

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers und Horst Kortlang (FDP)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Bauen und Klimaschutz namens der Landesregierung

**Gibt es Defizite bei der Verhütung schiffsbasierter Abfälle oder bei der Mülltrennung und -entsorgung in den Nordseeanrainerhäfen?**

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers und Horst Kortlang (FDP), eingegangen am 02.12.2019 - Drs. 18/5298

an die Staatskanzlei übersandt am 02.12.2019

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Bauen und Klimaschutz namens der Landesregierung 07.02.2020

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Im März 2016 wurde ein Runder Tisch „Meeresmüll“ durch das BMU, das MU und das UBA initiiert. Dieser Runde Tisch hat die Aufgabe, Maßnahmen gegen Meeresmüll umzusetzen. Die Ausgangslage ist hierbei, dass das Ausmaß der Meeresverschmutzung messbare Auswirkungen auf ökologische, gesellschaftliche und ökonomische Belange habe. Als Rechtsgrundlage dienen u. a. internationale Vereinbarungen, wie MARPOL Anlage V, die Hafenauffangrichtlinie (2000/59/EU bzw. 2019/883/EU), die Europäische Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL 2008/56/EG) das OSPAR-Übereinkommen von 1992 sowie freiwillige Initiativen wie die Fishing-for-Litter-Initiative. Ziel ist es, den Eintrag von Abfällen ins Meer in der Art zu regeln, dass in Bezug auf die Menge und deren Eigenschaften keine schädlichen Auswirkungen mehr auf die Küsten und Meeresumwelt ausgehen.

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Der aktuelle Zustandsbericht des regionalen Meeresschutzübereinkommens OSPAR zum Nordostatlantik aus 2017 stellt für die Region der erweiterten Nordsee fest, dass Müll an der Küste stark vorhanden und am Meeresboden weit verbreitet ist. Bund und Küstenländer haben in ihrem Bericht zum Umweltzustand der Nordsee gemäß § 45c Wasserhaushaltsgesetz (2018, <https://www.meeresschutz.info/berichte-art-8-10.html>) in Bezug auf Abfälle im Meer auf Basis der vorhandenen Literatur und Daten durch Experteneinschätzung wie folgt berichtet: Die deutschen Meeresgewässer sind im Berichtsraum 2012 - 2018 weiterhin durch Müll belastet und der gute ökologische Zustand wird nicht erreicht.

**1. Wie ist der Sachstand / die derzeitige Lage bei der Verschmutzung der Nordsee in Bezug auf Schiffs- und Fischereiabfälle?**

Nach dem Zustandsbericht des regionalen Meeresschutzübereinkommens OSPAR aus 2017 sind im Nordost-Atlantik Kunststoff-Fragmente, Müll aus Fischerei und Verpackungsmaterial die häufigsten Müllteile (OSPAR 2017. Intermediate Assessment 2017. Marine Litter). Kunststoffe machen hier in einigen Gebieten (auch der südlichen Nordsee) über 90 % des Mülls aus. Für die Anzahl der Funde am Strand ist im Betrachtungsraum Nordost-Atlantik kein übergeordneter Trend in den Jahren 2009 - 2014 sichtbar.

In der südlichen Nordsee wurden von OSPAR 2017 entsprechend der folgenden Tabelle die Häufigkeit und die Zusammensetzung des Mülls auf 100 m langen Küstenabschnitten nach verschiedenen Müllkategorien erfasst (für die Jahre 2014 und 2015, bezogen auf 100 m Strandlänge).

