



# Zukunftsfähige Schifffahrt im trilateralen Wattenmeer

- Abschlussbericht -

gefördert durch



# Entwicklung sektoren- und akteursübergreifender Konzepte für eine zukunftsfähige Schifffahrt im trilateralen Wattenmeer

gefördert durch



<b>Laufzeit:</b>	November 2021 – Mai 2023
<b>Projektstart:</b>	15. November 2021
<b>Aktenzeichen:</b>	37597/01
<b>Verfasser:</b>	Dr. Frank Ahlhorn, WSF e.V. Marine Perrin, BUND Niedersachsen
<b>Institution:</b>	Wattenmeer Forum e.V. Virchowstr. 1 D – 26382 Wilhelmshaven



# Vorwort

Die Anfänge des Wattenmeer Forums in 2002 fokussierten bereits auf die hier im Bericht behandelten Themen Schifffahrt und Häfen im trilateralen Wattenmeergebiet. Zunächst wurden diese beiden Themenbereiche getrennt voneinander in verschiedenen Arbeitsgruppen behandelt. In der Schifffahrt ging es hauptsächlich um die Sicherheit in der Navigation und die Häfen wurden in den Themenkomplex Industrie einsortiert.

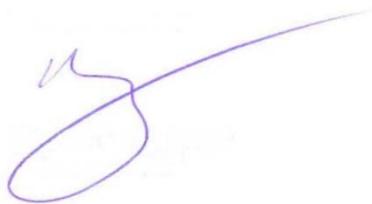
In den vergangenen Jahren hat es im Rahmen der Trilateralen Wattenmeer Kooperation (TWK) immer wieder Anläufe gegeben, diese Themen zu bearbeiten. Auch im Rahmen des Wattenmeer Forums wurden verschiedene Ansätze verfolgt.

Mit dem von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) geförderten Projektes „Zukunftsfähige Schifffahrt im trilateralen Wattenmeer“ belebt das WSF zusammen mit den Projektpartnern die Vernetzung von nachhaltiger Schifffahrt und Häfen im Weltnaturerbe Wattenmeer wieder. Ein besonderer Anlass war der Verlust von Containern durch das Containerschiff MSC Zoe im Januar 2019, welches ein einschneidendes Ereignis nicht nur für die natürliche Umwelt, sondern auch für die Forderung und das Anliegen war, die Schifffahrt im und um das Weltnaturerbe Wattenmeer sicherer zu machen.

Der erste Schritt im Jahr 2020 war, dass das WSF mit Unterstützung des Wadden Sea Board als politisches Gremium der TWK versucht, einen Trilateralen Runden Tisch zur Sicherheit der Schifffahrt zu organisieren. Es war geplant, Ratschläge zu erarbeiten, wie die Sicherheit der Schifffahrt in der südlichen Nordsee unter Berücksichtigung der Anfälligkeit des als Weltnaturerbe ausgezeichneten Ökosystems Wattenmeer verbessert werden kann.

In diesem Zusammenhang zeigt die Havarie des brennenden Autofrachters „Fremantle Highway“ im August 2023, welche Gefahren weiterhin entlang des Welterbegebietes Wattenmeer durch die Schifffahrt bestehen. Glücklicherweise ist diese Havarie glimpflich und bis Redaktionsschluss ohne gravierende Auswirkungen auf das Wattenmeer verlaufen.

Wilhelmshaven 24. August 2023



Preben Friis-Hauge, Vorsitzender WSF e.V.



Dr Frank Ahlhorn, Geschäftsführer WSF e.V.



## **Imprint**

### **Publisher**

Wattenmeer Forum e.V.

### **Layout**

Wattenmeer Forum Sekretariat

## **Darstellungen**

Alle Fotos, Tabellen und Diagramme © Wattenmeer Forum

### **Adresse**

Wattenmeer Forum e.V.  
Virchowstrasse 1  
D-26382 Wilhelmshaven  
info@waddensea-forum.org  
[www.waddensea-forum.org](http://www.waddensea-forum.org)

**August 23**



# Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung .....	12
2	Veranlassung und Zielsetzung.....	13
2.1	Veranlassung .....	13
2.2	Zielsetzung .....	15
3	Ablauf und Methoden.....	16
3.1	Projektstruktur, -ablauf und –kommunikation.....	16
3.2	Methoden .....	18
4	Ergebnisse .....	21
4.1	Die Unterzeichnung einer gemeinsamen Erklärung.....	21
4.2	Die „Topic-Specific Groups“ .....	25
5	Öffentlichkeitsarbeit .....	38
6	Lessons Learned und nächste Schritte.....	39
6.1	Lessons learned .....	39
6.2	Die nächsten Schritte .....	42
7	Fazit.....	46
7.1	Initiierung eines sektor- und akteursübergreifenden Dialogs.....	47
7.2	Gemeinsame Identifikation von relevanten Dialogpunkten.....	48
7.3	Initiierung einer vertrauensvollen und kooperativen Dialog- und Austauschplattform.....	49
8	Literatur/Schrifttum.....	50
9	Anhang/Anlagen .....	51
9.1	Projektkonsortium bei Antragstellung .....	51
9.2	Wortlaut SustSPI.....	52
9.3	Aufzählung der Unterzeichnenden.....	55
9.4	Tagesordnung DBU-5 .....	57

9.5	Tagesordnung KID/DBU Treffen .....	58
9.6	Tagesordnung KID/DBU Treffen – Exkursion Norddeich.....	59
9.7	Analyse der gemeinsamen und unterschiedlichen Interessen in TSG3 .....	60
9.8	Wortlaut der Leitlinien .....	62

## Abbildungen

Abbildung 1: Projektstruktur – Projektphasen, externe sowie bei der DBU beantragte Teile des Gesamtprojektes. AP = Arbeitspaket.....	16
Abbildung 2: Unterzeichner der SustSPI auf der TGC-14, 29. November 2022 in Wilhelmshaven. Foto: Cristina Nazzari, CWSS.....	24
Abbildung 3: Einreichung der SustSPI auf der TGC, 30. November 2022- Wilhelmshaven. Foto: Annika Bostelmann, CWSS.....	24
Abbildung 4: Abendlicher Ausflug in den Hafen von Norden-Norddeich. Foto: NPorts/N.Buczior...	30
Abbildung 5: Exkursion zum Hafen von Norden-Norddeich. Foto: NPorts/N.Buczior .....	30
Abbildung 6: Arbeitsablauf für die TSG zur Zugänglichkeit von Häfen. Die dunkelblauen Rechtecke stellen die Aktivitäten dar, die stattgefunden haben, und die hellblauen Rechtecke die Aktivitäten, die nicht stattgefunden haben.....	32
Abbildung 7: Zusammenfassung der Themen, an denen die sektorübergreifende Zusammenarbeit bis 2026 arbeiten soll. ....	43
Abbildung 8: Darstellung der zeitlichen Projektplanung .....	46
Abbildung 9: Tagesordnung des KID/DBU Treffens.....	58
Abbildung 10: Tagesordnung für das Treffen mit Vertretenden des KID Projekts.....	59

## Tabellen

Tabelle 1: Auszug aus den untersuchten See- oder Schiffsunfällen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) seit 2005 mit direktem Bezug zum Wattenmeer .....	13
Tabelle 2: Übersicht über die Vorarbeiten innerhalb der TWK zum Thema Schifffahrt.....	14
Tabelle 3: Alle Sitzungen, die im Rahmen des Projekts organisiert wurden, und ihr Inhalt.....	17

Tabelle 4: Auflistung der Termine, auf denen das DBU Vorhaben vorgestellt wurde.....	38
Tabelle 5: Prozessschritte für die Erarbeitung der Roadmap „Climate Neutral Wadden Sea Fleet“ in 2023.....	45
Tabelle 6: Liste der Sitzungen, die im Rahmen des Partnership Hub Shipping-Projekts organisiert wurden.....	47
Tabelle 7: Projektkonsortium bei Antragstellung des DBU Projektes.....	51
Tabelle 8: Basierend auf den Ergebnissen der Einzeltreffen, ist diese Übersicht der für den jeweiligen Sektor wichtigen Aspekte erstellt worden .....	61

## Abkürzungen

CWSS	Common Wadden Sea Secretariat, Gemeinsames Wattenmeer Sekretariat
DN	Danmarks Naturfredningsforening
eNGO	Environmental Non-Governmental Organisations; Umwelt- und Naturschutzverbände
IMO	International Maritime Organisation,; Internationale Maritime Organisation
KIMO	Komunernes International Miljøorganisation
PSSA	Particular Sensitive Sea Area; Besonders empfindliches Seegebiet
SustSPI	Sustainable Shipping and Ports Initiative for a well-protected Wadden Sea; Gemeinsame Erklärung auf der TGC-14
TGC	Trilateral Governmental Conference, Trilateral Ministerkonferenz
TSG	Topic-specific Groups; Themen-Spezifische Gruppen
WSF	Wadden Sea Forum, Wattenmeer Forum
WSP	Wadden Sea Ports; Zusammenschluss einiger Wattenmeerhäfen entlang der niederländischen, deutschen und dänischen Küste
WST	Wadden Sea Team; Zusammenschluss der eNGOs in der trilateralen Wattenmeer Region



# 1 Zusammenfassung

Seit dem Beginn der trilateralen Wattenmeer Kooperation zwischen den Niederlanden, Dänemark und Deutschland Ende der 1970er Jahre spielt das Thema Schifffahrt im Wattenmeer eine wichtige Rolle. Mit einem gemeinsamen Antrag der drei Wattenmeerstaaten und der anschließenden Anerkennung des Wattenmeergebietes als „Particular Sensitive Sea Area“ (PSSA) in 2002 durch die International Maritime Organization (IMO) wurde dies unterstrichen. Viele fast- und tatsächliche Kollisionen oder Havarien der letzten Jahre zeugen jedoch weiterhin von der Relevanz des Themas für den Schutz des sensiblen Wattenmeeres.

Ziel des vorliegenden Projektes war der Aufbau eines breit angelegten, sektorübergreifenden und trilateralen Netzwerkes zum Thema nachhaltige Schifffahrt und Häfen entlang des trilateralen Wattenmeeres.

Die Ergebnisse und Erkenntnisse sowie die bereits erzielten Erfolge und der Weg dorthin wurden bereits im WSF/BUND (2022) Zwischenbericht erläutert und dargestellt. Der vorliegende Abschlussbericht erweitert den bisherigen Stand des DBU Projektes um die Zeit von September 2022 bis Mai 2023 (Projektende). In diesem Abschlussbericht wird Bezug auf den Zwischenbericht genommen und damit auf die Wiederholung der ausführlichen Beschreibungen verzichtet. Die Projektleitung hat damit eine Entscheidung für die Lesbarkeit getroffen und auf die Beschreibung der relevantesten Ergebnisse am Ende dieses Dialogprojektes gelegt.

Im zweiten Teil des Projekts (seit September 2022) haben sich die seit Beginn des Projekts unternommenen Anstrengungen zur Vertrauensbildung mit den Partnern und darüber hinaus als nützlich erwiesen. Im November 2022 haben 39 Organisationen, die sich aus Projektpartnern und weiteren relevanten Akteuren zusammensetzen, eine Gemeinsame Erklärung auf trilateraler Ebene unterzeichnet (Sustainable Shipping and Ports Initiative for a well-protected Wadden Sea – SustSPI) und damit gegenüber den drei Regierungen ein deutliches Zeichen gesetzt, dass diese drei Sektoren – Schifffahrt, Häfen und Natur- und Umweltschutzverbände – zusammenarbeiten können und wollen.

Zwei wichtige Ergebnisse und auch Erfolge sind hervorzuheben:

- Die Unterzeichnung einer Gemeinsamen Erklärung zu „Sustainable Shipping and Ports Initiative for a well-protected Wadden Sea – SustSPI“ von 45 Organisationen aus der Trilateralen Wattenmeer Region und
- Die Fortführung des im Rahmen des DBU Projektes gestarteten Dialog- und Austauschprozesses über die Projektlaufzeit hinaus.

# 2 Veranlassung und Zielsetzung

## 2.1 Veranlassung

Seit dem Beginn der trilateralen Wattenmeer Kooperation zwischen den Niederlanden, Dänemark und Deutschland Ende der 1970er Jahre spielt das Thema Schifffahrt im Wattenmeer eine wichtige Rolle. Mit einem gemeinsamen Antrag der drei Wattenmeerstaaten und der anschließenden Anerkennung des Wattenmeergebietes als „Particular Sensitive Sea Area“ (PSSA) in 2002 durch die International Maritime Organization (IMO) wurde dies unterstrichen. Viele fast- und tatsächliche Kollisionen oder Havarien der letzten Jahre zeugen jedoch weiterhin von der Relevanz des Themas für den Schutz des sensiblen Wattenmeeres (Tabelle 1).

Im Januar 2019 geriet die MSC Zoe in schwere See und verlor mehr als 300 Container vor der niederländischen und deutschen Wattenmeer Küste. Nicht alle der über Bord gegangenen Container konnten geborgen werden. Einige Container sind entweder noch nicht geortet oder liegen an unzugänglichen Stellen im Küstenmeer, sodass eine Bergung schwer bis unmöglich erscheint. Eine Gefahr für die marine Tier- und Pflanzenwelt sowie die zukünftige Schifffahrt kann nicht ausgeschlossen werden.

Jahr	Schiffsname	Typ	Wo?	Was?
2007	MS Duncan Island	Containerschiff	NL Küstenmeer	Ladungsverlust
2012	MS Katja	Tanker	Jade	Grundberührung
2017	MS Glory Amsterdam	Massengutfrachter	Langeoog	Strandung
2019	MSC Zoe	Containerschiff	NL Küstenmeer	Containerverlust
2021	Baltic Tern	Containerschiff	NL Küstenmeer	Containerverlust

Tabelle 1: Auszug aus den untersuchten See- oder Schiffsunfällen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) seit 2005 mit direktem Bezug zum Wattenmeer. Quelle: BSU, 2020.

Dieses Ereignis hat in den Anrainerkommunen eine große Besorgnis ausgelöst, dass die zunehmenden Schiffsbewegungen und die damit verbundenen Risiken einen erheblichen negativen Einfluss sowohl auf die natürlichen als auch die touristischen Belange des Wattenmeeres zeigen werden. Aktuelle globale Entwicklungen zeigen, dass die Anforderungen an die seegestützte Logistik (z.B. durch Herstellung und Gewährleistung der Energieversorgung) erheblich ansteigen. Deutlich zeigt sich diese Besorgnis in verabschiedeten Stellungnahmen der beiden Nationalparkkuratorien Nordfriesland und Dithmarschen aus Schleswig-Holstein, des Nationalparkbeirates in Niedersachsen und der Umwelt- und Naturschutzverbände aus den Niederlanden.

Ein kurzer Abriss über die bereits erfolgten Maßnahmen zeigt, dass bereits mit präventiven Ansätzen begonnen wurde (Tabelle 2). Darüber hinaus sind die Schifffahrt und deren Auswirkungen

auf das Weltnaturerbe Wattenmeer seit vielen Jahren als Themen präsent und immer wieder von verschiedenen Seiten bearbeitet worden. Parallel, und gemeinsam mit dem WSF, erarbeitete das trilaterale Netzwerk der Umwelt- und Naturschutzverbände („Wadden Sea Team“, kurz: WST) einen Vorschlag für konkrete einzelne Projektbausteine zum Thema Schifffahrt und Häfen. Diesem Antrag wurde bereits stattgegeben, so dass das Projekt im August 2021 begann.

Jahr	Inhalt
2001	Esbjerg Deklaration der Wattenmeerstaaten: Unfälle der Pallas und Erica haben zur Folge, dass Aktivitäten in Richtung IMO zur Ausweisung des Wattenmeers als PSSA starten
2002	Anerkennung des Wattenmeeres als PSSA durch IMO
2010	Wadden Sea Plan: Hierin bekommt der Themenkomplex ein eigenes Kapitel, wie mit Schiffssicherheit umgegangen werden soll. Sylt Deklaration der Wattenmeerstaaten: In den Punkten 27 bis 38 der Deklaration werden Themenbereiche angesprochen, die von der TWK und den jeweiligen Arbeitsgruppen bearbeitet werden sollen.
2014	Tønder Deklaration mit einer Beschreibung von Operational Plans für das PSSA Gebiet
2018	Leeuwarden Deklaration der Wattenmeer-Staaten: Insbesondere in Punkt 32 wird gesagt, dass die zuständigen Schifffahrts- und Naturschutzbehörden den Dialog fortsetzen sollen, um die Sicherheit in der Schifffahrt zu erhöhen.
2019 - 2021	WSF organisiert einen Runden Tisch Schifffahrt mit der Unterstützung durch das Gemeinsame Wattenmeer Sekretariat und der Task Group Management auf Bitten des Wadden Sea Board. Dies ist auf der Deklaration von Leeuwarden begründet.
2020 - 2022	WST und WSF beantragen Fördermittel beim Wadden Sea Board für ein Schifffahrts- und Hafenprojekt
2021 - 2023	WSF und WST beantragen ein Dialogprojekt bei der DBU; Projektlaufzeit: Nov. 2021 bis Mai 2023
2023	Verabschiedung der Gemeinsamen Ministererklärung (kurz: Wilhelmshaven Erklärung) für die dänische Präsidentschaft (2023 bis 2026)
2023	Offizielle Verabschiedung des Single Integrated Management Plans (SIMP) für das Weltnaturerbegebiet Wattenmeer (das Thema „Shipping“ ist ein Key-Topic im SIMP)

Tabelle 2: Übersicht über die Vorarbeiten innerhalb der TWK zum Thema Schifffahrt

Es hat bereits verschiedene Arbeitsgruppen gegeben, die entweder vom CWSS betreut und begleitet wurden oder beim WSF angesiedelt waren. Die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppen sind in die jeweiligen Ministererklärungen der TWK eingeflossen. Auch wurde eine trilaterale Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern des administrativen Schifffahrtssektors, der so genannten DenGerNeth oder DenGerNeth-MARAD Gruppe, initiiert, die in den vergangenen Jahren jedoch nur sporadisch zusammengekommen ist, um sich über trilaterale Schifffahrtsangelegenheiten auszutauschen. Aktuell gibt es keine aktiv arbeitende Gruppe innerhalb der TWK, die sich mit diesem Themenkomplex auseinandersetzt.

