremdflaggige Schiffe, die der internationalen Gesetzgebung entsprechen, nicht diskriminieren. Diese Maßnahmen greifen bestenfalls auf, was ohnehin nach nationalem Recht oder international absehbar gesetzlich vorgeschrieben wird. Sie ziehen ggf. Deadlines vor, unter denen Schiffe zum Teil unter „Grandfathering Rules“ [z. B. beim Schutz von Bunkertanks (?)] eine fortschrittliche Gesetzgebung unterlaufen dürfen.

Sobald Schiffe internationaler Konkurrenz ausgesetzt werden, sind die Durchsetzungsmöglichkeiten i. d. R. beschränkt. Maßnahmen zur Verbesserung von Sicherheit und Umwelt sind aber für Behördenschiffe (Vorbildfunktion!?) und solche, die in Deutschland unter der Bundesflagge fahren, möglich und werden zum Teil auch praktiziert (z. B. Umsetzung der Kriterien des „Blauen Engels“ für Küstenfährschiffe). Weil sie in der Regel mit höherem Kostenaufwand verbunden sind, werden häufig finanzielle oder besondere ideelle Anreize zur Umsetzung benötigt. Finanzielle Anreize können Zuschüsse z. B. für Baumaßnahmen oder auch Gebührenerlasse (z. B. für Hafenanläufe) sein. Ideelle Maßnahmen können imagefördernd und z. B. Auszeichnungen mit dem „Blauen Engel“ sein.

Aufgrund der Initiative der drei Wattenmeerstaaten erlangte das Wattenmeer den PSSA-Status der IMO im Jahr 2002. Zwischenzeitlich haben sich verschiedene Rahmenbedingungen zum Teil erheblich verändert. In der Nordsee wurden und werden große Windparks aufgebaut. Der Betrieb der Anlagen ist mit Baumaßnahmen, Wartung und zukünftig Rückbau bzw. „Repowering“ vor den Grenzen des Wattenmeers sowie auch mit Kabeltrassen durch das Wattenmeer zum Festland verbunden. Zudem hat sich die Struktur der vor der Küste verkehrenden Schifffahrt verändert. Containerschiffe können heute z. B. über eine dreimal höhere Stellplatzkapazität als noch im Jahre 2002 verfügen. Last not least verändern sich selbst die

Umweltbedingungen bzw. deren Stellenwert in der Gesellschaft: Der Schutz von Flora und Fauna ist heute wichtiger denn je zuvor und durch den Klimawandel werden Klima- und Wetterbedingungen sowie mögliche Auswirkungen auf die Schifffahrt extremer.

Aus diesem Grunde wird vorgeschlagen zu überprüfen, ob die bestehenden Maßnahmen zum Schutz des Wattenmeers bezüglich der Schifffahrt heute noch adäquat sind, und ob bzw. wie sie ggf. verbessert werden können. Die Vorschläge (Auszug siehe anhängige Liste) reichen von der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheits- und Umweltstandards für die eigene nationale, insbesondere die vornehmlich im Wattenmeer verkehrende, Flotte (Hinweis: hier wären auch Auflagen für neue und öffentlich geförderte Schiffe, z. B. bei Fähren, möglich) bis zur Ergreifung einer Initiative, mit der zunächst trilateral gemeinsam eine Aufwertung des PSSA Wattenmeer durch ergänzende Maßnahmen erreicht werden soll.

Des Weiteren könnte zusätzlich – oder sollte sogar gleich – versucht werden mit anderen Vertretern der weltweit bis heute 17 PSSA-Gebiete sich für eine inhaltliche Aufwertung des PSSA-Regelwerkes und für hohe international verbindliche Standards in der Schifffahrt – vielleicht zunächst in den Einzugsbereichen der PSSA-Gebiete – als Vorreiter einer allgemeinen Entwicklung bei der IMO zu verwenden. Selbst dieser Impuls könnte wirkungsvoll über die drei Wattenmeerstaaten gegeben werden und würde zudem eine wettbewerbsneutrale Entwicklung in der Schifffahrt befördern.

