

UZ2-08	Prüfung der Möglichkeiten eines Nutzungsgebotes des VTG German Bight-Western Approach für große Containerschiffe			Stand Umsetzung (30.03.2024): Umgesetzt
				Stand Kennblatt (Ebene 1 und 2): 30.06.2022
Dieses Kennblatt enthält in Ebenen 1 und 2 die an die EU berichtete Maßnahmenplanung mit Stand 30.06.2022. Eine Aktualisierung findet alle sechs Jahre im Zuge der Überprüfung des Maßnahmenprogramms statt. Ebene 3 informiert über den Stand der fortlaufenden Umsetzung der geplanten Maßnahme und wird jährlich aktualisiert				
Ebene 1: Kenndaten (Stand 30.06.2022)				
Kennung	Bewirtschaftungsraum: • Nordsee	Maßnahmenkatalog-Nr. 441	Berichtscodierung: DE-M441-UZ2-08	
Schlüssel-Maßnahmen-Typen (KTM)	29 Measures to reduce litter in the marine environment 31 Measures to reduce contamination by hazardous substances (synthetic substances, non-synthetic substances, radio-nuclides) and the systematic and/or intentional release of substances in the marine environment from sea-based or air-based sources 32 Measures to reduce sea-based accidental pollution			
EU-Maßnahmenkategorie	Kategorie 2a Zusätzliche Maßnahmen zur Erreichung oder Erhaltung des guten Umweltzustands, die auf bestehendes EU-Recht oder bestehende internationale Vereinbarungen aufbauen, aber über die dort festgelegten Anforderungen hinausgehen. Referenz-Rechtsakt/Übereinkommen • IMO Resolution "TSS German Bight". • Anlaufbedingungsverordnung (AnlBV)			
Operative Umweltziele (gekürzt)	2.3 Schadstoffeinträge durch Quellen im Meer sind zu reduzieren. 5.1 Kontinuierlich reduzierte Einträge und eine Reduzierung der bereits vorliegenden Abfälle führen zu einer signifikanten Verminderung der Abfälle mit Schadwirkung für die marine Umwelt an den Stränden, auf der Meeresoberfläche, in der Wassersäule und am Meeresboden			
Deskriptoren	D6/D1 – Integrität des Meeresbodens / Biodiversität – Benthische Habitate D8 – Schadstoffe D10 – Abfälle im Meer			
Hauptbelastungen	• Physikalische Störung des Meeresbodens (vorübergehend oder reversibel) • Eintrag anderer Stoffe (z.B. synthetische Stoffe, nicht synthetische Stoffe, Radionuklide) aus diffusen Quellen, aus Punktquellen, über die Luft, durch akute Verschmutzungsereignisse • Eintrag von Abfällen (Festabfälle, einschließlich Mikroabfälle)			
Aktivitäten	• Verkehr – Seeverkehr			
Merkmale	• Physikalische und hydrologische Merkmale • Chemische Merkmale			
Zweck der Maßnahme	• Mittelbare Vermeidung weiterer Belastungseinträge (z.B. durch Verwaltungsmechanismen, finanzielle Anreize, Bewusstseinsbildung)			
Abgleich von Zielen anderer Rechtsakte/Verpflichtungen/Übereinkommen	Nationalpark Wattenmeer als Natura 2000-Gebiet (FFH-RL) und UNESCO-Weltnaturerbe mit besonderem Schutz (küstennahe Route verläuft nahe diesem Gebiet)			
Notwendigkeit transnationaler Regelung	Notwendigkeit der Regelung auf internationaler Ebene, da aufgrund des Welt Handels Containerschiffe internationaler Herkunft die deutsche Nordsee befahren und betroffen wären.			