## 2.2 Zielsetzung

Ziel des vorliegenden Antrages ist es, ein breit aufgestelltes, sektorenübergreifendes und trilateral besetztes Netzwerk zum Thema nachhaltige Schifffahrt und Häfen entlang des trilateralen Wattenmeers zu entwickeln und zu etablieren. Als Teil davon und in enger Anlehnung an den Regionalen Runden Tisch „Schifffahrt“ des WSF sollen im Rahmen dieses Projekts Arbeitseinheiten für die tiefer gehende Bearbeitung spezifischer Themenkomplexe eingerichtet werden. Im Wechselspiel mit dem Regionalen Runden Tisch sollen durch dieses Projekt Kapazitäten geschaffen werden, um sich mit den identifizierten Problemstellungen konkret befassen zu können.

Drei grundlegende Zielsetzungen werden verfolgt:

1. Initiierung eines sektor- und akteursübergreifenden Dialogs durch die Einbindung relevanter Stakeholder und Akteure aus dem trilateralen Wattenmeer Gebiet
2. Gemeinsame Identifikation von relevanten Dialogpunkten
3. Initiierung eines vertrauensvollen und kooperativen Kommunikationsraumes

# 3 Ablauf und Methoden

## 3.1 Projektstruktur, -ablauf und -kommunikation

Die in Abbildung 1 dargestellte Struktur des DBU-Vorhabens ist in zwei Teile unterteilt. Der oberste Strang zeigt die im Vorhaben durchzuführenden Prozessschritte an. Die Projektstruktur im unteren Teil der Abbildung untergliedert das Vorhaben und zeigt seine Verbindung zum Partnership Hub Schifffahrtsprojekt als vom Wadden Sea Board geförderten Schwesterprojekt als „externe Arbeitspakete“. In den nachfolgenden Abschnitten werden diese Teile näher erläutert.



Abbildung 1: Projektstruktur – Projektphasen, externe sowie bei der DBU beantragte Teile des Gesamtprojektes.  
 AP = Arbeitspaket

Wichtigste Komponente im Rahmen des DBU-Vorhabens „Zukunftsfähige Schifffahrt im Welterbe Wattenmeer“ war die Kommunikation. Auf eine vertrauensvolle und konstruktive Kommunikation wurde zunächst einmal innerhalb des Konsortiums Wert gelegt. Die in Tabelle 3 aufgelisteten Projekttreffen des gesamten Projektkonsortiums wurden zusätzlich durch verschiedene interne Treffen der Kooperationspartner (von der DBU geförderte Projektpartner) flankiert. Obwohl die Situation in Corona die Durchführung von Präsenztreffen erschwerte, wurde die Organisation von Online-Meetings zu einer effektiven Alternative. Diese Online-Meetings wurden durch zwei Präsenzprojektmeetings ergänzt (im September 2022 in Delfzijl - NL und im April 2023 in Bremen). Darüber hinaus hatten die Partner die Gelegenheit, sich bei der trilateralen Konferenz in Wilhelmshaven im November 2022 zu treffen.

<b>Projekt-treffen</b>	<b>Datum</b>	<b>Inhalte</b>
DBU-1	26/01/22	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kick-off mit Kennenlernen</li> <li>➤ Formalitäten</li> </ul>
DBU-2	16/03/22	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Vorstellung der Vorgehensweise in den jeweiligen Arbeitspaketen (AP)</li> <li>➤ Vorstellung und Diskussion einer Online-Umfrage und der Interviews</li> <li>➤ Präsentation Trilaterale Hafenzusammenarbeit</li> </ul>
DBU-3	5/05/22	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stand der Arbeiten in den AP</li> <li>➤ Vorstellung erster Ergebnisse aus Online-Umfrage und Interviews</li> <li>➤ Kurzvorstellung und Diskussion eines „Joint Document“ zur TGC-14 in Wilhelmshaven</li> <li>➤ Präsentation Trilaterale Zusammenarbeit der Umwelt- und Naturschutzverbände</li> </ul>
DBU-4	9/06/22	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stand der Arbeiten in den AP</li> <li>➤ Vorstellung der zusammengefassten Ergebnisse aus der Online-Umfrage und den Interviews</li> <li>➤ Vorstellung der Ergebnisse aus dem Regionalen Runden Tisch Niedersachsen zu einer nachhaltigen Schifffahrt</li> <li>➤ Identifikation und Diskussion von Dialogpunkten</li> <li>➤ Nächster Schritt zu einem „Joint Document“</li> <li>➤ Planung einer Exkursion</li> </ul>
DBU-5	8/09/22	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Fertigstellung der gemeinsamen Erklärung (SustSPI)</li> <li>➤ Präsentation und Diskussion über die Problematik der Schifffahrt innerhalb und am Rande der PSSA</li> <li>➤ Strukturierung der TSG</li> <li>➤ Organisation des Side-Events für die trilaterale Konferenz im November 2022</li> </ul>
DBU-6	18/01/23	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bilanz der trilateralen Konferenz (Unterzeichnung der SustSPI, Side-Event)</li> <li>➤ Erste Evaluation der Arbeit in der TSG</li> <li>➤ Überlegungen zu nächsten Schritten im Projekt und darüber hinaus</li> </ul>
DBU-7 Abschluss-konferenz	19/04/23	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Präsentation der Projektergebnisse</li> <li>➤ Reflexion und Planung der nächsten Schritte auf der Grundlage von Präsentationen mit dem Thema "Vision für 2030"</li> <li>➤ Festlegung der Ziele für 2023 (Erarbeitung einer Roadmap)</li> </ul>

*Tabelle 3: Alle Sitzungen, die im Rahmen des Projekts organisiert wurden, und ihr Inhalt*

## 3.2 Methoden

### 3.2.1 Netzwerkaufbau

Ein wichtiges Ziel und eine Herausforderung des Projekts war die Entwicklung eines sektorübergreifenden Netzwerks im trilateralen Wattenmeer, das Vertreter des Schifffahrtssektors, der Häfen und der eNGOs (Umweltorganisationen) einbezieht. Auf der Grundlage der vom Wattenmeer Forum 2020 durchgeführten Stakeholder-Analyse gab es bereits eine bestehende Basis für die Partner, um relevante Stakeholder zu kontaktieren. Während des ersten Teils des Projekts, der darin bestand, diese Stakeholder durch einen Fragebogen und/oder ein Interview zu adressieren, wuchs die Zahl der für die Zusammenarbeit relevanten Organisationen. Sowohl für diesen Schritt als auch für die folgenden (Gründung der themenspezifischen Gruppen [TSG], Unterzeichnung der SustSPI) wurden im Laufe des Projekts Kontaktlisten erstellt. Diese Listen wurden von den Partnern und dank der Unterstützung der assoziierten Partner nach Workshops, diversen Treffen und den im Laufe des Projekts durchgeführten Aktivitäten aktualisiert (Abschnitt 9.1 enthält eine Liste der Organisationen, die im Rahmen des Projekts als Partner fungierten). Am Ende des Projekts ist die Liste der relevanten Stakeholder teilweise noch unvollständig (vor allem in den Sektoren, in denen vor dem Projekt nur wenige Kontakte bestanden - z.B. im Schifffahrtssektor), enthält aber viele verschiedene Organisationen aus allen drei Sektoren, von denen einige auch die SustSPI unterzeichnet haben.

### 3.2.2 Einrichtung Themen-Spezifischer Arbeitsgruppen (TSG)

Nach dem ersten Teil des Projekts, der in der Ausarbeitung eines Fragebogens und der Durchführung von Interviews bestand, wurden auf Vorschlag der Partner und mit Zustimmung der assoziierten Partner drei TSG gebildet. Die in diesen Arbeitsgruppen geleistete Arbeit wird in Abschnitt 4.2 ausführlich beschrieben. Was die Methode betrifft, so war die Einrichtung der TSG ein wesentlicher Bestandteil des Projekts, da sie darauf abzielte, den Dialog über spezifische Herausforderungen im Wattenmeer im Zusammenhang mit der Schifffahrt und den Häfen einzuleiten. Sie diente aber auch als Testphase für die sektorübergreifende Zusammenarbeit. Es hat sich gezeigt, wie Akteure aus verschiedenen Sektoren zusammenarbeiten können und welche Herausforderungen sie dabei zu bewältigen haben.

Wie im Zwischenbericht erwähnt, könnte der Dialog über Schifffahrt und Häfen eine (zu) große Anzahl von Themen umfassen, da Schifffahrt und Häfen beispielsweise auch mit Offshore- und Fischereiaktivitäten zusammenhängen. Er wurde absichtlich so gewählt, sodass diese Themen nicht in den Mittelpunkt gerückt wurden und man sich nur auf die Herausforderungen konzentrierte, die mit einer begrenzten Anzahl von Akteuren diskutiert werden konnten.

Obwohl die Ergebnisse des Fragebogens und der Interviews nur von den Projektpartnern (ARSU und BUND) interpretiert wurden, trugen die assoziierten Partner zur Auswahl der Themen bei, die in den Arbeitsgruppen diskutiert werden sollten. Die Themen, die im Fragebogen und in den Interviews als wichtig für die Diskussion hervorgehoben wurden, wurden entsprechend ihrer Rückmeldungen abgestimmt. Ziel war es, die TSG so effizient wie möglich zu gestalten und gleichzeitig Vertrauen zwischen den Teilnehmern aufzubauen bzw. zu stärken. Erst nach diesem Prozess

wurden die Akteure, die ihr Interesse an einer Teilnahme an der TSG bekundet hatten, zur Teilnahme eingeladen.

Sobald die TSG eingerichtet waren, wurden je nach Arbeitsgruppe unterschiedliche methodische Herangehensweisen angewandt. Dies wird in Abschnitt 4.2 näher erläutert.

### 3.2.3 Sektorübergreifende Zusammenarbeit durch die Unterzeichnung der SustSPI

Wie bereits erwähnt, wurde eine Kontaktliste für die Ausarbeitung und den Unterzeichnungsprozess der SustSPI erstellt. Der Text des gemeinsamen Dokumentes selbst ist das Ergebnis der engen und konstruktiven Zusammenarbeit zwischen den Projektpartnern und den Partnern des Partnership Hub Shipping Projekts („Schwesterprojekt“). Im Rahmen dieser Zusammenarbeit wurde diskutiert, welche Art von Organisationen die gemeinsame Erklärung unterzeichnen und sich der Zusammenarbeit anschließen wollten. Es war klar, dass alle Vertreter der drei kooperierenden Sektoren begrüßt und ermutigt wurden, die SustSPI zu unterzeichnen. Im Rahmen des Konsultationsprozesses wurden jedoch auch andere Organisationen und Behörden (z. B. Gemeinden, Nationalparks usw.) kontaktiert. Ziel war es, die relevanten Interessengruppen für den Schutz des Wattenmeeres über die sich entwickelnde Zusammenarbeit zu informieren und sie gleichzeitig aufzufordern, bei der Ausarbeitung und Unterzeichnung mitzuwirken. Letztendlich haben mehrere dieser Organisationen die SustSPI unterzeichnet, da der Inhalt ihre eigenen Ziele widerspiegelt.

Um die große Anzahl von Organisationen zu kontaktieren, die im Laufe des Projekts als potenzielle Unterzeichner der SustSPI identifiziert wurden (etwa 85), teilten die Projektpartner diese Aufgabe auf. Während DN die dänischen Organisationen und KIMO die Kommunen in Dänemark und den Niederlanden kontaktierte, nahm der WWF, der den WST im Projekt repräsentierte, Kontakt zu allen seinen Mitgliedern in den drei Ländern auf. Das WSF und der BUND kontaktierten alle anderen Organisationen aus den verschiedenen Sektoren in den Niederlanden und Deutschland und konnten dabei auf die Unterstützung der Core Group der Wadden Sea Ports zählen. Schließlich koordinierte der BUND den Unterzeichnungsprozess mit allen Organisationen.

Mit der Unterzeichnung der gemeinsamen Erklärung brachten 45 Organisationen ihren Wunsch zum Ausdruck, sich langfristig am Dialog zu beteiligen. Die Möglichkeit, sich am Dialog zu beteiligen, wurde ihnen in den letzten Monaten des Projekts gegeben, da die betreffenden Unterzeichner zur Teilnahme sowohl für die TSG als auch zum letzten Projekttreffen eingeladen wurden. Weitere Details hierzu finden sich in den Kapiteln 4 und 6.

### 3.2.4 Regionaler Runder Tisch „Nachhaltige Schifffahrt entlang des niedersächsischen Wattenmeeres“

Das WSF ist als Bewilligungsempfänger ebenfalls für die Durchführung des Arbeitspaketes 1 „Schifffahrt“ im Rahmen des DBU Vorhabens zuständig. Um Synergien zu nutzen, hat das WSF im Rahmen seines „Green Coastal Deals“ angeregt, Regionale Runde Tische (RRT) zu initiieren. In den Niederlanden fungiert der Omgevingsberaad Waddengebied (OBW) und in Dänemark der Wattenmeer Beirat als Regionaler Runder Tisch.

Aus der Mitgliedschaft des WSF heraus wurde für Niedersachsen die Durchführung eines Regionalen Runden Tisches „Nachhaltige Schifffahrt entlang des niedersächsischen Wattenmeeres“ angeregt. Die Vorbereitungen und das Treffen dieses RRT wurden im Frühjahr 2022 (30. Mai) abgeschlossen. Ergebnisse dieses Treffens werden in Abschnitt 4.2.1 des Zwischenberichtes beschrieben (s. WSF/BUND 2022).

Ein Folgetreffen dieses Regionalen Runden Tisches hat es im Verlaufe des Jahres 2022 nicht gegeben. Die Teilnehmenden signalisierten Ihre Beteiligung in den ausgewählten TSG bzw. in dem zu planenden Diskussions- und Austauschprozess, der dem DBU Projekt nachfolgen soll.

# 4 Ergebnisse

## 4.1 Die Unterzeichnung einer gemeinsamen Erklärung

### 4.1.1 Die Erarbeitungsphase

Da das Hauptziel des Projekts "Nachhaltige Schifffahrt und Häfen am Wattenmeer" darin bestand, einen Dialog zwischen den Häfen entlang der trilateralen Wattenmeerküste, den Umweltverbänden und den Interessenvertretern der Schifffahrt zu initiieren, bestand eine wichtige Aktivität in der Entwicklung und Verabschiedung einer gemeinsamen Erklärung. Dieses Dokument diente einem doppelten Zweck, da es Organisationen aus verschiedenen Sektoren und mit oft divergierenden Interessen zusammenbrachte und ein Zeichen für die trilaterale Zusammenarbeit sowohl in der Gemeinschaft als auch in der Politik setzen sollte.

Da das gemeinsame Dokument auf der 14. Trilateralen Ministerkonferenz zum Schutz des Wattenmeeres (TGC-14) unterzeichnet werden sollte, begannen die Vorbereitungsarbeiten im Frühjahr 2022. Von Anfang an wurde eine enge Zusammenarbeit mit dem Schwesterprojekt "Partnership Hub Shipping Project" initiiert, das ebenfalls die Unterzeichnung einer sektorübergreifenden Erklärung zur Minimierung der Auswirkungen von Schifffahrt und Häfen auf die Meeresumwelt des Wattenmeeres und insbesondere des UNESCO-Weltnaturerbes zum Ziel hatte.

Die Partner des Projekts vereinbarten auf dem DBU-3-Treffen im Mai 2022, ihre Arbeit mit den Partnern des Schwesterprojekts zu bündeln. Anfang Juni diskutierten sie gemeinsam über einen ersten Entwurf und einigten sich auf die Ziele und die Kernelemente. Auf der Grundlage dieser ersten Diskussionen erstellten einige Hauptpartner (WSF, BUND und KIMO) mit Unterstützung des WWF als assoziiertem Partner eine erste Version der gemeinsamen Erklärung. Diese wurde den Partnern beider Projekte in einer ersten Konsultationsrunde vom 28. Juni bis 15. Juli vorgelegt. Danach wurde der Inhalt so weit wie möglich an die Kommentare der Partner angepasst, auch wenn Schlichtungen vorgenommen werden mussten, um ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen den Interessen aller Sektoren zu finden. Am 20. Juli begann eine zweite Konsultationsrunde, um potenzielle Unterzeichner zu informieren und sie um ihre Meinung zu dem Entwurf zu bitten. Rund 90 Organisationen aus den drei Sektoren (einschließlich der Reedereien), aber auch Behörden (z. B. Nationalparke, Wasserschutzpolizei und Lotsenbehörden) sowie Gemeinden entlang des Wattenmeeres waren zusammengetragen und kontaktiert worden.

Es wurde für wichtig erachtet, diese Organisationen einzuladen, sich der gemeinsamen Erklärung anzuschließen oder diese zumindest zu unterstützen, da jede sektorübergreifende Arbeit im trilateralen Wattenmeer eine enge Verbindung mit ihnen erfordert. Die verschiedenen Organisationen wurden größtenteils von den geförderten Partnern kontaktiert, in Einzelfällen wurde jedoch auch Unterstützung von anderen Partnern geholt, um mit den wichtigsten Personen in jeder Organisation in Kontakt zu treten. Die zweite Konsultationsrunde endete am 7. September, dem Tag, an dem sich die Partner beider Projekte in Delfzijl anlässlich des DBU-5-Treffens trafen.

Der wichtigste Tagesordnungspunkt des DBU-5 Treffens war die weitestgehende Fertigstellung des gemeinsamen Dokuments. Die meisten Details der Formulierung konnten während des Treffens besprochen werden. Für die Bearbeitung noch offener Punkte wurde beschlossen, eine kleine Gruppe einzurichten, die sich eingehender mit den Abschnitten befassen sollte, bei denen der Formulierungen angepasst werden mussten.

Am 16. September erhielten die Partner den aktualisierten Entwurf und wurden gebeten, abschließende Kommentare einzureichen, bevor das Dokument erneut an alle interessierten Organisationen verschickt werden konnte. Von Ende September bis Mitte November begann der Prozess zur Unterzeichnung des gemeinsamen Dokumentes („Gemeinsame Erklärung“). Organisationen, die bereit waren, die Gemeinsame Erklärung zu unterzeichnen, wurden gebeten, das WSF oder den BUND bis zum 18. November darüber zu informieren.

Trotz der gemeinsamen und intensiven Arbeit an den Formulierungen wollten sich einige Organisationen des Hafensektors nicht bereit erklären, die Gemeinsame Erklärung zu unterzeichnen. Von ihnen wurden nachträglich weitere Änderungen gefordert. Nach intensiven Beratungen einigten sich die Projektpartner am 17. November gemeinsam auf die Änderung eines einleitenden Satzes. Die Organisationen, die bereits ihre Absicht der Unterzeichnung bekundet hatten, wurden gebeten, ihre Einverständnis zum umformulierten Satz so bald wie möglich vor der Unterzeichnungsveranstaltung am 29. November in Wilhelmshaven zu bestätigen.