**Mögliche Maßnahmen\* zur Verbesserung der Sicherheit und des Umweltschutzes  
für das Wattenmeer (WM) gegen seeseitige Gefahren (tbd)**

<b>Schifffahrtsbezogen auf nationaler und / oder trilateraler Basis [häufig (nur) durch Gewährung von Anreizen umsetzbar]</b>				
<b>Maßnahme</b>	<b>Akteure</b>	<b>Fokus</b>	<b>Prio*</b>	<b>Kommentar</b>
Nicht-fossiler Antrieb	Nat. Behörden, „Eigner“	Umweltschutz	+	Ggf. Umweltrelevanz der Alternativen prüfen
Ausphasen Alt-Tonnage	Nat. Behörden, „Eigner“	Sicherheit/ Umweltschutz	+	Es gibt im WM sicher Schiffe, die noch den „Grandfather-Rules“ unterliegen (?)
Monitoring Invas. Arten	CWSS + NLPV (?)	Eintrag fremder Arten	+++	Auf- bzw. Ausbau von Strukturen für Monitoring und Response
Lotsenannahme	BMVI (?)	Havarievermeidung	++	Ggf. Schiffstyp/ Wetter/ Gef. Güter/ Tiefgang/ PSC-Score; durch PSSA gedeckt
Eskortservice	BMVI (?)	Havarievermeidung	++	Ggf. Schiffstyp/ Wetter/ Gef. Güter/ Tiefgang/ PSC-Score; durch PSSA gedeckt
Abwasserentsorgung	Nat. Behörden, „Eigner“	Eintrag von Nährstoffen	+	Ist in der Nordsee (unter Bedingungen) rechtlich möglich, Relevanz nicht klar
Closed Loop Scrubber	Nat. Behörden, „Eigner“	Eintrag SOx, NOx, PM	+++	Kein Einleiten von Washwasser im Umkreis von xy zum Wattenmeer
Neue IMO-Standards	Nat. Behörden, „Eigner“	Sicherheit/ Umweltschutz	++	Vorzeitige/ freiwillige Umsetzung (Ab-/ Wasch-/ Ballastwasser, Lärm ..)
Umsetzung ESI/ BI Engel	Nat. Behörden, „Eigner“	Sicherheit/ Umweltschutz	++	Vorzeitige/ freiwillige Umsetzung ambitionierter Standards
Umsetzung ESI/ BI Engel	Häfen/ Bund	Sicherheit/ Umweltschutz	++	Vorzeitige/ freiwillige Umsetzung ambitionierter Standards
Reduzierte Schiffs-V	Häfen/ Bund	Sicherheit/ Umweltschutz	++	Vorgaben in nat. Gewässern (Maas, Elbe: Vorgaben sind 13/ 18.5 km/h für xy)
??				
<b>Auf internationaler Basis (von der international operierenden, kommerziellen Schifffahrt verpflichtend umzusetzen)</b>				
Abwasserentsorgung	IMO / (PSSA) > „Eigner“	Eintrag von Nährstoffen	+	Betrifft alle Schiffe, bes. Kreuzfahrt im Gebiet (vergl. MARPOL IV in der Ostsee)
Reduzierte Schiffs-V	IMO / (PSSA) > „Eigner“	Erhöhte Sicherheit	++	Könnte Reedereien entgegenkommen (GHG-Reduktionsziele des Sektors)
Ballastwasser, NOx	IMO / (PSSA) > „Eigner“	Schutz der Umwelt	++	Vorziehen int. Gesetzgebungs-Termine für PSSA (und Umgebung?)
Koord. PSSA-Vorgehen	Nat. PSSA-Stellen > IMO	Sicherheit/ Umweltschutz	+++	Vertretung gemeinsamer Interessen bei der IMO (WW, Schiffs-V, Lärm ..)
Komplementäre PSSA	Nat. PSSA-Stellen > IMO	Sicherheit/ Umweltschutz	+	Vergleichbarer Schutzstatus von Gebieten „am Zielort von wandernden Arten“
Verlegung von VTG	BMVI > IMO > „Eigner“	Sicherheit/ Umweltschutz	++	Akzeptanz bei Häfen (?); durch PSSA gedeckt
Vergrößerung des PSSA	BMVI > IMO > „Eigner“	Sicherheit/ Umweltschutz	++	Akzeptanz bei Häfen (?); durch PSSA gedeckt
??				
* tbd = to be discussed; bei Priorität: Annahmen von Christian Bahlke, z. T. relativ spontan – für eine belastbare Tragfähigkeit ist eine vertiefte Bearbeitung erforderlich; PSC = Port State Control; Reduzierte Schiffs-V = Geschwindigkeitsbegrenzung; GHG = Treibhausgase; VTG = Verkehrstrennungsgebiet; WW = Washwasser				