

**Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bericht gemäß § 45h Absatz 1 des  
Wasserhaushaltsgesetzes vom 01.04. – 30.09.15**

**Entwurf des MSRL-Maßnahmenprogramms zum Meeresschutz der deutschen  
Nord- und Ostsee (Stand 1.4.2015)**

## **Stellungnahme**

An  
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz,  
Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)  
Ref. WR I 5  
Postfach 12 06 29  
53048 Bonn  
Fax: 022899 / 10305-52527

**E-Mail-Adresse: [beteiligung@meeresschutz.info](mailto:beteiligung@meeresschutz.info)**

**Bitte geben Sie Ihre Kontaktdaten an. Anonyme Zusendungen können nicht  
berücksichtigt werden**

<b>Anrede:</b>	Herr	<b>Titel:</b>	
<b>Nachname:</b>	Könner		
<b>Vorname:</b>	Lutz		
<b>Organisation:</b>	Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS)		
<b>Straße, Postfach:</b>	Am Sandtorkai 2		
<b>Postleitzahl:</b>	20457	<b>Ort:</b>	Hamburg
<b>Telefon:</b>	040/366-203		
<b>Fax:</b>	040/366-377		
<b>E-Mail:</b>	lutz.koenner@zds-seehaefen.de		

**Senden Sie das ausgefüllte Formular bitte als E-Mail-Anlage oder per Briefpost oder  
Fax an die o.g. Kontaktadresse. Vielen Dank.**

**Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS)** ist der Bundesverband der am Seegüterumschlag in den deutschen Seehäfen beteiligten Betriebe. Er ist ein Zusammenschluss von Hafenunternehmen, die unmittelbar und mittelbar am Güterumschlag in den deutschen Seehäfen beteiligt sind oder der Seeschifffahrt dienen. Zweck des Zusammenschlusses ist die Wahrnehmung der gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der deutschen Seehafenunternehmen. Der ZDS setzt sich gegenüber den Küstenländern, dem Bund und der Europäischen Union dafür ein, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu stärken und ihre Standortbedingungen zu sichern.

## Kommentare

### Allgemein

Der Entwurf des Maßnahmenprogramms beschreibt für den Zeitraum 2016-2021 Einzelmaßnahmen, die einen guten Umweltzustand der Meere erreichen sollen. Dieses Ziel unterstützt die deutsche Seehafenwirtschaft grundsätzlich.

Nach Auffassung des ZDS dürfen jedoch Wechselwirkungen mit den Belangen der maritimen Wirtschaft bei der nationalen Umsetzung des MSRL-Maßnahmenprogramms zum Meeresschutz der deutschen Nord- und Ostsee nicht außer Acht gelassen werden.

Gemäß Artikel 13 Absatz 3 Satz 1 MSRL sollen die Mitgliedstaaten bei der Erstellung des Maßnahmenprogramms nach Absatz 2 dem Prinzip der nachhaltigen Entwicklung und insbesondere den gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen der geplanten Maßnahmen angemessenen Rechnung tragen.

Das gleiche gilt für die Indikative Liste von Merkmalen, die gemäß Anhang IV der MSRL bei der Festlegung von Umweltzielen berücksichtigt werden müssen. Nach Ziffer 9 sind dies u. a. soziale und wirtschaftliche Belange.

Vor diesem Hintergrund sollten u. E. Folgeabschätzungen einschließlich einer tiefergehenden Kosten-Nutzen-Analyse im Hinblick auf bestehende und künftige wirtschaftliche Nutzungen der Meere vor Aufstellung der Maßnahmenprogramme erfolgen. Die meisten der vorgeschlagenen Maßnahmen weisen keinen derart hinreichenden Konkretisierungsgrad auf, der als verlässliche Grundlage für Folgeabschätzungen für die maritime Wirtschaft dienen kann. Die sozioökonomische Analyse sollte entsprechend überarbeitet bzw. ergänzt werden.

Insgesamt erscheint der Abstraktionsgrad insbesondere in den Maßnahmenkennblättern zu hoch, oftmals werden die konkreten Einzelheiten im Hinblick auf eine geplante Umsetzung offengelassen bzw. sehr wissenschaftlich abgehandelt.