In ihrer endgültigen Fassung enthält die Gemeinsame Erklärung „Sustainable Shipping and Ports Initiative for a well-protected Wadden Sea“ (SustSPI), die den Rahmen für eine langfristige Zusammenarbeit und einen Dialog bilden wird, folgende Elemente:

- Eine Anerkennung der "entscheidenden Bedeutung des Schutzes der Meeresumwelt und der natürlichen Werte" des Wattenmeeres und der "wichtigen Rolle, die die Schifffahrt und die Häfen in der Wattenmeer Region und darüber hinaus als bedeutende Quelle für Beschäftigung und wirtschaftlichen Wohlstand spielen".
- Eine Anerkennung der verbleibenden Herausforderungen, denen sich die Region unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit stellen muss und der Ursachen der derzeitigen Situation.
- Eine gemeinsame Grundlage für alle Unterzeichner, insbesondere die Anerkennung des außergewöhnlichen universellen Wertes (Outstanding Universal Value) des Weltnaturerbes Wattenmeer.
- Gemeinsame Ziele für nachhaltige Schifffahrt und Häfen, einschließlich der "Notwendigkeit für die Schifffahrt und den Hafensektor, die Auswirkungen der Aktivitäten auf die natürliche Umwelt des südlichen Wattenmeeres zu minimieren". Unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten ermutigen und unterstützen die Unterzeichner "die Hafenbehörden und Reedereien, so früh wie möglich klimaneutral zu werden".
- Eine Vereinbarung über die nächsten Schritte für die Zusammenarbeit, einschließlich

- den Austausch von Best-Practice-Beispielen zu spezifischen Themen (z.B. Lichtverschmutzung, nachhaltige Baggerarbeiten in Häfen und der Übergang zu einer klimaneutralen und sauberen Flotte),
- die gemeinsame Arbeit an einer "nicht bindenden, aktivitätsorientierten trilateralen Vereinbarung zwischen den Häfen des Wattenmeeres, den Naturschutzorganisationen und anderen Interessengruppen aus dem Schifffahrtssektor",
- die Zusammenarbeit bei der Ausarbeitung eines Vorschlags an die drei Regierungen zur "raschen Umsetzung verbesserter Schutzmaßnahmen für die Sicherheit der Schifffahrt in und um das besonders empfindliche Meeresgebiet des Wattenmeeres" und
- eine Anerkennung der Bedeutung der Entwicklung eines sektorübergreifenden Dialogprozesses auf trilateraler Ebene.

#### 4.1.2 Die Unterzeichnung der Gemeinsamen Erklärung SustSPI

Am 29. November 2022 war im offiziellen Programm der 14. Trilateralen Ministerkonferenz (TGC-14) ein Zeitfenster für die offizielle Unterzeichnung des SustSPI vorgesehen. Sowohl die Unterzeichner als auch andere Teilnehmende der Konferenz waren eingeladen, an der einstündigen Veranstaltung teilzunehmen.

Der Vorsitzende des Wattenmeer Forums, Preben Friis-Hauge, begrüßte die Teilnehmer, bevor Dr. Hans-Ulrich Rösner als Sprecher des WST die Idee hinter der SustSPI und den Prozess, der zur Unterzeichnung einer gemeinsamen sektorübergreifenden Erklärung führte, vorstellte.

Der Inhalt der SustSPI wurde von Marine Perrin (BUND LV Niedersachsen) vorgestellt. Die beiden Förderinstitutionen der beiden Schifffahrts- und Häfenprojekte wurden vertreten von Dr. Volker Wachendörfer für die DBU und von Joost de Ruig, Generaldirektor des Rijkswaterstaat für das Wadden Sea Board (WSB), die jeweils eine Begrüßungsrede hielten. Vor der offiziellen Unterzeichnungszeremonie wurde einigen Unterzeichnenden die Möglichkeit gegeben, eine kurze Rede zu halten und zu erläutern, warum ihre Organisation die Gemeinsame Erklärung SustSPI unterzeichnen wird und was sie sich von der zukünftigen Zusammenarbeit erwarten.

Im Anschluss wurden die Vertreter der unterzeichnenden Organisationen gebeten, nach vorne zu kommen und die SustSPI (s. Anhang 9.2) sowie ein im Raum aufgehängtes Poster zu unterzeichnen. Das Plakat wurde nach der Unterzeichnung im gemeinsamen Ausstellungsraum am Messestand aufgehängt (s. Kapitel 5).



Abbildung 2: Unterzeichner der SustSPI auf der TGC-14, 29. November 2022 in Wilhelmshaven. Foto: Cristina Nazzari, CWSS

Der offizielle Teil mit den MinisterInnen der TGC-14 fand am 30. November 2022 statt. Bei dieser Gelegenheit wurden die Erfolge der trilateralen Zusammenarbeit vorgestellt und die Gemeinsame Erklärung SustSPI zur sektorübergreifenden Kooperation präsentiert. Vertreter der verschiedenen Sektoren (Preben Friis-Hauge - WSF, Arjen Bosch - Core Group Wadden Sea Ports, Nick Lurkin - Königlicher Verband der Niederländischen Reeder sowie Susanne Gerstner - BUND LV Niedersachsen) wurden auf die Bühne gebeten, um eine kurze Erklärung über ihre Gründe für die Unterzeichnung der SustSPI und ihre Erwartungen für die Zukunft abzugeben. Anschließend übergaben sie die Gemeinsame Erklärung an die Vorsitzende des Wadden Sea Board, Karin Lochte.



Abbildung 3: Einreichung der SustSPI auf der TGC, 30. November 2022- Wilhelmshaven. Foto: Annika Bostelmann, CWSS

Da nicht alle Organisationen an der Unterzeichnungsveranstaltung teilnehmen konnten, boten die Projektpartner die Möglichkeit an, die SustSPI im Voraus zu unterzeichnen. Dies galt insbesondere für mehrere dänische Organisationen, aber auch für einige niederländische Kommunen. Insgesamt unterzeichneten sieben Organisationen die Gemeinsame Erklärung SustSPI vor der Konferenz und 32 während der Konferenz (oder am Tag zuvor auf der Wadden Sea Ports Conference, die parallel zur TGC-14 in Wilhelmshaven stattfand). Die Liste der 39 Organisationen, die die gemeinsame Erklärung Ende November unterzeichnet haben, ist im Anhang 9.3 enthalten.

Im Anschluss an die Konferenz äußerten mehrere Organisationen den Wunsch, die SustSPI ebenfalls noch nachträglich zu unterzeichnen. Es war in der Tat der Wunsch der Projektpartner, weitere Unterzeichner zu gewinnen, damit das sektorübergreifende Netzwerk wächst. Somit haben die Gemeinde Ameland, die Firmen Danish Shipping und Ørsted, der Beirat des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer, das Nordseeheilbad Borkum und die Region Süddänemark im Dezember 2022 und in der ersten Januarhälfte 2023 ihre Unterschriften unter die SustSPI gesetzt. Mit diesen zusätzlichen Unterzeichnenden stieg die Zahl der unterzeichnenden Organisationen auf 45.

## 4.2 Die „Topic-Specific Groups“

Zwischen Mitte März und Ende Mai 2022 entwickelten die Partner einen Fragebogen und führten verschiedene Interviews durch, um Dialogpunkte und -formate in Bezug auf die Schifffahrt und die Häfen im Wattenmeer zu identifizieren (s. WSF/BUND, 2022). Bei den Dialogpunkten handelt es sich um die Themen, die von den Interessengruppen als die wichtigsten im Zusammenhang mit der Schifffahrt und den Häfen im Wattenmeer identifiziert wurden. Für die Dialogformate handelt es sich um die Kommunikationsmethoden, die die Interessengruppen bei der Erörterung dieser Themen bevorzugen. Um einen effizienten und langfristigen Dialog zwischen den verschiedenen Interessengruppen zu entwickeln, war die Identifizierung sowohl von Dialogpunkten als auch von Dialogformaten unerlässlich.

Es wurden verschiedene Themen und bevorzugte Kommunikationswege ermittelt, und die Projektpartner bewerteten die gegebenen Antworten und wählten die für die Interessengruppen relevantesten Themen und die bevorzugten Dialogformate aus. Die wichtigsten Dialogpunkte waren: Sicherheit der Schifffahrt und umweltfreundliche Praktiken, Verringerung der Lichtverschmutzung und nachhaltige Baggerarbeiten in Häfen. Auf der DBU-4 Sitzung (9. Juni 2022) forderten die assoziierten Partner die Projektpartner auf, Konzepte zu entwickeln, die die Ziele und Aktivitäten der Themen-Spezifischen Gruppen (TSG) beschreiben.

Für jedes der ausgewählten Themen wurde eine kurze Skizze verfasst, in der die Ziele jeder Gruppe, die potenziellen Teilnehmer und der vorgeschlagene Zeitplan festgelegt wurden. Die assoziierten Partner hatten Anfang Juli 2022 drei Wochen Zeit, um ihr Feedback abzugeben. Die endgültigen TSG wurden nach dem Treffen der Partner im September 2022 (DBU-5 in Delfzijl) gebildet. Für jede TSG übernahm einer der Projektpartner die Leitung für die Organisation der Sitzungen. So war das WSF für die TSG zum Thema Schifffahrt zuständig, der BUND für das Thema Lichtmanagement in Häfen und DN übernahm zusammen mit KIMO die Leitung der letzten Arbeitsgruppe. Es ist jedoch anzumerken, dass sich die Partner in jeder Gruppe gegenseitig unterstützten.

## 4.2.1 Sicherheit der Schifffahrt

### 4.2.1.1 Hintergrund

Die Analyse der Ergebnisse der Interviews und Fragebögen ergab, dass Sicherheit, Unterwasserlärm und Luftverschmutzung die größten Herausforderungen für die Schifffahrt im Wattenmeer darstellen. Daher schlugen die DBU Projektpartner vor, eine TSG zu gründen, die sich auf Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung konzentriert. Auf dem DBU-4 Treffen schlugen die assoziierten Partner vor, eine TSG einzurichten, die sich nicht nur auf die Geschwindigkeitsreduzierung, sondern allgemein auf Sicherheits- und Umweltpraktiken in der Schifffahrt entlang des Wattenmeeres konzentriert.

### 4.2.1.2 Prozess und Inhalt

Mit der Einrichtung einer TSG zum Thema Schifffahrt sollten gleichzeitig mehrere Herausforderungen angegangen werden, die von den Teilnehmern in den Fragebögen und Interviews genannt wurden.

Bislang ist die Verbindung zu den Akteuren aus dem Sektor der Schifffahrt nicht optimal, da die geförderten Partner nicht immer über die notwendigen Kontakte verfügen, um diese Akteure einzubeziehen. Aus diesem Grund war es von Anfang an schwierig, abzuschätzen, wie der genaue Inhalt dieser TSG aussehen könnte. Im Folgenden wird der ursprünglich konzipierte grobe Rahmen skizziert, der dann aber durch verschiedene ungünstige Entwicklungen revidiert wurde (s. Abschnitt 4.2.1.3).

So war angedacht, die Interessenvertretenden des Schifffahrtssektors und der Nichtregierungsorganisationen (NGOs) zusammenzubringen, um gemeinsame spezifische Herausforderungen im Wattenmeer zu erörtern: z.B. Lotsenregeln, verringerte Verkehrsfläche aufgrund der Zunahme der Offshore-Nutzung und des Querverkehrs, Notfallverfahren usw. oder/und um sich über die Lehren aus früheren Schiffsunfällen auszutauschen.

Die Einrichtung dieser Gruppe würde den Teilnehmenden die Möglichkeit geben, sich auf trilateraler Ebene über spezifische Wattenmeerthemen bzgl. Schifffahrt auszutauschen. Da die Akteure der Schifffahrt noch nicht regelmäßig auf trilateraler Wattenmeer-Ebene zusammenkommen, sollte die Einrichtung der TSG die Gelegenheit bieten, diese neue Zusammenarbeit zu initiieren. Die Teilnahme von NGOs war von wesentlicher Bedeutung, um

- das vorhandene Wissen über den Schiffsbetrieb zu erweitern (z.B. Sicherheitsanforderungen, Verkehrsintensität, Lotsungen, Verkehrslenkung, ... ),
- detaillierte Informationen darüber zu erhalten, was diese Unternehmen/Behörden konkret zum Schutz des Wattenmeeres, derzeit und in den kommenden Jahren, unternehmen,
- die Herausforderungen zu erörtern, denen sich die Unternehmen/Behörden bei der Erfüllung der Umweltauflagen stellen können (oder über diese hinausgehen),

- das Wissen der Akteure im Schifffahrtsbereich zu verbessern und ihr Bewusstsein für die Bedeutung des Schutzes des Weltnaturerbes Wattenmeer und seines außergewöhnlichen, universellen Wertes zu schärfen und
- eine gemeinsame Grundlage für einen fruchtbaren Dialog über Sicherheits- und Umweltschutzaktivitäten zu finden (und möglicherweise Aktivitäten zu identifizieren, die partnerschaftlich entwickelt werden könnten, wie z.B. Forschung zu Unterwasserlärm, Geschwindigkeit usw.).

Im Spätsommer 2022 hielt auf Einladung des WSB ein Mitarbeiter des niederländischen Ministeriums für Verkehr einen Vortrag über die geltenden (internationalen, trilateralen sowie nationalen) Sicherheitsregularien sowie über den aktuellen Status des Welterbegebietes Wattenmeer als PSSA Gebiet.

Die Gelegenheit, diese aktuellen Informationen aus erster Hand zu erhalten, wurde auf dem DBU-5 Treffen (September 2022) in Delfzijl genutzt, indem derselbe Mitarbeiter denselben Vortrag ebenfalls vor den Teilnehmenden hielt. Die Resonanz auf diese Präsentation war durchweg positiv, sodass vereinbart wurde, dass ein tiefergehender Austausch zwischen interessierten Partnern aus dem DBU Projekt und den jeweiligen Ministerien organisiert werden sollte.

Wegen der Vorbereitung und Organisation des Prozesses für die Gemeinsame Erklärung verzögerte sich der weitere Ablauf dieser TSG. Zu beachten ist, dass für eine erfolgreiche Durchführung die Teilnahme von Repräsentanten der Verkehrsministerien aller drei Mitgliedsländer wünschenswert gewesen wäre. Die Koordination und Kontaktaufnahme verlief zunächst schleppend. Mit der aktiven Unterstützung des niederländischen Mitarbeiters wurde der Kontakt in die anderen Ministerien hergestellt und kontinuierlich verfolgt.

Im Frühjahr 2023 beschloss die TWK sich, in der laufenden dänischen Präsidentschaft, der Evaluierung des PSSA Wattenmeer anzunehmen. Damit entschied das DBU Projektkonsortium sich auch diesem Prozess anzuschließen, da hierin die entsprechenden Ministerien bereits involviert sind. Ein anfänglicher Austausch über ein Treffen bis zum Ende der Laufzeit des DBU Projektes konnte aufgrund fehlenden Personals im deutschen Verkehrsministerium nicht weiterverfolgt werden.

Die aktuelle Planung sieht vor, dass ein erstes Treffen im oben beschriebenen Kreis zum Jahresende 2023 stattfinden wird.

#### *4.2.1.3 Ergebnisse und Lessons Learned*

Der Verlauf des zuvor beschriebenen Prozesses verdeutlicht die in TSG „Zugänglichkeit von Häfen“ (s. Abschnitt 4.2.3) getroffenen Aussagen. Die Einbindung der relevanten Behörden ist unabdingbar, um Fortschritte zu erzielen; der Prozess für eine Organisation nimmt dagegen viel Zeit in Anspruch. Die Gründe dafür können vielfältig und vielschichtig sein.

Konkrete Ergebnisse können aufgrund des beschriebenen Verlaufes nicht präsentiert werden. Es bleiben zur Zeit nur die Willensbekundungen, dass der Prozess weiterverfolgt wird, denn in der Abschlusskonferenz wurde dies bekundet (s. Abschnitt 6.2).

## 4.2.2 Lichtmanagement in Häfen

### 4.2.2.1 Hintergrund

Im Fragebogen und in den Interviews wurde die Herausforderung der Lichtreduzierung und damit der Schaffung eines dunkleren Nachthimmels für einen besseren Umweltschutz von mehreren Stakeholdern erwähnt. Angesichts des Interesses an diesem Thema und des Fachwissens mehrerer assoziierter Partner (z. B. Häfen) konzentrierte sich eine TSG auf das Lichtmanagement in Häfen.

In den verbleibenden neun Monate des Projekts bestand das Ziel vor allem darin, einen Raum zu schaffen, der den Erfahrungsaustausch zwischen Häfen und eNGOs ermöglicht. Die großen Häfen des Wattenmeeres arbeiten bereits aktiv an der Reduzierung ihrer Lichtemissionen. Ihre Aktivitäten, die Herausforderungen, mit denen sie konfrontiert sind, und die Rolle, die die in den Häfen tätigen Unternehmen in dieser Angelegenheit spielen, sind den eNGOs jedoch in mancher Hinsicht unbekannt. Eine TSG zum Thema Lichtmanagement in Häfen bot daher die Gelegenheit, den Austausch von Informationen, Best Practices und Erfahrungen, die sich nicht bewährt haben, nicht nur zwischen Häfen, sondern auch mit eNGOs zu initiieren.

### 4.2.2.2 Prozess und Inhalte

Parallel zur Einrichtung der TSG für das Lichtmanagement in Häfen im DBU Projekt wurde ein anderes „Small-Scale“-Projekt gestartet, das von der Interreg-Region Nordsee finanziert wurde und sich auf die Überwachung der Dunkelheit konzentrierte. Dieses Forschungsprojekt, an dem die Universitäten Groningen, Oldenburg und Århus und keine DBU Projektpartner beteiligt sind, zielt unter anderem auf die Messung von Lichtemissionen in Häfen ab. Es erschien den DBU Projektpartnern sinnvoll, mit dem „Keep It Dark“ (KID) Projekt zu diesem Thema zusammenzuarbeiten. Die Überlegungen zur Zusammenarbeit starteten im Laufe des Sommers 2022 mit dem vorrangigen Ziel, Synergien zwischen den beiden Projekten zu finden und Überschneidungen bei der Organisation von Sitzungen und anderen Aktivitäten zu vermeiden.