	Die Abstimmung in der IMO ist zwingend notwendig, da die VTGs und deren Befahrensregeln völkerrechtlich verankert sind. Es handelt sich um eine internationale Schifffahrtsstraße in der Deutschen Bucht. Mindestens ist eine transnationale Abstimmung mit den Niederlanden und Dänemark erforderlich, da das Verkehrstrennungsgebiet in den Niederlanden beginnt und in Deutschland endet und Änderungen der Empfehlungen zur Routennutzung und ggf. Änderungen des gesamten Routensystems in der Nordsee auch den Verkehr von und nach Dänemark und in/aus der Ostsee betreffen werden.
Ebene 2: Maßnahmenbeschreibung (Stand 30.06.2022)	
Maßnahmenbeschreibung	„Nach der Anlaufbedingungsverordnung (AnLBV) sind bereits jetzt beladene Tankschiffe und Gastankschiffe bestimmter Größenordnungen dazu verpflichtet, das küstenfernere Verkehrstrennungsgebiet „German Bight Western Approach“ vor der deutschen Küste mit größerer Wassertiefe zu befahren. Um küstennahe Havarien wie die der „MSC ZOE“ zu vermeiden, sollte eine Verschärfung von Schifffahrtsrouten-Regelungen international geprüft werden.“¹ Hintergrund: Bevor die Maßnahme der Routenempfehlung in der deutschen Bucht in die Anlaufbedingungsverordnung aufgenommen werden kann, muss diese Maßnahme, da sie internationale Gewässer betrifft, über die IMO zur Änderung der bestehenden „Routenempfehlungen für das Befahren der Deutschen Bucht“ beantragt werden. Erst nach Annahme in der IMO kann diese Änderung in nationales Recht übernommen werden Initiative für Rechtsakt (Anordnung rechtlicher Bestimmung), um das Nutzungsgebot auch für weitere bestimmte Schiffe (große Containerschiffe) durchzusetzen. Über die Maßnahme wird derzeit in der Bund-Länder-AG MSC ZOE Routing und Ladung“ beraten und es werden durch die Niederländischen und Deutschen Institutionen (MARIN und BSH) zurzeit weitere Untersuchungen durchgeführt, um Änderungen der bestehenden Routingmaßnahmen in der IMO zu begründen. Aus Sicht der Maritimen Notfallvorsorge gibt es einen wesentlichen Aspekt, der für eine Verlegung der Großcontainerschifffahrt in das küstenferne Verkehrstrennungsgebiet spricht: Gefahr der Strandung eines infolge eines Maschinenausfalls unkontrolliert treibenden großen Containerschiffes. Diese Betrachtung erfolgte im Rahmen der Evaluierung des Notschleppkonzepts. In der Stellungnahme der Unabhängigen Umweltexpertengruppe „Folgen von Schadstoffunfällen“ (UEG) beim Havariekommando (UEG) wird zudem dargelegt, dass in den meisten Fällen die größte Gefahr vom Treibstoff havariierter Containerfrachter ausgeht. Aufgrund der Größe der Schiffe werden zum Teil Treibstoffvolumen bereitgehalten, die der vollen Ladung eines kleineren Öltankers entsprechen“.²
Umsetzungsmodus/ Instrument zur Umsetzung	• Rechtlich
Räumlicher Bezug	• Küstenmeer
Maßnahmenbegründung	Erforderlichkeit der Maßnahme Havarien, wie die der MSC Zoe am 01.-02.Januar 2019 mit einem Verlust von 342 Containern, darunter 2 Gefahrgutcontainern, und auch der ONE APUS im Dezember 2020 nordwestlich von Hawaii mit Beschädigungen oder Verlust

¹ Bundesrat Drucksache 68/19, 06.02.19.

² Unabhängige Umweltexpertengruppe „Folgen von Schadstoffunfällen“ (UEG) beim Havariekommando, Havarien mit Containerfrachtern: Herausforderungen an das Havariekommando aus Umweltsicht (Stellungnahme der UEG vom 05. Februar 2017, ergänzte Fassung vom 25. Juni 2019 im Nachgang der Havarie der MSC Zoe)