Zudem fehlt es an einem sektorenübergreifenden Ansatz, also einer sachgerechten, intensiven und konkreten Abstimmung mit allen beteiligten Sektoren über die Auswirkungen für alle Nutzer. Die grundsätzliche Einbeziehung der Seeverkehre sowie die Berücksichtigung der Notwendigkeit der seewärtigen Erreichbarkeit der Häfen sind für den ZDS nicht erkennbar.

Das Gesamtpaket der vorgeschlagenen einzelnen Maßnahmen hat u. E. durchaus das Potenzial, vor dem Hintergrund der internationalen Ausrichtung der maritimen Wirtschaft die Wettbewerbsfähigkeit der Fahrgebiete von Nord- und Ostsee und damit insbesondere der deutschen Seehäfen in erheblichem Maße zu beeinträchtigen.

Parallel zu den bestehenden Auslegungsproblemen bei der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) droht nunmehr ein zusätzliches belastendes rechtsverbindliches Instrument mit einem undurchsichtigen Erschwernispotenzial für zukünftige wasserseitige Infrastrukturmaßnahmen und die wirtschaftliche Ausrichtung der Branche.

Es muss gewährleistet sein, dass wirtschaftliche Nutzung durch eine ökologische und nachhaltige Schifffahrt sowie bauliche Unterhaltung und Ausbau der maritimen Infrastruktur auch zukünftig erhalten bleiben.

Der Ausbau von seewärtigen Zufahrten und die Erweiterungen von Hafenanlagen müssen ebenfalls im Rahmen eines verhältnismäßigen Abwägungsprozesses zwischen Ökonomie und Ökologie leistbar und möglich sein.

Die Belange der maritimen Wirtschaft finden aus Sicht des ZDS insgesamt kaum oder zu wenig Berücksichtigung. Daher sind diese sowohl innerhalb der Ressortabstimmungen auf Bundes- und Länderebene als auch im Hinblick auf die sich anschließende Kohärenzprüfung auf EU-Ebene zwingend in die Ausgestaltung des Maßnahmenprogramms mit einzubeziehen.

Seite	Zeile	Stellungnahme zum Maßnahmenprogramm
S. 7	8	<b>Ergänzung:</b> (...) die Abstimmung aller Politik- <b>und Wirtschaftsbereiche</b> , (...)
S. 14	20	<b>Ergänzung:</b> (...) des Bundes und der Küstenländer, <b>den betroffenen Verbänden und gesellschaftlichen Gruppen sowie</b> unter Einbeziehung (...)
allgemein		Im Rahmendokument sollte eine dahingehende Formulierung aufgenommen werden, dass im Rahmen der Festlegung, Operationalisierung und Umsetzung der Maßnahmen völkerrechtlich verbindliche Hoheitsbefugnisse und (inter)nationalen Privilegierungen der Schifffahrt miteinbezogen werden.
S.69 ff.		<b>Umweltziel 1: Meere ohne Beeinträchtigung durch anthropogene Eutrophierung</b> Der Beschluss der IMO aus dem Herbst 2010 über die Ausweisung der Ostsee als Abwassersondergebiet mit strengeren Grenzwerten für die Einleitung für Schiffsabwässer und der damit verbundene notwendige und in Planung befindliche Aufbau von Infrastrukturen in den Häfen („Hafenauffanganlagen“) wird als laufende Maßnahme weder benannt noch erwähnt.