#### **Gemeinsame Informations- und Austauschitzung**

Am 10. November wurde ein gemeinsames Treffen in einem gemischten Format organisiert. Die Partner des KID-Projekts kamen in Groningen zur Auftaktsitzung des EU Interreg Vorhabens zusammen. Am Nachmittag kamen die DBU Projektpartner sowie einige Vertreter von Häfen, die noch nicht an der sektorübergreifenden Zusammenarbeit beteiligt waren (z. B. bremenports), hinzu.

Ziel dieses gemeinsamen Treffens (s. Anhang 9.5) war es, Forschungsinstitute, Häfen und eNGOs aus den drei Ländern zusammenzubringen, um Wissen zu teilen und sich über Best Practices auszutauschen. Zu diesem Zweck wurden mehrere Präsentationen gehalten (z.B. über die Auswirkungen der Lichtverschmutzung auf das Wattenmeer oder über die Beleuchtungsstandards in Häfen) und Best-Practices wurden von Nports und bremenports vorgestellt. Was die Auswirkungen der Beleuchtung auf die Umwelt betrifft, so konzentrierten sich die Präsentationen und Diskussionen hauptsächlich auf die Auswirkungen auf Zugvögel. Da das Wattenmeer jedes Jahr ein wichtiges Rastgebiet für Millionen von Vögeln ist, wurde dieses Thema ausführlich diskutiert.

Die Präsentationen der Häfen konzentrierten sich vor allem auf die Vorstellung der Hafeninfrastuktur und -organisation sowie auf die Herausforderungen, die die Beleuchtung darstellt. Für die Häfen ist die Beleuchtung unerlässlich, um die Sicherheit des Betriebs rund um die Uhr zu gewährleisten, obwohl die Auswirkungen auf die biologische Vielfalt (Auswirkungen auf nachtaktive Arten, Insekten und Zugvögel) und die Umwelt (CO<sub>2</sub>-Emissionen) bekannt sind. Diese Vorträge ermöglichten es den Teilnehmern zu verstehen, warum die Umstellung der Beleuchtung in den Häfen eine Herausforderung bleibt, da sie sowohl den gesetzlichen Anforderungen und Normen (die in einigen Fällen veraltet sind) als auch den Umweltaforderungen und -erwartungen entsprechen müssen bzw. sollten. Gemeinsam mit Forschungsinstituten und privaten Unternehmen haben NPorts und bremenports beispielsweise bereits Projekte und Pilotprojekte (z.B. [LED/LEP-Projekt](#)) entwickelt, um die effizientesten, an die Bedürfnisse der Häfen angepassten Beleuchtungstechnologien zu finden. Im Rahmen seiner Bemühungen um ein besseres Lichtmanagement hat NPorts auch Leitlinien für eine nachhaltigere Beleuchtung entwickelt.

Anschließend wurden mehrere Diskussionsrunden organisiert, um sich über die Überwachung der Lichtverschmutzung (im Allgemeinen und in den Häfen) sowie über die künftige Zusammenarbeit zwischen dem DBU Projekt und dem KID Projekt auszutauschen. Angesichts des Interesses der eNGOs und der Forschungsakteure, die in den Häfen angewandten Beleuchtungsstandards besser zu verstehen und die Lichtemissionen an diesen Orten zu messen, äußerten die Teilnehmer den Wunsch, die Zusammenarbeit bis zum Ende des DBU Projekts fortzusetzen.

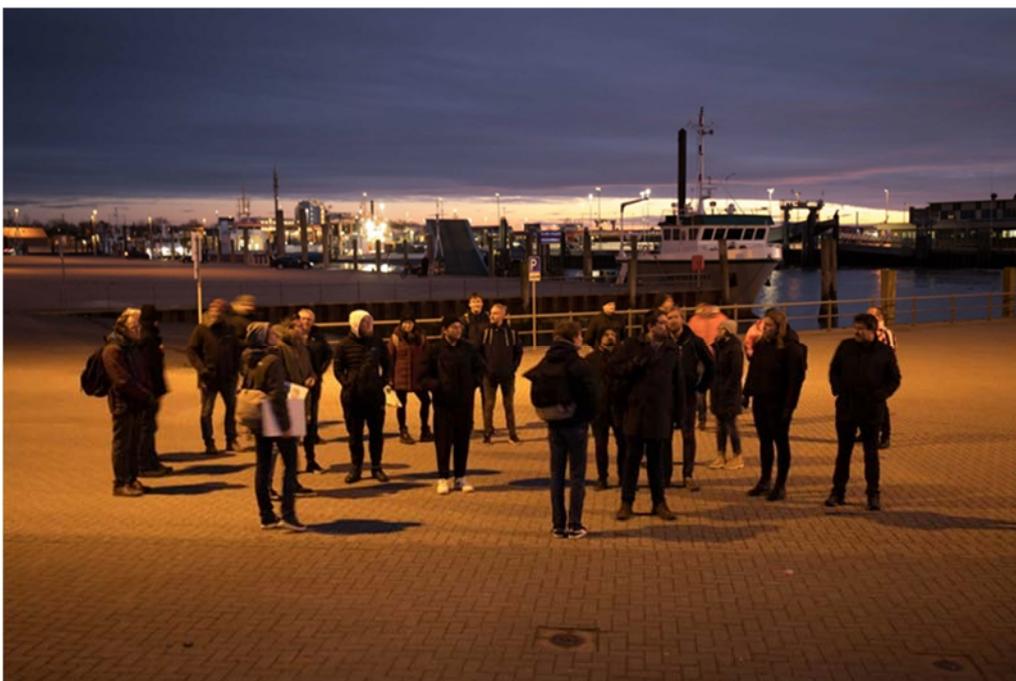
### ***Exkursion nach Norden-Norddeich***

Nach diesem ersten Treffen mit positiven Ergebnissen wollten die Teilnehmer die Zusammenarbeit zwischen den beiden Projekten fortsetzen, und NPorts schlug vor, eine Exkursion zu einem Hafen zu organisieren, um die während des ersten Treffens besprochenen Themen in der Praxis zu vertiefen. Die Organisation dieses zweiten Treffens wurde vom BUND mit Unterstützung des CWSS übernommen, das als Kontaktstelle zum KID Projekt fungierte. Die Exkursion fand am 27. Februar 2023 im Hafen von Norddeich statt. An der Exkursion nahmen nicht nur die Partner der beiden Projekte teil, sondern es wurden auch Vertreter anderer Organisationen eingeladen (s. Anhang 9.6). Der Fährbetreiber AG Norden-Frisia nahm an dem Treffen teil und gab einen Einblick in die Möglichkeiten der Lichtsteuerung. Auch NPorts stellte einige praktische Beispiele vor, wie die Umstellung der Inselhäfen auf LED-Beleuchtung. Vertreter der Gemeinde Het Hogeland nahmen ebenfalls an dem Treffen teil und präsentierten die bei ihnen vor Ort umgesetzten Best-Practices, insbesondere im Hinblick auf den ersten Dark Sky Park der Wattenmeer Region, der sich im Nationalpark Lauwersmeer befindet.



*Abbildung 4: Abendlicher Ausflug in den Hafen von Norden-Norddeich. Foto: NPorts/N.Buczior*

Im Anschluss an diese Sitzung wurde den Teilnehmern eine abendliche Exkursion durch den Hafen von Norden-Norddeich angeboten. Diese Exkursion konzentrierte sich auf verschiedene Beleuchtungstechnologien im Hafen und veranschaulichte die Arbeit und Anstrengungen von NPorts bei der Umrüstung der Beleuchtung, wie sie bereits im Hafen von Baltrum durchgeführt wurden.



*Abbildung 5: Exkursion zum Hafen von Norden-Norddeich. Foto: NPorts/N.Buczior*

### 4.2.2.3 *Ergebnisse und Lessons Learned*

Wie bereits erwähnt, bestand das Ziel der Arbeit dieser TSG darin, den Erfahrungs- und Wissensaustausch zwischen den Häfen und den eNGOs zu ermöglichen. Durch die Zusammenarbeit mit dem KID Projekt hatten die Projektpartner sowie andere interessierte Stakeholder die Möglichkeit, sich bei zwei Gelegenheiten zu treffen und die Herausforderung der Lichtverschmutzung im Wattenmeer aus verschiedenen Perspektiven (u.a. Umwelt, Technik, Recht) zu diskutieren. Die Beiträge von Experten, die Präsentation von Best-Practices, die in den verschiedenen Ländern und Häfen der sektorübergreifenden Zusammenarbeit umgesetzt wurden, trugen dazu bei, die Beteiligten auf den gleichen Wissensstand zu bringen oder zumindest die Perspektive jedes Sektors zu vermitteln. Die in dieser TSG geleistete Arbeit verdeutlicht, dass Herausforderungen gemeinsam angegangen werden können und sollten. Diese TSG hat gezeigt, dass es Interesse und Raum für Zusammenarbeit gibt, so dass weiterhin Brücken zu anderen Initiativen und Sektoren gebaut werden sollten. In dieser TSG konnte eine deutliche Dynamik festgestellt werden, da einige Repräsentanten der Häfen sehr proaktiv waren. Dies zeigt, dass, wenn ein gemeinsames Interesse an einem Thema besteht, eine sektorübergreifende Zusammenarbeit funktionieren und das Interesse anderer Organisationen wecken kann (z. B. Fährbetreiber und Gemeinden, die zum Dialog beitragen).

Um das Problem der Lichtverschmutzung in der südlichen Nordsee weiter anzugehen, muss die Zusammenarbeit der Beteiligten fortgesetzt werden. Dies wird zum Beispiel durch das kürzlich genehmigte Projekt "Darker Sky" (EU Interreg Nordseeprogramm) möglich sein, das zur Erhaltung der biologischen Vielfalt und dunkler ökologischer Korridore beitragen soll.

## 4.2.3 *Zugänglichkeit von Häfen*

### 4.2.3.1 *Hintergrund*

Durchzuführende Baggerarbeiten in Häfen wurden im Fragebogen und in den Interviews mit Häfen und eNGOs als eine der größten Herausforderungen für nachhaltige Aktivitäten im Wattenmeer genannt. Einerseits werden Baggerungen in der Wattenmeer Region (d.h. in den Wattenmeerhäfen) durchgeführt, um die Erreichbarkeit dieser so genannten Transshipment-Hubs zu gewährleisten und so die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und die Versorgungsfunktionen aufrechtzuerhalten. Andererseits stellt das Ausbaggern einen menschlichen Eingriff in die natürlichen Prozesse der Ästuar dieses Naturraums dar.

In Anbetracht dessen kamen die Projektpartner überein, das Themenfeld zu erweitern, die "Zugänglichkeit" in den Mittelpunkt zu stellen und eine TSG für die „Zugänglichkeit der Häfen“ einzurichten. Ziel dieser Gruppe war es, eine Diskussion über ökologische und ökonomische Randbedingungen sowie ökologische und ökonomische Bedürfnisse und Interessen im Wattenmeergebiet anzustoßen und Interessensüberschneidungen zwischen eNGOs und den Häfen des Wattenmeeres sowie Möglichkeiten für einen weiteren Austausch zu identifizieren.

Da es sich um ein sensibles Thema handelt, kamen in dieser TSG zunächst einmal nur DBU Projektpartner und assoziierte Partner des DBU Projektes zusammen, die sich bereits kannten. Dies ermöglichte offene und vertrauensvolle Diskussion zwischen den Beteiligten. Ziel der Arbeitsgruppe

war es, durch eine Reihe von Workshops eine Grundlage für künftige vertiefte sektorübergreifende Diskussionen zu schaffen. Konkret ging es der Arbeitsgruppe darum, die Bedürfnisse, Anforderungen und Forderungen aus der Perspektive der Häfen und der eNGOs in Bezug auf die Zugänglichkeit von Häfen zu ermitteln, einschließlich der Identifizierung oder Entwicklung von Best-Practices.

#### 4.2.3.2 Prozess und Inhalt

Sedimentmanagement und generell die Zugänglichkeit von Häfen sind seit Jahrzehnten ein konflikträchtiges Thema im Wattenmeer, bei dem sich Häfen und eNGOs gegenüberstehen. Obwohl das Problem bekannt ist, gibt es keine geeignete Lösung für die Ausbaggerung von Häfen ohne erhebliche Auswirkungen auf die Meeresumwelt, so dass die Situation immer noch nicht abschließend gelöst ist. In Anbetracht der Brisanz des Themas, das die Projektpartner erörtern wollten, entschieden sich die Partner für einen vorsichtigen Ansatz, indem sie die Sitzung im Rahmen der TSG organisierten. Obwohl die Projektpartner nicht alle Organisationen repräsentierten, die sich mit Sedimentmanagement und Baggerarbeiten in Häfen befassen, war ein vertrauensvoller Dialog das Hauptziel dieser Arbeitsgruppe.

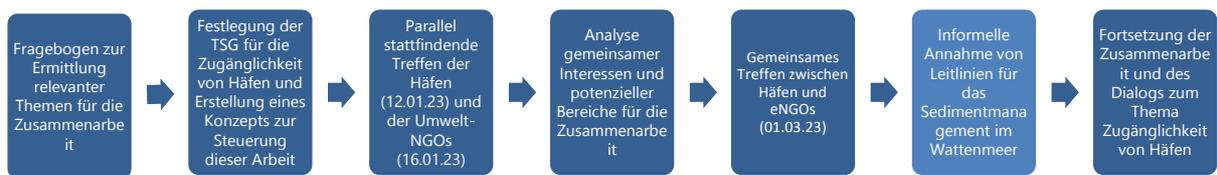


Abbildung 6: Arbeitsablauf für die TSG zur Zugänglichkeit von Häfen. Die dunkelblauen Rechtecke stellen die Aktivitäten dar, die stattgefunden haben, und die hellblauen Rechtecke die Aktivitäten, die nicht stattgefunden haben.

Aus diesem Grund erschien ein schrittweiser Ansatz für dieses Thema am besten geeignet. Da bis zum Ende des Projekts drei Sitzungen in dieser Arbeitsgruppe geplant waren, wurde beschlossen, die ersten beiden Sitzungen parallel zu veranstalten. Ein Treffen für die eNGOs und eines für die Häfen. Ziel war es zunächst einmal, die Diskussion über dieses Thema innerhalb des eigenen Sektors anzustoßen. Dieser erste Schritt war wichtig, da trotz der Lage aller drei Länder in einem zusammenhängenden Wattenmeergebiet die lokalen Bedingungen und Besonderheiten für das Sedimentmanagement sehr wichtig sind. So können selbst im gleichen Tätigkeitsbereich die Interessen der einzelnen Organisationen und die vertretenen Positionen unterschiedlich sein. Daher war es wichtig, eine Möglichkeit zu schaffen, sich zunächst innerhalb eines Sektors, aber auf trilateraler Ebene auszutauschen, bevor man zu einem sektorübergreifenden Austausch übergeht. Ein geplantes Ergebnis der TSG war es, gemeinsame und divergierende Interessen klar zu identifizieren, um Projekte/Initiativen zu starten oder zu initiieren.

Da die Findung des richtigen Konzepts für das Thema Hafenzugänglichkeit mehr Zeit und Austausch zwischen den Projektpartnern erforderte als bei den beiden anderen TSG, fanden die drei Treffen im letzten Drittel des Projekts (Januar bis April 2023) statt. Ende 2022 planten DN und KIMO

mit Unterstützung der anderen Projektpartner die Sitzungsreihe und ermunterten die Projektpartner, Repräsentanten ihrer Organisationen zu entsenden, die über Kenntnisse und Fachwissen zum Thema Hafenzugänglichkeit verfügen, damit das Thema eingehend erörtert werden konnte.

### ***Die ersten beiden Treffen***

Die Häfen trafen sich am 12. Januar 2023 online, um Definitionen der Zugänglichkeit von Häfen, Randbedingungen, Bedürfnisse und Interessen aus ihrer Sicht zu diskutieren. Die Zugänglichkeit von Häfen kann anhand von drei Komponenten definiert werden: nachhaltige Ausbaggerung, Hinterlandanbindung und Mobilität sowie Hafeninfrastruktur und -dienste. Im Laufe des Treffens stellten einige Teilnehmer auch Beispiele für Best-Practices vor (z.B. "keep it in the system"- Ansatz des Hafens von Esbjerg, Verwendung von ausgebaggerten Sedimenten durch die niederländischen Häfen zum Deichbau).

Bei diesem Treffen wurde festgestellt, dass es generell an Wissen und Verständnis für die ökologischen Folgen und die Sedimentbewegungen im Wattenmeer mangelt. Darüber hinaus, dass das Ausbaggern negativ bewertet wird und dass es schwierig ist, bei der Zugänglichkeit von Häfen zusammenzuarbeiten. Daher wurde die Idee geäußert, gemeinsame Leitlinien für das Sedimentmanagement zu entwickeln. Außerdem wurde vorgeschlagen, einen Überblick über den aktuellen Stand der Vorschriften, ökologischen Bedingungen und Best-Practices Beispiele auf trilateraler Ebene zu erstellen, um die Beteiligten auf den gleichen Wissensstand zu bringen und somit den künftigen Dialog zu erleichtern.

Das Online-Treffen der eNGOs am 16. Januar 2023 hatte das gleiche Format wie das Treffen für die Repräsentanten der Häfen. Die Teilnehmenden konzentrierten sich auf die ökologischen Grenzen der Zugänglichkeit und diskutierten 10 Leitlinien, die als Ausgangspunkt für die Ausarbeitung von Grundsätzen zum Sedimentmanagement im Wattenmeer dienen könnten. Die Leitlinien könnten als informelles und gemeinsames Verständnis zwischen Häfen und eNGOs im Umweltbereich dienen und auch die Grundlage für eine künftige Zusammenarbeit im Bereich des Sedimentmanagements bilden. Obwohl die Verabschiedung dieser Leitlinien einen Rahmen für das Sedimentmanagement in den Wattenmeerhäfen setzen könnte, blieben allgemeine Bedenken hinsichtlich der Übertragbarkeit von Best-Practices Beispielen aufgrund der großen Unterschiede in Bezug auf Regulierung, Standort und Zweck des Hafens zwischen den Ländern und den Häfen bestehen.

