

UZ2-01	Kriterien und Anreizsysteme für umweltfreundliche Schiffe			Stand Umsetzung (30.03.2023): <b>Begonnen</b>
				Stand Kennblatt (Ebene 1 und 2) 30.06.2022
<b>Ebene 1: Kenndaten (Stand 30.06.2022)</b>				
<b>Kennung</b>	Bewirtschaftungsraum: • Ostsee • Nordsee	Maßnahmenkatalog-Nr. 405	Berichtscodierung DE-M405-UZ2-01	
<b>Schlüssel-Maßnahmen-Typen (KTM)</b>	28 Measures to reduce inputs of energy, including underwater noise, to the marine environment 29 Measures to reduce litter in the marine environment <b>31 Measures to reduce contamination by hazardous substances (synthetic substances, non-synthetic substances, radionuclides) and the systematic and/or intentional release of substances in the marine environment from sea-based or air-based sources</b> 33 Measures to reduce nutrient and organic matter inputs to the marine environment from sea-based or air-based sources 34 Measures to reduce the introduction and spread of non-indigenous species in the marine environment and for their control			
<b>EU-Maßnahmenkategorie</b>	<b>Kategorie 2a</b> <i>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.</i> Referenz-Rechtsakt/Übereinkommen: • Maßnahmenkomponente 1: 'Blauer Engel'-Zertifizierungssystem (freiwillige Maßnahme) • Maßnahmenkomponente 2: je nach Ausgestaltung			
<b>Operative Umweltziele (gekürzt)</b>	2.2 – Schadstoffe aus der Atmosphäre sind weiter zu reduzieren. 2.3 – Schadstoffeinträge durch Quellen im Meer sind zu reduzieren. 2.4 – Einträge von Öl- und Ölerzeugnissen und -gemischen ins Meer sind zu reduzieren und zu vermeiden. Sowie operative Umweltziele in Bezug auf Beeinträchtigungen durch anthropogene Eutrophierung (UZ 1.3), Beeinträchtigung mariner Arten und Lebensräume (UZ 3.5), Belastungen durch Abfall (UZ 5.1, 5.2, 5.3) und Beeinträchtigung durch anthropogene Energieeinträge (UZ 6.2).			
<b>Deskriptoren</b>	D2 – Nicht einheimische Arten D5 – Eutrophierung <b>D8 – Schadstoffe in der Meeresumwelt</b> D10 – Abfälle im Meer D11 – Einleitung von Energie			
<b>Hauptbelastungen</b>	• Eintrag oder Ausbreitung nicht heimischer Arten • Eintrag von Nährstoffen aus diffusen Quellen, aus Punktquellen, über die Luft • Eintrag organischer Materie aus diffusen Quellen und Punktquellen			

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eintrag anderer Stoffe (z.B. synthetische Stoffe, nicht synthetische Stoffe, Radionuklide) aus diffusen Quellen, aus Punktquellen, über die Luft, durch akute Verschmutzungsereignisse</li> <li>• Eintrag von Abfällen (Festabfälle, einschließlich Mikroabfälle)</li> <li>• Eintrag von anthropogen verursachtem Schall (Impulsschall, Dauerschall)</li> </ul>
<b>Aktivitäten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehr – Seeverkehr</li> <li>• Verkehrsinfrastruktur</li> </ul>
<b>Merkmale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chemische Merkmale</li> <li>• Marine Säugetiere</li> <li>• Benthische Habitate</li> <li>• Pelagische Habitate</li> <li>• Ökosysteme</li> </ul>
<b>Zweck der Maßnahme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mittelbare Vermeidung weiterer Belastungseinträge (z.B. durch Verwaltungsmechanismen, finanzielle Anreize, Bewusstseinsbildung)</li> </ul>
<b>Abgleich von Zielen anderer Rechtsakte/Verpflichtungen/Übereinkommen</b>	<p>Ziel ist es, möglichst umfassend die Emissionen, Einträge und Risiken für die Umwelt durch die Schifffahrt zu reduzieren.</p> <p><b>Komponente 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• EU: Biodiversitätsstrategie Action 16</li> <li>• Regional: HELCOM Ostseeaktionsplan</li> </ul> <p><b>Komponente 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• EU: Strategie zur Internalisierung externer Kosten (Mitteilung KOM 2008/2207/2208)</li> <li>• EU-MRV-Verordnung zur Erfassung der Treibhausgase von Schiffen (EU 2015/757)</li> <li>• International: MARPOL</li> </ul>
<b>Notwendigkeit transnationaler Regelung</b>	<p><b>Komponente 1:</b> Keine</p> <p><b>Komponente 2:</b> Gegeben aufgrund der Notwendigkeit ein internationales Anreizsystem zu entwickeln, welches nationale Systeme mehrerer Nachbarstaaten zumindest einer Region miteinander harmonisieren muss.</p>
