



Information Paket

Eine sektorübergreifende Zusammenarbeit
für ein gut geschütztes Wattenmeer



UNITED FOR



in Zusammenarbeit mit



Autoren:

Maarten Verdaasdonk, Stichting De Noordzee
Marine Perrin, Bund für Umwelt and Naturschutz
Deutschland e.V. Landesverband Niedersachsen
Sannah Højgaard Møller, Danmarks Naturfrednings-
forening

Dieses Informationspaket wurde im Rahmen der
Trilateralen Partnerschaft zur Unterstützung des
Weltnaturerbes Wattenmeer entwickelt.

Dieses Informationspaket wurde im Rahmen des
Projekts " Austausch und Entwicklung von Wissen
zur Stärkung des Beitrags der Schifffahrt zu einem
gut geschützten Weltnaturerbe Wattenmeer"

Die in diesem Dokument geäußerten Meinungen
sind die der Autoren und spiegeln nicht unbedingt
die offizielle Position der Trilateralen Wattenmeer-
kooperation wider.

Die in diesem Dokument dargestellten Ergebnisse
spiegeln nur die Positionen des/der für die Aktivität
verantwortlichen Partners/Partnerinnen für die
Aktivität verantwortlichen Partner und spiegeln
nicht notwendigerweise die Position aller Partner.

Cover Foto von: Stefan Menzel

Inhaltsverzeichnis

Der Schutzbedarf	4
Das Projekt "Austausch und Entwicklung von Wissen zur Stärkung des Beitrags der Schifffahrt zu einem gut geschützten Weltnaturerbe Wattenmeer"	5
Übersicht über das Informations-Paket	6
Ziel 1: Sensibilisieren für die Wechselwirkung zwischen Schifffahrt und Hafenaktivitäten und dem außergewöhnlichen universellen Wert des Weltnaturerbes Wattenmeer	7
Ziel 2: Verbessern der Kenntnisse über die Wechselwirkungen zwischen Schifffahrts- und Hafenaktivitäten und der Meeresumwelt des Wattenmeeres	8
Ziel 3: Zur Entwicklung eines sektorübergreifenden Dialogs auf trilateraler Ebene beitragen	11
Ergebnisse des Projekts: "Austausch und Entwicklung von Wissen zur Stärkung des Beitrags der Schifffahrt zu einem gut geschützten Weltnaturerbe Wattenmeer"	15
Annex: Why do port activities matter for nature? The „Outstanding Universal Value“ of the Wadden Sea World Heritage	17

Der Schutzbedarf

Das Wattenmeer ist das größte Wattsystem der Welt, ein einzigartiges Gebiet entlang der Küste von Dänemark, Deutschland und den Niederlanden. Der Wert des Gebietes ist durch das Aufnehmen als UNESCO Weltnaturerbe, aufgrund seines außergewöhnlichen universellen Wertes ([Outstanding Universal Value](#) - OUV) offiziell anerkannt.

Ebenso wurde das Wattenmeer von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organisation - IMO) als besonders empfindliches Meeresgebiet ([Particularly Sensitive Sea Area](#) - PSSA) deklariert, was auf die Wichtigkeit der Begrenzung der Umweltauswirkungen des Schiffsverkehrs hinweist. Obwohl sein Wert bekannt ist, gerät das Gebiet aufgrund der zunehmenden Schifffahrts- und Hafenaktivitäten in und um dieses Gebiet zunehmend unter Druck. Von Schiffen transportierte nicht heimische Arten, Luftverschmutzung, Unterwasserlärm, Ausbaggerungen und Verklappungen in Hafengebieten und Fahrrinnen, die zunehmende Größe von Containerschiffen und der steigende Seeverkehr aufgrund der sich entwickelnden Offshore-Aktivitäten in der Nordsee können den Schutz der Lebensräume und Arten des Wattenmeeres gefährden. Außerdem bedrohen

immer wiederkehrende Unfälle die Integrität des Weltnaturerbes Wattenmeer.

Die langjährige trilaterale Wattenmeerkooperation hat bewiesen, dass der Schutz des Weltnaturerbes Wattenmeer am besten erreicht werden kann, wenn niederländische, deutsche und dänische Akteure jenseits nationaler Gegebenheiten und Unterschiede in den Vorschriften (z.B. Umweltschutzsystemen und der Rolle der Verwaltungsbehörden) zusammenarbeiten.

Um die negativen Auswirkungen der Schifffahrt und der Häfen auf das Weltnaturerbe Wattenmeer zu begrenzen, bedarf es eines langfristigen Denkens und eines aktiven sektorübergreifenden Dialogs, da die Akteure dazu neigen, Schutzmaßnahmen innerhalb ihres Sektors, ihres Landes und ihrer Region zu diskutieren. Zur Erleichterung des Wissenstransfers und des Austauschs von Best Practices über den Zusammenhang zwischen der Schutzbedürftigkeit des Wattenmeeres und der Zunahme der Hafen- und Schifffahrtsaktivitäten auf grenz- und sektorübergreifender Ebene wurde das Projekt "Austausch und Entwicklung von Wissen zur Stärkung des Beitrags der Schifffahrt zu einem gut geschützten Weltnaturerbe Wattenmeer" entwickelt.



Foto von Georg Wietschorke

Das Projekt “Austausch und Entwicklung von Wissen zur Stärkung des Beitrags der Schifffahrt zu einem gut geschützten Weltnaturerbe Wattenmeer”

Das Wadden Sea Team, bestehend aus einigen Umwelt-NGOs, hat in Zusammenarbeit mit dem [Wadden Sea Forum](#) dieses Projekt im Rahmen des Partnership Hub initiiert. Ziel ist es, als Katalysator für Fortschritte auf dem Weg zu einer umweltverträglichen Schifffahrt in und um das Weltnaturerbe Wattenmeer zu fungieren und auf eine umfassende Wissensbasis zu spezifischen Themen des Schiffsbetriebs, der Häfen und der Wissensverbreitung hinzuwirken. Dieses Projekt ist von dem Wadden Sea Board (WSB) finanziert. Das Projekt begann am 1. August 2021 und trat am 1. April 2022 in seine zweite Phase ein. Das Projekt wird am 31. Dezember 2022 enden.

