

|   |  |                             |                                      |  |
|---|--|-----------------------------|--------------------------------------|--|
| UZ2-10  | Verbesserung der Rückverfolgbarkeit und Bekämpfung von Meeresverunreinigungen durch Anschaffung eines Messschiffs für die deutsche Nordsee   |                             |                                      | Stand Umsetzung (30.03.2024):<br><b>Begonnen</b> |
|   |  |                             |                                      | Stand Kennblatt (Ebene 1 und 2):<br>30.06.2022   |
| Dieses Kennblatt enthält in <b>Ebenen 1 und 2</b> die an die EU berichtete Maßnahmenplanung mit Stand 30.06.2022. Eine Aktualisierung findet alle sechs Jahre im Zuge der Überprüfung des Maßnahmenprogramms statt. <b>Ebene 3</b> informiert über den Stand der fortlaufenden Umsetzung der geplanten Maßnahme und wird jährlich aktualisiert. |  |                             |                                      |  |
| <b>Ebene 1: Kenndaten (Stand 30.06.2022)</b>  |  |                             |                                      |  |
| <b>Kennung</b>  | Bewirtschaftungsraum:<br>• Nordsee   | Maßnahmenkatalog-Nr.<br>442 | Berichtscodierung:<br>DE-M442-UZ2-10 |  |
| <b>Schlüssel-Maßnahmen-Typen (KTM)</b>  | 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   |                             |                                      |  |
| <b>EU-Maßnahmenkategorie</b>  | <b>Kategorie 2a</b><br><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><br>Referenz-Rechtsakt/Übereinkommen <ul style="list-style-type: none"> <li>• National: Bund-Länder-Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (2002)</li> <li>• EU: Gemeinschaftsmaßnahmen auf dem Gebiet der unfallbedingten oder vorsätzlichen Meeresverschmutzung</li> <li>• Regional: Bonn Agreement (Nordsee)</li> <li>• International: IMO Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC) and Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution incidents by Hazardous and Noxious Substances (OPRC HNS)</li> </ul> |                             |                                      |  |
| <b>Operative Umweltziele (gekürzt)</b>  | 2.3 Schadstoffeinträge durch Quellen im Meer sind zu reduzieren.<br>5 Meere ohne Belastung durch Müll  |                             |                                      |  |
| <b>Deskriptoren</b>   | D8 – Schadstoffe<br>D10 – Abfälle im Meer  |                             |                                      |  |
| <b>Hauptbelastungen</b>   | <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> </ul>  |                             |                                      |  |
| <b>Aktivität</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehr - Seeverkehr</li> </ul>   |                             |                                      |  |
| <b>Merkmale</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Chemische Merkmale</li> </ul>   |                             |                                      |  |
| <b>Zweck der Maßnahme</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unmittelbare Reduktion bestehender Belastungen in der Meeresumwelt (z.B. Ölschadensbekämpfung auf dem Meer)</li> <li>• Durchführen von Mess- und Überwachungstätigkeiten (in Bezug auf relevante Aktivitäten, Belastungen oder Auswirkungen)</li> </ul>   |                             |                                      |  |
| <b>Abgleich von Zielen anderer Rechtsakte/Verpflichtungen/Übereinkommen</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>National:</b> Bund-Länder-Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (BLV-SUB, 2002)</li> <li>• <b>EU:</b> Gemeinschaftsmaßnahmen auf dem Gebiet der unfallbedingten oder vorsätzlichen Meeresverschmutzung</li> <li>• <b>Regional:</b> Bonn Übereinkommen (Nordsee)</li> <li>• <b>International:</b> Seerechtsübereinkommen, OPRC (IMO), OPRC HNS</li> </ul>  |                             |                                      |  |
| <b>Notwendigkeit transnationaler Regelung</b>   | Keine  |                             |                                      |  |

