

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

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

Anrede:	Herr	Titel:	Vorsitzer
Nachname:	Harrsen		
Vorname:	Dieter		
Organisation:	Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste SDN		
Straße, Postfach:	Zum Jadebusen 179		
Postleitzahl:	26316	Ort:	Varel i.O.
Telefon:	04451 81006		
Fax:	04451 860798		
E-Mail:	sdn.varel@web.de		

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

Kommentare

Bitte geben Sie in den beiden linken Spalten immer an, worauf Sie sich beziehen:

Bei allgemeinen Stellungnahmen, die keiner Seite oder Zeile zuzuordnen sind, kennzeichnen Sie den Beitrag als „allgemein“. Bei Stellungnahmen, die sich auf ein Maßnahmen-Kennblatt in der Anlage 1 beziehen, geben Sie bitte die Kennblatt-Nr. an.

Seite	Zeile	Stellungnahme
		Allgemein: die Bezugspunkte der nachfolgenden Aussagen in den Kennblättern sind kursiv dargestellt.

Kennblatt-Nr.	Stellungnahme
UZ2-03 Ebene 1	Kategorie 2a <ul style="list-style-type: none">• Regional füge ein: DENGERNET, SweDenGer Plan
	Abgleich von Zielen <ul style="list-style-type: none">• Regional füge ein: DENGERNET, SweDenGer Plan
Ebene 2 Maßnahmenbeschreibung	
Seite 35-36	Maßnahmenbeschreibung Vorbemerkung <p>„Die Vorsorge gegen und die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen durch un-fallbedingte, vorsätzliche oder betriebliche Freisetzung wassergefährdender Stoffe gehört zu den wichtigsten Maßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt“.</p> <p>Diese Aussage wird begrüßt.</p> <p>Die im Kennblatt beschriebenen Maßnahmen und deren Begründung sowie sozio-ökonomische Bewertungen geben jedoch die bereits bekannten Ansichten der Verwaltungen und hier insbesondere des Havariekommando (HK) wieder.</p> <p>Die Betrachtungen werden unter den bisherigen Rahmenbedingungen der Verwaltungsstruktur von Bund und Länderzuständigkeiten abgegeben.</p> <p>Das ist nachvollziehbar, ist jedoch für ein auf die Zukunft gerichtetes Programm nicht ausreichend. Es wird von Vorsorgemaßnahmen richtigerweise gesprochen, in den Maßnahmen und im Weiteren werden schwerpunktmäßig Bekämpfungsmaßnahmen aufgezählt. Der im Umweltbereich übliche Begriff „Vorsorgeprinzip“ findet</p>

sich kaum bei praktischen Vorschlägen wieder. U.E. werden Maßnahmen nach dem Vorsorgeprinzip vernachlässigt. Die vorgestellten Maßnahmen zur unmittelbaren Verhaltenssteuerung befassen sich z.B. mit technischen bereits vorhandenen Maßnahmen unter den vorhandenen Strukturen. Weiterhin wird das Augenmerk schwerpunktmäßig auf die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen gelegt, Maßnahmen zur „Havarievermeidung“ und eine **vernetzte** Betrachtung von „Security“ und „Safety“ sind nicht ersichtlich.

Bereits zu Beginn der Maßnahmenbeschreibung wird das Havariekommando aufgeführt. In dem gesamten Text wird jedoch nicht auf die präventiv wirkenden Einsatzkräfte von Bundespolizei „See“, Wasserzoll, Bundesminister für Landwirtschaft - Fischereiaufsicht- und Wasserschutzpolizei mit Länderzuständigkeiten der Fischereiaufsicht der Küstenländer hingewiesen, die wichtige Bausteine in einem Sicherheitskonzept darstellen. Diese Komponenten sind im Alltagsgeschäft in der AWZ und Küstenmeer im Einsatz und können präventiv agieren.

Diese Erkenntnis scheint auch der Grund zu sein, warum der für die Zuständigkeitsbereiche von Bund und *Küstenländern eine neue Risikoanalyse angefertigt wird, aus der die aktuelle Gefährdungssituation für die Meeresgewässer von Nord- und Ostsee hervorgeht und in der auf neue Herausforderungen zum Schutz der Meeresumwelt gegen Umweltgefahren durch Meeresverschmutzungen einzugehen ist.*

Diese Aussage wird begrüßt und es wäre von Vorteil, wenn die o.a. Vorschläge einer vernetzten Betrachtung in die Analyse einfließen.