### ***Vorbereitungen für das gemeinsame Treffen***

Nach den ersten beiden (rein sektoralen) Treffen erschien es sinnvoller, sich auf das Sedimentmanagement zu konzentrieren. Dieses Thema stand in beiden Treffen im Mittelpunkt aller Diskussionen. Selbst die breit angelegte Diskussion über die Zugänglichkeit konzentrierte sich schließlich auf das Sedimentmanagement. Wie während des Hafentreffens vorgeschlagen und von den eNGOs während ihres Treffens bestätigt, arbeiteten die Partner an der Ausarbeitung von Leitlinien zum Sedimentmanagement in Wattenmeerhäfen innerhalb dieser TSG. Diese Entscheidungen wurden allen Projektpartnern auf dem DBU-6 Treffen (18. Januar 2023) vorgestellt.

Auf der Grundlage der ersten beiden Treffen wurde von DN und KIMO eine Analyse der gemeinsamen Interessen im Zusammenhang mit der Hafenzugänglichkeit durchgeführt. Die Analyse ist in

Anhang 9.7 enthalten. Parallel zu dieser Arbeit und zur Vorbereitung des letzten Treffens wurde ein Entwurf der Leitlinien an die Projektpartner und Teilnehmenden der Sitzungen als Anhang zur Tagesordnung versandt. Von einigen Projektpartnern (sowohl eNGOs als auch Häfen) gingen erste Rückmeldungen ein, die vor der Sitzung in den Entwurf der Leitlinien (den zweiten Entwurf) eingearbeitet wurden.

### ***Gemeinsames Treffen von Häfen und eNGOs***

Das sektorübergreifende Treffen fand am 1. März statt. Bei diesem Treffen wurde die Analyse der gemeinsamen Interessen vorgestellt und die nächsten Schritte für die Zusammenarbeit bei der Zugänglichkeit von Häfen diskutiert. Der Hauptteil des Treffens war für eine Diskussion über die Leitlinien des Sedimentmanagements reserviert. Eine Einigung auf diese Leitlinien wäre ein wichtiger Ausgangspunkt für die weitere Zusammenarbeit gewesen. Mehrere Änderungen in den Formulierungen wurden vorgeschlagen und von den Teilnehmenden angenommen. Während des Treffens wurde auch die Angemessenheit der in den Leitlinien enthaltenen Anforderungen erörtert. Am Ende des Treffens wurde beschlossen, den Entwurf der Leitlinien innerhalb einer Woche (vor dem 15. März) fertig zu stellen.

### ***Fertigstellung der Leitlinien***

Im Anschluss an die gemeinsame Sitzung wurden die Leitlinien auf der Grundlage der eingegangenen Kommentare aktualisiert und der dritte Entwurf zur Konsultation an alle Projektpartner und -teilnehmer versandt. In dieser letzten Konsultationsphase zeigte sich, dass in der verbleibenden Zeit des DBU Projekts keine vollständige Einigung der Beteiligten über die Leitlinien erzielt werden kann. Es gab noch zu viele Meinungsverschiedenheiten über die Formulierungen in den Leitlinien, vor allem aber über ihren Zweck und ihren praktischen Nutzen. Ein endgültiger Entwurf der Leitlinien ist in Anhang 9.8 aufgeführt. Die roten Markierungen zeigen die Teile, über die noch keine vollständige Einigung erzielt werden konnte. Die inhaltlichen Rückmeldungen aus der Konsultation sind in Anhang 0 zusammengefasst. Da der Prozess der Überarbeitung der Leitlinien und ihrer Verabschiedung durch die Projektpartner viel Zeit in Anspruch nahm, konnten diese nicht während der Projektlaufzeit verabschiedet werden.

Neben Kommentaren zum Inhalt der Leitlinien gingen auch Rückmeldungen zum Verfahren ein. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, dass es notwendig sei, sich einen Überblick über verschiedene Themenbereiche im Zusammenhang mit dem Sedimentmanagement zu verschaffen, bevor eine Einigung über die Leitlinien erzielt werden könne. Es bestand nämlich Bedarf an einem klareren Überblick über die erforderlichen Schritte, die Art der beteiligten Umweltinstitutionen, die Maßnahmen, die Lizenzen, Genehmigungen und/oder Entschädigungen erfordern, die geltenden Vorschriften usw.

#### ***4.2.3.3 Ergebnisse und Lessons Learned***

Das Ziel der Leitlinien wurde auf der Grundlage der beiden ersten Sitzungen festgelegt und den Projektpartnern auf der gemeinsamen Sitzung vorgestellt. Trotz der Konsultationsrunde war es nicht möglich, dass alle Projektpartner und weitere Teilnehmende des Treffens den Leitlinien in ihrer dort vorhandenen Form zustimmen, da sie als zu weitreichend angesehen wurden. Außerdem

war man der Ansicht, dass die verbleibende Zeit im Projekt nicht ausreicht, um eine angemessene Diskussion darüber zu führen, wie es bei der SustSPI der Fall war.

Daher sollte ein erster nächster Schritt darin bestehen, eine Kerngruppe mit der Klärung dieser Fragen zu beauftragen, bevor die Leitlinien formuliert werden. Ursprünglich war geplant, nach der Ausarbeitung der Leitlinien, eine Arbeitsgruppe einzurichten. Diese Arbeitsgruppe würde die gemeinsamen Interessen widerspiegeln und die Grundlage für einen Rahmen für die künftige Zusammenarbeit bilden. Rückblickend betrachtet, hätten der Zweck und das Format der Leitlinien anders kommuniziert werden sollen, um die unterschiedlichen Auffassungen über Verfahren und Formalisierung zu vermeiden.

Auch wenn es nicht möglich war, diese Leitlinien bis zum Laufzeitende des DBU Projektes fertig zu stellen, hat der Prozess gezeigt, dass es viele gemeinsame Interessen zwischen Häfen und eNGOs zum Thema Zugänglichkeit von Häfen gibt und alle Parteien bereit sind, bei diesem Thema zusammenzuarbeiten (z.B. das Bewusstsein für Umweltschäden und die Notwendigkeit des Schutzes).

Die Arbeit im Rahmen der TSG und die aufgetretenen Schwierigkeiten warfen jedoch bei den Projektpartnern mehrere Fragen auf: Wurden die richtigen Akteure einbezogen? Waren die richtigen Teilnehmer an der gemeinsamen Sitzung beteiligt? Welches Mandat hatten die Teilnehmenden?

In Anbetracht der Ergebnisse der Arbeitsgruppe und der Aufbereitung der Lessons Learned für die TSG zum Thema Zugänglichkeit von Häfen kam die Projektgruppe zu folgendem Schluss:

➤ *Mandat der Teilnehmenden*

Im Einklang mit der Entscheidung, die bei der Gründung dieser TSG getroffen wurde, die Diskussion in einem Kreis von vertrauenswürdigen Projektpartnern durchzuführen, fanden alle drei Sitzungen nur mit DBU Projektpartnern oder den Unterzeichnenden der SustSPI statt, die den Wunsch geäußert hatten, an dem Projekt beteiligt zu werden. Obwohl die Partnerorganisationen die Möglichkeit hatten, andere Mitarbeitenden an den Treffen teilnehmen zu lassen als die, die normalerweise anwesend waren, wurde das Ziel, das Vertrauen unter den Teilnehmenden zu erhalten, erfüllt. Allerdings verfügten die Teilnehmenden häufig nicht über ein entsprechendes Mandat, um bestimmte Themen, z.B. die Annahme von Leitlinien, zu erörtern. Dies führte zu Verzögerungen im Prozess und bis zu einem gewissen Grad zu Missverständnissen hinsichtlich des Ziels dieser Leitlinien. Da die Teilnehmenden an den Stakeholdersitzungen keine Entscheidungen für ihre Organisation treffen konnten, führte dies zu geringeren Fortschritten als gewünscht. Punkte, die in einem früheren Abschnitt des Prozesses hätten angesprochen werden sollen, konnten nicht behandelt werden.

*Lösungsansatz.* Für zukünftige Diskussionen könnte eine Lösung darin bestehen, im Voraus sicherzustellen, dass die Teilnehmenden mit einem Mandat ausgestattet werden und ihre Organisation im Dialogprozess entsprechenden vertreten können. Diese Situation könnte gelöst werden, in dem sich die Arbeitsgruppe aus allen geeigneten Entscheidungsträgern zusammensetzt, die das Thema Hafenzugänglichkeit und/oder Sedimentmanagement in Häfen relevanten Organisationen vertreten. Ihre Teilnahme wird auch von den Zielen des Konsortiums und den geplanten Aktivitäten abhängen.

➤ *Unterschiedlicher Wissensstand.*

Im Vorfeld der Treffen zur Hafenzugänglichkeit war das Problem des nicht ausreichend vorhandenen Fachwissens zu diesem Thema erkannt worden, da nicht alle vorgesehenen Teilnehmenden beispielsweise über technologisches Fachwissen verfügten. Aus diesem Grund wurden die Diskussionen für Experten für die Zugänglichkeit von Häfen innerhalb der Partnerorganisationen geöffnet, um einen fruchtbareren Dialog über Best-Practices Beispiele und weitere Möglichkeiten zu führen. Trotz dieses Angebots gab es jedoch immer noch eine Wissenslücke zwischen den Ländern und bis zu einem gewissen Grad auch zwischen den Regionen, weshalb es wichtig war, an gemeinsamen Leitlinien zu arbeiten, um alle Organisationen auf den gleichen Wissensstand zu bringen. Eine gemeinsame Wissensbasis zu diesem Thema ist wesentlich für die Diskussion und die Arbeit an wirksamen Lösungen.

*Lösungsansatz.* Für zukünftige Diskussionen wird es wichtig sein, nicht nur die richtigen Organisationen, sondern auch die richtigen Personen zu bestimmen, die an Arbeitsgruppentreffen teilnehmen sollen. Dennoch bleiben weitere Herausforderungen und Probleme in Bezug auf verschiedene Aspekte bestehen: Finanzierung, Personal, Kapazität usw.

➤ *Zugänglichkeit von Häfen - zu breites Themenfeld.*

Das Thema der Zugänglichkeit von Häfen wurde ursprünglich gewählt, da es sich nicht nur auf das Sedimentmanagement beschränken sollte. Es erwies sich jedoch als zu weit gefasst, da es Bereiche enthielt, die außerhalb des Handlungs- und Einflussbereichs der Häfen liegen, z.B. Hinterlandanbindung, Ausbaggern von Fahrrinnen und Elektrifizierung des Fährverkehrs. Eine fruchtbare Diskussion dieser Themen müsste andere Akteure wie staatliche Behörden, Fährgesellschaften usw. einbeziehen. Jedoch konzentrierten sich die Diskussionen innerhalb dieser TSG am Ende vorwiegend auf das Sedimentmanagement in den Häfen.

*Lösungsansatz.* Um den Dialog in Zukunft fortzusetzen, muss der Diskussionsrahmen auf den Handlungs- und Einflussbereich der Häfen eingegrenzt werden, da sonst keine Fortschritte auf praktischer Ebene erzielt werden können. Der Geltungsbereich müsste jedoch sorgfältig abgewogen werden, um sich ergebende Veränderungen oder erforderliche Anpassungen zu ermöglichen.

➤ *Fehlende Autorität.*

Wenn es um die Zugänglichkeit von Häfen oder speziell um die Bewirtschaftung von Sedimenten geht, sind andere Organisationen als die Häfen beteiligt, z.B. in Bezug auf das Ausbaggern von Fahrrinnen, Elektrifizierung usw. Um einen erfolgreichen Dialog zu gewährleisten, müssen die richtigen Behörden einbezogen werden. Daraus ergeben sich weitere Herausforderungen, nämlich die Einbindung der Behörden in eine sektorübergreifende Zusammenarbeit, die sich bisher aus Akteuren aus den Bereichen Häfen, Schifffahrt und Umweltschutz zusammensetzt. Eine Öffnung für andere Interessengruppen bedeutet auch, dass es schwierig sein könnte, Verwaltungsbehörden einzubeziehen und die Flexibilität beizubehalten, die den Dialog im Projekt geprägt hat. Entscheidend war, dass die Arbeitsgruppe eine trilaterale Zusammensetzung hatte. Die Einbindung von Behörden, die nicht alle mit der trilateralen Zusammenarbeit vertraut sind, könnte eine Herausforderung darstellen, zumal die Vorteile der Arbeit auf trilateraler Ebene nicht von allen Beteiligten erkannt werden könnten. Wenn es gelänge, diese



Akteure in den künftigen Dialog einzubeziehen, wäre es wichtig, die Unterschiede in den rechtlichen Anforderungen zwischen den Ländern im Voraus zu ermitteln. Dies sollte den Austausch erleichtern und den Dialog fördern.

## 5 Öffentlichkeitsarbeit

In den letzten 18 Monaten haben die Projektpartner das Projekt bei verschiedenen Gelegenheiten vorgestellt und über die durchgeführten Aktivitäten und die erzielten Ergebnisse berichtet. Die Öffentlichkeitsarbeit, die zwischen November 2021 und Juni 2022 durchgeführt wurde, wurde bereits im Zwischenbericht aufgelistet und ist hier nicht enthalten. In Tabelle 4 ist die Öffentlichkeitsarbeit zwischen Juli 2022 und Mai 2023 aufgelistet.

Neben den persönlichen Kontakten und Vorträgen werden die Inhalte der Schifffahrtsprojekte auf den Internetseiten des Wattenmeer Forums ([www.waddensea-forum.org](http://www.waddensea-forum.org)) und des BUND Niedersachsen ([www.bund-niedersachsen.de](http://www.bund-niedersachsen.de)) dargestellt und regelmäßig aktualisiert.

Jahr	Monat	Inhalt	
2022	Juli	Vorstellung der Ziele der gemeinsamen Erklärung an die Core Group Wadden Sea Ports	
	September	Präsentation des Projektstatus und der erwarteten Ergebnisse auf dem WSF-42 Treffen	
	November		Vorstellung des Projekts und der gemeinsamen Erklärung auf dem Treffen des Wadden Sea Team der Umweltverbände
			Präsentation des Projekts und der Arbeitsgruppe zum Beleuchtungsmanagement in Häfen vor dem Konsortium des Keep It Dark-Projekts.
			Vorstellung des Projekts und der gemeinsamen Erklärung auf der Konferenz der Wadden Sea Ports
			Vorstellung des Projekts und der gemeinsamen Erklärung am Stand auf der Trilateralen Konferenz in Wilhelmshaven
		Vorstellung des Projekts und seiner Ziele bei der Unterzeichnung der SustSPI auf der trilateralen Konferenz.	
Dezember	Vortrag während eines Workshops für Fahrbetreiber, den Nationalpark, die Wasserschutzpolizei und Tourismusorganisationen		
2023	Februar	Vorstellung des Projekts vor Mitarbeitern der Meyer Werft	
	März	Vorstellung des Projekts vor Mitarbeitern von Norden-Frisia	
		Präsentation der Projektergebnisse und der nächsten Schritte auf dem WSF-43-Treffen	
	April	Vorstellung des Projekts bei einem Treffen mit dem Maritimen Cluster Norddeutschland	

Tabelle 4: Auflistung der Termine, auf denen das DBU Vorhaben vorgestellt wurde

# 6 Lessons Learned und nächste Schritte

## 6.1 Lessons learned

Während der 18-monatigen Projektlaufzeit wurde eine sektorübergreifende Zusammenarbeit zwischen den DBU Projektpartnern, aber auch mit anderen Organisationen aus den drei Ländern, innerhalb der drei vom Projekt angesprochenen Sektoren, aber auch mit Gemeinden und relevanten Behörden entwickelt. Neben dem wichtigsten Meilenstein, der Unterzeichnung der Gemeinsamen Erklärung SustSPI anlässlich des TGC-14, wurde die sektorübergreifende Zusammenarbeit durch die Organisation eines Austauschs in verschiedenen TSG in die Praxis umgesetzt. Dieser Prozess hat gezeigt, dass viele Organisationen aus verschiedenen Ländern, mit unterschiedlichen Interessen und als Repräsentanten verschiedener Sektoren sich zusammenschließen und gemeinsame Ziele für den Schutz des Weltnaturerbes Wattenmeer definieren können. Obwohl auf beiden Seiten Zugeständnisse gemacht werden mussten, ist die Gemeinsame Erklärung SustSPI ein Zeichen dafür, dass der Dialog erfolgreich war.

Sowohl der Prozess der Unterzeichnung der SustSPI als auch die Bildung der TWSG Arbeitsgruppen waren eine Herausforderung und führten die Projektpartner dazu, die geeigneten Methoden und Dialogpunkte für die weitere Zusammenarbeit, aber auch die Bereiche für Verbesserungen zu identifizieren. Für eine gut funktionierende sektorübergreifende Zusammenarbeit müssen einige Anforderungen beachtet werden, die im Folgenden näher erläutert werden.

### 6.1.1 Flexibilität

Im Laufe des Projekts hat die Zusammenarbeit verschiedene Formen angenommen. Zunächst lernten sich die Projektpartner, die verschiedene Sektoren vertraten, gegenseitig kennen (Interessen, Prioritäten, Ambitionen...) und entwickelten gemeinsame Arbeitsmethoden (Identifizierung der geeigneten Dialogpunkte und Formate für die sektorübergreifende Zusammenarbeit). Bei der Bearbeitung des Fragebogens und der Interviews, aber auch bei der Ausarbeitung der Gemeinsamen Erklärung öffneten sich die Projektpartner für andere Organisationen innerhalb ihrer eigenen Sektoren und darüber hinaus. Ziel war es jedes Mal, den besten Überblick zu erhalten und einen Konsens in der trilateralen Wattenmeer Region nicht nur unter den Partnern zu finden. Auch wenn der Dialogprozess durch die steigende Zahl Teilnehmender nicht erleichtert wurde, konnte er doch die Projektziele legitimieren und die Bedeutung einer sektorübergreifenden Zusammenarbeit aufzeigen.

Bei der Bildung der TSG Arbeitsgruppen wurden je Thema unterschiedliche methodische Ansätze gewählt. Beim Thema Sicherheit der Schifffahrt konnte der Dialog nicht ohne die Schifffahrtsbehörden der drei Länder geführt werden. Der erste Schritt bestand also darin, mit ihnen Kontakt aufzunehmen. In der TSG zum Lichtmanagement in Häfen ermöglichten die Erfahrungen der Häfen in diesem Bereich und die Kontakte der verschiedenen Partner zu anderen Akteuren (Forschungsinstitute, CWSS, Fährbetreiber usw.), einen zügigen Prozess und einen konstruktiven Dialog durchzuführen. In der TSG Arbeitsgruppe über die Zugänglichkeit von Häfen rechtfertigte die Sensibilität

des Themas ein vorsichtigeres Vorgehen und beschränkte den Teilnehmerkreis auf die Projektpartner.