Das Projekt hat drei übergeordnete Ziele:

1. Sensibilisieren für die Wechselwirkung zwischen Schifffahrt und Hafenaktivitäten und dem außergewöhnlichen universellen Wert des Weltnaturerbes Wattenmeer
2. Verbessern der Kenntnisse über die Wechselwirkungen zwischen Schifffahrts- und Hafenaktivitäten und der Meeresumwelt des Wattenmeeres
3. Zur Entwicklung eines sektorübergreifenden Dialogs auf trilateraler Ebene beitragen

Das Projekt wird von Vertretern des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. – Landesverband Niedersachsen (**BUND**), Danmarks Naturfredningsforening (**DN**), Stichting De Noordzee (**NSF**), Wadden Sea Forum e.V (**WSF**), **Waddenvereniging**, Naturschutzbund Deutschland e.V. (**NABU**) und WWF Deutschland (**WWF**) im Rahmen des Partnership Hub durchgeführt.



Übersicht über das Informations-Paket

Dieses Information-Paket stellt die Ergebnisse des Projekts vor und kann von Stakeholdern des Wattenmeeres genutzt werden, um Informationen zu den spezifischen Themen zu finden, die das Projekt während seiner 14-monatigen Laufzeit behandelt hat. Es zielt darauf ab, das Bewusstsein für die Wechselwirkungen zwischen Schifffahrt und Hafenaktivitäten und dem OUV des Weltnaturerbes Wattenmeer zu schärfen.

Das Informationspaket zeigt dann die Ergebnisse auf, die in Bezug auf die Erweiterung des Wissens über die Auswirkungen von Schifffahrts- und Hafenaktivitäten auf die Meeresumwelt des Wattenmeeres erzielt wurden. Im Rahmen des Projekts wurde eine Datenbank für EcoPorts und Best Practices für nachhaltige Häfen im trilateralen Wattenmeer erstellt. Sie stellt dar, wie verschiedene Initiativen in der Wattenmeer-Region von Häfen und Hafenbetreibern umgesetzt wurden. Das Projekt zielte ferner darauf ab, die aus dem Unfall der MSC Zoe gezogenen Lehren zu sichern, um ähnliche Unfälle zukünftig zu vermeiden, und konzentrierte sich auch

auf die Bewertung des PSSA-Status des Wattenmeeres und die Überlegungen zu Szenarien hinsichtlich der zugehörigen Schutzmaßnahmen (Associated Protected Measures - APMs).

Im letzten Teil des Information-Pakets werden die Ergebnisse über den Beitrag zur Entwicklung eines sektorübergreifenden Dialogs auf trilateraler Ebene vorgestellt. Das Projekt initiierte einen engen Dialog mit Fährbetreibern im Wattenmeer, um Optionen für einen emissionsfreien Betrieb und naturverträgliche, standortbezogene Verbindungen zu den Inseln zu bewerten. Darüber hinaus trug das Projekt dazu bei, eine langfristige trilaterale Zusammenarbeit zwischen Schifffahrts-, Hafen- und Naturschutzakteuren zu entwickeln, die auf Dialog und gegenseitigem Vertrauen basiert. In diesem Zusammenhang haben Häfen und Umwelt-NGOs aus den drei Ländern ihr Interesse bekundet und ihre Erkenntnisse über Möglichkeiten, Herausforderungen und Prioritäten im Zusammenhang mit einer künftigen trilateralen Arbeit mitgeteilt.

Für weitere Informationen über die im Informations-Paket vorgestellten Aktivitäten wenden Sie sich bitte an:

Maarten Verdaasdonk
Projektmanager - Clean Shipping – Stichting De Noordzee
E-Mail: m.verdaasdonk@noordzee.nl
Telefonnummer: +31 (0)302340016



Foto von Georg Wietschorke

Ziel 1: Sensibilisieren für die Wechselwirkung zwischen Schifffahrt und Hafenaktivitäten und dem außergewöhnlichen universellen Wert des Weltnaturerbes Wattenmeer

Im Wattenmeergebiet koexistieren die Häfen mit einem einzigartigen Ökosystem zusammen, das sich von den Niederlanden bis nach Dänemark erstreckt. Der [OUV](#) des Wattenmeeres, der 2009 und 2014 von der UNESCO als Weltnaturerbe anerkannt wurde, ist für viele Akteure in der Region nach wie vor ein schwer zu fassendes Konzept, und es fällt ihnen teilweise nicht leicht zu erkennen, inwieweit ihre Aktivitäten Auswirkungen auf die Unversehrtheit des Weltnaturerbes Wattenmeer haben können.

Um dieses Problem anzugehen, wurden im Rahmen dieses Projekts erklärende Texte verfasst. Diese zielen darauf ab, klare Informationen über den OUV

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:
Dr Frank Ahlhorn
Geschäftsführer – Wadden Sea Forum e.V.
E-Mail: ahlhorn@waddensea-forum.org
Telefonnummer: +49 (0)4421 9108 18

Diese Texte wurden vom Wadden Sea Forum e.V. mit Unterstützung des WWF Deutschland entwickelt.

des Wattenmeeres zu liefern, zu zeigen, wie Häfen mit der Meeresumwelt entlang der Küsten interagieren, und Hinweise auf Maßnahmen zu geben, die von Häfen durchgeführt werden können, um zur Erhaltung des Wattenmeeres beizutragen. Die erläuternden Texte richten sich vor allem an die Hafenbehörden in den Niederlanden, Deutschland und Dänemark, aber auch an Menschen mit direktem Kontakt zu den Lebensräumen und Arten des Wattenmeeres in und um die Häfen.

Diese Texte finden sich im Anhang. Diese sind nur auf Englisch verfügbar.



in Zusammenarbeit mit



Ziel 2: Verbessern der Kenntnisse über die Wechselwirkungen zwischen Schifffahrts- und Hafenaktivitäten und der Meeresumwelt des Wattenmeeres

Aktivität:

Zusammenstellung von EcoPorts und Best Practices für nachhaltige Häfen in der Wattenmeerregion

In der Wattenmeerregion befinden sich Häfen, die für die Region in Bezug auf Beschäftigung und wirtschaftlichen Wohlstand von großer Bedeutung sind. Obwohl die Häfen die zahlreichen für sie geltenden Vorschriften einhalten, stören ihre Aktivitäten die natürliche Umwelt und sind eine Quelle der Verschmutzung (z. B. durch Abfall, Lärm oder Licht). Um die Auswirkungen dieser Tätigkeiten zu verringern, wurden in den drei Ländern Best Practices entwickelt, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen.