	von rd. 1900 Containern, können zu schweren Umweltschäden führen. Ein besonderes Risiko besteht, wenn besonders geschützte, aber auch verwundbare Gebiete und komplexe Ökosysteme, wie der Nationalpark Wattenmeer, betroffen sind. Die vorhandenen Notschlepper können Schiffe im Bereich des küstennahen Verkehrstrennungsgebiets u. U. nicht rechtzeitig erreichen.³ Weitere Fragestellungen und Prüfungen sollen noch vorgenommen werden u.a.: 1. Prüfung und Gegenüberstellen der Risiken der Szenarien „küstennaher und küstenferner Havarien großer Containerschiffe“. 2. Prüfung der bereits existierenden Vorgaben für Nutzungsgebote zu hiesigen VTGs (z. B. Tanker) und bisherige Erfahrungen (ökologisch wie ökonomisch). Beitrag der Maßnahme zur Zielerreichung Vorsorgemaßnahme. Eine hohe Wirksamkeit der Maßnahme ist möglich. Eine abschließende Aussage kann erst aufgrund des Ergebnisses der Bund-Länder-AG MSC ZOE erfolgen.
Grenzüberschreitende Auswirkungen	Die Maßnahme selbst hat grenzüberschreitende Wirkung, weil sie hilft, grenzüberschreitende Verschmutzungen zu minimieren, was den angrenzenden Gewässern anderer Staaten zugutekommt. Schwimmende Objekte und Schadstoffe breiten sich durch Wind und Meeresströmung in alle Richtungen aus.
Kosten	Verwaltungs- (und ggf. weitere) Kosten entstehen zunächst nur im Rahmen der Prüfung, ob unter gewissen Umständen das küstenfernere Verkehrstrennungsgebiet auch für Großcontainerschiffe festgelegt werden sollte. Weitere Kosten/Kosten insbesondere für den Sektor Schifffahrt entstehen erst nach ggf. erfolgter Regulierung.
Sozioökonomische Bewertungen	Kosten-Wirksamkeit (Effizienz) Vorsorge. Bedingungen der Wirksamkeit werden derzeit u.a. in der „Bund-Länder Arbeitsgruppe MSC ZOE Routing und Ladung“ geprüft. Die Maßnahme dient einem ähnlichen Zweck wie die Maßnahme UZ 2-03 des ersten MSRL-Maßnahmenprogramms. Hierfür liegt eine sozioökonomische Bewertung vor, die entsprechend auf die hier vorgesehene Maßnahme übertragen werden kann. Sozioökonomische Ersteinschätzung Es sind u.a. die im Kennblatt enthaltenen Angaben zu Kosten, Maßnahmenträger und Finanzierung zu berücksichtigen. Für diese Maßnahme sind weiterhin folgende Effekte zu erwarten: <u>Kosten können auftreten in:</u> • Verwaltung (siehe Feld <i>Kosten</i>) • Schifffahrt: längere Routen, erhöhter Treibstoffbedarf und Personalaufwand • evtl. schwierigere Bergung auf entfernterer Route und weitläufigere Verteilung der Container und der Inhalte bei Havarie. • Häfen/Hafenwirtschaft (Navigationshilfen): Betroffenheit durch ggf. längere Routen, aufgrund der Verlängerung des Anfahrtswegs könnten andere Hafenstandorte bevorzugt benutzt werden. • Erneuerbare Energien (z. B. Offshore-Windenergie): Ggf. höhere Gefährdung von Offshore Windparks durch verstärkte Nutzung der küstenfernen Verkehrsrouten.

³ Niedersächsischer Landtag, Drucksache. 18/7464, 18.09.20

	<u>Nutzen können auftreten in:</u> Von folgenden Effekten auf die Ökosystemleistungen und weiteren Nutzen ist durch eine mögliche Vermeidung von Havarien durch die Nutzung des VTG auszugehen: • Erhalt der Versorgungsleistungen der Meere durch Verhinderung von Müll- und ggf. Schadstoffeinträge (Schadstoffeinträge können negative Effekte auf die Fische, Muscheln haben, Müll im Meer, wie auch verlorene Container kann negative Effekte auf Fischereifahrzeuge und Netze haben oder Fänge verunreinigen). Durch Vermeidung: positive Effekte für die kommerzielle Fischerei und Aquakultur aber auch für den Tourismus in Form der Freizeitfischerei. • Minderung der Gefährdung von Schifffahrtsrouten durch ggf. verlorene (treibende und gesunkene) Container hat positive Effekte auf die Schifffahrt. Im Havariefall ggf. bessere Erreichbarkeit der Megacontainerschiffe durch die vorhandenen Notschlepper in der küstenfernen Verkehrsrouten. • Aus Sicht der Maritimen Notfallvorsorge gibt es einen wesentlichen Aspekt, der für eine Verlegung der Großcontainerschifffahrt in das küstenferne Verkehrstrennungsgebiet spricht: Gefahr der Strandung eines infolge eines Maschinenausfalls unkontrolliert treibenden großen Containerschiffes. Diese Betrachtung erfolgte im Rahmen der Evaluierung des Notschleppkonzepts. Geringere Kosten für Kommunen durch weniger erforderliche Strandreinigungen. • Erhalt der kulturellen Ökosystemleistungen resultierend aus dem Erholungswert sowie der Attraktivität für eine touristische Nutzung durch Vermeidung von Müll- und ggf. Schadstoffbelastung. • Private Haushalte: Erreichung gesellschaftlich erwünschter Umweltziele • Unterstützung der Resilienz und zukünftigen Funktionsfähigkeit des Ökosystems Meer, da weniger Beeinträchtigungen der Artenzusammensetzung vorliegen. Das gilt insbesondere für verwundbare Gebiete und komplexe Ökosysteme, wie den Nationalpark Wattenmeer.
	Stand weitergehende Folgenabschätzung Eine weitergehende Folgenabschätzung erfolgte 2022 für den Aspekt der Prüfung, ob die Nutzung des küstenfernen Verkehrstrennungsgebietes (VTG) auch für Großcontainerschiffe verpflichtend festgelegt werden kann. Es handelt sich um eine Risikobetrachtung bzw. Vorsorgemaßnahme. Auf Basis des entstehenden Aufwands für die öffentliche Verwaltung für Entwicklung, Einführung, Umsetzung und Koordination der Teilmaßnahme sowie Schiffsmodelle und Simulator Areas wurden volkswirtschaftliche Gesamtkosten von einmalig rd. 250 Tsd. € ermittelt. Ziel der Maßnahme ist ein Beitrag zur künftigen Vermeidung von Havarien wie die der MSZ ZOE und damit Verhinderung von Müll- und Schadstoffeinträgen in die Meeresumwelt. Nach vollständiger Umsetzung der Maßnahme und hierdurch vermiedene Schadenskosten resultieren daraus volkswirtschaftliche Nutzen. Für weitere Informationen siehe https://www.meeresschutz.info/berichte-art13.html?file=files/meeresschutz/berichte/art13-massnahmen/zyklus22/Folgenabschaetzung_Kosten-Nutzen-Analyse.pdf.
Koordinierung bei der Umsetzung	• National • Subregional • International
Zuständige Behörde (Art. 7 MSRL)	BMDV, HB-SKUMS, MU-NI, SH-MEKUN
Mögliche Maßnahmenträger	Vorschlag: BMDV
Finanzierung	Nicht erforderlich