<b>Ebene 2: Maßnahmenbeschreibung (Stand 30.06.2022)</b>	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<p>Berücksichtigung von Umweltkriterien wie z.B. „Blauer Engel“ für Behördenfahrzeuge und staatlich geförderte Seeschiffe sowie Schaffung von Anreizsystemen für umweltfreundliche Schiffe.</p> <p>Die Maßnahme gliedert sich in zwei Komponenten:</p> <p>Es ist an Bord von Schiffen möglich, Maßnahmen umzusetzen, die über die gesetzlichen Standards hinausgehen und einen Beitrag zur Minderung der Umweltwirkung leisten (z.B. weniger Luftschadstoffe, weniger Abfall und Abwasser, Reduzierung der Einschleppung nicht heimischer Arten, weniger Einträge von Schadstoffen ins Wasser, z.B. durch umweltfreundliche Antifouling-Oberflächen). Die Umsetzung dieser freiwilligen Maßnahmen kann durch die Auszeichnung mit einem Label (z.B. Blauer Engel) unterstützt werden. Der Blaue Engel für das umweltfreundliche Seeschiffsdesign“ (DE-UZ 141) enthält einen umfassenden Kriterienkatalog, der vom UBA gemeinsam mit Expertinnen und Experten entwickelt und von der Jury Umweltzeichen verabschiedet worden ist. Der Blaue Engel ist seit vielen Jahren am Markt und in der Branche bekannt.</p> <p><b>Maßnahme:</b> Die Umweltkriterien (des Blauen Engels oder eines anderen ambitionierten Umweltzeichens) sollen nach Möglichkeit bei Neuanschaffung und Betrieb von Behördenfahrzeugen und staatlich geförderten Seeschiffen wie z.B. Forschungsschiffen berücksichtigt werden. Diese Schiffe sollten eine Vorbildfunktion einnehmen, die zur Promotion von Umweltschutzmaßnahmen genutzt wird.</p>

	<p><b>Komponente 2: Anreizsysteme</b></p> <p>Anreizsysteme für das Design und den Bau von umweltfreundlichen Schiffen können für Reedereien zusätzlich Anreize darstellen, mehr für den Umweltschutz an Bord zu leisten. Es gibt bereits verschiedene Anreizsysteme, die jedoch entweder nur lokal wirken oder international eingeführt sind, dann aber nur auf ausgewählte Parameter, z.B. auf NO<sub>x</sub>-, SO<sub>x</sub>- und/oder CO<sub>2</sub>-Emissionen, fokussiert sind.</p> <p><b>Maßnahme:</b> Entwicklung eines Modells für ein integratives und international einsetzbares Anreizsystem, das die Anforderungen an umweltverträglichen Schiffsverkehr aufnimmt, auf alle Schiffstypen im Seeverkehr anwendbar ist und zur Internalisierung externer Kosten der Verkehrsträger beiträgt. Eine Option wäre, das Anreizsystem mit den Anforderungen des ‚Blauen Engel‘ zu verknüpfen, so dass das Umweltzeichen auch in anderen Schiffssegmenten (neben den unter Komponente 1 genannten) mehr Zuspruch findet.</p> <p>Alle Studien-/Projektphasen der Maßnahmendurchführung sollen durch entsprechende Öffentlichkeits- und Netzwerkarbeit begleitet werden.</p>
<p><b>Umsetzungsmodus/ Instrument zur Umsetzung</b></p>	<p>Umsetzungsmodi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rechtlich</li> <li>• Technisch</li> <li>• Politisch</li> <li>• Ökonomisch</li> </ul> <p>Bei den genannten Umsetzungsmodi handelt es sich um Optionen der Umsetzung.</p> <p><b>Komponente 1:</b></p> <p>Die Anforderungen für das Umweltzeichen „Blauer Engel umweltfreundliches Seeschiffdesign“ (Umweltzeichen DE-UZ 141, Ausgabe 2021) liegen vor. Bislang sind keine Anreizsysteme mit der Vergabe des Umweltzeichens „Blauer Engel“ verknüpft.</p> <p><b>Komponente 2:</b></p> <p>Anreizsysteme müssen entwickelt und präzisiert werden. Ein Modell für ein neues Anreizsystem wird derzeit in einer Studie erarbeitet.</p>
<p><b>Räumlicher Bezug</b></p>	<p>Anwendungsgebiete:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Terrestrische Gebiete</li> <li>• Übergangsgewässer</li> <li>• Küstengewässer</li> <li>• AWZ</li> <li>• Gewässer jenseits nationaler Hoheitsbefugnisse</li> </ul>