Im Laufe der Jahre haben die Häfen des Wattenmeeres einzeln oder in Zusammenarbeit mit anderen experimentelle Projekte entwickelt, um die Auswirkungen einer oder mehrerer ihrer Aktivitäten auf die Umwelt, das Weltnaturerbe Wattenmeer und seinen OUV zu beschränken. Um die Häfen in diesem Prozess zu unterstützen, wurden mehrere internationale Organisationen gegründet, wie die European Sea Ports Organisation ([ESPO](#)) und die International Association of Ports and Harbors ([IAPH](#)). In letzter Zeit wurden auch Initiativen auf regionaler Ebene wie die [Wadden Seaports](#) entwickelt.

Durch Programme, Auszeichnungen und Zertifizierungen werden die Häfen ständig dazu angehalten, ihre Aktivitäten auf mehr Nachhaltigkeit auszurichten. So sind beispielsweise mehrere Wattenmeerhäfen Mitglieder von [EcoPorts](#), dass die

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:

Dr Frank Ahlhorn
Geschäftsführer – Wadden Sea Forum e.V.
E-Mail: ahlhorn@waddensea-forum.org
Telefonnummer: +49 (0)4421 9108 18

Diese Datenbank wurde vom Wadden Sea Forum e.V. mit Unterstützung des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Danmarks Naturfredningsforening, Stichting De Noordzee und WWF Deutschland entwickelt.

Zusammenarbeit und den Austausch von Wissen über Umweltaspekte ermöglicht. Dank des Port Environmental Review System ([PERS](#)), seiner Umweltmanagementzertifizierung, unterstützt EcoPorts die Ökologisierung der Aktivitäten seiner Mitglieder.

Allerdings sind nicht alle Häfen des Wattenmeeres an denselben Programmen und Netzwerken beteiligt, so dass die Best Practices, die eingeführt wurden, den anderen Akteuren teilweise unbekannt bleiben. Das Projekt "Austausch und Entwicklung von Wissen zur Stärkung des Beitrags der Schifffahrt zu einem gut geschützten Weltnaturerbe Wattenmeer" zielte daher darauf ab, alle Initiativen an einem Ort zusammenzuführen und die Verbreitung von Wissen über die besten Umweltpraktiken zu ermöglichen. Auf der Grundlage einer bereits von den Wadden Seaports durchgeführten [Zusammenstellung](#) haben die Partner eine Datenbank erstellt, die Zugang zu spezifischen Informationen über die von den Häfen entlang des Wattenmeeres ergriffenen Umweltinitiativen bietet. Konkret listet die Datenbank die nachhaltige Aktivitäten der Wattenmeerhäfen und ihre Zertifizierungen auf und bündelt Informationen über die verschiedenen Programme und Netzwerke, an denen sie teilnehmen.

Die Datenbank befindet sich [online](#). Sie ist nur auf Englisch verfügbar.



in Zusammenarbeit mit



Aktivität:

Bewahrung der aus der Havarie der MSC Zoe gezogenen Lehren und Zusammenarbeit zwischen den Partnern im Verkehrssektor, den maritimen Forschungsinstituten und den Naturschutzorganisationen bei der Umsetzung der Empfehlungen aus den Untersuchungsberichten

Am 1. Januar 2019 verlor das Containerschiff MSC Zoe 342 Container im Wattenmeer, und mehr als drei Millionen Kilo Ladung landeten in dem gefährdeten Schutzgebiet. Mehr als zwei Jahre später liegt ein Großteil der Abfälle immer noch am und im Meeresboden, zusammen mit weiteren Abfällen aus anderen Vorfällen.

Dies wurde durch die Kartierung von 3000 km² Meeresboden in der Nordsee und im Wattenmeer mit einem Sonargerät nachgewiesen. Schiffsunfälle wie der der MSC Zoe zeigen, wie gefährdet das UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer ist. Daher ist es entscheidend, Lehren aus diesen Unfällen zu ziehen, um das Risiko einer Wiederholung und möglicher Schäden am Wattenmeer und der Nordsee zu verringern.

Seit dem Unfall der MSC Zoe kommt es immer wieder zu Zwischenfällen, und in den Schifffahrtswegen im und um das Wattenmeer gehen weiterhin Container verloren. Außerdem werden die Ultra Large Container Ships (ULCS) immer größer. Umso wichtiger ist der Dialog über die Lehren, die aus dem Unfall der MSC Zoe gezogen wurden.

Aus diesem Grund wurde eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Projekt "Austausch und Entwicklung von Wissen zur Stärkung des Beitrags der Schifffahrt zu einem gut geschützten Weltnaturerbe Wattenmeer" und dem Projekt [CleanUp XL](#) eingerichtet. Dieses dreijährige Projekt wurde entwickelt, um den Meeresboden auf nachhaltige Weise zu säubern. Die Waddenvereniging hat als Partner in beiden

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:
Dr. Ellen Kuipers
Projektleiterin- Schifffahrtsaktivitäten -
Waddenvereniging
E-Mail: kuipers@waddenvereniging.nl
Telefonnummer: +31 (0)613549440

Die Maßnahmen, die im Rahmen dieses Projekts zur Sicherung der Lehren aus dem Unfall der MSC Zoe ergriffen werden, sind das Ergebnis der Arbeit der Waddenvereniging.

Projekten Lobbying-Aktionen zur Vereinheitlichung der Küstenwache in den Niederlanden und in Deutschland bei der Warnung von Containerschiffen durchgeführt und die Medien in den Niederlanden auf die Probleme aufmerksam gemacht, die durch Unfälle wie den der MSC Zoe verursacht werden.

Allerdings kann nur eine Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten (z. B. Reedern, Schifffahrtsbehörden, Versicherern, Häfen, Regierungen, Umwelt-NGOs und Forschungseinrichtungen) dazu beitragen, Maßnahmen oder Lösungen zu finden, um eine Wiederholung solcher Unfälle so weit wie möglich zu vermeiden. Das von MARIN in den Niederlanden geleitete [Top-Tier](#)-Projekt ist ein Beispiel dafür. Um diesen Prozess auf trilateraler Ebene zu unterstützen, ist die Organisation von Dialogplattformen wie Workshops unerlässlich. Neben der Sensibilisierung für Containerverluste im Wattenmeer zielte das Projekt "Austausch und Entwicklung von Wissen zur Stärkung des Beitrags der Schifffahrt zu einem gut geschützten Weltnaturerbe Wattenmeer" darauf ab, eine solche trilaterale Zusammenarbeit zu organisieren, um die gewonnenen Erkenntnisse zu diskutieren und festzustellen, ob gegenüber der IMO Maßnahmen ergriffen werden können, um künftige Unfälle wie den der MSC Zoe zu verhindern. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Zusammenarbeit, die durch einen Workshop in die Praxis umgesetzt werden, soll in den nächsten Schritten ermittelt werden, ob und welche Maßnahmen z. B. gegenüber der IMO ergriffen werden können, um künftige Containerverluste zu verhindern.