OSPAR-ID	Müllkategorie	Median	Mittelwert	Standardabweichung	% der Gesamtanzahl der Teile
301	Kunststoff-Fragmente < 50 cm	80,6	176,7	220,3	41,10
300	Netze und Taue	99,1	98,2	38	22,8
15	Kunststoff: Deckel	28,6	32,5	19,7	7,6
4	Kunststoff: Getränkeflaschen, -behälter, -kanister	10,1	10,4	7,3	2,4
45	Kunststoff: Schwämme, Schaumgummi	5,2	9,3	6,6	2,2
19	Kunststoff: Tüten (Süßigkeiten/Lutscher/ Chips)	9,3	8,0	3,9	1,9
74	Holz: Sonstiges < 50 cm	3	7,8	10	1,8
6	Kunststoff: Nahrungsmittelbehälter und Fast-Food-Behälter	7,2	6,4	2,8	1,5
33	Kunststoff: Netz-, Tau, Schnurknäuel	6,4	5,3	2	1,2
47	Kunststoff: Kunststoff- und Styroporsteile > 50 cm	2,2	5,1	6,6	1,2
49	Kunststoff: Ballons, inklusive Plastikventile, Bänder etc.	5,3	4,9	1,8	1,1
40	Kunststoff: Verpackungsmaterial aus der Industrie	3,9	4,6	2,2	0,9
43	Kunststoff: Patronenhülsen	3,6	4,0	2,2	0,9
3	Kunststoff: Plastiktüten klein, z. B. Einfriertüten	3,3	4,0	2	0,9
93	Glas: Sonstiges	2,5	3,7	3,6	0,8

Da eine Zuordnung zu Quellen durch die o. a. Müllkategorien meist nicht möglich ist, wird für die Nordsee oft eine Studie aus Ostende als repräsentativ für die Beschreibung der Quellen des Mülls in der Nordsee herangezogen (Arcadis 2012 im Auftrag der EU-Kom)<sup>1</sup>. Sie kommt zu dem Schluss, dass rund 40 % der Strandmüllfunde aus maritimen Aktivitäten stammen. Diese setzen sich aus Fischerei (12 %), Schifffahrt (10 %), anderer maritimer Industrie (8 %), Häfen (8 %) und Aquakultur (3 %) zusammen. Sportbootschifffahrt (10 %) und Freizeitfischerei (3 %) werden hier zu küstennahen Tourismus und Freizeitaktivitäten gezählt, die insgesamt ebenfalls für rund 40 % der Strandmüllfunde verantwortlich sind. Hinweise zu Quellen für die deutsche Nordsee werden in der Antwort zu Frage 3 gegeben.

## 2. Hat die Landesregierung Erkenntnisse, wie hoch der Anteil an der Nordseeverschmutzung durch schiffsbasierten Müll durch Schiffe aus EU-Staaten und durch Schiffe aus Nicht-EU-Staaten ist?

Dazu liegen der Landesregierung keine belastbaren Erkenntnisse vor. Aus dem laufenden Spülsaummonitoring für die Berichterstattung an OSPAR kann mit gewisser Wahrscheinlichkeit bestimmt werden, ob ein angespültes Müllteil aus der Schifffahrt stammt, auf die Herkunft der Schiffe können jedoch keine belastbaren Rückschlüsse gezogen werden. Selbst exemplarisch durchgeführte Analysen von Barcodes oder Verpackungsbeschriftungen sind in Zeiten globalisierter Märkte nur bedingt aussagefähig.

<sup>1</sup> Arcadis 2012. Pilot-Project plastic recycling cycle and marine environment impact. Case study on the plastic cycle and its loopholes in the four European regional seas areas. European Commission, Projectnr. BEO11102328, Final Report

### **3. Wie stellt sich die Situation der Meeresverschmutzung durch Schiffs- und Fischereiabfälle vor und an der niedersächsischen Küste dar?**

Die Zuordnung von Müllfunden zu ihren Quellen ist in der Regel komplex, da die meisten Müllteile potenziell aus mehreren Quellen eingetragen werden können. Netze und Netzteile, ebenso wie Fischkisten, können allerdings ganz überwiegend der Fischerei zugeordnet werden.