Mögliche Indikatoren	Risikoanalyse und -vergleich der Szenarien „küstennaher und küstenferner Havarien großer Containerschiffe“ (siehe Maßnahmenbegründung). Indikatoren werden mit der Maßnahmenumsetzung entwickelt (s. Stand verfügbarer Indikatoren in → Berichtscodes und -daten).
Zeitliche Planung Durchführung/Umsetzung	1. Beginn der Maßnahme: 2021 2. Vollständige Umsetzung der Maßnahme: 2024 3. Maßnahme läuft nach vollständiger Umsetzung fort: nein
Änderung der Maßnahme	Erstbericht: 2022 Änderung: nein
	Die Umsetzung hängt von laufenden Beratungen der Bund-Länder-AG MSC ZOE ab. Im anschließenden Prozess ist die Änderung der Routingmaßnahmen auf IMO und EU-Ebene abzustimmen. Der Prozess der Abstimmung ist Zeitaufwendig, Widerstände anderer IMO Mitgliedsstaaten zu dieser „Verkehrseinschränkenden Maßnahme“ können nicht abgeschätzt werden.
Prüfinformationen zur Unterstützung der SUP	
Zusätzliche Schutzgüter nach UVPg	Bei der hier genannten Maßnahme sind nach dem festgelegten Untersuchungsrahmen neben den Schutzgütern des WHG/MSRL Auswirkungen auf die Schutzgüter Landschaft und kulturelles Erbe und Sachgüter sowie die Wechselbeziehungen zwischen den Schutzgütern zu prüfen. Landschaft (terrestrisch): Bei Durchführung der Maßnahme wird erwartet, dass das Risiko von Havarien und Containerverlust und damit die Anlandung von Container an den Stränden der Nordsee und damit verbundene Beeinträchtigung des Erholungswerts und ästhetischen Werts der Küsten minimiert wird. Es ist daher eine positive Auswirkung auf das Schutzgut Landschaft zu erwarten. Kulturelles Erbe und Sachgüter: Die Maßnahme wirkt sich auch positiv auf dieses Schutzgut aus, da ein vermindertes Risiko des Verlusts von Containern die Gefährdung von Kulturgütern unter Wasser und an der Küste, durch verlorengegangene Container oder ihren Inhalt beschädigt zu werden, reduziert. Positive Wechselwirkungen ergeben sich zwischen allen Schutzgütern, insbesondere zwischen Wasser, Meeresboden und mariner Biodiversität. Die jeweilige Verbesserung der Umweltqualität wirkt positiv auf das jeweilige andere Schutzgut zurück. Eine Verlagerung von erheblichen Auswirkungen auf andere Schutzgüter, z. B. auf das Klima infolge der mit der weiteren Wegstrecke verbundenen Emissionen, ist nicht zu erwarten.
Vernünftige Alternativen	Ein Verzicht auf die Maßnahme (Prüfung der Verlegung der VTG) kommt nicht in Betracht, da dadurch das Ziel, durch Prävention eine Verschmutzung der Meeresumwelt infolge Havarien zu reduzieren, erschwert wird. Die Untersuchungen von MARIN und BSH sind abzuwarten, ebenso ein Gegenüberstellen der Risiken der küstennahen und küstenfernen Havarie. Alternativen sind technische Sicherheitsmaßnahmen (z. B. zur Intaktheitstabilität von Schiffen, Einführung von Inklinometern, angepasste Ladungssicherung) sowie ggf. die Anpassung des Notschleppkonzepts, um auf Havarien angemessen zu reagieren. Entsprechende Alternativen werden verfolgt, im Fall von technischen Maßnahmen auf IMO-Ebene, deren Umsetzung bei erfolgreicher Vereinbarung erfahrungsgemäß mehrere Jahre bis Jahrzehnte in Anspruch nehmen kann. Die vorgeschlagene Wegführungsmaßnahme ist eine im Vergleich zu den Auswirkungen von Havarien kostenwirksame und zeitlich schnell umsetzbare Alternative, vorausgesetzt, dass die hierfür erforderlichen IMO-Verfahren schnell und erfolgreich durchgeführt werden können.