Kennblatt-Nr.	Stellungnahme zu den einzelnen Maßnahmen
<b>UZ1-02</b>	<b>Stärkung der Selbstreinigungskraft der Ästuare am Beispiel der Ems</b> Im Rahmen der Umsetzung dieser Maßnahme ist die „Nullvariante“ als vernünftige Alternative zu prüfen, da sich bereits einige Maßnahmen im Rahmen der Wasserrahmenrichtlinie zur Reduzierung von Nähr- und Schadstoffeinträgen im Status der Umsetzung befinden.
<b>UZ1-03</b>	<b>Förderung von NOx-Minderungsmaßnahmen bei Schiffen</b> Der ZDS begrüßt die Förderung von NOx-Minderungsmaßnahmen auf freiwilliger Basis. Er befürwortet ebenfalls die Unterstützung des Ausbaus landseitiger und mobiler LNG-Infrastruktur in den Häfen, von Landstromanschlüssen sowie des Einsatzes von mobilen Kraftwerkschiffen („power barge“). Die Formulierung „weitere Emissionen“ sollte gestrichen werden, da diese Maßnahme von dem konkreten Ziel der NOx-Reduzierung getragen ist.
<b>UZ1-04</b>	<b>Einrichtung eines Stickstoff-Emissions-Sondergebietes (NECA) in Nord- und Ostsee</b> Der ZDS lehnt die Einrichtung einer NECA zum jetzigen Zeitpunkt ab, da diese die ohnehin bestehenden finanziellen Belastungen für die Schifffahrt zusätzlich erhöhen und das bereits durch die SECA-Einführung erhöhte Risiko einer Verlagerung von Verkehren vom See- auf den Landweg mit den damit einhergehenden Umweltfolgen weiter verstärken würde. Ebenfalls muss eine Wettbewerbsverzerrung zugunsten der Südhäfen im Mittelmeer verhindert werden.

<b>UZ2-01</b>	<p><b>Kriterien und Anreizsysteme für umweltfreundliche Schiffe</b></p> <p>Der ZDS befürwortet grundsätzlich Fördermaßnahmen für umweltfreundliche Schiffe. Wenn diese über reduzierte Liegegebühren dargestellt werden sollen, lässt sich die Umsetzung nur aus öffentlichen Mitteln realisieren. Bei der konkreten Definition von Anreizsystemen sollte ausgeschlossen werden, dass der gesetzeskonforme Schiffsbetrieb mit Mehrkosten belastet wird, da dies zu Wettbewerbserschwernissen und Abwanderung von Ladungsverkehren führt.</p>
<b>UZ2-02</b>	<p><b>Vorgaben zur Einleitung und Entsorgung von Waschwässern aus Abgasreinigungsanlagen von Schiffen</b></p> <p>Regional verschärfte und auf bestimmte Fahrgebiete beschränkte Einleitkriterien werden vom ZDS aufgrund der Notwendigkeit einer internationalen branchenspezifischen Regelung abgelehnt. Etwaige Vorschriften sollten daher nur auf der Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse auf IMO-Ebene (hier wurden anspruchsvolle Kriterien für Scrubber-Waschwässer definiert) festgelegt bzw. weiterentwickelt werden. Die bisher an Bord der Schiffe installierten Scrubber-Systeme entsprechen den internationalen MARPOL IV-Vorgaben und der europäischen Schwefelrichtlinie. Für bereits installierte Anlagen ist daher ein Bestands- und Investitionsschutz für die Schifffahrt zu gewährleisten.</p>
<b>UZ3-01</b>	<p><b>Aufnahme von für das Ökosystem wertbestimmenden Arten und Biotoptypen in Schutzgebietsverordnungen</b></p> <p>Die Aufnahme weiterer Arten und Biotoptypen muss in Abstimmung mit den wirtschaftlichen Nutzungsinteressen erfolgen. Darüber hinaus darf sie nicht den vom Völkerrecht geforderten hoheitlichen Befugnissen und gesetzlichen Privilegierungen der Schifffahrt sowie der gesetzlichen Aufgabenerfüllung von Behörden zuwiderlaufen.</p>
<b>UZ3-02</b>	<p><b>Maßnahmen zum Schutz wandernder Arten im marinen Bereich</b></p> <p>Die noch vorzunehmende Konkretisierung dieser Maßnahme darf nicht zu zusätzlichen Nutzungseinschränkungen für den Schiffsverkehr führen. Die Festlegung von Migrationskorridoren muss sich an völkerrechtlichen Hoheitsbefugnissen der Schifffahrt orientieren. Die möglichen wirtschaftlichen Folgen für die Schifffahrt sind aufgrund mangelnder Konkretisierung nicht absehbar.</p> <p>Die Festlegung von Migrationskorridoren kann nur in Abstimmung mit der maritimen Wirtschaft gelingen.</p>
<b>UZ6-01</b>	<p><b>Ableitung und Anwendung von biologischen Grenzwerten für die Wirkung von Unterwasserlärm auf relevante Arten</b></p> <p>Die Ableitung von Grenzwerten sowohl für die Schiffsneubauten als auch an die Bestandsflotte kann ausschließlich auf IMO-Ebene erfolgen, um international einheitliche Vorgaben zu erreichen und auf diese Weise den Wettbewerb behindernde regionale Regelungen zu vermeiden. Dazu wurden von der IMO im Jahr 2014 bereits „Guidelines for the reduction of underwater noise from commercial shipping to adress adverse impacts on marine life“ vorgeschlagen.</p>
<b>UZ6-04</b>	<p><b>Entwicklung und Anwendung von Lärminderungsmaßnahmen für die Nord- und Ostsee</b></p> <p>Durch den fehlenden Konkretisierungsgrad der Maßnahme sind die darin angelegten möglichen Folgen für die Schifffahrt nicht absehbar. Die wirtschaftlichen Auswirkungen für die Schifffahrt sind bei der Ausgestaltung dieser Maßnahme zu berücksichtigen sowie die Sicherheit und Leichtigkeit der Schiffsverkehre unbedingt zu gewährleisten. Die Maßnahmenentwicklung kann nur im internationalen Kontext (IMO-Ebene) und erst dann erfolgen, wenn eine fundierte Datengrundlage vorliegt. Der ZDS regt hier zunächst eine Forschungs- und Entwicklungsmaßnahme an.</p>