Um den gegenwärtigen Kenntnisstand zu den Quellen zu verbessern, haben die Bundesländer Niedersachsen (Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, NLWKN) und Schleswig-Holstein (Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz, LKN-SH) gemeinsam ein entsprechendes Projekt beauftragt („Erfassung der Quellen der Mülleinträge ins Meer an der deutschen Nordseeküste: Praxisanwendung der Matrix Scoring-Methode“). In diesem Projekt wurden Müllteile auf ihre Quellen hin analysiert, die von 2011 bis 2017 an im Rahmen des OSPAR-Spülsaummonitorings überwachten Stränden (Juist, Minsener Oog, Scharhörn und Sylt) erfasst wurden. Der Projektbericht ergab, dass 31 % des angespülten Mülls aus der Fischerei stammte, 14 % aus der kommerziellen Schifffahrt, 7 % aus der Sportboot-schifffahrt, 4 % aus der sonstigen maritimen Industrie, 4 % aus der Aquakultur und 8 % aus dem Hafenbetrieb (Schäfer et al. 2019)<sup>2</sup>. Die Quellenanteile basieren allerdings auf der Annahme, dass Fragmente und sonstige Müllteile, die aufgrund ihres Fragmentierungsstadiums nicht näher identifiziert werden konnten, die identifizierten Müllteile anteilig widerspiegeln. Die Müllteile aus der Fischerei setzten sich vor allem aus Schnüren < 1 cm Durchmesser (vorrangig Fragmente von sogenannten Dolly Ropes) sowie Netz- und Tauknäueln bzw. Netzteilen zusammen, während sich der Müll in der Schifffahrt neben Schnüren, Netz- und Tauknäueln und Tauen < 1 cm Durchmesser vor allem aus Verpackungsmüll von Konsumgütern zusammensetzte.

### **4. Ist die vollständige Umsetzung diverser Richtlinien, Übereinkommen und Gesetze zur Vermeidung bzw. Reduzierung der Meeresverschmutzung durch Schiffsabfälle in Niedersachsen gewährleistet?**

Niedersachsen setzt bestehendes Recht grundsätzlich 1:1 um. Unabhängig davon wäre es nach Auffassung der Landesregierung hilfreich, wenn die bestehenden Vorgaben zu Schiffsabfällen und Ladungsrückständen, insbesondere Paraffinrückständen, auf internationaler Ebene überprüft und weitestgehende Verbote für das Einleiten von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen ausgesprochen würden.

### **5. Sind die Ziele der europäischen Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie bis Ende 2020 im Bereich der Nordseeränderstaaten erreichbar?**

Die Europäischen Meeresdirektoren, in deren Kreis Deutschland durch das für die Umsetzung der EU-Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL) federführende Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit vertreten ist, haben auf ihrer letzten Sitzung am 27.11.2019 in Helsinki einstimmig ihre Überzeugung geäußert, dass das Ziel der MSRL, die Erreichung des guten Umweltzustands für alle europäischen Meeresgewässer bis zum 31.12.2020, von keinem der berichtspflichtigen Mitgliedstaaten erreicht werden wird.

### **6. Welche Defizite gibt es derzeit bei der Umsetzung der europäischen Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie im Bereich der Nordsee?**

Die Europäischen Meeresdirektoren haben anlässlich ihrer letzten Sitzung am 27.11.2019 in Helsinki auch diese Frage diskutiert. Abgesehen von nationalen Besonderheiten bestand auch hier Konsens, dass u. a. die mangelnde Integration von Meeresschutzbelangen in die auf die Nutzung

---

<sup>2</sup> Schäfer, E., Scheele, U. & Papenjohann, M. (2019). Erfassung der Quellen der Mülleinträge ins Meer an der deutschen Nordseeküste: Praxisanwendung der Matrix-Scoring-Methode. Bericht erstellt im Auftrag des NLWKN und des LKN-SH.

der Meere fokussierenden Politikbereiche, mangelnde Balance zwischen ökonomischen und ökologischen Interessen, mangelnde Konkretheit der MSRL-Vorgaben, die erst durch den Kommissionsbeschluss von 2017 angelegt werden konnte, mangelnde Kohärenz mit anderen einschlägigen Richtlinien in Bezug auf inhaltliche Anforderungen und Berichtszeiträume sowie eine höchst ambitionierte Fristsetzung, die insbesondere natürliche Mindest-Reaktionszeiten der Meeresökosysteme unberücksichtigt gelassen hat, zu nennen sind.