<p><b>Maßnahmenbegründung</b></p>	<p><b>Erforderlichkeit der Maßnahme</b></p> <p>Ausgehend von der → <a href="#">Anfangsbewertung 2012</a> ist die Belastung mit Nährstoffen und organischem Material, sowie die Kontamination durch gefährliche Stoffe und Luftschadstoffe weiterhin zu hoch, physikalische Störungen (Lärm und Abfälle) und biologische Störungen (nicht einheimische Arten) werden als bestehende Belastung bewertet. Die Berücksichtigung der Umweltkriterien wie z.B. „Blauer Engel“ für Behördenfahrzeuge und staatlich geförderte Seeschiffe sowie die Schaffung von Anreizsystemen für umweltfreundliche Schiffe können dazu beitragen, diese Belastungen zu reduzieren.</p> <p><b>Beitrag der Maßnahme zur Zielerreichung</b></p> <p>Bei Fokus auf Behördenfahrzeuge und staatlich geförderte Seeschiffe, ist die Reduzierung von Einträgen im Vergleich zur gesamten Schifffahrt gering. Es ist aber eine Möglichkeit, technische Entwicklung und den Aufbau eines entsprechenden Marktes zu fördern. Vor allem nehmen die zertifizierten Schiffe eine Vorbildfunktion ein und sollten zur Promotion von Umweltschutzmaßnahmen genutzt werden.</p>

	Ein ergänzendes international ausgelegtes Anreizsystem für alle Schiffstypen würde den Beitrag zur Erreichung der operativen Umweltziele erheblich vergrößern.
<b>Grenzüberschreitende Auswirkungen</b>	<p>Es ist zu erwarten, dass sich die Berücksichtigung von Umweltkriterien wie z.B. „Blauer Engel“ für Behördenfahrzeuge und staatlich geförderte Seeschiffe bei international verkehrenden Schiffen positiv auf den Zustand der Meeresumwelt auswirkt, da die durch die Schifffahrt verursachten Umweltwirkungen vermindert werden.</p> <p>Das Anreizsystem gemäß Komponente 2 sollte international einsetzbar sein, eine lokale oder nationale Entwicklung wäre u.a. aus wettbewerblichen Gründen nicht zielführend.</p>
<b>Kosten</b>	<p><b>Komponente 1:</b> Die Kosten für die Erreichung der Umwelanforderungen des Blauen Engels sind individuell vom Schiff abhängig; je nachdem welche zusätzlichen Maßnahmen umgesetzt werden; die Prüfung der eingereichten Antragsunterlagen selbst richtet sich nach dem Verkaufspreis bzw. Jahresumsatz des Schiffes.</p> <p>Dazu kommt Verwaltungsaufwand zur Betreuung der Umweltzeichen (Entwicklung der Vergabegrundlagen, Betreuung der Antragsteller, etc.)</p> <p><b>Komponente 2:</b> Entwicklung weiterer Anreizsysteme. Die Kosten hängen stark von der weiteren Ausgestaltung des Instruments ab.</p>
<b>Sozioökonomische Bewertungen</b>	<p><b>Kosten-Wirksamkeit (Effizienz)</b></p> <p><b>Komponente 1:</b> Die Kosten für die Antragsunterlagen und der technischen Umsetzung werden zu 100 % vom Schiffseigner/-betreiber, getragen. Der Verwaltungsaufwand wird vom Bund getragen (beteiligt am Verfahren sind: UBA, RAL gGmbH, Jury Umweltzeichen, BMUV).</p> <p><b>Komponente 2:</b> abhängig von der Ausgestaltung der Maßnahme. Verwaltungsaufwand wird von den am Verfahren Beteiligten getragen.</p> <p>Die Wirksamkeit der Maßnahme ist durch Expertenvotum belegt.</p> <p><b>Sozioökonomische Voreinschätzung</b></p> <p>Es sind u.a. die im Kennblatt enthaltenen Angaben zu Kosten, Maßnahmen-träger und Finanzierung zu berücksichtigen. Für diese Maßnahme sind weiterhin folgende Effekte zu erwarten:</p> <p>Kosten können auftreten in:</p> <p><b>Komponente 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten treten für den Schiffseigner/-betreiber auf (siehe oben unter Kosten)</li> </ul> <p><b>Komponente 2:</b></p> <p>soweit die Förderung nicht durch die öffentliche Hand erfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schifffahrt</li> <li>• Häfen</li> </ul> <p>Nutzen (für beide Maßnahmenkomponenten) können auftreten in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schifffahrt</li> <li>• Schiffbau</li> <li>• Fischerei</li> <li>• Private Haushalte: Erreichung gesellschaftlich erwünschter Umweltziele</li> </ul> <p><b>Stand weitergehende Folgenabschätzung</b></p> <p>Eine weitergehende Folgenabschätzung inkl. Kosten-Nutzen-Analyse wird ggf. anhand des gesonderten → <a href="#">Prüfschemas zur sozioökonomischen Bewertung</a> durchgeführt, das dann Verwendung findet, wenn die Maßnahmen einen weitergehenden Konkretisierungsgrad erreicht haben.</p>