**Ebene 2: Maßnahmenbeschreibung (Stand 30.06.2022)**

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Maßnahmenbeschreibung</b></p>                         | <p>Zur weiteren Verbesserung der Rückverfolgbarkeit und Bekämpfung von Meeresverschmutzungen plant Niedersachsen in Zusammenarbeit mit den Partnerländern der BLV-SUB die Indienststellung eines neuen Gewässerschutzschiffes für die niedersächsischen Küstengewässer (Nordsee) und für den Geltungsbereich der BLV-SUB. Es ist eine Mehrzwecknutzung vorgesehen. Das Schiff soll aktiv zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen eingesetzt werden. Darüber hinaus soll es Überwachungsaufgaben wahrnehmen und insbesondere die Rückverfolgung von Meeresverschmutzungen ermöglichen. Der Einsatz erfolgt somit als Maßnahme im Sinne von Anhang VI MSRL: 5.) <i>Maßnahmen zur Verbesserung der Rückverfolgbarkeit von Meeresverunreinigungen, sofern möglich, sowie 7.) Mittel zur Schadensbegrenzung und Sanierung: Managementinstrumente zur Steuerung menschlicher Tätigkeiten zur Wiederherstellung geschädigter Komponenten von Meeresökosystemen.</i> Das Mehrzweckschiff dient beiden Zwecken. Da die Beschaffung für die Schadstoffunfallbekämpfung als Ersatz erfolgt, wird als Maßnahme hier die beim Neubau über den Einsatzbereich des alten Schiffes weit hinausgehende Funktion als Messschiff erfasst. Das Schiff soll so auch das von Bund und Küstenländern eingeführte Monitoringprogramm zur Ermittlung der Folgen von Schadstoffunfällen und zur Geltendmachung von Kosten bei den Verursachern sowie zur Hilfe bei der Aufklärung und Verfolgung von Meeresverschmutzungen unterstützen und entspricht damit unmittelbar den Anforderungen von Anhang VI Ziffer 5 MSRL. Darüber hinaus kann die Maßnahme einen Beitrag zur Abschreckung gegen den absichtlichen Eintrag unerwünschter Stoffe leisten und ist auch insofern als Managementinstrument gemäß Anhang VI Nr. 7) MSRL anzusehen.</p> <p>Es wird angestrebt, das Schiff durch freiwillige Maßnahmen umweltfreundlicher auszustatten als gesetzlich vorgesehen, hierfür sollen die Kriterien des „Blauen Engel“ als Leitlinien dienen.</p> |
| <p><b>Umsetzungsmodus/<br/>Instrument zur Umsetzung</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Technisch</li> </ul>   |
| <p><b>Räumlicher Bezug</b></p>                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Küstenmeer (für den Teilbereich der Schadstoffunfallbekämpfung liegt der räumliche Bezug im Geltungsbereich der BLV-SUB)</li> </ul>  |
| <p><b>Maßnahmenbegründung</b></p>                           | <p><b>Erforderlichkeit der Maßnahme</b></p> <p>Mit dem zunehmenden internationalen Warenaustausch steigen auch die Bedeutung und der Umfang des Seeverkehrs. Hinzu kommen die zunehmende Offshore-Windenergie sowie ein steigendes Gefahrenpotential aus dem Bau der LNG-Terminals Wilhelmshaven und Stade und der sich daran anschließenden Zunahme des Verkehrs von LNG-Schiffen. Die zunehmende Verkehrsdichte auf See erhöht das Risiko schwerer Schiffsunfälle mit Öl- oder Schadstoffladungen, die großflächige Verschmutzungen und langfristige Umweltschäden nach sich ziehen können. Die Lebensräume des Wattenmeeres sind dabei gegenüber Schadstoffverschmutzungen besonders empfindlich.</p> <p><b>Beitrag der Maßnahme zur Zielerreichung</b></p> <p>Der gute Umweltzustand in Bezug auf Schadstoffbelastung ist für die deutschen Nordseegewässer laut → <a href="#">Zustandsbewertung 2018</a> nicht erreicht. Es besteht fortlaufend ein Risiko, dass Schadstoffe in die Meeresumwelt eingetragen werden, so dass Maßnahmen wie hier vorliegend erforderlich sind.</p>  |
| <p><b>Grenzüberschreitende Auswirkungen</b></p>             | <p>Es ist zu erwarten, dass insbesondere eine Verbesserung der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen durch Öl und Chemikalien auch positive Auswirkungen auf die Nordseemeeresgewässer der benachbarten Staaten auswirken wird.</p>  |
| <p><b>Kosten</b></p>  | <p>Das geschätzte Auftragsvolumen für den Schiffsbau einschl. Ausrüstung wurde veranschlagt mit 14 Mio. €. Nach Ausschreibung und Eingang der Angebote</p>  |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>belaufen sich die Gesamtkosten auf etwa 20,9 Mio. €. Für die Maßnahme wird die Hälfte der Kosten betrachtet (s.o. Mehrzwecknutzung und teilweise Ersatzbeschaffung).</p> <p>Durch die Vergabe bzw. notwendige Vorarbeiten entstehen Verwaltungskosten. Ferner entstehen zukünftig Unterhaltungskosten.</p>  |