**7. Welche Defizite gibt es bei der Umsetzung der Hafenauffangrichtlinie in Niedersachsen?**

Der Landesregierung sind gegenwärtig keine Defizite bei der Umsetzung der Hafenauffangrichtlinie in Niedersachsen bekannt. Die zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/883 erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften müssen gemäß Art. 24 Abs. 1 S. 1 (EU) 2019/883 bis zum 28. Juni 2021 in Kraft treten.

**8. Wie sind die Kontrollen zur Durchsetzung der internationalen und europäischen Vorgaben in Bezug auf die Reduzierung bzw. Vermeidung von schiffsbedingten Abfällen in den niedersächsischen Häfen organisiert, wie oft werden sie in den Häfen durchgeführt (bitte nach Seehäfen seit 2016 getrennt auflisten), und gibt es qualitativen oder/und quantitativen Verbesserungsbedarf bezüglich der Kontrollen?**

Die maßgeblichen Vorgaben ergeben sich zum einen aus dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) und zum anderen aus der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände.

Die umweltrechtliche Entwicklung im Bereich der Seeschifffahrt erfordert eine permanente Anpassung an sich verändernde rechtliche Rahmenbedingungen. Diesem Anpassungsbedarf wird seitens der Wasserschutzpolizeiinspektion (WSPI) Oldenburg durch intensive nationale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit (Aquapol) sowie durch qualitätssichernde Maßnahmen begegnet (z. B. Einführung eines Qualitätszirkels innerhalb der WSPI, Einrichtung einer Arbeitsgruppe der WSPen der Küstenländer zum Thema Meeresschutz). Zur Aufrechterhaltung der hohen qualitativen länderübergreifenden und einheitlichen Überwachungsstandards finden für die Angehörigen der Wasserschutzpolizei intensive Aus- und Fortbildungsmaßnahmen im Bereich des internationalen und europäischen Umweltrechts statt. Darüber hinaus erfolgen Schulungen im maritimen Englisch, um sowohl präventive als auch repressive Maßnahmen rechtssicher gegenüber ausländischen Schiffsbesatzungen durchsetzen zu können.

Die Überwachung des internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresumweltverschmutzung (MARPOL) erfolgt in den niedersächsischen Seehäfen im Rahmen des schiffahrtspolizeilichen Aufgabenvollzugs durch die WSPI Oldenburg.

Die Anzahl an Kontrollen gemäß MARPOL Anlage V betrug im Jahr 2016 764, im Jahr 2017 713 und im Jahr 2018 568. Eine nach Seehäfen getrennte statistische Auswertung ist nicht vorgesehen.

Zuständig für die Überwachung der Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen in den Seehäfen sind die jeweils zuständigen Hafenbehörden i. S. des Sechsten Teils des Niedersächsischen Abfallgesetzes (NAbfG), in dem die Richtlinie 2000/59/EG (EU-Hafenauffangrichtlinie) umgesetzt wurde.

Die niedersächsischen Hafenbehörden führen im Rahmen ihrer Zuständigkeit eigenständig Kontrollen hinsichtlich der Einhaltung der einschlägigen Vorschriften durch. Gemäß Richtlinie (EU) 2010/65 werden bei jedem Schiffsanlauf - sofern keine Befreiung vorliegt - die zur Überwachung notwendigen Meldedaten zentral erfasst (National Single Window) und an die jeweils zuständigen Behörden weitergeleitet. In Niedersachsen erfolgt die Weiterverarbeitung über das Niedersächsische National Single Window (N-NSW). Diese Meldedaten umfassen Angaben zu den an Bord befindlichen Abfällen und Rückständen. Die zuständigen Behörden überprüfen diese Meldungen und

führen gegebenenfalls anlassbezogene und stichprobenartige Überprüfungen an Bord der Schiffe durch.