Auch der Hinweis auf *die Paraffinproblematik* wird begrüßt. Jedoch ist diese Problematik nicht erst mit der Reinigung der Meere zu lösen, für die das HK direkt oder indirekt tätig werden kann, sondern die Problematik ist vorher nur auf internationaler Ebene durch die IMO weltweit zu lösen. Darauf hat das HK keinen Einfluss sondern nur die Vertreter der Bundesrepublik bei der IMO und deren Verbündete in dieser Frage (siehe auch **die Maßnahmen auf internationaler Ebene befördern**)

Die bisherigen Maßnahmen, wie die Schaffung des Havariekommandos (HK), des Maritimen Lage- und Sicherheitszentrums und anderer organisatorischer Maßnahmen sind nicht beziehungsweise nur eingeschränkt geeignet, die Effizienz der Kontrolle und Überwachung des Seeverkehrs zu verbessern, die bisherigen Kosten der Überwachung ohne Leistungsverzicht zu reduzieren, Havarien zu verhindern sowie Havarien und mögliche terroristische Angriffe schnell und unter Führung eines eingespielten Teams erfolgreich zu beherrschen.

Ein Havarie-Bekämpfungssystem, dass auf „Amtshilfe“ und „Organleihe“ in Deutschland basiert, ist nicht ausreichend. Dies kann nur durch die Zusammenfassung aller seegehenden Überwachungskräfte in einer monokratisch geführten „Deutschen Küstenwache“ erreicht werden, in die das HK integriert ist. Auch die Errichtung der Offshore-Windparks in Nord- und Ostsee erfordert eine zusätzliche Aufgabenbeschreibung für den schiffahrts- und allgemeinen polizeilichen Vollzug einschließlich der Sicherung der „kritischen Anlagen“ auf hoher See für die Versorgungssicherheit der Bundesrepublik Deutschland.

Trotz der Fortschritte in der Zusammenarbeit auf See, die durch die Schaffung des Maritimen Sicherheitszentrums (MSZ) und der Aufnahme des Wirkbetriebes des Gemeinsamen Lagezentrums See (GLZ-See) am 1. Januar 2007 bereits erreicht

wurden, sehen wir weiteres Optimierungspotential im Bereich der Gefahrenabwehr auf See, um die maritime Sicherheit Deutschlands zu stärken:

Die vorhandenen Führungsstrukturen müssen gestrafft werden, um insbesondere bei der täglichen Aufgabenwahrnehmung, aber auch in besonderen Einsatzlagen schnell und kompetent reagieren zu können. Für die Gefahrenabwehr auf See darf es nur einen Ansprechpartner geben. Die Bereederung der maritimen Einsatzmittel muss aus einer Hand erfolgen, um Einsparpotentiale zu realisieren. Die Schnittstellen zwischen den beteiligten Bundesbehörden und gegenüber den Küstenländern müssen minimiert werden.

Das Havariekommando ist ein wichtiger Baustein in der Organisation und ist mit entsprechenden Kompetenzen auszustatten.

Maßnahmen zur unmittelbaren Verhaltenssteuerung

Auch hier findet sich die Stellungnahme des HK wieder mit den Forderungen zur Bereitstellung von mehr Gerät, dass im Grundsatz zu begrüßen ist. Dann sollte aber auch konsequenterweise erwähnt werden, dass Material und Gerät von der Privatwirtschaft mit in Betracht gezogen werden muss.

- *Drohnen*: angesichts der Problematik bei der Bundeswehr und der Luftraumstruktur erscheint dieser Vorschlag noch nicht durchdacht zu sein. Hier sollte zunächst die Zuständigkeiten im Luftraum der Bundesrepublik seitens der DFS geklärt werden, inwieweit im unkontrollierten Luftraum über Nord- und Ostsee Hubschrauberverkehre im Einsatz für Offshore und Drohnen konfliktfrei fliegen können.

Vorbereitende Maßnahmen

- *Entwicklung und Fortschreibung eines Fachkonzeptes*: es verwundert, dass erst jetzt ein Fachkonzept entwickelt werden soll, obwohl bereits seit mehreren Jahren Offshore Windparks implementiert werden. Hier ist ein Widerspruch zu den Genehmigungen des BSH zu erkennen, das Anlage nur mit Sicherheitskonzepten genehmigt, die vorher vom HK geprüft wurden.
- *Abschließende Untersuchung des Einsatzes von Dispergatoren als mögliche letzte Einsatzoption, Entwicklung eines entsprechenden Fachkonzeptes*
Erhebliche Bedenken bezüglich des Einsatzes von Dispergatoren im Zusammenhang mit den Zielen der MSRL und WRRL werden hier gesehen. Wie in der Literatur zu diesem Thema zu lesen, sollte ein Einsatz von Dispergatoren in sensiblen Gewässern - und das sind Nord- und Ostsee nach diesem Papier - nicht vorgenommen werden. „Insbesondere in den Wattgebieten vor der Nord- und Ostfriesischen Küste mit teilweise sehr geringen Wassertiefen hätte ein größerer Einsatz von Dispergatoren Auswirkungen bis in die obere Wattbodenschicht zur Folge gehabt“ (Aussage des Leiters ZMK Cuxhaven).