Daher wurde für die Aktivitäten im Rahmen des Projekts (Unterzeichnung der Gemeinsamen Erklärung und Einrichtung von TSG Arbeitsgruppen) ein flexibler Ansatz gewählt, um den Dialog zu erleichtern und den Bedürfnissen und Erwartungen der Teilnehmer gerecht zu werden. Dieser Ansatz sollte auch in Zukunft beibehalten werden, um die Beteiligung von Organisationen entsprechend ihrer Kapazitäten und Interessen zu ermöglichen.

Wie die Arbeiten zur Sicherheit der Schifffahrt gezeigt haben, fehlen außerdem noch einige Akteure in der Zusammenarbeit. Obwohl der anfängliche sektorübergreifende Dialog darauf abzielte, Vertreter der Schifffahrt, der Häfen und des Umwelt- und Naturschutzes einzubeziehen, ist es für einen Dialog, der auf konkrete Veränderungen und die Umsetzung von Aktivitäten abzielt, erforderlich, den Kreis des Austauschs für die zuständigen Behörden zu öffnen. Diese sind nur eingeschränkt und über bestimmte Verwaltungsebenen und –ressorts an der trilateralen Zusammenarbeit beteiligt, spielen aber eine wichtige Rolle, wenn es um die Verbesserung der Sicherheit der Schifffahrt in diesem Gebiet geht. Daher müssen die Bemühungen fortgesetzt werden, diese Akteure an den Tisch zu bringen und sie in den sektorübergreifenden Dialog einzubeziehen.

#### 6.1.2 Klar definierte Themenbereiche

Die Wichtigkeit eines Dialogs über spezifische Themen wurde von den Interessenvertretenden während des Fragebogen- und Interviewprozesses deutlich erwähnt. Es wurde auch unterstrichen, dass die Diskussionen konkrete Ziele haben sollten und nicht nur den Austausch von Informationen ohne gemeinsames Ziel ermöglichen sollte. Dies wurde bei der Bildung der Arbeitsgruppen berücksichtigt. Die unterschiedlichen Interessen und die Sensibilität bestimmter Themen, z.B. die Zugänglichkeit von Häfen, führten jedoch dazu, dass der Umfang der TSG erweitert wurde. In Zukunft sollten Arbeitsgruppen (formell oder informell) von Anfang an klarere Ziele haben.

#### 6.1.3 Annähernd gleicher Wissensstand

Ein sektorübergreifender Dialog bedeutet, dass die Beteiligten unterschiedliche Interessen, Hintergründe und Fachgebiete haben. Obwohl die Beteiligten beabsichtigen, über ein bestimmtes Thema zu diskutieren, für das sie Möglichkeiten der Zusammenarbeit sehen, können ihr Wissensstand und ihre Fachkenntnisse unterschiedlich sein. So verfügen beispielsweise die Häfen über bessere Kenntnisse und Fachwissen zu Baggertechniken und den geltenden Vorschriften. Andererseits verfügen die eNGOs über ein größeres Fachwissen bezüglich der Auswirkungen menschlicher Aktivitäten auf die Lebensräume und Arten des Wattenmeeres. Daher ist es für die Entwicklung eines fruchtbaren Dialogs wichtig, die verschiedenen Sektoren durch den Austausch von Informationen und gemeinsamen Forschungsprojekten oder Datenbanken so weit wie möglich auf den gleichen Wissensstand zu bringen. Ein weiterer wichtiger Aspekt des Dialogs besteht darin, jedem Sektor die Möglichkeit zu geben, die Interessen, Prioritäten und Standpunkte der anderen Sektoren zu verstehen. Dies kann nur im Laufe der Zeit und durch einen regelmäßigen Austausch erreicht werden.

#### 6.1.4 Geeignetes Mandat

Aus den bereits erwähnten Gründen waren die Teilnehmenden an den TSG Arbeitsgruppen zum Teil nur mit einem begrenzten Mandat ausgestattet, um Vorschläge im Rahmen der jeweiligen TSG zu erarbeiten oder verbindliche Aussagen zu treffen. Dies ist zwar aufgrund der komplexen Struktur einiger Organisationen und des behandelten Themenbereichs verständlich, aber die Kommunikations- und Entscheidungsprozesse wurden dadurch verzögert. Um einen effizienteren Dialog mit einer großen Gruppe von Akteuren zu gewährleisten, sollten sich die teilnehmenden Organisationen intern organisieren, um den Kommunikationsfluss zwischen den Akteuren der sektorübergreifenden Zusammenarbeit optimaler gestalten zu können.

#### 6.1.5 Konzentration auf konkrete Maßnahmen

Wie bereits erwähnt, wurde von mehreren Befragten im Fragebogen und in den Interviews betont, dass bei der Zusammenarbeit zu bestimmten Themen konkrete Ziele verfolgt werden sollten. Dieses Kriterium wird von den Beteiligten als wesentlich angesehen und sollte unbedingt beachtet werden, da es für alle Organisationen ein Motivationsfaktor für die Teilnahme am Dialogprozess ist. In diesem Projekt lag der Schwerpunkt auf der Entwicklung des Dialogs, was ein wichtiger Schritt war. Für die Zukunft sollte dieser Dialog die von der Kooperation durchgeführten Aktivitäten unterstützen, die konkrete Aktion sollte dann im Mittelpunkt der sektorübergreifenden Zusammenarbeit stehen. Erste Einblicke in die zukünftigen Aktivitäten, die von der Kooperation gewünscht werden, werden in den nächsten Schritten (s. Abschnitt 6.2) gegeben.

#### 6.1.6 Vertrauen ist keine Selbstverständlichkeit

Bei der Entwicklung und Verabschiedung der SustSPI wurde das im Projekt aufgebaute Vertrauen auf die Probe gestellt. Das Anspruchsniveau des Textes, die Ziele und die Formulierung wurden über mehrere Monate innerhalb des Projektkonsortiums, aber auch mit den potenziellen Unterzeichnern diskutiert. Die Unterzeichnung der SustSPI zeigte nicht nur die Bereitschaft der Partner, gemeinsam etwas zu erreichen und setzte ein offizielles Zeichen für die Entwicklung einer sektorübergreifenden Zusammenarbeit, sondern bestätigte auch die Schaffung von Vertrauen zwischen den Unterzeichnenden. Dieses Vertrauen ist jedoch keine Selbstverständlichkeit. Für jede neue Organisation und jeden neuen Vertreter müssen gemeinsame Anstrengungen unternommen werden, um die Interessen und Prioritäten zu verstehen und diese in den laufenden Prozess einzubinden. Im Rahmen des Projekts wurde der Dialogprozess von den Projektpartnern sichergestellt. Über das Projekt hinaus würde das WSF die Koordination der Zusammenarbeit übernehmen, kann jedoch ohne Unterstützung der Teilnehmenden nicht alleine den vertrauensvollen Austausch gewährleisten. Wer sich zur sektorübergreifenden Zusammenarbeit bereit erklärt oder sogar verpflichtet, muss als Organisation bereit sein, diesen Austausch aktiv zu unterstützen.

#### 6.1.7 Für die Relevanz der Zusammenarbeit: Zeit und Eigenverantwortung

In diesem 18-monatigen Projekt konnte die Zusammenarbeit nicht nur zwischen den Partnern, sondern auch mit den Unterzeichnenden der Gemeinsamen Erklärung und weiteren relevanten Akteuren eingeleitet werden. Es war der Startschuss für einen gemeinsamen Prozess, auf den die

Trilaterale Wattenmeer-Kooperation (TWK) lange gewartet hatte. Die SustSPI war der erste und die in den TSG initiierten Diskussionen zu spezifischen Themen waren der zweite Meilenstein. Allerdings muss die Gemeinsame Erklärung noch mit Leben gefüllt werden und die Unterzeichnenden müssen gemeinsam Aktivitäten entwickeln, um vereinbarte Ziele zu erreichen. Der Prozess steht also erst am Anfang, muss aber auch nach dem Ende des Projekts weiter unterstützt werden. Das Gleiche gilt für die TSG Arbeitsgruppen. Wie bereits erwähnt, wurden bei jedem Thema Fortschritte erzielt, aber die Wirkung des sektorübergreifenden Dialogs wird sich erst auf lange Sicht entfalten, was von der Beteiligung der Repräsentanten der Interessengruppen abhängt. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass die Beteiligten langfristig Eigenverantwortung für die Kooperation übernehmen. Sie müssen bereit sein, gemeinsam mit anderen Sektoren konkrete Fortschritte erzielen zu wollen und sie müssen die Mittel dazu erhalten, z.B. über gemeinsame Aktivitäten, Projekte oder weitere Initiativen. Was die Eigenverantwortung anbelangt, so gibt es noch Raum für Verbesserungen. Auch hier wird es den Akteuren nur mit der Zeit gelingen, ihren Platz in der Zusammenarbeit zu finden und sie so zu gestalten, wie sie es für richtig halten.

## 6.2 Die nächsten Schritte

### 6.2.1 Ein Blick in die Zukunft der Zusammenarbeit

Auf der Grundlage der im Laufe des Projekts durchgeführten Aktivitäten und der daraus gezogenen Lehren, beschlossen die Partner das letzte Projekttreffen (DBU Abschlusskonferenz) vom 19. April 2023 in Bremen zu nutzen, um die nächsten Schritte zu diskutieren. Wie bereits erwähnt, wurde der Dialogprozess erst in den letzten eineinhalb Jahren eingeleitet. Aber es bleibt noch Vieles zu unternehmen, um konkrete Verbesserungen für die Meeresumwelt des Wattenmeeres zu erreichen. Da dies Zeit und Planung erfordert, wurde die verbleibende Zeit im Projekt der Ausarbeitung der nächsten Schritte für die zukünftige Zusammenarbeit gewidmet.

Vor der letzten Sitzung wurden die Teilnehmer (Projektpartner und Unterzeichnende der SustSPI) gebeten, über die folgende Frage nachzudenken: Was kann durch die sektorübergreifende Zusammenarbeit bis zur nächsten Trilateralen Regierungskonferenz im Jahr 2026 erreicht werden? Den Teilnehmern wurden mehrere Leitfragen zu den zu bewältigenden Herausforderungen, den zu erreichenden Zielen und dem möglichen Weg dorthin gestellt. Eine Frage bezog sich auch auf die Dialogform(en), die nach Abschluss des Projekts gewählt werden sollten.

Auf der Abschlusskonferenz wurden Anreize zu konkreten Zielen und Aktivitäten in mehreren Präsentationen vorgestellt, die von den Beteiligten verfolgt und umgesetzt werden könnten. Die Idee war, eine Art Matchmaking zwischen den individuellen Interessen und Prioritäten der einzelnen Sektoren und Organisationen durchzuführen, um Möglichkeiten der Zusammenarbeit zu ermitteln. Nach jeder Präsentation diskutierten die Teilnehmenden und setzten Prioritäten für die Themen, an denen sie bis 2026 arbeiten möchten (Abbildung 7).

Für jedes der vier ausgewählten Themen (Sicherheit der Schifffahrt, Sedimentmanagement, klimaneutraler Verkehr im Wattenmeer und Lichtmanagement) wurde eine federführende Organisation bestimmt. Als nichtstaatliche Einrichtung und Teil der TWK hatte das WSF bereits im Vorfeld der Sitzung vorgeschlagen, die Koordination der sektorübergreifenden Zusammenarbeit zu übernehmen. Diese Koordinationsarbeit muss jedoch von den Akteuren inhaltlich und organisatorisch unterstützt werden. Aus diesem Grund wurden für jedes Thema auch unterstützende Organisationen benannt. In einigen Fällen, z.B. zum klimaneutralen Verkehr oder zum Lichtmanagement, mussten einige Vertreter noch bestätigen, dass ihre Organisation die erforderliche Unterstützung leisten kann.

Selected Topic	Priority	Achievement until 2026
<b>Safety of navigation</b> (PSSA, APMs, Sensitive area approach)	high	At least one joint meeting each year
<b>Sediment Management</b> (vulnerable areas, best-practise, best-available-technique)	high	Adaptive knowledge base
<b>Climate-neutrality of Wadden Sea traffic (ferries, water taxis)</b> [60% climate-neutral by 2030]	high	Lobby (ETS for small vessels); standards for special areas
<b>Light Management</b> (legislation change, raise awareness of others)	medium	

Abbildung 7: Zusammenfassung der Themen, an denen die sektorübergreifende Zusammenarbeit bis 2026 arbeiten soll.

Nach der Festlegung der Priorität für jedes ausgewählte Thema machten die Teilnehmer Vorschläge für gemeinsame Aktivitäten. Die folgenden wurden bisher genannt:

- Entwicklung von Lobbying-Aktivitäten gegenüber Politik und Regierungen für eine bessere Gesetzgebung in Bezug auf die Beleuchtung in Häfen und für den Übergang zu alternativen Kraftstoffen in der Schifffahrtsindustrie.
- In Bezug auf das Sedimentmanagement wurde die Bedeutung eines gemeinsamen Verständnisses durch den Austausch von Wissen als grundlegender Ausgangspunkt für jede weitere Zusammenarbeit in diesem Bereich angesehen.
- Bei allen Themen wurde betont, wie wichtig es ist, das Bewusstsein für das Weltnaturerbe und seinen Schutz zu schärfen und Best-Practices Beispiele zusammenzustellen und für alle zugänglich zu machen. Diese Art von Aktivität trüge dazu bei, die Wissenslücke zu schließen, die einige Interessenvertretende in Bezug auf bestimmte Themen und/oder innovative Ideen haben, die bereits in der Wattenmeer Region und darüber hinaus umgesetzt werden und wurden.

Um alle während des Treffens eingegangenen Beiträge zu bündeln, waren sich die Teilnehmer einig, dass ein Fahrplan entwickelt werden sollte. Somit wurde die verbleibende Zeit im Projekt genutzt, um einen ersten Vorschlag zu erarbeiten, der auf einem weiteren Treffen der Interessenvertretenden im Frühsommer 2023 diskutiert werden sollte. Dieses Treffen hat aus verschiedenen

Gründen nicht stattgefunden. Stattdessen ist die Entwicklung der Roadmaps im schriftlichen Umlaufverfahren durchgeführt worden. Der endgültige Fahrplan wird auf der WSF-44-Sitzung im September diskutiert werden. Mit diesem Dokument zum Fahrplan soll ein klarer Überblick über die Aktivitäten gegeben werden, die bis 2026 durchgeführt werden sollen, und welche Organisationen an deren Umsetzung beteiligt sein werden.

## 6.2.2 Roadmap für die sektorübergreifende Zusammenarbeit

Für drei der genannten vier Themenbereiche in Abbildung 7 werden so genannte Fahrpläne (Roadmaps) für die kommende Ministerkonferenz in Dänemark in 2026 erarbeitet.

Die Erarbeitung der Roadmap für die TSG „Sicherheit in der Schifffahrt und Evaluation des PSSA“ verzögert sich weiterhin, da sich die Personalsituation in den Ministerien nicht verbessert hat. Nichtsdestotrotz möchten die drei Mitgliedsstaaten eine Roadmap bis zum nächsten WSB Treffen Ende November 2023 erarbeiten.

Für die Erarbeitung der Roadmaps wurde eine einheitliche Struktur entworfen, die die Planung und den weiteren Erarbeitungsprozess unterstützen wird.

In jeder Roadmap wird es einen Abschnitt geben, in dem die Motivation und der Hintergrund bzgl. des jeweiligen Themas erläutert wird. Daran schließt sich die Beschreibung der Ziele und des Fokus des ausgewählten Themas an. Die letzten beiden Abschnitte umfassen die Beschreibung des Prozesses zur Entwicklung der Roadmap und die Inhalte der Roadmap. Für jede Roadmap ist ein Dialog- und Austauschprozess bis 2026 vorgesehen. Gemäß der in Abschnitt 6.1 beschriebenen Erkenntnisse werden alle Teilnehmenden und Unterzeichnenden des SustSPI eingebunden. Darüber hinaus ist es wichtig, dass sich die TSG Teilnehmenden auf eine gemeinsame Vorgehensweise einigen und diese verabschieden.

Der vorläufige Ablauf für die Entwicklung der TSG „Climate Neutral Wadden Sea Fleet“ ist in Tabelle 5 dargestellt. Da die Arbeitssprache in den TSGen Englisch sein wird, ist die Tabelle auf Englisch. Wichtige Zwischenschritte sind die unbedingte Rückmeldung aller Unterzeichnenden bzw. Teilnehmenden und die abschließende Diskussion und Verabschiedung der Roadmap auf dem Plenartreffen des WSF-44 im Herbst 2023.

Steps	Activity	Responsibility	Estimated Deadline [calendar week]
<b>1</b>	Identification of concrete items to work on until 2026	WSF, KVNR/shipping owners, BUND LS	24
<b>2</b>	Drafting a proposal for executing the selected item (-> Draft Roadmap CleanFleet 1.0)	WSF, KVNR/shipping owners, BUND LS	25
<b>3</b>	Revise draft proposal (-> Draft Roadmap CleanFleet 2.0)	WSF, KVNR/shipping owners, BUND LS	26
<b>4</b>	Distribute Draft Roadmap CleanFleet 2.0 with participants	WSF	31
<b>5</b>	Receive feedback on Draft Roadmap CleanFleet 2.0	all	31
<b>6</b>	Final Draft- CleanFleet 2.0		33
<b>7</b>	Present and finally discuss Final Draft Roadmap CleanFleet 2.0 at WSF-44	WSF, KVNR/shipping owners, BUND LS	35
<b>8</b>	Finish Roadmap CleanFleet 3.0	WSF, KVNR/shipping owners, BUND LS	36
<b>9</b>	Merge Roadmaps	WSF, KVNR/shipping owners, BUND LS	39
<b>10</b>	Submit merged Roadmaps to WSB	WSF	42

*Tabelle 5: Prozessschritte für die Erarbeitung der Roadmap „Climate Neutral Wadden Sea Fleet“ in 2023*

# 7 Fazit

In Abschnitt 2.2 wurden die folgenden drei grundlegenden Zielsetzungen benannt:

1. Initiierung eines sektor- und akteursübergreifenden Dialogs durch die Einbindung relevanter Stakeholder und Akteure aus dem trilateralen Wattenmeer Gebiet
2. Gemeinsame Identifikation von relevanten Dialogpunkten
3. Initiierung eines vertrauensvollen und kooperativen Kommunikationsraumes

Nach der Projektlaufzeit wird an dieser Stelle ein Fazit auf die genannten Projektziele zu Anfang des Projekts gezogen.