<b>Koordinierung bei der</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokal</li> <li>• National</li> </ul>

<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regional – OSPAR</li> <li>• Regional – HELCOM</li> <li>• EU</li> </ul> <p>Erläuterung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umweltkriterien: national, die Kriterien des „Blauen Engels“ sind seit mehreren Jahren national sowie in englischer Sprache verfügbar.</li> <li>• Anreizsystem: regional / EU – vorgesehen ist zunächst eine regionale oder EU-weite Regelung</li> </ul>
<b>Zuständige Behörde (Art. 7 MSRL)</b>	BMUV, HB-SKUMS, MV-LM, NI-MU, SH-MELUND
<b>Mögliche Maßnahmenträger</b>	<p><b>Komponente 1:</b> Bund (UBA, RAL gGmbH, Jury Umweltzeichen, BMUV) für den Blauen Engel und Schiffseigner/-betreiber als Zeichennehmende</p> <p><b>Komponente 2:</b> Küstenländer / Häfen / Verbände, Bund</p>
<b>Finanzierung</b>	Die Finanzierung ist noch nicht sichergestellt. Dies erfolgt im Zuge der Operationalisierung und Umsetzung des Programms.
<b>Mögliche Indikatoren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indikator: Anzahl der mit dem Blauen Engel zertifizierten Schiffe</li> <li>• Schaffung eines Anreizsystems, das von der Schifffahrtsbranche angenommen wird, die Realisierung von umweltentlastenden Maßnahmen an Bord fördert und die Internalisierung externer Kosten beinhaltet.</li> </ul> <p>Die Wirkung der Maßnahme wird durch die Indikatoren der o.g. Umweltziele miterfasst.</p>
<b>Zeitliche Planung Durchführung/Umsetzung</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Beginn der Maßnahme: 2016</li> <li>2. Vollständige Umsetzung der Maßnahme: 2027</li> <li>3. Maßnahme läuft nach vollständiger Umsetzung fort: nein</li> </ol> <p>Komponente 1:</p> <p>2018 + 2019: Informationsschreiben an alle Behörden und Institutionen in Deutschland, die staatlich geförderte Seeschiffe betreiben mit Hinweis auf Umweltzeichen und Bitte um Prüfung einer Zertifizierung</p> <p>2021: Verabschiedung neuer Kriterien für den Blauen Engel „Umweltfreundliches Seeschiffsdesign“ (DE-UZ 141)</p> <p>2022: Zwischenbilanz: 7 Behördenschiffe sind mit dem Blauen Engel ausgezeichnet.</p> <p>2025: Aktualisierung der Vergabekriterien für den Blauen Engel „Umweltfreundliches Seeschiffsdesign“ (DE-UZ 141)</p> <p>2027: Abschlussbilanz: Zahl der Behördenschiffe die mit dem Blauen Engel ausgezeichnet sind</p> <p>Komponente 2:</p> <p>2016: Studie zu Grundmodell für Anreizsysteme</p> <p>2018, fortlaufend: Promotion</p> <p>2019-2021: Auswertung Monatsberichte MRV-Verordnung</p> <p>2019-2023: Akquisition von Fördergeldern</p> <p>2024-2027: Folgestudie und Entscheidung über Realisierbarkeit ab 2027: ggf. Pilotprojekt</p>
<b>Änderung der Maßnahme</b>	<p>Erstbericht: 2016</p> <p>Änderung: 2022</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachvollziehen der Revision der Kriterien für den Blauen Engel für Schiffsdesign und des Auslaufens des Blauen Engels für umweltschonenden Schiffsbetrieb.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einsatz von Alternativen zu galvanischen Anoden (z.B. Zinkanoden) zum Korrosionsschutz in den Kriterien für Blauen Engel aktualisiert.</li> </ul>	
<b>Prüfinformationen zur Unterstützung der SUP</b>		
<b>Zusätzliche Schutzgüter nach UVPG</b>	<p>Bei der hier genannten Maßnahme sind nach dem festgelegten Untersuchungsrahmen neben den Schutzgütern nach WHG/MSRL positive Auswirkungen auf die Luft, das Klima und Kultur- und Sachgüter zu erwarten.</p> <p>Luft: Durch die Maßnahme sind positive Auswirkungen auf das Schutzgut Luft zu erwarten, da die Emissionen luftverunreinigender Stoffe (NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, Rußpartikel, Feinstaub), die beim Betrieb von Schiffsmotoren freigesetzt werden, verringert werden.