Neben der kosmetischen Wirkung ist die Schädigung in der Wassersäule in fischlarvenreichen Gewässern nicht zu vertreten. Wenn die MSRL die Umweltziele erreichen will, dann sollte dieses in der Diskussion zunächst bewertet werden, ob der Einsatz von Chemikalien auch wenn nur im begrenzten Bereich besser unterbleibt und der bakteriologische Abbau des Öls der bessere Weg zur Erreichung der Umweltziel darstellt. Auch wenn die Bundesregierung davon ausgeht, dass der Einsatz von Dispergatoren mit der

	<p>Richtlinie vereinbar ist, bedeutet es noch nicht, dass diese Haltung richtig ist. Die Darstellung eines begrenzten Einsatzes solle redaktionell deutlicher dargestellt werden. „In der Ostsee ist ein Einsatz von Dispergatoren generell nicht vorgesehen und nicht sinnvoll, da die Ostsee ein flaches Binnenmeer mit geringem Wasseraustausch, geringer Wellenenergie, geringer Salinität, geringem Sauerstoff und geschichtetem Wasserkörper ist. Zudem wurde im Helsinki-Übereinkommen der Verzicht auf Dispergatoren bei der Unfallbekämpfung beschlossen. In der Nordsee ist laut u.a. Gutachten ein äußerst begrenzter Einsatz vorgesehen“ (Deepwater Horizon – Erkenntnisse aus der Havarie und den Maßnahmen für die nationale Vorsorge- und Bekämpfungsstrategie Umweltexpertengruppe „Folge von Schadstoffunfällen“, Projektgruppe „Deepwater Horizon“, September 2011)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Verstärkte Anstrengungen bei der Verhütung von Meeresverschmutzungen durch präventive Maßnahmen (z. B. Gestellung von Notschleppkapazität und Notliegeplätzen).</i> Die Maßnahme wird außerordentlich begrüßt und sollte daher die Verwaltung auch veranlassen, konsequent weiterhin auf diese Maßnahme zu bestehen, da sich das bisherige System bewährt hat • <i>Weiterentwicklung der Technik der Schadstoffunfallbekämpfung, insbesondere die Bekämpfung von Verschmutzungen bei Nacht und unsichtigem Wetter.</i> Bei derartigen Wetterlagen wird trotz der geplanten Weiterentwicklung keine wesentliche neue Erkenntnis gewonnen werden. Das Wetter wird immer der limitierende Faktor bleiben und von daher sollten der Augenmerk und Kosten besser für Vorsorgepläne zur Unfallverhütung gelegt werden. („Der Schlüssel zum Meeresschutz liegt daher in der Vermeidung von Unfällen durch ein umfassendes Sicherheitskonzept und dessen Umsetzung trotz Routine, Zeitmangel und monetärem Aufwand“. Siehe Gutachten oben) • <i>Entwicklung Fachkonzepte</i> wenn in einem Papier 2015 die Entwicklung von Fachkonzepten angedeutet wird, stellt sich die Frage, warum die Bundesrepublik nicht bereits in den letzten zehn Jahren derartiges vorgenommen hat. Das HK wurde bereits 2002 gegründet und hätte mit einem gut ausgestatteten Personalkörper diese Aufgabe bereits seit langem erfüllen können und müssen.
Seite 37-39	<p>Maßnahmenbegründung Erforderlichkeit der Maßnahme und Beitrag der Maßnahme zur Zielerreichung <i>... Um mit diesen Entwicklungen Schritt zu halten, muss die Vorsorgestrategie unter Berücksichtigung der Vorgaben der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie fortentwickelt werden.</i> Richtigerweise wird auf eine veränderte Situation hingewiesen und von daher ist eine Änderung der Strukturen in den Zuständigkeiten bzw. Zusammenfassung der Kräfte erforderlich. (s.o.). Es wird in dem Textentwurf nicht erkannt, dass allgemeiner polizeilicher Vollzug und schiffahrtzpolizeilicher Vollzug präventive Maßnahmen zur Unfallverhütung beitragen und von daher letztlich den ökologischen Zustand der Gewässer beeinflussen. Hier wird die isolierte Betrachtung des Gesamtkomplexes deutlich. Daher ist erforderlich bei dem Thema Notfallvorsorge auch derartige Rahmenbedingungen mit in die Maßnahmen einzubeziehen. Nur durch die Straffung der Struktur, klare Aufgabeverteilung und Zuständigkeiten durch monokratische Führungsebenen zum Einsatz der Kräfte auf See und an Land durch verstärkte präventive Maßnahmen können die Ziele erreicht werden.</p>

Kosten

Es ist davon auszugehen, dass bei einer Zusammenfassung der Kräfte Einsparpotentiale erreicht werden, die wiederum für bestimmte Maßnahmen genutzt werden können. Die hier aufgeführten Investitionskosten sollten daher zurückgestellt werden, bis die Strukturen angepasst sind. Gleiches

Kosten-Wirksamkeit (Effizienz)

1. Alternative Maßnahmen:

Der Einsatz von Tensiden wird abgelehnt (s.o.)