Arbeitspakete	Arbeits-schritt	Was?	2021		2022										2023						
			Nov	Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sept	Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	
Projektsteuerung	P1	Projektmanagement	[Green bar]																		
	P2	Projekttreffen (intern)	live																	live	
	P3	Abschlusskonferenz (TGC 2022)																		live	
1 Schiffahrt	1.1	Identifikation relevanter Dialogpunkte																			
	1.2	Zusammenstellug und Aufbereitung																			
	1.3	Diskussion und Priorisierung																			
2 Häfen	2.1	Identifikation relevanter Dialogpunkte																			
	2.2	Zusammenstellug und Aufbereitung																			
	2.3	Diskussion und Priorisierung																			
3 Dialog	3.1	Identifikation von Dialogformaten																			
	3.2	Vorbereitung und Organisation ausgewählter Dialogformate																			
	3.3	Dialogformat ausprobieren in den Schlussritten von AP1.1, AP1.2 und AP2.1, AP2.2																			
4	Wissenschaftliche Begleitung	[Green bar]																			

Abbildung 8: Darstellung der zeitlichen Projektplanung

Bevor auf das Fazit eingegangen wird, soll hier kurz der zeitliche Projektrahmen betrachtet werden. Das Projekt startete im November 2021 mit dem Bewilligungsbescheid der DBU. Seitdem wurden regelmäßige Projekttreffen, wie sie in der Zeile P2 (Arbeitspaket Projektsteuerung) geplant waren, durchgeführt (s. Abschnitt 3.1). Wie bereits in Abschnitt 3.1 erläutert, ist die Durchführung dieser Projekttreffen nicht nur auf das bestehende Konsortium beschränkt geblieben. Es wurden zahlreiche Projekt übergreifenden Treffen (online) mit dem Schwesterprojekt zu Schiffahrt des Partnership Hub, welches durch das WSB gefördert wird, organisiert (Tabelle 6).

Jahr	Monat	Inhalt
2021	September	Kick-off-Meeting des Projekts
	Oktober	Treffen zum Stand der Projektaktivitäten
	Dezember	Vorbereitung des Berichts über die erste Projektphase und des Mittelantrags für die zweite Phase
2022	April	Besprechung der Verträge und Planung der Aktivitäten für die zweite Phase des Projekts
	Juni	Gemeinsame Sitzung des Partnership Hub Shipping project und des DBU-Projekts. Diskussion über die Zusammenarbeit mit den Wadden Seaports und die gemeinsame Erklärung.
	Juli	Vorbereitungstreffen für die trilaterale Konferenz

*Tabelle 6: Liste der Sitzungen, die im Rahmen des Partnership Hub Shipping-Projekts organisiert wurden*

In Zeile 3.3 (Arbeitspaket 3 Dialog) ist ein Präsenztreffen des Projektkonsortiums geplant gewesen. Dieses Treffen hat aufgrund der Corona-Situation nicht stattgefunden, wurde aber im September 2022 in die Exkursion zu den niederländischen Wattenmeerhafen Delfzijl integriert. Die in Abbildung 8 abgebildeten zeitlichen Abläufe der Arbeitspakete wurden eingehalten und die Arbeiten dazu lagen im geplanten Zeitrahmen.

## 7.1 Initiierung eines sektor- und akteursübergreifenden Dialogs

Das Hauptziel des DBU Vorhabens „Entwicklung sektoren- und akteursübergreifender Konzepte für eine nachhaltige Schifffahrt im trilateralen Wattenmeer“ ist der Aufbau einer vertrauensvollen und konstruktiven Austausch- und Diskussionsplattform zwischen den Sektoren Natur- und Umweltschutz sowie Schifffahrt und Häfen. Ein Schritt zur Erreichung dieses Zieles wurde bereits dadurch begangen, dass im Projektkonsortium Vertreter\*innen der relevanten Wattenmeerhäfen als assoziierte Partner integriert sind.

Darüber hinaus ist ein weiterer wichtiger Schritt dadurch gelungen, dass der Hafenkapitän der Bremischen Häfen, als Vertreter der Senatorin für Wissenschaft und Häfen, ebenfalls kurz nach dem Start des Projekts als assoziierter Partner aufgenommen werden konnte. Durch die verschiedenen öffentlichen Vorträge und Vorstellungen (siehe Abschnitt 5) hat ein Vertreter der schleswig-holsteinischen Wattenmeerhäfen sein Interesse an einer Mitwirkung bekundet. Die schleswig-holsteinischen Häfen sind bisher nicht Teil der in 2018 gegründeten Trilateralen Vereinigung der Wattenmeerhäfen (Trilateral Wadden Sea Ports).

Zu Beginn des Vorhabens war der Sektor Schifffahrt, abgesehen davon, dass einige Vertreter\*innen zuvor in diesem Sektor tätig waren, unterrepräsentiert. Dieses Manko konnte durch die Organisa-

tion und Durchführung des RRT „Nachhaltige Schifffahrt entlang des nds. Wattenmeeres“ aufgegriffen und höchstwahrscheinlich behoben werden (s. Ausführungen in WSF/BUND (2022): Abschnitt 4.3).

Das Projektkonsortium interpretiert es als deutlich positives Zeichen, dass die Teilnehmenden aus den verschiedenen Sektoren und Bereichen sachlich und konstruktiv an den Treffen teilnahmen und die Fortführung dieses Austausches bekundeten. Darüber hinaus zeigte die im Juli 2022 gestartete Konsultationsphase zu einem allerersten Entwurf für eine Gemeinsame Erklärung, welche die Initiierung dieses Dialogs auf ein breites und tragfähiges Fundament stellte und auf der trilateralen Ministerkonferenz unterschrieben wurde, einen vielversprechenden Anfang.

## **7.2 Gemeinsame Identifikation von relevanten Dialogpunkten**

Mit der Durchführung von Interviews und der Entwicklung eines Fragebogens verfolgten die Projektpartner verschiedene Ziele, wobei das Hauptziel vor allem darin bestand, herauszufinden, welche spezifischen Themen für die Akteure der Schifffahrt, der Hafenwirtschaft und der Umweltverbände wichtig sind und wie sie sich austauschen möchten (s. Abschnitt 3.2).

Im Einzelnen zielte der Prozess darauf ab, eine trilaterale, realistische und sektorübergreifende Sicht auf die Herausforderungen und Gegebenheiten im Zusammenhang mit der Schifffahrt und den Hafenaktivitäten im Wattenmeer zu erhalten. Anhand der Antworten wurde festgestellt, in welchem Umfang und auf welche Weise die Akteure einen trilateralen Dialog entwickeln möchten. Es ging auch darum, andere bestehende Austauschnetzwerke zu identifizieren oder sich sogar von ihnen inspirieren zu lassen, um insbesondere einen Dialog zwischen den Akteuren zu entwickeln, der einen echten Mehrwert bietet.

Dieser Prozess zielte auch darauf ab, direkte Fragen zu stellen und Ratschläge darüber einzuholen, wie der Dialog entwickelt werden sollte, welche Themen sensibel sein könnten und welche Besonderheiten die einzelnen Sektoren in Bezug auf ihre Beziehungen untereinander aufweisen. In der Tat ist die Zusammenarbeit zwischen Umweltverbänden und Häfen in den Niederlanden stärker ausgeprägt als in Dänemark oder Deutschland. Daher war es interessant, von den jeweiligen nationalen Erfahrungen zu lernen, um einen Dialog auf trilateraler Ebene zu entwerfen und weiterzuentwickeln.

Insgesamt wurden die oben genannten Ziele erfüllt. Wie in Abschnitt 4.2 in WSF/BUND (2022) erwähnt, konnten durch den Fragebogen und die Interviews verschiedene Themen identifiziert werden. Die Teilnehmenden konnten Gründe angeben, warum ein trilateraler Dialog nicht nur wünschenswert, sondern auch notwendig ist. Die Notwendigkeit, sich über gemeinsame Herausforderungen auszutauschen, z.B. Verbesserung der Sicherheit auf See und Vermeidung von Unfällen, und Informationen und bestehende Praktiken auszutauschen, ohne dass es bisher eine trilaterale Gruppe mit einer Vielzahl von Akteuren gibt, wurde als der größte Mehrwert des Ansatzes der Partner angesehen.

Viele der Befragten erwähnten, dass ein solcher Dialog notwendig sei, obwohl einige wichtige Akteure noch fehlen. Der Punkt, der noch weiter hätte vertieft werden können oder zu dem zumindest die Antworten am wenigsten präzise waren, betraf den Mehrwert, den die Beteiligung

bestimmter Akteure darstellte. In der Tat wird der Beitrag von Umweltverbänden zum Dialog von den verschiedenen Sektoren als wesentlich angesehen. In den Interviews wurde mehrfach erwähnt, dass die Gegensätze zwischen den verschiedenen Sektoren die Entwicklung von Initiativen und einen besseren Schutz der Meeresumwelt behinderten. Es bleibt jedoch abzuwarten, wie die Verbände konkret an der Verbesserung der umzusetzenden Maßnahmen und der Unterstützung des Hafen- und Schifffahrtssektors mitwirken können. Über die Rolle der Sensibilisierung hinaus könnten Umweltverbände auch anderen Sektoren ermöglichen, die Entwicklung ihrer umzusetzenden Maßnahmen zu beschleunigen und eine alternative Sichtweise auf bestimmte Probleme anzubieten. Aus dem Fragebogen und den Interviews ging nicht hervor, inwieweit die einzelnen Akteure konkret zum Dialog beitragen wollen und können. Dies wird jedoch von Fall zu Fall für jedes der Themen zu entscheiden sein.

### **7.3 Initiierung einer vertrauensvollen und kooperativen Dialog- und Austauschplattform**

Positive Signale zeigten der geäußerte Wunsch der Teilnehmenden des RRTNds-1 und die gemeinsame Arbeit an einem „Joint Document“ des DBU Projektkonsortiums. Im ersten Fall ist positiv hervorzuheben, dass die Einrichtung einer trilateralen Austausch- und Diskussionsplattform für aktuelle und zukünftige Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Schutz des Welterbes Wattenmeer von den Teilnehmenden aus dem Sektor der Schifffahrt benannt wurde.

Die Teilnahme an der vor Kurzem begonnenen Konsultationsphase für ein „Joint Document“ zeigt, wie wichtig der Aufbau eines vertrauensvollen, sachlichen und konstruktiven Dialogformates ist. Der erste Entwurf wurde vom Projektkonsortium geschrieben und wurde im Rahmen nacheinander ebenfalls mit den assoziierten Partnern des DBU Projektes durchgeführten Konsultationsprozesses intensiv bearbeitet. Im Anschluss daran wurde die Konsultationsphase auf weitere relevante Stakeholder und Akteure in den betroffenen Bereichen Natur- und Umweltschutz sowie Schifffahrt und Häfen auf trilateraler Ebene ausgeweitet. Wichtig dabei war, dass es zunächst einmal um die Initiierung eines breiten und tragfähigen Fundaments für den notwendigen Dialog ging. Die offizielle Unterzeichnung dieses „Joint Documents“ wurde auf der TGC-14 in Wilhelmshaven im November/Dezember 2022 von 39 Organisationen durchgeführt. Im Nachgang der TGC-14 unterschrieben sechs weitere Organisationen die Gemeinsame Erklärung SustSPI.

Die Ende April durchgeführte Abschlusskonferenz mit mehr als 20 Teilnehmenden zeigte den Willen der zukünftigen Zusammenarbeit. Neben den Repräsentanten der jeweiligen Sektoren nahmen auch politische Vertreter und Verwaltungsmitarbeitende aus dem trilateralen Wattenmeergebiet teil. In Abbildung 7 befindet sich die Auflistung der zukünftigen Themenbereiche, die von Repräsentanten der Sektoren bearbeitet werden wird. Dazu sind in Abbildung 7 ebenfalls die aktiven Beteiligten genannt, die sich in die Organisation und Kommunikation einbringen wollen.

Die Inhalte der Abbildung 7 und die Anzahl der Teilnehmenden auf der Abschlusskonferenz lässt auf einen fairen, vertrauensvollen und konstruktiven Dialog- und Austauschprozess für die Zukunft schließen.

## 8 Literatur/Schrifttum

WSF (2020): Round Table „Shipping Safety“ – Trilateral Stakeholder Analysis. Abschlussbericht im Auftrag der Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer.

WSF/BUND (2022): Zukunftsfähige Schifffahrt im Wattenmeer. Zwischenbericht. Interner Bericht an die DBU, August 2022.

# 9 Anhang/Anlagen

## 9.1 Projektkonsortium bei Antragstellung

Funktion	Institution/Organisation	Repräsentierter Sektor
<b>Bewilligungsempfänger</b>	Wattenmeer Forum e.V.	Trilaterales Multi-Stakeholder Forum, non-profit NGO
<b>Unterauftrag über WSF</b>	ARSU GmbH	Wissenschaftliche Begleitung
<b>Integriert bei WSF</b>	WHV e.V./IHK Oldenburg	Schifffahrt und Hafensektor
<b>Kooperationspartner 1</b>	BUND Landesverband Niedersachsen e.V.	Umwelt- und Naturschutzorganisation, non-profit NGO
<b>Kooperationspartner 2</b>	KIMO DK	Umwelt- und Naturschutzorganisation, non-profit NGO
<b>Kooperationspartner 3</b>	Danmarks Naturfredningsforening	Umwelt- und Naturschutzorganisation, non-profit NGO
<b>Assoziierter Partner 1</b>	Wadden Sea Ports	Hafensektor im trilateralen Wattenmeergebiet
<b>Assoziierter Partner 2</b>	Port of Esbjerg	Hafensektor
<b>Assoziierter Partner 3</b>	WWF Wattenmeerbüro	Umwelt- und Naturschutzorganisation, non-profit NGO
<b>Assoziierter Partner 4</b>	Wasserschutzpolizei-inspektion Oldenburg	Schifffahrtspolizeiliches Vollzugsorgan
<b>Assoziierter Partner 5*</b>	bremenports	Hafensektor
<b>Assoziierter Partner 6*</b>	NPorts	Hafensektor

Tabelle 7: Projektkonsortium bei Antragstellung des DBU Projektes; \*: engere Einbindung erst im späteren Verlauf des DBU Projektes

## 9.2 Wortlaut SustSPI

### **SUSTAINABLE SHIPPING AND PORTS INITIATIVE FOR A WELL-PROTECTED WADDEN SEA**

The Wadden Sea at the southern North Sea coast is the largest tidal flat ecosystem in the world and home to a large and unique variety of natural habitats and species. Based on its Outstanding Universal Value (OUV), the Wadden Sea has been designated as a [UNESCO World Heritage Site](#) since 2009.

At the same time, the southern North Sea, including parts of the Wadden Sea and the adjacent estuaries, is one of the world's busiest ship traffic areas, connecting the largest transit and transshipment ports; passing at a short distance the vulnerable, pristine Natura 2000 area of the Wadden Sea. In the Wadden Sea, shipping traffic is mainly associated with recreational uses, transportation to and from the islands and smaller harbors hosting activities such as fisheries, extraction of material and traffic to and from offshore platforms.

Finding an appropriate balance between an ecologically healthy Wadden Sea preserving its OUV and a viable shipping and ports sector is the objective of the ***Sustainable shipping and ports initiative for a well-protected Wadden Sea (SustSPI)***. In the past, important steps in this direction were taken such as the ongoing set up of operational structures for the handling of ship accidents, the [designation of the Wadden Sea as "Particularly Sensitive Sea Area" \(PSSA\) by the IMO](#) in 2002, the adoption of the [PSSA Wadden Sea Operational Plans](#) with the Tønder Declaration in 2014, the [Pact of Marrum](#) signed in 2018 by Dutch NGOs and representatives of the Dutch ports, or the [Letter of Intent](#) on a trilateral maritime co-operation to promote environmental efforts between the Dutch, German and Danish Wadden Sea Ports signed in 2018.

Despite all of this, there are still many challenges from a sustainability point of view. E.g. relevant impacts occur on habitats, species, landscape, and the natural dynamics. Possible causes are activities such as irresponsible dredging and dumping, high speed traffic, ship accidents, improper waste management aboard and ashore according to IMO and EU regulations and toxic substances such as oil released in the case of accidents. In addition, these impacts are accompanied by new challenges related to climate change such as sea-level rise and energy transition. The activities and their impacts vary according to the regions, but a lot can be achieved by exchanging, analyzing and implementing best practices. Therefore, representatives from the shipping and the ports sector together with nature conservation organisations jointly perceived that an extended trilateral and cross-sectoral dialogue process is needed to enable further progress. This process is currently funded by the Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU) and the Wadden Sea Board (WSB) of the Trilateral Wadden Sea Cooperation (TWSC) concerning activities and projects running initially from 2021 to 2023. The SustSPI is one component of this work.

The SustSPI, as described in this document, reflects the common understanding between stakeholders from Denmark, Germany and the Netherlands working together towards a well-protected Wadden Sea where natural processes proceed in an undisturbed way as much as possible, and where sustainable shipping and ports activities flourish.

The signatories of this initiative are representatives from the shipping and ports sectors, from environmental and nature conservation organisations, and from other stakeholders in the Wadden Sea Region. This document, describing the common basis, the objectives, the next steps and the working tools of our initiative, is open for signature on the occasion of the 14<sup>th</sup> Trilateral Governmental Conference on the Protection of the Wadden Sea in Wilhelmshaven from 28 November to 1 December 2022. The purpose is to send a joint signal to stakeholders, to the public and to the governments of our three countries. The initiative shall continue to grow and, therefore, it will remain open for additional signatories after the conference. The signatories want to stand together and support each other to accomplish a better balance of ecology and economy.

## **OUR COMMON GROUND**

We acknowledge the Outstanding Universal Value of the Wadden Sea World Heritage and the critical importance of safeguarding the marine environment and the natural values of this region for present and future generations.

We acknowledge the important role that shipping and ports have in and beyond the Wadden Sea Region as a significant source of employment and economic wealth.

We acknowledge that commercial and recreational shipping and ports in the Wadden Sea Region need to increase efforts to become sustainable. That includes to become nature and environmentally friendly, respecting the goals of the protected areas of the Wadden Sea, and becoming climate neutral with net-zero greenhouse gas emissions. For this reason, we want to improve our dialogue and build mutual trust to achieve this result in an appropriate way.