Eine Dokumentation der durchgeführten Kontrollen durch die niedersächsische Hafenbehörde ist derzeit nicht vorgesehen und auch nicht vorhanden. Entsprechend dem Ergebnis einer aktuellen Abfrage sind in den Jahren 2016 bis 2019 in den niedersächsischen Häfen die sich aus der als Anlage beigefügten Tabelle ergebenden Kontrollen durchgeführt worden.

Zur Verbesserung der Kontrollen sowohl in qualitativer als auch in quantitativer Hinsicht sind durch die Landesregierung Schulungen der zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingeführt worden.

**9. Wie kann die Kommunikation zwischen den an den Kontrollen / der Überwachung beteiligten Akteuren bei der Identifikation von Verstößen gegen MARPOL Anlage V im Bereich der Nordsee verbessert werden?**

Die Kontrollen nach MARPOL Anlage V auf Schiffen werden, unabhängig von ihrer Flagge, durch die Wasserschutzpolizeien der Länder im Rahmen der Wahrnehmung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben durchgeführt. Eine im Einzelfall notwendige Kommunikation mit Behörden in Nachbarstaaten unterliegt den üblichen Prozessen polizeilicher Zusammenarbeit. Über Verbesserungsbedarf bei der Kommunikation der Überwachungsbehörden im Bereich der Nordsee liegen keine Informationen vor. Es besteht eine etablierte Zusammenarbeit im Rahmen des North Sea Networks (gemäß Oslo-Paris-Konvention „OSPAR“) sowie durch Projekte mit internationaler und regionaler Zusammenarbeit im Rahmen der „30 days at sea“ Kampagne von Interpol.

Die Kommunikation bei festgestellten Verstößen nach MARPOL Anlage V könnte verbessert werden, wenn sie nicht nur auf die Nordseeanrainer beschränkt wäre. Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) könnte hierfür weltweit eine gemeinsame Daten-/Kontrollplattform etablieren, da Schiffe, die einen Nordseehafen anlaufen, häufig einen außereuropäischen Abgangshafen bzw. Anlaufhafen haben.

**10. Sind die vorgeschriebenen Hafenauffangeinrichtungen in einem ausreichenden Maß in den niedersächsischen Häfen verfügbar?**

Der Landesregierung sind derzeit keine Mängel im Hinblick auf die ausreichende Verfügbarkeit von Hafenauffangeinrichtungen bekannt.

**11. Sind die weitere Verwertung/Behandlung, der Abtransport und die Dokumentation gemäß den Vorgaben des Müllmeldesystems nach MPEC in den niedersächsischen Häfen gewährleistet?**

Die erforderliche Verwertung/Behandlung, der Abtransport sowie Dokumentationen seitens der Hafenanlagenbetreiber erfolgen gemäß den durch das zuständige Gewerbeaufsichtsamt genehmigten Schiffsabfallbewirtschaftungsplänen (SABP).

**12. Wie gestaltet sich das Gebühren- bzw. Kostendeckungssystem für die Müllentsorgung in den niedersächsischen Häfen?**

Die Schiffsführer melden über das National Single Window (NSW) u. a. die an Bord befindlichen sowie die zu entsorgenden Abfallmengen an. Abhängig von der Schiffsgröße wird eine MARPOL-Gebühr erhoben. Damit erwirbt der Schiffsführer das Recht, den angegebenen Schiffsmüll zu entsorgen. Im Rahmen der im Hafen individuell festgesetzten üblichen Mengen erhält der Schiffsführer nach erfolgter Entsorgung 70 % der tatsächlichen Entsorgungskosten. Die individuell festgesetzten Mengen sind in den genehmigten SABP sowie den Hafentarifen veröffentlicht.