</p> <p>Klima: Technische Verbesserungen wie ein energieeffizienter Schiffsentwurf und alternative Treibstoffe sowie Energieeffizienz im Management der Schiffe reduzieren die Emissionen von Treibhausgasen. Auch Rußpartikel sind klimawirksam. In der Luft absorbieren sie Sonnenlicht und tragen so zur Erwärmung der Atmosphäre bei und, wenn sie sich auf Eisflächen ablagern, senken sie die Albedo (Reflektion der Sonnenstrahlung) der weißen Flächen und verstärken das Abschmelzen. Eine verminderte Emission von Rußpartikeln verringert diesen Effekt.</p> <p>Kultur- und Sachgüter: Die Maßnahme wirkt sich positiv auf Hafenstädte und Küstengebiete aus, die durch die Emissionen von SO<sub>x</sub> und Rußpartikeln belastet werden, indem Bauten durch saure Ablagerungen und Rußablagerungen geschädigt werden.</p> <p>Positive Wechselwirkungen ergeben sich zwischen den Schutzgütern Wasser, Luft, Meeresboden und Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt. Verlagerungen von Auswirkungen auf andere Schutzgüter sind nicht zu erwarten.</p>	
<b>Vernünftige Alternativen</b>	<p>Die Nullvariante, d.h. der Verzicht auf die Maßnahme, erscheint nicht sinnvoll, da die Maßnahme auf der Grundlage des vorliegenden Wissens vermutlich ein günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist und somit einen positiven Beitrag zur Reduzierung der Emissionen aus der Schifffahrt leisten kann.</p> <p>Strengere nationale Grenzwertsetzungen als Alternative sind aufgrund der Internationalität des Seeverkehrs nicht zielführend.</p> <p>Alternativen zur Ausgestaltung finanzieller Anreizsysteme werden im Rahmen ihrer Entwicklung geprüft.</p>	
<b>Ebene 3: Verortung und Durchführung der Maßnahme (Operationalisierung) (Stand 30.03.2023)</b>		
<b>Stand Durchführung Maßnahme insgesamt</b>	<input type="checkbox"/> nicht begonnen <input checked="" type="checkbox"/> begonnen <input type="checkbox"/> umgesetzt	<input type="checkbox"/> Maßnahme gestrichen Begründung: entfällt
	Kurze Beschreibung des Fortschritts: Es laufen Maßnahmen, welche das Umweltzeichen Blauer Engel bekannter machen (z.B. im Rahmen von HELCOM). Es wurden zudem Studien durchgeführt, welche die Ausgestaltung eines möglichen Anreizsystems beschreiben.	
<b>Schwierigkeiten bei Umsetzung</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Schwierigkeiten gegeben Art der Schwierigkeiten: Andere (erläutere in Freitextfeld) Zu Komponente 2 <ul style="list-style-type: none"> <li>Ohne die schiffsbezogenen Grunddatenerhebungen aus der EU-MRV-Verordnung ist das vorgesehene Anreizsystem auf absehbare Zeit nicht umsetzbar. Die EU-MRV-Verordnung liefert seit 2018 geeignete flächendeckende Grunddaten.</li> </ul>	

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Notwendige Maßnahmenträger sind auf nationaler und europäischer Ebene für QS 2020 zu gewinnen</li> <li>• QS 2020 muss auf europäischer Ebene Wettbewerbsneutralität innerhalb der Seeschifffahrt nachweisen</li> <li>• Seeschifffahrt darf als Verkehrsträger nicht gegenüber anderen Verkehrsträgern benachteiligt sein. D.h. bei der Internalisierung externer Kosten sind alle Verkehrsträger zu berücksichtigen!</li> <li>• Die Berechnung der Rabatte kann in Anlehnung an die Kriterien des Blauen Engels erfolgen</li> </ul>
<b>Verzögerung der geplanten vollständigen Umsetzung Maßnahme insgesamt</b>		<input type="checkbox"/> Umsetzung verzögert Jahre: 0
<b>Komponente 1: Blauer Engel</b>		
<b>Stand Durchführung Maßnahmenkomponente</b>		<input type="checkbox"/> nicht begonnen <input checked="" type="checkbox"/> begonnen <input type="checkbox"/> umgesetzt  Kurze Beschreibung des Fortschritts: Die Zertifizierung von Schiffen ist fortlaufend möglich, es befinden sich weitere in Planung oder Bau befindliche Behördenschiffe im Antragsprozess. Schiffe mit dem Blauen Engel sind auf folgender Seite gelistet: <a href="https://www.blauer-engel.de/de/produktwelt/gewerbe-kommune/schiffsdesign">https://www.blauer-engel.de/de/produktwelt/gewerbe-kommune/schiffsdesign</a>
<b>Aktivität 1.01</b>	Kurzbeschreibung/Titel	<b>Rundschreiben an Schiffseigner</b> Rundschreiben an Eigner eines Behördenschiffes / eines staatlich geförderten Seeschiffes zur Information und Bitte um Prüfung einer Blauen Engel-Zertifizierung (Information von KORA- und BLANO-Mitgliedern).