Aktivität:

Entwicklung von Szenarien zur Bewertung bestehender und Empfehlung neuer zugehöriger Schutzmaßnahmen für das PSSA Wattenmeer

Im Jahr 2002 hat die IMO das Wattenmeer auf gemeinsamen Antrag von Dänemark, Deutschland und den Niederlanden als PSSA deklariert. Damit wurde das Wattenmeer als ein Gebiet anerkannt, das aufgrund seines bedeutenden Wertes (ökologisch, sozioökonomisch und wissenschaftlich) und seiner Anfälligkeit für Schäden, die durch den intensiven Schiffsverkehr innerhalb und außerhalb des Wattenmeeres verursacht werden können, besonders schutzbedürftig ist. Die Ausweisung als PSSA bedeutet, dass der Wert des Gebietes auf internationaler Ebene von der maritimen Wirtschaft und den Behörden anerkannt wird.

Zwanzig Jahre nach der Anerkennung des Wattenmeeres als PSSA leidet das Gebiet immer noch unter regelmäßigen Zwischenfällen in der Schifffahrt (z. B. dem Verlust von Containern) und steht vor weiteren Herausforderungen wie der zunehmenden Größe von Frachtschiffen, veränderten Umweltbedingungen oder räumlichen Einschränkungen durch Offshore-Windparks. Daher muss untersucht werden, ob der durch den PSSA-Status gewährleistete

Schutz noch angemessen ist und ob zu seiner Verstärkung zugehörige Schutzmaßnahmen (APMs) ergriffen werden sollten.

Ziel dieses Projekts war es daher, über Szenarien und potenzielle zugehörige Schutzmaßnahmen für das PSSA-Wattenmeer nachzudenken. Im Dezember 2021 wurde dem Wadden Sea Board ein umfassender Bericht als eines der ersten Ergebnisse des Projekts vorgelegt. Neben der Darstellung des Status der Wattenmeer-PSSA und des aktuellen Schutzniveaus werden in diesem Bericht Szenarien für neue, zugehörige Schutzmaßnahmen untersucht, mit denen die größten Risiken für das Gebiet angegangen werden könnten. Ziel des Berichts ist es, die Frage nach der Effizienz des PSSA-Status an den trilateralen Tisch zu bringen und die Grundlage für weitere Überlegungen zu schaffen. Die in dem Bericht enthaltenen Informationen können von allen Interessengruppen genutzt werden, um das Wattenmeer zu schützen.

Der Bericht ist über diesen [Link](#) verfügbar.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:

Maarten Verdaasdonk
Projektmanager- Clean Shipping – Stichting De Noordzee
E-Mail: m.verdaasdonk@noordzee.nl
Telefonnummer: +31 (0)302340016

Der Bericht über die "Szenarien und mögliche zugehörige Schutzmaßnahmen für das besonders empfindliche Meeresgebiet Wattenmeer" wurde von der Stichting De Noordzee mit Unterstützung eines externen Beraters und des WWF Deutschland erstellt.



in Zusammenarbeit mit



Ziel 3: Zur Entwicklung eines sektorübergreifenden Dialogs auf trilateraler Ebene beitragen

Aktivität:

Aufnahme eines engen Dialogs mit den Fährbetreibern im Wattenmeer und Bewertung von Optionen für einen emissionsfreien Betrieb und naturfreundliche, standortbezogene Verbindungen zu den Inseln

Europaweit ist der Übergang zu einer klima- und naturverträglichen maritimen Mobilität in vollem Gange. Küsten- und Stadtfähren haben zum Beispiel aufgrund ihrer kurzen Strecken und festen Routen ein besonders hohes Potenzial für die Elektrifizierung. Von Fähren über die Fjorde Norwegens bis hin zu innerstädtischen Fähren und Polizeibooten in Amsterdam gibt es eine wachsende Zahl von Best-Practice-Beispielen, insbesondere mit dem Schwerpunkt auf Elektrifizierung und der damit verbundenen potenziellen Reduzierung von Emissionen und Unterwasserlärm. Diese Entwicklung wird durch technologische Innovation, Regulierung, finanzielle Anreize und gesellschaftliches Interesse an einem nachhaltigen Betrieb gefördert. In jüngster Zeit haben die politische Lage und die dringende Notwendigkeit, alternative Energiequellen zu fossilen Brennstoffen zu finden, diesen Trend noch beschleunigt.

Doch trotz dieser Dynamik hinkt die trilaterale Wattenmeerregion hinterher. Dies ist besonders verwunderlich, wenn man bedenkt, dass die Region zum UNESCO-Weltnaturerbe zählt und dass sie technisch, finanziell und regulatorisch in der Lage ist, auf nachhaltigere Technologien umzustellen. Veraltete Dieselmotoren sind immer noch der Standard bei den Fähren im Wattenmeer, und es wurden kaum Fortschritte bei der Verringerung der Umweltauswirkungen des Fährbetriebs erzielt – von der Abfallminimierung über die Reduzierung des Unterwasserlärms bis hin zum Ausbaggern der Fahrrinnen.

Besonders besorgniserregend ist, dass sich in Teilen des Wattenmeeres, z. B. in Niedersachsen, ein neuer Trend abzeichnet, der den CO₂-Fußabdruck pro Passagier um das Zwölfwache erhöhen kann. Schifffahrtskaufleute investieren zunehmend in kleine und schnelle „Wassertaxis“, die aufgrund ihres geringen Tiefgangs unabhängig von den Gezeiten fahren können. Aufgrund ihrer Geschwindigkeit, ihres Lärms und vor allem der extrem hohen CO₂-Emissionen pro Passagier sind sie die am wenigsten nachhaltige Option für die Fahrt zu den Wattenmeerinseln. Dennoch beginnen die wirtschaftlich lukrativen Wassertaxis, die traditionellen Fähren zu ersetzen, die mit ihren Dieselmotoren ohnehin alles andere als umweltfreundlich sind.