<b>UZ6-05</b>	<p><b>Ableitung und Anwendung von Schwellenwerten für Wärmeeinträge</b></p> <p>Bei dieser Maßnahme sind aufgrund nicht hinreichender Konkretisierung die wirtschaftlichen Auswirkungen insbesondere für die Unterwasserkabel und Leitungen im Rahmen der Offshore-Windenergie miteinzubeziehen. Die Hafenwirtschaft betreibt einige Offshore-Basishäfen im Nord- und Ostseeraum und hat dafür vor dem Hintergrund der Energiewende Investitionen getätigt, die nicht nachträglich in Frage gestellt werden dürfen. Alternativ sollte überlegt werden, die vorhandenen Wärmenetzpläne der Küstenländer als Anforderung genügen zu lassen.</p>
<b>UZ6-06</b>	<p><b>Entwicklung und Anwendung ökologisch verträglicher Beleuchtung von Offshore-Installationen und begleitende Maßnahmen</b></p> <p>Im Hinblick auf die Auswirkungen von Lichtemissionen erscheint ein erheblicher Forschungsbedarf unabdingbar, um im Rahmen einer etwaigen Maßnahmenentwicklung auch die Folgenabschätzung vornehmen zu können. Die maritime Wirtschaft sollte in die Maßnahmenentwicklung eingebunden werden. Der ZDS regt hier zunächst eine Forschungs- und Entwicklungsmaßnahme an.</p>
<b>UZ7-01</b>	<p><b>Hydromorphologisches und sedimentologisches Informations- und Analysesystem für die deutsche Nord- und Ostsee</b></p> <p>Es ist anzuerkennen, dass dieses Instrument sich positiv auf die Effizienz von Planungs- und Genehmigungsverfahren auswirken und wertvolle Aspekte für die Regional- und Raumplanung liefern kann.</p> <p>Aus Sicht des ZDS muss jedoch zwingend ausgeschlossen werden, dass dabei Erschwernisse bei der Unterhaltungspraxis für die seewärtigen Zufahrten der Häfen entstehen. Sowohl die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) als auch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) sind als Maßnahmenträger aufzunehmen.</p>

Abschließend bitten wir darum, in den weiteren Umsetzungsprozess im Hinblick auf die EU-Berichterstattung, die Operationalisierung und insbesondere die Umsetzung der Maßnahmen einbezogen bzw. beteiligt zu werden. Nur so kann eine nachhaltige sowie transparente Aufstellung des Maßnahmenprogramms erfolgen und dabei sichergestellt werden, dass auch wirtschaftliche und verkehrliche Belange ausreichend berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Lutz Könner  
Geschäftsführer