2. Institutionen

Hier sind die Bundesbehörden auf See als einheitliche Küstenwache mit einzubeziehen, da ansonsten die entsprechenden vorsorgenden Maßnahmen nicht erfüllt werden können. Das Havariekommando ist nicht im täglichen Alltagsbetrieb eingebunden und von daher ist der Vorschlag nicht ausreichend.

Verhaltensveränderung:

Insbesondere ist hier ein großer Teil der mit den Seeaufgaben befassten Verwaltungen und Teile der Politiker von Bund und Länder mit einzubeziehen. Der maritime Vorsorgegedanke allein reicht nicht aus, wenn die praktischen Maßnahmen zur Effizienzsteigerung fehlen (straffere Strukturen/Aufgabenverteilung)

Maßnahmen unterstützt: „keine Angaben“ zeigt, dass seitens des Textverfassers entweder keine Vorschläge für die im Text vorher aufgeführten Maßnahmen vorhanden sind oder aus anderen Gründen keine Angaben gemacht werden.

3. 2,45 Millionen €/Jahr für Personal zusätzlich neben dem bereits bestehenden Personal zuzgl. Sachaufwand pro Jahr erfordern eine Erläuterung und sollten erst nach einer Strukturreform neu diskutiert werden. Hier ist Politik von Land und Bund gefordert.

Folgenabschätzung

Wenn es in der *Bruttowertschöpfung* nur marginale Änderungen gibt, keine Preiseffekte und Beschäftigungseffekte gibt, sollte man derartiges unterlassen. Die zentrale Annahme ist sehr theoretisch und es drängt sich der Verdacht auf, dass es sich um Beschaffung von Aufträgen für eine bestimmte Gruppe von Vorteilsnehmern handelt.

Maßnahmenträger

Die Liste der Teilnehmer geht von der jetzigen Struktur aus, die o.a. Behörden fehlen

Indikatoren

Hier wird deutlich, dass der Textentwurf - obwohl für 18 Jahre ausgelegt - nur die bisherigen Indikatoren betrachtet. Das gesamte Thema „Security“ fehlt gänzlich. Gerade weil aus einer Lage „Security“ sehr schnell auch eine Lage „Safety“ entstehen kann, erscheint es zwingend erforderlich das gesamte System der Küstensicherung neu zu überdenken. Es wird in dem Papier die Sicherheitslage isoliert an Beispiel von Schiffsunfällen betrachtet, Offshore wird kurz erwähnt aber nicht mit

	<p>Maßnahmen im Einzelne angesprochen. Mögliche terroristische Aktivitäten sollten in einem Papier zumindest angesprochen werden, um ein umfassendes Dokument mit zu entwickelnden Einzelaufgaben für die lange Zeit zu erstellen. Gleiches gilt für die weltweit ansteigenden Zahlen der Menschen, die ihre Heimaltländer aus vielerlei Gründen verlassen und illegal in Staaten einreisen. Derzeit spielt diese Situation auf den nördlichen Meeren noch keine Rolle. Da die Strategie für 18 Jahre ausgelegt ist, sollte dieser Punkt beleuchtet werden.</p> <p>Zusätzliche Schutzgüter</p> <p>Das Fehlen von dem Metier Wasser in dieser Aufzählung verdeutlichen die isolierte Betrachtung. Auch der Wasserkörper unterliegt den gleichen Werten wie in den Aufzählungen, denn ohne einen guten ökologischen Zustand sind die Wirtschaftszweige Fremdenverkehr und Tourismus gefährdet.</p> <p><i>Auswirkungen auf die weiteren zusätzlichen Schutzgüter Klima, Kultur – und Sachgüter</i></p> <p>Hier gilt es zu verdeutlichen, dass ein guter ökologischer Zustand gleichwohl positive Auswirkungen auf die Wirtschaftszweige Fischerei und Tourismus haben</p>
--	---

Bitte generieren Sie aus der letzten Tabellenzeile heraus mithilfe der Tabulatortaste bei Bedarf weitere Kommentarzeilen.