Wie kann der gewinnorientierte Trend zu „Wassertaxis“ im sensiblen Wattenmeer gestoppt werden? Warum hat der klima- und naturverträgliche Seeverkehr für Touristen in der Region keine Priorität? Was braucht es, um elektrifizierte und naturverträgliche Fähren zu den Wattenmeerinseln zu etablieren?

Die Ergebnisse

Diese und weitere Fragen standen im Mittelpunkt dieser Projektkomponente, die mit der Schaffung einer Ausgangsbasis und einem Überblick über die Situation begann. Es wurde eine Datenbank der einzelnen Fähren und ihrer Routen über das dänische, niederländische und deutsche Wattenmeer erstellt, die Aspekte wie Motortyp, Passagiergröße, Geschwindigkeit, Schifffahrtskaufleute und Tideabhängigkeit enthält. Ergänzt wurde dies durch eine technische Analyse von Optionen zur Verbesserung des ökologischen Fußabdrucks von Fähren im Wattenmeer, einschließlich einer Bewertung von Motoren, Kraftstofftypen und anderen technischen Aspekten, um einen klima- und naturfreundlichen Betrieb zu erreichen. Diese Grundlage ermöglichte es uns, die trilaterale Situation zu verstehen, die durch Experteninterviews verifiziert und gegengeprüft wurde.

Um die oben genannte Problematik der „Wassertaxis“ und andere Aspekte zu visualisieren, wurde in Zusammenarbeit mit [MARIKO](#) und deren [“H2Watt / GreenShipping Niedersachsen”](#)-Projekten eine interaktive Infografik der im Wattenmeer verkehrenden Fähren erstellt. Helgoland wurde zur Vollständigkeit mit aufgenommen. Diese Infografik kann auf einem mobilen Modul (Eigentum von MARIKO) ausgeführt werden, das es ermöglicht, sich durch die verschiedenen Fährverbindungen zu klicken und die lokale Situation mit Hilfe eines Touchscreens zu entdecken. Sie kann bei Konferenzen, Workshops oder ähnlichen persönlichen Treffen verwendet werden. Darüber hinaus können alle im Rahmen der interaktiven Infografik erstellten Karten online, in Printmedien und Powerpoint-Präsentationen verwendet werden, um die kritischen Aspekte des heutigen Fährsektors im Wattenmeer hervorzuheben.

Auf der Grundlage dieser Bewertung zielte das Projekt "Austausch und Entwicklung von Wissen zur Stärkung des Beitrags der Schifffahrt zu einem gut geschützten Weltnaturerbe Wattenmeer" darauf ab, durch direkte Diskussionen und Workshops mit Fährbetreibern, die die Wattenmeerinseln miteinander verbinden, einen Beitrag zur Verbesserung der Leistung von Fähren in Richtung eines klima- und naturfreundlichen Betriebs zu leisten. Der Austausch zwischen Fähr- und Wassertaxi-Betreibern, Umwelt-NGOs, Wissenschaftlern, dem Privatsektor und Gemeinden über die Umweltauswirkungen dieses besonderen Tourismussektors trägt in der Tat dazu bei, eine gemeinsame Vision für nachhaltige Fähren im Wattenmeer zu entwerfen und diese in die Tat umzusetzen. In Deutschland wurde ein Expertenworkshop organisiert, an dem verschiedene Interessengruppen aus Wissenschaft, Nationalparkverwaltung, Strafverfolgung, Tourismus, NGO aus dem Naturbereich, Inselgemeinden und dem Privatsektor teilnahmen, um gemeinsam die Situation, insbesondere Wassertaxis, und mögliche Wege zu einer nachhaltigen Mobilität zu diskutieren. Ein weiterer Online-Workshop in englischer Sprache mit trilateralem Schwerpunkt ergänzte diese Arbeit. Die Herausforderung besteht nun darin, die vielen Ideen und Empfehlungen in die Tat umzusetzen und die entscheidenden Akteure wie Schifffahrtsunternehmen, Häfen und Gemeinden davon zu überzeugen, dass ein Wandel sowohl notwendig als auch machbar ist.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:

Dr. Aline Kühl-Stenzel
Referentin für Meeresschutz – NABU
E-Mail: aline.kuehl-stenzel@NABU.de
Telefonnummer: +49 (0)174 1818477

Die Aktivitäten im Rahmen dieses Projektteils zum nachhaltigen Fährbetrieb im Wattenmeer wurden vom NABU entwickelt und geleitet.

Ehrgeiziger für das Wattenmeer

Es ist offensichtlich, dass die nachhaltige maritime Mobilität im gesamten Wattenmeer eine viel höhere Priorität erhalten muss. Um den erforderlichen Wandel herbeizuführen, wird wahrscheinlich ein Mix von Maßnahmen erforderlich sein – von einer stärkeren Sensibilisierung des Tourismussektors und der Touristen für die Klimaauswirkungen des Fährverkehrs zu den Wattenmeerinseln bis hin zu Anreizen für die Elektrifizierung und regulatorischen Änderungen zur Modernisierung der Hafeninfrastruktur. Es bleibt noch viel zu tun, um die negativen Auswirkungen auf das empfindliche Ökosystem des Wattenmeeres zu verringern. Zu den größeren Maßnahmen für einen umweltfreundlichen Fährbetrieb gehören die Verringerung der schiffsbedingten Verschmutzung (z. B. Antifouling-Anstrich, Abfallentsorgung), die Reduzierung der Emissionen, des Unterwasserlärms (z. B. Schiffsgeschwindigkeit, Propellerkonstruktion), Bewusstseinsbildung, begleitende Hafenmaßnahmen an Land und eine ganze Reihe von Maßnahmen zur Verringerung des Unfallrisikos, einschließlich negativer Auswirkungen auf die Umwelt. Die Instandhaltung der Schifffahrtswege, die von den Fähren zu den Inseln genutzt werden, ist ein weiteres Problem, das im Wattenmeer, insbesondere in den westlichen Teilen, dringend angegangen werden muss. Starke Partnerschaften zwischen den relevanten Interessengruppen und Sektoren werden wahrscheinlich von entscheidender Bedeutung sein, um in naher Zukunft positive Veränderungen herbeizuführen.



Aktivität:

Entwicklung und Unterzeichnung einer gemeinsamen Erklärung von Schifffahrts- und Hafenaakteuren und Umweltorganisationen des Wattenmeeres

In der Wattenmeerregion gibt es eine Vielzahl von Akteuren, die in den Bereichen Schifffahrt, Hafen und Umweltschutz tätig sind. Viele von ihnen sind an Programmen, Netzwerken und Projekten zur Entwicklung oder zum Austausch von Best Practices beteiligt. Diese Initiativen beschränken sich jedoch häufig auf einen Sektor oder ein Land, so dass die Akteure die technologische, ökologische und politische Dynamik in Bezug auf nachhaltige Schifffahrt und Häfen im Wattenmeer nicht kennen.