Ebene 3: Verortung und Durchführung der Maßnahme (Operationalisierung) (Stand 30.03.2024)

Stand Durchführung Maßnahme insgesamt	☐ nicht begonnen ☐ begonnen ☒ umgesetzt	☐ Maßnahme gestrichen Begründung: entfällt
	Über die Maßnahme wurde in der Bund-Länder-AG „MSC ZOE Routeing und Ladung“ beraten und es wurden durch die Niederländischen und Deutschen Institutionen (MARIN und BSH) weitere Untersuchungen durchgeführt, um die Notwendigkeit von Änderungen der bestehenden Routeingmaßnahmen zu untersuchen. So wurde quantitativ und qualitativ geprüft und gemeinsam festgestellt, dass eine Empfehlung für größere Containerschiffe, die VTG "German Bight Western Approach" unter bestimmten Umständen zu verwenden, ausreichend ist. Eine entsprechende, zwischen den Niederlanden und Deutschland abgestimmte Navigationswarnung für die Deutsche Bucht, die via NAVTEX ausgestrahlt wird und größeren Schiffen in bestimmten Situationen empfiehlt, das VTG „German Bight Western Approach“ zu nutzen, wird seit 2021 ausgestrahlt. Darüber hinaus weisen die Verkehrszentralen aus den Niederlanden betroffene Fahrzeuge per UKW proaktiv auf die Navigationswarnung hin.. Die deutschen Verkehrszentralen haben diese Meldungen mittlerweile wieder eingestellt. Die vor und nach dem Containerverlust der MSC ZOE aufgezeichneten und ausgewerteten Schiffsbewegungsdaten bestätigen, dass nach dem Ereignis durch die getroffene Maßnahme und die allgemeine Sensibilisierung im Hinblick auf die Thematik eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von Containerschiffen über 300m in Richtung des VTG "German Bight Western Approach" über alle Wetterbedingungen stattgefunden hat. Basierend auf dem von Dänemark/Niederlanden/Deutschland beim IMO-Unterausschuss für Navigation, Kommunikation und Such- und Rettungswesen (9. Sitzung) – im Folgenden „NCSR 9“ - eingereichten Vorschlag zur Aufnahme der Routeing-Empfehlung "Recommendation on navigation for containerships in traffic separation schemes Off Vlieland, Terschelling-German Bight, Off Friesland and German Bight western approach" (siehe Anhang) wurde die dort beschriebene Maßnahme zur koordinierten Versendung von Navigationswarnungen bei der 106. Schiffssicherheitsausschuss (MSC)-Sitzung der IMO am 22. November 2022 angenommen und ist am 1. Juni 2023 in Kraft getreten.. Die Maßnahme ist daher abgeschlossen.	
Schwierigkeiten bei Umsetzung	☐ Schwierigkeiten gegeben Begründung: Wählen Sie ein Element aus.	
Verzögerung der geplanten vollständigen Umsetzung Maßnahme insgesamt	☐ Umsetzung verzögert Jahre: Wählen Sie ein Element aus.	