## **OUR OBJECTIVES FOR SUSTAINABLE SHIPPING AND PORTS**

We recognise the need for the shipping and ports sectors to minimise the impact of activities on the natural environment of the southern North Sea, reflected in particular by the Outstanding Universal Value of the Wadden Sea World Heritage. On the one hand, impacts are associated with land based port operations and facilities as well as its development. On the other hand, impacts are associated with ship operations and design. Overall, the ecological footprint of ports and shipping must be as low as possible and the safety measures to avoid and respond to ship accidents as high as possible.

To contribute to the objective set already in the [Sylt Declaration 2010](#) to make the Wadden Sea Region net climate neutral until 2030 and by taking into consideration the local circumstances and defined climate neutrality targets, we encourage and support the port authorities and shipping companies to become climate neutral as early as possible. Priority activities for this transition include adequate facilities and energy infrastructure within the ports, a climate neutral and clean fleet, and supporting economic incentives for the transition towards this. While new vessels should become climate neutral as soon as possible, the biggest and quickest results must be achieved by refitting the current fleet.

We support the United Nations' Sustainable Development Goals which include to conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources and to take urgent action to combat

climate change and its impacts. We also support the European Green Deal including its goal to achieve climate neutrality by 2050. Thus, we aim to ensure the viable development for the shipping and ports sectors in the Wadden Sea Region, balanced among the three pillars of sustainability, i.e. the economic, the social and the ecological components.

## **HOW TO ACHIEVE OUR OBJECTIVES – THE NEXT STEPS**

We agree to enable and to support the exchange of best practices on specific topics such as, but not limited to, the reduction of light pollution, the development of sustainable dredging in ports and the transition to a climate-neutral and clean fleet.

We agree, in line with the [Letter of Intent](#) on a trilateral maritime co-operation, to promote environmental efforts between the Dutch, German and Danish Wadden Sea Ports (2018) and with inspiration from the experiences of the [Pact of Marrum](#) (2018), to actively work towards a non-binding and activity oriented trilateral agreement between the ports of the Wadden Sea, the nature conservation organisations, and other stakeholders from the shipping sector.

We agree to cooperate on and support the development of a proposal to our three governments on a swift implementation of improved protective measures for the safety of shipping in and around the Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) of the Wadden Sea. When necessary, this also includes Associated Protective Measures for the PSSA of the Wadden Sea.

## **WORKING IN DIALOGUE AND SETTING UP MUTUAL TRUST**

We recognise the importance of developing a trustful, cross-sectoral dialogue process at the trilateral level, and active engagement to continue these ongoing efforts.

We aim to discuss jointly on relevant topics with reference to ports and shipping for the protection of the Wadden Sea World Heritage and to develop joint statements, if appropriate.

We agree to inform each other as early as possible about new developments, which could have cross-sectoral interests and benefits.

We prefer, if appropriate and if affordable, the trilateral dialogue process to be established and facilitated by a commonly appointed process management unit from the trilateral Wadden Sea Region.

We aim for and work towards a trilateral dialogue process that will be a trustful and constructive forum for all participants.

Wilhelmshaven, November 29, 2022

## 9.3 Aufzählung der Unterzeichnenden

### **Trilateral:**

- Wadden Sea Forum e.V

### **Niederlande:**

- Coalitie Wadden Natuurlijk (It Fryske Gea, Landschap Noord-Holland, Sportvisserij Nederland, Stichting Het Groninger Landschap, Stichting WAD, Vereniging Natuurmomenten, Vogelbescherming Nederland, Waddenvereniging)
- Gemeinde Ameland
- Gemeinde Schiermonnikoog
- Gemeinde Terschelling
- Groningen Seaports
- Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders - Königlicher Verband der Niederländischen Reeder
- The North Sea Foundation
- Hafen Den Helder
- Hafen Den Oever
- Hafen Harlingen
- Hafen Lauwersoog

### **Deutschland:**

- Beirat für den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer
- Bremenports
- BUND Niedersachsen
- BUND Schleswig-Holstein
- JadeWeserPort Wilhelmshaven
- MARIKO
- NABU
- Niedersächsischer Heimatbund
- Niedersachsen Ports
- Nordseeheilbad Borkum
- Schutzstation Wattenmeer
- Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste e.V.
- Verband Deutscher Reeder
- Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung e.V.
- WWF Germany

### **Dänemark:**

- Danmarks Naturfredningsforening - Dänische Gesellschaft für Naturschutz
- Danske Rederier – Dänischer Verband der Reeder
- Dansk Sejlunion – Dänischer Segelverband
- Danmarks Sportsfiskerforbund – Dänischer Anglerverband

- KIMO Dänemark
- Gemeinde Tønder
- Nationalpark Vadehavet
- Ørsted
- Hafen Esbjerg
- Region Syddanmark – Region Süddänemark
- WWF Dänemark

**Organisation(en), die das SustSPI nicht unterzeichnet haben, aber ein Unterstützungsschreiben verfassten:**

- Trilateral Wadden Sea Sailing Association

## 9.4 Tagesordnung DBU-5

Mittwoch, den 7. September: Meet & Greet Eemshotel Delfzijl:

- 18 Uhr - Ankunft / Check-in / Treffen mit Kollegen
- 19 Uhr - Abendessen im Hotelrestaurant
- 21 Uhr - Abendspaziergang Delfzijl

Donnerstag, den 8. September: Trilaterales Treffen, Mittagessen und Exkursion:

- Vor 8:30 Uhr – Auschecken
- 9 bis 12 Uhr - DBU-5-Sitzung Groningen Seaports
  - TOP 1: Eröffnung und Tagesordnung
  - TOP 2: Aktualisierung und Diskussion über die Initiative "Nachhaltige Schifffahrt und Häfen für ein gut geschütztes Wattenmeer".
  - TOP 3: Präsentation von Joris Brouwers - Senior Policy Advisor - Shipping Policy Division - Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft - NL
  - TOP 4: Update und Diskussion über die themenspezifischen Gruppen
  - TOP 5: Präsentation und Brainstorming für das Side-Event auf der TGC-14
  - TOP 6: Sonstige Angelegenheiten
  - TOP 7: Abschluss
- 12 Uhr bis 13:30 Uhr: Mittagessen bei den Groningen Seaports
- 13:30 bis 16 Uhr: Besuch von Projekten der Groningen Seaports und Austausch von Best Practices
- 16 Uhr: Abreise

## 9.5 Tagesordnung KID/DBU Treffen



### Kick-Off Meeting of the Interreg North Sea project KID (Keep it Dark) & information and exchange session on light management in ports (DBU project)

9 - 12h	Internal Kick off meeting KID	Discussion Leader/Presenter
9.00-10.00	Interreg North Sea Project Officer	Jenny Thomsen
10.00-10.30	Internal and External Communication KID	Reynier Peletier
10.30-11.00	Coffee Break	
11.00-11.15	KID Time Planning	Noel-Storr/Poppe/Kjeldsen
11.15-12.00	KID Activities planning	Poppe et al. (everybody)
12.00-13.00	Lunch	
13.00-14.00	Introduction: Overview of the KID project Overview of the DBU project Impacts of Light Pollution on the Wadden Sea	Reynier Peletier Marine Perrin Annette Krop-Benesch
14.00-15.00	Discussion Session 1: Monitoring Light Pollution	Introduction by Poppe/Jurriens
15.00-15.30	Break	
15.30-16.30	Discussion Session 2: Ports Illumination standards in ports Best Practices	Andreas Hänel Matthäus Wuczkowski & Katja von Barga
16.30-17.30	Conclusion session: Future cooperation with KID, DBU, the Dark Sky proposal, and other initiatives	
17.30	Drinks	

Abbildung 9: Tagesordnung des KID/DBU Treffens am 27. Februar 2023

## 9.6 Tagesordnung KID/DBU Treffen – Exkursion Norddeich



### Excursion to Norddeich Common meeting of the Interreg North Sea project KID (Keep it Dark) & the project Sustainable Shipping and Ports in the Wadden Sea (DBU project)

#### Draft Programme

Location: Hotel Fahrhaus, Hafenstraße 1 | 26506 Norden-Norddeich  
Meeting on February 27th from 14:30 to 20:00.

From 14:00	Arrival	
14:30 – 15:00	Round of introduction:	
10'	Willkommen bei NPorts – Kurze Vorstellung Niederlassung Norden und der Hafen Norddeich <i>Welcome at NPorts – Short presentation Norden Branch and the port of Norddeich</i>	Friedrich Vofß (Niederlassungsleiter Niederlassung Norden)
10'	Short presentation of the KID and DBU projects	Reynier Peletier Marine Perrin
10'	Short presentation of the first measurements taken in the KID projects	Björn Poppe/Reynier Peletier
15:00 – 16:15	Monitoring and improving darkness:	
30'	Lichtsteuerung mit Hilfe von LoRaWan bei der Reederei AG Norden Frisia <i>Light control approaches with LoRaWan by AG Reederei Norden-Frisia</i>	Maraake Pommer Olaf Weddermann (Reederei AG Norden-Frisia)
30'	Umrüstung der Inselhäfen auf LED-Beleuchtung - Erfahrungen mit dem Austausch und der Steuerung der Beleuchtung mit "Interact City" <i>Conversion of island ports to LED lighting - experiences with the exchange and control of lighting with "Interact City"</i>	Thole Saathoff Katrin Büscher (Niedersachsen Ports, Niederlassung Norden)
15'	Q&A/Short Break	
16:15-17:30	Further options for Light controlling and legal boundary conditions:	

30'	Signify: Weitere Steuerungsmöglichkeiten für Beleuchtungssysteme, zukünftige Entwicklungen <i>Signify: Further control options for lighting systems, future developments</i>	Jan Schuhbauer (Signify GmbH)
45'	Nachhaltigkeit und Ambitionen zur Reduzierung der Lichtverschmutzung Richtlinien und Best Practices in Bezug auf die Dunkelheit <i>Sustainability and ambitions towards reducing light pollution</i> Politik und Best Practices regarding darkness Projektidee Darker Sky <i>Project idea Darker Sky</i>	Port of Lauwersoog Municipality of Het Hogeland  Reynier Peletier
17:30 – 18:00	Break & Snack	
18:00 – 20:00	Night walk through the port of Norddeich:	
	Vorstellung der verschiedenen Beleuchtungstechniken <i>Presentation of the different lighting technologies</i>	Thole Saathoff Katrin Büscher
	Installations and measurements that were taken (also possibility to take further measurements)	Björn Poppe

Abbildung 10: Tagesordnung für das Treffen mit Vertretenden des KID Projekts

## 9.7 Analyse der gemeinsamen und unterschiedlichen Interessen in TSG3

PORTS	NGOs
<p><b>IMPORTANT FOR PORTS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Access for shipping, industry and the supply of the islands and for the transport of the tourists, ferries are necessary, both need a special water depth. Maintenance of lanes and fairways must therefore happen regularly.</li> <li>• Protection of Nature / reduction of chemical pollution in sediments</li> <li>• Economic stability and growth, efficient service</li> <li>• Intelligent regulation</li> <li>• Best knowledge for projects and decision making – minimizing environmental risk and damage</li> </ul>	<p><b>IMPORTANT FOR NGOs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Preventing permanent habitat destruction and replaced/ improved habitats</li> <li>• Damage to benthic habitats and species. Remobilization of pollutants, lack of oxygen, noise, disturbances – including damage to the Wadden Sea’s outstanding universal value.</li> <li>• Climate adaptation</li> <li>• Reducing chemical pollution (in sediments)</li> <li>• Cooperation as opposed to competition between ports</li> </ul>
<p><b>Areas for collaboration</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Increasing knowledge about ecological consequences - What are the actual effects of dredging? – real time/ short term / longer term – Where is dredging significant and not?</li> <li>• Cooperation and knowledge sharing of what works “best”: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Technology (f. ex. ship size and draft,); techniques and strategies for dredging (f. ex. working with tides, mud engine, water injection, sediment traps)</li> <li>- Sedimentation and movement in the Wadden Sea</li> <li>- Climate change and sea level rise)</li> <li>- Experience from outside (f. ex. Norway and electric ferries)</li> <li>- Sediment management and reuse in rebuilding coastal areas and dykes.</li> </ul> </li> <li>• Creating a shared baseline of common information for ports and NGOs</li> <li>• Defining guiding principles with NGOs for reducing impacts of dredging for all stakeholders – state, ferry companies, shipping companies etc. (10 rules to balance the environmental footprint with the accessibility of Wadden Sea ports)</li> <li>• An overview of the chemical limits for dredging between countries and see is there actually differences and the ecological quality standards and so on.</li> <li>• Identify which alliances and initiatives to develop in the future.</li> </ul> <p><b>Possible Thematic Groups</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cooperation between ports on sediment management – how the need will change in the future</li> <li>• Ports will help implement infrastructure solutions for cleaner shipping and energy efficiency</li> <li>• Optimizing the period of time when vessels can go into port based on water levels and wave/wind conditions - with the help of experts.</li> <li>• Reducing chemical pollution in sediments</li> </ul>	

Other important notes about accessibility	Other important notes about accessibility
<p>To Consider:            Developments and demand for accessibility            Sustainable tourism vs. mass tourism            Functions of island ports in the future            Regulatory requirements in the future            Climate change on accessibility            Changing economies and tariff models</p> <p>A better understanding of what the problem is and making sure that you have good scientific methods of modelling or simulations.</p> <p>Dredging concept can be different for each port.</p> <p>Small islands are very dependent on tides, weather and seasons. They have problems with seasonality of the ferries, which leads to some supply constraints, especially for time critical goods. How to organize alternatives to supplying islands?</p>	<p>Is it more promising approach to work for ferries with a lower draft for example?</p> <p>Need for a level playing field. I mean the same ecological quality standards for hazardous substances.</p>

*Tabelle 8: Basierend auf den Ergebnissen der Einzeltreffen, ist diese Übersicht der für den jeweiligen Sektor wichtigen Aspekte erstellt worden*

## 9.8 Wortlaut der Leitlinien

### **Guiding Principles for sustainable sediment management for Wadden Sea port accessibility**

The Wadden Sea is the largest tidal flat system in the world. It is a unique area along the coasts of Denmark, Germany, and the Netherlands. 18 ports are located in the Wadden Sea region across ranging in size and purpose. The ports face different ecological and regulatory conditions depending on their location.

The natural dynamics in the three countries vary in terms of tidal range, siltation, and turbidity, and thus the ports encounter different amounts of sedimentation. Some ports in Germany and the Netherlands are located in estuaries, which causes higher amounts of sediments due to Sweetwater outflow etc. Some ports are located within protected areas of the Wadden Sea, while others are located outside. Also, the authority of the ports varies. Thus, the ports face very different challenges.

These guiding principles for sediment management in the Wadden Sea should serve as a common baseline for more environmentally friendly port activities in the Wadden Sea. They have been developed under the trilateral project "*Development of cross-sectoral and cross-stakeholder concepts for sustainable shipping in the trilateral Wadden Sea*" to strengthen the cooperation on port accessibility between environmental NGOs and ports. The principles are developed in the context of the Wadden Sea but can be used for port activities outside the Wadden Sea as well.

**Sediment management in the Wadden Sea:** Avoid as much as possible the negative impacts of dredging<sup>1</sup> and sediment management<sup>2</sup>, such that these activities do not cause ecological damage to the Wadden Sea World Heritage and the protected areas of the Wadden Sea and are minimized to the extent possible.

Avoid remobilizing pollutants as much as possible during dredging and disposal at sea. Issues, such as polluted sediments and turbidity need to be taken into account when making decisions about the removal, disposal and reuse of sediments. If it is not possible to leave the sediments in the Wadden Sea find alternative uses for the dredged sediments (e.g., strengthening dykes, landfills or deposits) rather than disposal at sea. Try to keep extracted Wadden Sea sediments in the Wadden Sea region for climate adaptation.

**Paradigm shift:** Coexist within the limits of nature, so that ecological systems are not significantly damaged by human activities. Ships should be better adapted to the Wadden Sea. To that end, topics like lower draft, smaller ships, function and accessibility of ports and

---

<sup>1</sup> "Dredging" is the removal of sediments and debris from the bottom of lakes, rivers, harbours, and other water bodies. Definition by NOAA ([oceanservice.noaa.gov/facts/dredging.html](https://oceanservice.noaa.gov/facts/dredging.html))

<sup>2</sup> "Sediment Management" is defined in these principles as much broader than the reintroduction of removed sediment into the water environment. It encompasses e.g., disposal (), storage on land, recycling, and utilisation for geomorphological development (e.g., in the estuaries).

digitalisation of port operations should be discussed cross-sectorally. Prioritise and implement nature-based solutions for port activities in the Wadden Sea and exchange on best practices cross-sectorally.

**Port Facilities:** Avoid surplus infrastructure through cooperation among ports<sup>3</sup>. Avoid using natural habitats for new port structures. Industry, energy infrastructure and storage facilities should be placed inland and not add to the demand for new harbour basins and quays. Port entrances/mouths can be developed/extended into the Wadden Sea in exceptional circumstances such as for safety reasons or to mitigate sedimentation.

**Appropriate planning procedures:** Adequately weigh economic welfare and development against ecological integrity, depending also on the legal priorities e.g., for port areas and for protected areas. Provide compensation in case of unavoidable damage as defined and provided for in relevant EU legislation and World Heritage rules. Compensation should not only be economic compensation, but the actual improvement or creation of habitats elsewhere in the Wadden Sea and adjacent areas, strive for nature positive solutions. Compensational efforts should increasingly be given priority in the planning of dredging, sediment management and other port activities and developments.

### **Rückmeldung zu den Leitlinien**

Die Leitlinien wurden den Partnern zur Konsultation zugesandt. Mehrere Rückmeldungen (vor allem aus den Häfen) betonten die Notwendigkeit, sich zunächst einen Überblick über die verschiedenen Themen zu verschaffen, bevor eine gemeinsame Einigung angestrebt wird. Da sich das Sedimentmanagement selbst, die geltenden Vorschriften und Technologien sowie die Verwendung von Baggergut von Land zu Land unterscheiden, wurde es als wesentlich erachtet, diese Elemente zunächst im Detail zu verstehen, bevor ein gemeinsames Papier erarbeitet wird. Es wurde besonders hervorgehoben, dass dieser Überblick bestimmte Details enthalten sollte, wie die Art der beteiligten Umweltverwaltungen, die angewandten Verfahren, die geltenden Gesetze, die Arten von Maßnahmen, die eine Genehmigung, Zulassung und/oder Kompensation erfordern.

---

<sup>3</sup> Nationally, trilaterally, or even broader.

WADDEN SEA FORUM  
  
WADDEN SEA FORUM