Die Erfolge

In dem Bewusstsein, dass ein verstärkter Austausch und eine sektorübergreifende Zusammenarbeit notwendig sind, hat sich das Wadden Sea Team bei der Initiierung dieses Projekts in Zusammenarbeit mit dem [Wadden Sea Forum](#) das Ziel gesetzt, eine Kooperation mit den [Wadden Seaports](#) zu entwickeln und gemeinsam auf ein umweltfreundliches Hafenmanagement hinzuwirken. Um die Identifizierung einer gemeinsamen Basis und gemeinsamer Ziele zwischen den verschiedenen Interessenvertretern zu unterstützen, haben sich die Projektpartner regelmäßig getroffen und den Austausch mit anderen Interessenvertretern bei verschiedenen Gelegenheiten, wie z.B. einem [Workshop](#), der Häfen und Umwelt-NGOs des Wattenmeeres zusammenbrachte, ermöglicht. Gemeinsam reflektierten sie bereits bestehende Initiativen wie den [Pakt von Marrum](#) (unterzeichnet zwischen niederländischen Häfen und Umwelt-NGOs - 2018) oder die [Absichtserklärung über eine trilaterale maritime Zusammenarbeit zur Förderung der Umweltbemühungen zwischen den niederländischen, deutschen und dänischen Wattenmeerhäfen](#) (2018) und versuchten, Möglichkeiten für eine weitere Zusammenarbeit zu identifizieren.

Im Laufe des Jahres 2022 wurden Synergien zwischen dem Projekt "Austausch und Entwicklung von Wissen zur Stärkung des Beitrags der Schifffahrt zu einem gut geschützten Weltnaturerbe Wattenmeer" und dem von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt finanzierten Projekt "Nachhaltige Schifffahrt und Häfen im Wattenmeer" festgestellt. Gemeinsam erarbeiteten die Partner beider Projekte eine gemeinsame Erklärung, die auf der 14. Trilateralen Regierungskonferenz zum Schutz des Wattenmeeres (28. November - 1. Dezember 2022) in Wilhelmshaven unterzeichnet wurde.

Diese Erklärung, die *Initiative für nachhaltige Schifffahrt und Häfen für ein gut geschütztes*

Wattenmeer ([Sustainable Shipping and Ports Initiative for a well-protected Wadden Sea](#) - SustSPI), ist der erste formale Schritt in der neuen trilateralen Zusammenarbeit, die den Interessengruppen aus der Schifffahrt, den Häfen und den Umweltorganisationen offensteht. Diese gemeinsame Erklärung soll den Rahmen für eine engere Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten bilden. Durch die Zusammenarbeit mit den Interessengruppen der drei Länder zielt diese Initiative darauf ab, grenzüberschreitende Umweltbedrohungen zu bekämpfen. Die gemeinsame Erklärung legt gemeinsame Grundlagen und Ziele für einen verbesserten Schutz des Wattenmeeres fest, in dem nachhaltige Schifffahrts- und Hafenaktivitäten gedeihen. Der Eckpfeiler dieser Initiative ist der sektorübergreifende Dialog, zu dem sich die Unterzeichner bemühen, langfristig beizutragen.

Im Rahmen der trilateralen Zusammenarbeit werden der Vergleich von Perspektiven und Zielen, der Wissenstransfer durch den Austausch von Best Practices und das Nachdenken über Möglichkeiten für gemeinsame Initiativen durch Workshops, themenspezifische Treffen und Exkursionen konkret ermöglicht. Gegenseitiges Vertrauen, Flexibilität, gemeinsame Ziele und aktive Beteiligung sind der Schlüssel zum Erfolg und werden die zukünftige Entwicklung von Initiativen oder sektorübergreifenden Projekten unterstützen.

Der Initiative beitreten

Alle Häfen, Schifffahrtsakteure und Umwelt-NGOs, die sich mit der Wattenmeerregion befassen, sind eingeladen, sich dieser langfristigen trilateralen Zusammenarbeit und dem Netzwerk anzuschließen, um zum Schutz des Weltnaturerbes Wattenmeer beizutragen und gleichzeitig für mehr Nachhaltigkeit im Schifffahrts- und Hafensektor zu arbeiten.

In einem ersten Schritt können interessierte Akteure der Initiative beitreten, indem sie die gemeinsame Erklärung unterstützen oder unterzeichnen. Zu diesem Zweck stehen die Projektpartner zur Verfügung, um eine mögliche Beteiligung an der Zusammenarbeit in bilateralen Treffen zu besprechen.

Falls eine nicht-formale Beteiligung bevorzugt wird, wäre die trilaterale Initiative dankbar für jede Empfehlung oder Unterstützung im Zusammenhang mit ihren geplanten Aktivitäten zum Schutz der Einzigartigkeit des Wattenmeeres.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:

Marine Perrin
Projektmanagerin – Wattenmeer – Bund für
Umwelt und Naturschutz Deutschland
E-Mail: marine.perrin@nds.bund.net
Telefonnummer: +49 (0)511 96 56 978

Die Initiative Nachhaltige Schifffahrt und Häfen für ein gut geschütztes Wattenmeer wurde von allen Partnern des Projekts "Austausch und Entwicklung von Wissen zur Stärkung des Beitrags der Schifffahrt zu einem gut geschützten Weltnaturerbe Wattenmeer" zusammen mit den Partnern des von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt finanzierten Projekts "[Nachhaltige Schifffahrt und Häfen am Wattenmeer](#)" entwickelt. Das Projekt "Nachhaltige Schifffahrt und Häfen im Wattenmeer" setzt sich aus Partnern aus verschiedenen Bereichen zusammen, darunter Häfen und Umwelt-NGOs.