| <b>Sozioökonomische Bewertungen</b>      | <p><b>Kosten-Wirksamkeit (Effizienz)</b></p> <p>Die Maßnahme dient einem ähnlichen Zweck wie die Maßnahme UZ2-03 des ersten MSRL-Maßnahmenprogramms. Hierfür liegt eine sozioökonomische Bewertung vor, die entsprechend auf die hier vorgesehene Maßnahme übertragen werden kann. Für Maßnahme UZ2-03 liegt ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis vor.</p>   |
|  | <p><b>Sozioökonomische Ersteinschätzung</b></p> <p>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:</p> <p><u>Kosten können auftreten in:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwaltung (siehe Feld <i>Kosten</i>). Durch die Vergabe bzw. notwendige Vorarbeiten entstehen Verwaltungskosten. Im späteren Einsatz entstehen Betriebs- und Unterhaltungskosten.</li> </ul> <p><u>Nutzen können auftreten in:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Staat: Verursachergerechte Kostenanlastung bei Meeresumweltschmutzungen</li> </ul> <p>Von folgenden Effekten auf die Ökosystemleistungen ist durch die Indienststellung eines neuen Gewässerschuttschiffes mit Mehrzwecknutzung, auszugehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt der Versorgungsleistungen der Meere durch Verhinderung von Schadstoffeinträgen, hierdurch positive Effekte für die kommerzielle Fischerei und Aquakultur aber auch für den Tourismus in Form der Freizeitfischerei.</li> <li>• Erhalt der kulturellen Ökosystemleistungen resultierend aus dem Erholungswert sowie der Attraktivität für eine touristische Nutzung.</li> <li>• Private Haushalte: Erreichung gesellschaftlich erwünschter Umweltziele</li> <li>• Unterstützung der Resilienz und zukünftigen Funktionsfähigkeit des Ökosystems Meer, da weniger Beeinträchtigungen der Artenzusammensetzung vorliegen.</li> <li>• Bildungs- und Forschungsaktivitäten im Zusammenhang mit den Meeresgebieten.</li> </ul> |
|  | <p><b>Stand weitergehende Folgenabschätzung</b></p> <p>Eine weitergehende Folgenabschätzung erfolgte 2022 für die Anschaffung eines Messschiffs für die deutsche Nordsee. Die quantifizierten volkswirtschaftlichen Gesamtkosten von rd. 9 Mio. € resultieren insbesondere aus den Kosten für den Schiffsneubau. Volkswirtschaftliche Nutzen resultieren nach Indienststellung des Mehrzweckschiffes aus hierdurch schneller erkannten Schadstoffeinträgen sowie der verbesserten Rückverfolgbarkeit, die dazu beiträgt, dass auf den Schiffen der Schadensfallvorsorge größere Aufmerksamkeit geschenkt wird. Für weitere Informationen siehe <a href="https://www.meeresschutz.info/berichte-art13.html?file=files/meeresschutz/berichte/art13-massnahmen/zyklus22/Folgenabschaetzung_Kosten-Nutzen-Analyse.pdf">https://www.meeresschutz.info/berichte-art13.html?file=files/meeresschutz/berichte/art13-massnahmen/zyklus22/Folgenabschaetzung_Kosten-Nutzen-Analyse.pdf</a>.</p>  |
| <b>Koordinierung bei der Umsetzung</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokal</li> </ul>  |
| <b>Zuständige Behörden (Art. 7 MSRL)</b> | MU-NI, HB-SKUMS, HH-BUKEA, MV-LM, SH-MEKUN   |
| <b>Mögliche Maßnahmenträger</b>          | Land Niedersachsen gemeinsam mit den Länderpartnern der BLV-SUB  |

|  |   |  |
|--|---|--|
| <b>Finanzierung</b>  | Die Finanzierung ist gesichert. Es ist nur in einem Teilbereich der Messtechnik eine EU-Kofinanzierung vorgesehen.  |  |
| <b>Mögliche Indikatoren</b>  | Statistik des Havariekommandos zu komplexen Schadenslagen sowie Ergebnisse der Luftüberwachung<br>Indikatoren werden mit der Maßnahmenumsetzung entwickelt (s. Stand verfügbarer Indikatoren in → <a href="#">Berichtscodes und -daten</a> ).   |  |
| <b>Zeitliche Planung Durchführung/Umsetzung</b>  | 1. Beginn der Maßnahme: 2021 (Ausschreibung und Vergabe der Planungsleistungen)<br>2. Vollständige Umsetzung der Maßnahme: 2024. Maßnahme läuft nach vollständiger Umsetzung fort: nein   |  |
| <b>Änderung der Maßnahme</b>   | Erstbericht: 2022<br>Änderung: nein   |  |
| <b>Prüfinformationen zur Unterstützung der SUP</b>   |   |  |