	Maßnahmen-träger	Bund
	Verortung/ Intensität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle relevanten Schiffseigner/-betreiber und nationale Behörden</li> <li>• Derzeit betriebene Behördenfahrzeuge und staatlich geförderte Seeschiffe</li> <li>• Keine Festlegungen hinsichtlich der Anzahl der Schiffe, da freiwillige Maßnahme. Der Erfolg wird an der Anzahl der mit dem „Blauen Engel“ zertifizierten Schiffe gemessen</li> </ul>
	Zeitliche Planung	2. Halbjahr 2018: Rundschreiben 2021/2022: Information an Schiffseigner
	Stand der Durchführung	Stand: Begonnen Im September 2019 sind die Eigner staatlich geförderter Seeschiffe mit einem Brief der Präsidentin des Umweltbundesamtes über die MSRL-Maßnahme und den Blauen Engel für Seeschiffe informiert worden und gebeten worden, die Kriterien anzuwenden und die relevanten Seeschiffe zu zertifizieren. Im Januar 2020 wurden mit einem weiteren Brief spezifische fachliche Fragen beantwortet, auf das Auslaufen der Vergabekriterien (Schiffsbetrieb) hingewiesen und zur Beteiligung an der Überarbeitung (Seeschiffsdesign) eingeladen.
	Kosten	
<b>Aktivität 1.02</b>	Kurzbeschreibung/Titel	<b>Revision der Kriterien für den Blauen Engel Schiffsdesign</b> Bei der Revision der Kriterien für den Blauen Engel für Schiffsdesign Berücksichtigung von Alternativen zu galvanischen Anoden zum Korrosionsschutz.
	Maßnahmen-träger	BMUV, UBA, RAL

	Verortung/ Intensität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle relevanten Schiffseigner/-betreiber und nationale Behörden</li> <li>• Derzeit betriebene Behördenfahrzeuge und staatlich geförderte Seeschiffe</li> <li>• Keine Festlegungen hinsichtlich der Anzahl der Schiffe, da freiwillige Maßnahme. Der Erfolg wird an der Anzahl der mit dem „Blauen Engel“ zertifizierten Schiffe gemessen</li> </ul>
	Zeitliche Planung	2020: Revision
	Stand der Durchführung	<p>Stand: Umgesetzt</p> <p>Die Vergabekriterien für den Blauen Engel für umweltfreundliches Seeschiffsdesign (DE-UZ 141) sind 2020 überarbeitet und Anfang 2021 veröffentlicht worden<sup>1</sup>. Als verbindliche Anforderung sind, u.a. um Korrosion am Schiffsrumpf zu vermeiden bzw. zu reduzieren, Techniken oder Materialien zu verwenden, die keine Schadstoffe emittieren (z.B. Fremdstromanlage). Wenn es nachweislich nicht sinnvoll ist, eine schadstofffreie Alternative zu galvanischen Anoden zu installieren, bspw. in Bereichen außerhalb des Wirkungsbereichs einer Fremdstromanlage, sind im Einzelfall Ausnahmen möglich. Für diese gilt dann, dass möglichst wenig Schadstoffe emittiert werden dürfen. Es sind bspw. Aluminium-Anoden (Salzwasserbereich) oder Magnesium-Anoden (Brackwasser/Übergangsbereich) mit möglichst geringen Gehalten anderer Stoffe einzusetzen. Zinkanoden sind grundsätzlich nicht zulässig.</p>
	Kosten	
<b>Aktivität 1.03</b>	Kurzbeschreibung/ Titel	<b>Öffentlichkeitsarbeit</b> Öffentlichkeitsarbeit bei relevanten Veranstaltungen zum Blauen Engel z.B. zum Weltschiffahrtstag sowie Werbung im Rahmen von Veranstaltungen und Gesprächen im Kontext „Umweltschutz im Seeverkehr“, Austausch mit Reedereien.