Foto von Nadja Ziebarth

Ergebnisse des Projekts: “Austausch und Entwicklung von Wissen zur Stärkung des Beitrags der Schifffahrt zu einem gut geschützten Weltnaturerbe Wattenmeer”

Ziel 1: Sensibilisieren für die Wechselwirkung zwischen Schifffahrt und Hafenaktivitäten und dem außergewöhnlichen universellen Wert des Weltnaturerbes Wattenmeer

Erstellung von Erläuterungstexten zum außergewöhnlichen universellen Wert des Weltnaturerbes Wattenmeer für die Vertreter des Schifffahrt- und Hafensektors

Ergebnisse

- Den Hafenakteuren klare Informationen über den außergewöhnlichen universellen Wert des Wattenmeeres zur Verfügung stellen
- Aufzeigen, wie Häfen mit dem Weltnaturerbe Wattenmeer interagieren
- Hinweise auf Maßnahmen geben, die von Häfen durchgeführt werden können, um zur Erhaltung des Wattenmeeres beizutragen

Ziel 2: Verbessern der Kenntnisse über die Wechselwirkungen zwischen Schifffahrts- und Hafenaktivitäten und der Meeresumwelt des Wattenmeeres

Zusammenstellung von EcoPorts und Best Practices für nachhaltige Häfen in der Wattenmeerregion

Ergebnisse

- Erstellung einer Datenbank über nachhaltige Hafenaktivitäten und Zertifizierungen der Wattenmeerhäfen und Zentralisierung von Informationen über die verschiedenen Programme und Netzwerke, an denen die Wattenmeerhäfen teilnehmen.

Bewahrung der aus dem Unfall der MSC Zoe gezogenen Lehren

Ergebnisse

- Aufmerksamkeit für das Ausmaß und die Auswirkungen von Containerverlusten im Wattenmeer wecken

Entwicklung von Szenarien zur Bewertung bestehender und Empfehlung neuer assoziierter Schutzmaßnahmen für die PSSA im Wattenmeer

Ergebnisse

- Erarbeitung eines Berichts über “Szenarien und potenzielle zugehörige Schutzmaßnahmen für das besonders empfindliche Wattenmeergebiet” (PSSA).

Ziel 3: Zur Entwicklung eines sektorübergreifenden Dialogs auf trilateraler Ebene beitragen

Initiierung eines Dialogs mit den Fährbetreibern im Wattenmeer und Bewertung von Optionen für einen emissionsfreien Betrieb und naturfreundliche, standortbezogene Verbindungen zu den Inseln

Ergebnisse

- Gespräche mit Fährbetreibern im Rahmen von Workshops
- Erstellung einer Datenbank über einzelne Fährten im dänischen, niederländischen und deutschen Wattenmeer
- Entwicklung einer technischen Analyse von Optionen zur Verbesserung des ökologischen Fußabdrucks von Fährten im Wattenmeer

Ausarbeitung und Unterzeichnung einer gemeinsamen Erklärung zwischen den Interessenvertretern der Schifffahrt und der Häfen sowie den Umweltorganisationen des Wattenmeeres

Ergebnisse

- Diskussionen über ein umweltverträgliches Hafenmanagement durch Workshops mit verschiedenen Interessengruppen
- Entwicklung der gemeinsamen Erklärung „Initiative Nachhaltige Schifffahrt und Häfen für ein gut geschütztes Wattenmeer“



Foto von Georg Wietschorke

Annex: Why do port activities matter for nature? The „Outstanding Universal Value“ of the Wadden Sea World Heritage

What is the Wadden Sea?

The Wadden Sea is the world's largest tidal flat ecosystem, where natural processes proceed largely undisturbed. For its globally unique geological and ecological values the Wadden Sea is listed as UNESCO World Heritage.

Nowhere else in the world is there a similar dynamic coastal landscape with a multitude of habitats such as tidal flats, tidal creeks, sandbanks, dunes, and saltmarshes, shaped by wind and tides. Parts of the global biodiversity are reliant on the Wadden Sea. In particular, millions of migratory water birds that breed in the Arctic depend on the Wadden Sea as a prime habitat outside the breeding season. The Wadden Sea is also home for salt marsh species, fish and sea mammals.

The Wadden Sea extends along the North Sea coasts of Denmark, Germany, and the Netherlands. The area covers the Danish Wadden Sea maritime conservation area, the German Wadden Sea National Parks of Lower Saxony, Schleswig-Holstein and Hamburg, and the Dutch Wadden Sea Conservation Area. They jointly form the Wadden Sea World Heritage, inscribed in the UNESCO list in 2009 and 2014.

How is the Wadden Sea protected?

In the framework of the Trilateral Wadden Sea Cooperation (TWSC), Denmark, Germany and the Netherlands take on the responsibility of preserving this irreplaceable ecosystem for the benefit of present and future generations. The TWSC serves as



The natural and dynamic Wadden Sea (Japsand and Hooge, with tidal channels). Photo: Martin Stock.

a common ground for working towards harmonised protection, management and policy that ensures the integrity of the Wadden Sea World Heritage. This also requires creating a common understanding between the business and nature conservation sectors about if or how certain activities are possible or need to be adapted towards sustainability and compliance with nature protection. An important example is the strategy on “Sustainable Tourism in the Wadden Sea World Heritage Destination” from 2014. Very important milestones in Wadden Sea protection have been reached over more than 40 years of cooperation and partnership:

- The designation of almost the entire Wadden Sea as protected areas in all three countries. Although there are some differences among the national regulations, the Wadden Sea is protected as Natura 2000 area according to the Birds and Habitat directives of the EU in all three countries. In Germany and Denmark almost the entire Wadden Sea is also designated as National Parks.
- In 1991 the three member countries adopted the Guiding Principle for the Wadden Sea, which „is to achieve, as far as possible, a natural and sustainable ecosystem in which natural processes proceed in an undisturbed way“.
- The UNESCO's decision to inscribe the Wadden Sea as a World Heritage Site for its Outstanding Universal Value (OUV). While this is a recognition of the Wadden Sea's nature values and the protection efforts, it also represents an explicit commitment and responsibility of the three member countries to safeguard the OUV by joint efforts in protecting the Wadden Sea.
- In 2002 the Wadden Sea was designated by the International Maritime Organisation (IMO) as “Particularly Sensitive Sea Area” (PSSA) in 2002, which is of specific relevance for shipping and ports in and around the Wadden Sea. A PSSA is acknowledged as being vulnerable to impacts from international shipping activities and needs special protection through action by the IMO because of its significance for recognized ecological or socio-economic or scientific reasons.

What is meant by the „Outstanding Universal Value“ (OUV)?

The OUV in principle describes why a World Heritage site is among the most remarkable places on Earth, and why its conservation is of importance for present and future generations of all humanity.