| <b>Zusätzliche Schutzgüter nach UVP</b>  | Bei der hier genannten Maßnahme sind nach dem festgelegten Untersuchungsrahmen keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach UVP oder Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern zu erwarten und zu prüfen. Durch die Indienstnahme eines Schiffes ist auch eine Verlagerung von erheblichen Auswirkungen auf andere Schutzgüter nicht zu erwarten.   |  |
| <b>Vernünftige Alternativen</b>  | Ein Verzicht auf die Maßnahme kommt nicht in Betracht, da in diesem Fall die Erreichung der Ziele der MSRL, stoffliche Einträge auf See und ihre Auswirkungen auf die marine Biodiversität zu reduzieren, zu bekämpfen und zu verfolgen, erschwert wird.  |  |
| <b>Ebene 3: Verortung und Durchführung der Maßnahme (Operationalisierung) (Stand 30.03.2024)</b> |   |  |
| <b>Stand Durchführung Maßnahme insgesamt</b>   | <input type="checkbox"/> nicht begonnen<br><input checked="" type="checkbox"/> begonnen<br><input type="checkbox"/> umgesetzt   | <input type="checkbox"/> Maßnahme gestrichen<br>Begründung: entfällt |
|  | Kurze Beschreibung des Fortschritts:<br>Der Bauauftrag wurde im November 2022 vergeben.   |  |
| <b>Schwierigkeiten bei Umsetzung</b>   | <input checked="" type="checkbox"/> Schwierigkeiten gegeben<br>Art der Schwierigkeiten: Andere (erläutere in Freitextfeld)<br>Im Rahmen des Vergabe-Verfahrens (EU-weite Ausschreibung) wurden zwei Angebote abgegeben. Die Angebotspreise lagen weit über der Kostenschätzung. Daher mussten weitere Finanzierungsmittel beantragt werden und konnten bereitgestellt werden.<br>Das wirtschaftlichste Angebot beinhaltet Kosten, die etwa 46% über der Kostenschätzung liegen.<br>Im Rahmen des Baus sind aktuell Lieferschwierigkeiten und Lieferverzögerungen von wichtigen Hauptkomponenten festzustellen. Zusammen mit der Werft werden Alternativen geprüft. Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass sich die Fertigstellung des Schiffs verzögert. |  |
| <b>Verzögerung der geplanten vollständigen Umsetzung Maßnahme insgesamt</b>                      | <input checked="" type="checkbox"/> Umsetzung verzögert<br>Jahre: 1<br>Die Fertigstellung der Maßnahme ist im Jahr 2024 geplant. Aktuell sind aber Lieferkettenschwierigkeiten festzustellen, welche zu Verzögerungen führen.   |  |
| <b>Aktivität 01</b>  | Kurzbeschreibung/Titel  | <b>Auftragsvergabe</b>   |

|                     |                        |   |
|---------------------|------------------------|---|
|                     | Maßnahmen-träger       | NLWKN, mit Unterstützung des Havariekommandos   |
|                     | Verortung/Intensität   | Auftragsvergabe abgeschlossen   |
|                     | Zeitliche Planung      | Dauer der Planung und Vergabe ca. 15 Monate   |
|                     | Stand der Durchführung | Stand: Umgesetzt<br>Die Auftragsvergabe wurde durchgeführt.   |
|                     | Kosten                 | Es fallen neben den Schiffbaukosten zusätzliche Kosten für die Planung, Klassifikation, Vergabe und Bauaufsicht in Höhe von ca. 470 T. € an. Für die Maßnahme „Messschiff“ wird die Hälfte der Kosten betrachtet (s.o.).  |
| <b>Aktivität 02</b> | Kurzbeschreibung/Titel | <b>Bau</b><br>Der Bau erfolgt mit allen Ausstattungsmerkmalen, um die vorgesehenen Zwecke zu erfüllen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bekämpfung von Meeresverschmutzungen</li> <li>• Rückverfolgung von Meeresverschmutzungen</li> <li>• Wahrnehmung von Überwachungsaufgaben</li> </ul> |
|                     | Maßnahmen-träger       | NLWKN, mit Unterstützung des Havariekommandos   |
|                     | Verortung/Intensität   | Diese Aktivität ist relevant, um den Bau des Schiffes und somit das Kernstück der Maßnahme umzusetzen. Der Bau endet mit der Inbetriebnahme des Schiffes.   |
|                     | Zeitliche Planung      | Die Bauzeit beträgt 82 Wochen. Die Umsetzung ist in 2024 geplant; aber z.Z. sind Lieferkettenschwierigkeiten festzustellen, welche zu Verzögerungen führen. Aktuell wird der Bauzeitenplan angepasst.   |
|                     | Stand der Durchführung | Stand: Begonnen<br>Der Werftauftrag wurde vergeben und mit dem Bau begonnen.  |
|                     | Kosten                 | Die Kosten für den reinen Schiffbau betragen etwa 20,4 Mio. €. Für die Maßnahme „Messschiff“ wird die Hälfte der Kosten betrachtet (s.o.).  |