	Maßnahmen- träger	UBA/BMUV
	Verortung/ Intensität	Keine
	Zeitliche Planung	2018, fortlaufend
	Stand der Durchführung	<p>Stand: Fortlaufend (nach Umsetzung)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffentlichkeitsarbeit: Weltschiffahrtstag am 27. September 2018</li> <li>• Regelmäßiger Austausch mit Behördenvertretungen im Rahmen der AG „Beschaffung Behördenschiffe“ des BMWK seit 2019.</li> <li>• Intensiver Austausch mit Behördenvertretungen, Forschungsinstituten, Reedereien und Werften und Verbänden (Industrie und Umwelt) im Rahmen der Aktualisierung der Kriterien des Umweltzeichen DE-UZ 141 im Jahr 2020.</li> <li>• Vorstellung des Blauen Engels im Rahmen der Revision der „PRF Directive for sustainable waste management for ships“ (EU)2022/91 (2022)</li> </ul>
	Kosten	
<b>Komponente 2: Anreizsysteme</b>		
<b>Stand Durchführung</b>	<input type="checkbox"/> nicht begonnen <input checked="" type="checkbox"/> begonnen <input type="checkbox"/> umgesetzt	

<b>Maßnahmenkomponente</b>		Kurze Beschreibung des Fortschritts: Seit der Interessensbekundung im Jahr 2020 (s. Aktivität 2.04) kapazitätsbedingt kein Fortschritt.
<b>Aktivität 2.01</b>	Kurzbeschreibung/Titel	<b>Studie für ein Grundmodell für Anreizsystem</b> Die Studie soll ein Grundmodell für einen neuen Ansatz eines international einsetzbaren Anreizsystems liefern, das EU-seitige Forderungen zur Emissionsminderung von Schiffen und zur Internalisierung externer Kosten der Seeschifffahrt miteinander verknüpft.
	Maßnahmen-träger	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bremen: SWAH/SUBV</li> </ul>
	Verortung/Intensität	<ul style="list-style-type: none"> <li>Europäische Gewässer (zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen) bzw. zumindest regionale Gewässer (z.B. erweiterte Nordsee)</li> <li>langfristig international (über IMO)</li> </ul>
	Zeitliche Planung	<ul style="list-style-type: none"> <li>10/2016: Abschlussbericht</li> </ul>
	Stand der Durchführung	Stand: Umgesetzt Finale Version der Studienberichte AINS/ISL liegt vor; ebenso deutsche und englische Kurzfassung.
	Kosten	
<b>Aktivität 2.02</b>	Kurzbeschreibung/Titel	<b>Promotion</b> Promotion der Grundidee/ Lobbyarbeit/ Förderung des Anreizsystems „Quality Shipping 2020“ (QS 2020). Dies umfasst: <ul style="list-style-type: none"> <li>Bewerbung einer Folgestudie mit europäischen Partnern, v.a. um Datenverfügbarkeit in anderen europäischen Mitgliedstaaten, Verknüpfung mit anderen Anreizsystemen, Klärung verbliebener Rechtsfragen, Zweckgebundenheit der Infrastrukturabgabe, etc. zu klären</li> <li>Fachveranstaltungen u. Publikationen</li> <li>Abstimmung mit Behörden u. Gremien auf nationaler und europäischer Ebene (BMUB/UBA, BMVI, DG MOVE, AdR, ...)</li> </ul>
	Maßnahmen-träger	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bremen: SWH/SKUMS / Bund: BMDV, UBA/BMUV</li> <li></li> </ul>
	Verortung/Intensität	<ul style="list-style-type: none"> <li>Europäische Gewässer (zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen) bzw. zumindest regionale Gewässer (z.B. erweiterte Nordsee)</li> <li>langfristig international (über IMO)</li> </ul>
	Zeitliche Planung	Ab 2018 fortlaufend
	Stand der Durchführung	Stand: Begonnen <ul style="list-style-type: none"> <li>DG MOVE study on differentiated port infrastructure charges („Green charging“). Endbericht der EU-Kommission liegt seit 30.06.17 vor. Beiträge Bremens: <ul style="list-style-type: none"> <li>Bremische Häfen als „case study“ geführt</li> <li>QS 2020 als alternatives Anreizsystem im Bericht gelistet</li> </ul> </li> <li>Fortgesetzte Perspektivendiskussion zu QS 2020 mit den zust. Bundesressorts BMUV/UBA und BMDV 3. Quartal 2017. Hintergrund s.u. „Anforderungen und Schwierigkeiten“.</li> </ul>
	Kosten	
<b>Aktivität</b>	Kurzbeschreibung/Titel	<b>Auswertung Monatsberichte (MRV-Verordnung)</b>

<b>2.03</b>		Die Eignung und Nutzbarkeit der nach MRV-Verordnung erhobenen Daten für QS 2020 sollen geprüft und gesichert werden. Es soll auch geprüft werden, ob MRV-Organisationsstruktur und administrativer Aufwand ein Modell für QS 2020 sein kann.