The UNESCO World Heritage Committee decides on the inscription of a World Heritage site and adopts the respective [OUV-statement](#). It considers a site as having an Outstanding Universal Value if the site (1) meets at least one of the selection criteria, (2) meets the requirement of integrity, and (3) is well protected and managed.

The Wadden Sea World Heritage was inscribed as a natural site in the World Heritage list in 2009 (Germany, Netherlands) and 2014 (Denmark), and meets three out of the four selection criteria for natural sites:

- „Outstanding geological processes“, with regard to the Wadden Sea being an unbroken tidal flat and barrier system with typical geomorphological diversity and with ongoing natural geomorphological processes.
- „Ongoing ecological and biological processes“, with regard to the Wadden Sea being an intact natural intertidal ecosystem, where geomorphological, biophysical and biological processes are linked, having a high biomass production typical for the Wadden Sea, and acting as a key site for sustaining abundant wildlife also beyond its borders.
- „Vital habitats for in-situ biodiversity conservation“, with regard to the Wadden Sea having a high typical biodiversity, acting as staging, moulting and wintering area for migratory water birds and as an essential stopover for such birds along the East Atlantic Flyway.

„Integrity“ is a measure of the wholeness and intactness of the natural heritage and its attributes. As for the Wadden Sea World Heritage, this ranges from Denmark through Germany to the Netherlands and includes all ecosystem components and features (species, habitats, processes) that constitute a natural and dynamic Wadden Sea. The extension of the area is large enough to ensure that these exceptional aspects are met. However, the OUV-statement also lists key threats to the integrity of the area.

As for „protection and management“, it is the Trilateral Wadden Sea Cooperation that provides the overall framework and structure for the entire

Wadden Sea. It provides coordination on protection and management between the member countries at the national and partly also the regional and local levels. The Wadden Sea's present conservation status is the result of four decades of joint nature protection efforts, with the Wadden Sea being designated as national parks, nature reserves and Natura 2000 sites.

All in all, the Wadden Sea is protected almost in its entirety. However, even with this extensive protection and coordination the Wadden Sea is still vulnerable to human activity.

Why should a port be concerned about the Wadden Sea?

The development and maintenance of ports are listed as a potential key threat to the integrity of the Wadden Sea in the OUV-statement. Therefore, the ports should be concerned with the Wadden Sea.

There is a broad range from small to large ports within the Wadden Sea Region, which includes the Wadden Sea and the adjacent areas where people settle and work. The ports range from small ports on the islands, which usually serve for ferry connections and smaller leisure boats, to large commercial ports of higher economic importance. They are situated at the mainland coast, often in estuaries, as it is the case mainly in Esbjerg, Dagebüll, Husum, Büssum, Brunsbüttel, Hamburg, Cuxhaven, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Emden, Delfzijl, Eemshaven, Harlingen and Den Helder.



Sandbank with small dunes and a flock of Dunlin and Knots. These waders breed in the Arctic and depend on the Wadden Sea outside the breeding season.

Photo: Hans-Ulrich Rösner, WWF

Unfortunately, all these ports have an impact on the Wadden Sea. For example, habitats have been transformed into port infrastructure, which were

formerly a part of the Wadden Sea. For the fairways and harbours, dredging is often necessary to maintain the accessibility for vessels, especially as vessels increase in size. Dredging has serious impacts, as the sediments often are contaminated with toxic substances, the material must be dumped somewhere. Through deeper channels in the estuaries river water flows faster into the sea and the tidal current increases, resulting in an increased erosion on the shores, higher sediment loads, an increase in the tidal range and a massive loss of habitat in the sensitive estuaries. Ship traffic is an important cause for the introduction of marine alien species into the natural environment of the Wadden Sea. Further indirect impacts on the Wadden Sea can be listed, such as increasing underwater noise stress by ships approaching and leaving the ports, or high-speed vessels with a higher effect on nature than slower vessels. Of particular relevance is that ship traffic is still carrying the risk of accidents with the associated release of toxic substances like crude oil or other fuels, or waste originating in lost containers into the Wadden Sea.

Is there a common ground between nature conservation and ports?

Yes! For this reason, it is necessary to improve the dialogue and build mutual trust. It is however important that some prerequisites are mutually acknowledged:

- 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,
- Shipping and ports have an important role in and beyond the Wadden Sea Region as a significant source of employment and economic wealth,
- Shipping and ports in the Wadden Sea Region need to become nature and environmentally friendly, climate neutral and sustainable.

How can a port contribute to the protection of the Wadden Sea and the preservation of its OUV?

As a general rule, the ecological footprint of a port both on nature and on climate should be kept as low as possible. This means, that the OUV of the Wadden Sea must not be impacted, and climate neutrality of ports activities should be strived for with high ambition.

More specifically this can be done by:

- Limiting dredging to what is really necessary – and accept, that there are natural and ecological limits for the sustainable manipulation of rivers, estuaries and access channels. Ships should adapt much more to the natural limits of the ports and the access channels, not vice versa.
- Cooperating with other ports, to mutually learn from, exchange best practices and share knowledge on progress in/of sustainability.
- Providing port reception facilities in a way that ships are encouraged to leave garbage, toxic substances, and other waste at the port.
- If the expansion of a port area is unavoidable, this should take place as much as possible inland and not on parts of the Wadden Sea or other natural habitats.
- Helping coastal birds such as terns and gulls if they choose some port structures as place for a breeding colony, by restricting human disturbances and access for predators.
- Supporting climate neutrality by the instalment and support of the adequate facilities and energy infrastructure within the ports, including support for the green electrification of the local and regional transportation sector and think about providing economic incentives to climate neutral and nature-friendly ships using the port facilities.
- Developing and improving strategies for the efficient use of existing capacities and places of refuge through an enhanced port cooperation.
- Developing port lighting strategies which, while respecting the safety standards, meet the highest ecological standards to minimise disturbances on the different species affected (birds, insects, fish).

Through dialogue and exchange of knowledge, environmental NGOs and the Wadden Sea Forum are willing to support the efforts initiated by ports to minimise their impact on the Wadden Sea and to aim for more sustainability of their activities, within the framework of the “Sustainable Shipping and Ports initiative for a well-protected Wadden Sea.”

November 2022

The North Sea Foundation / Stichting De Noordzee is an environmental non-governmental organization advocating the protection and sustainable use of the North Sea marine ecosystem. The goal is a clean, healthy sea and a well-functioning ecosystem. Its activities are focused on clean seas and beaches, clean shipping, sustainable food harvest, eco-friendly energy production and protected nature.



UNITED FOR