	Maßnahmen-träger	Potentielle Maßnahmenträger <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bremen: SWH/SKUMS / Bund: BMDV, UBA/BMUV</li> <li>• Private Consultants</li> </ul>
	Verortung/ Intensität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Europäische Gewässer (zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen) bzw. zumindest regionale Gewässer (z.B. erweiterte Nordsee)</li> <li>• langfristig international (über IMO)</li> </ul>
	Zeitliche Planung	ab 2024
	Stand der Durchführung	Stand: Nicht begonnen
	Kosten	
<b>Aktivität 2.04</b>	Kurzbeschreibung/Titel	<b>Akquise von Fördermitteln</b> Für Folgestudien (s. Aktivität 2.05)
	Maßnahmen-träger	Potentielle Maßnahmenträger <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bremen: SWH/SKUMS / Bund: BMDV, UBA/BMUV</li> <li>• EU-KOM: DG MOVE, INTERREG B</li> <li>• Private Consultants</li> </ul>
	Verortung/ Intensität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Europäische Gewässer (zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen) bzw. zumindest regionale Gewässer (z.B. erweiterte Nordsee)</li> <li>• langfristig international (über IMO)</li> </ul>
	Zeitliche Planung	2019-2024
	Stand der Durchführung	Stand: Begonnen Autoren der Studie QS 2020 und Bremen versuchen kontinuierlich, Fördermittel für Folgestudien einzuwerben. So wurde im Oktober 2018 zunächst eine Interessensbekundung bei INTERREG Nordsee eingereicht (2-stufiges Verfahren), um ggf. in 2021/2022 einen Vollantrag für eine Folgestudie stellen zu können. Da die Interessensbekundung nicht erfolgreich war, wird versucht, sich auf die nächste INTERREG Förderperiode zu bewerben.
	Kosten	
<b>Aktivität 2.05</b>	Kurzbeschreibung/Titel	<b>Folgestudie und Entscheidung über Realisierbarkeit des Anreizsystems</b> Durchführung einer Folgestudie mit europäischen Partnern, v.a. um Datenverfügbarkeit in anderen europäischen Mitgliedstaaten, Verknüpfung mit anderen Anreizsystemen, Klärung verbliebener Rechtsfragen, Zweckgebundenheit der Infrastrukturabgabe, etc. zu klären. Im Anschluss Entscheidung über Realisierbarkeit des Anreizsystems.
	Maßnahmen-träger	Potentielle Maßnahmenträger <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bremen: SWH/SKUMS / Bund: BMDV, UBA/BMUV</li> <li>• EU-KOM: DG MOVE, INTERREG B</li> <li>• Private Consultants</li> </ul>
	Verortung/ Intensität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Europäische Gewässer (zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen) bzw. zumindest regionale Gewässer (z.B. erweiterte Nordsee)</li> <li>• langfristig international (über IMO)</li> </ul>

	Zeitliche Planung	2024-2027
	Stand der Durchführung	Stand: Nicht begonnen Abhängig von erfolgreicher Akquise von Fördermitteln (Aktivität 2.04)
	Kosten	s. Kosten auf Ebene 2.
<b>Aktivität 2.06</b>	Kurzbeschreibung/Titel	<b>Pilotprojekt</b> Ein Pilotprojekt auf internationaler/regionaler Ebene soll das Anreizsystem unter realen Bedingungen testen. Durchführung hängt von Realisierbarkeit (siehe Aktivität 2.05) ab.
	Maßnahmen-träger	
	Verortung/ Intensität	
	Zeitliche Planung	ab 2027
	Stand der Durchführung	Stand: Nicht begonnen
	Kosten	