**13. Besteht nach Auffassung der Landesregierung weiterhin ein Bedarf bei der Harmonisierung des Kostendeckungssystems zwischen den Mitgliedstaaten der EU in Bezug auf die EU-Hafenauffangrichtlinie, und falls ja, wie wird diesem Bedarf begegnet?**

Bei dem derzeit umgesetzten Gebührensystem wird seitens der Landesregierung kein Bedarf einer Harmonisierung gesehen. Die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/883 macht eine umfängliche Überarbeitung der Gebührenordnungen erforderlich.

**14. Wie ist das Management von Schiffsabfällen in den niedersächsischen Seehäfen derzeit geregelt, und ist dies für alle anfallenden Abfallarten ausreichend?**

Umgang, Behandlung und Management von Schiffsabfällen sind in den Schiffsabfallbewirtschaftungsplänen (SABP) der jeweiligen Hafenbetreiber beschrieben und durch das zuständige Gewerbeaufsichtsamt genehmigt. Seitens der Landesregierung wird dies als ausreichend angesehen.

**15. In welcher Form wird die Fishing-for-Litter-Initiative in den niedersächsischen Häfen unterstützt?**

Das Land Niedersachsen beteiligt sich seit November 2013 am Projekt Fishing for Litter, welches seit 2011 besteht (Link zum Projekt: <https://www.nabu.de/natur-und-landschaft/aktionen-und-projekte/meere-ohne-plastik/fishing-for-litter/index.html>). Das Projekt wird mit Mitteln des Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF) und nationaler Kofinanzierung unterstützt.

**16. Können schiffsbasierte Abfälle in niedersächsischen Häfen nach Müllgruppen getrennt entsorgt werden?**

Eine getrennte Entsorgung ist in Niedersachsen nicht möglich. Im internationalen Seeverkehr kann nie gänzlich ausgeschlossen werden, dass sich an Schiffsmüll Anhaftungen von tierischen Produkten aus Nicht-EU-Staaten befinden. Daher wird der gesamte Schiffsmüll aus Seuchenschutzgründen thermisch entsorgt. Dieses Verfahren ist in den jeweiligen genehmigten Verfahren in den SABP beschrieben und durch das Gewerbeaufsichtsamt genehmigt.

**17. Welche Empfehlungen der Arbeitsgruppe Seebasierte Einträge (AG SbE), Bezugsdokument „Optimierung von Hafenauffangeinrichtungen zur Reduzierung des Vorkommens von Müll im Meer“, sind umgesetzt und welche nicht (bitte mit Begründung)?**

Die Arbeitsgruppe Seebasierte Einträge (AG SbE) hat über die Mitglieder des Runden Tisches Meeremüll eine englische Version des genannten Bezugsdokuments in die regionalen Meeresschutzkonventionen (OSPAR (ICG-ML/EIHA) und HELCOM (EN ML/PRESSURE) sowie die Arbeiten der EU-Kommission unter Leitung von DG MOVE, (Directorate-General for Mobility and Transport) zur Überarbeitung der Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen (2000/59/EG) eingebracht. Die Empfehlungen haben eine progressive Ausgestaltung der Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/883 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Schiffen, zu Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/56/EG unterstützt.

Für den aktuellen Stand der nationalen Umsetzung der überarbeiteten Hafenauffang-Richtlinie (2019/883/EU) wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

**18. Teilt die Landesregierung das Fazit der AG SbE in der Veröffentlichung „Optimierung von Hafenauffangeinrichtungen zur Reduzierung des Vorkommens von Müll im Meer“, falls ja, wie ist der Umsetzungsstand, und wie ist der weitere Umsetzungsfahrplan?**

Ziel der genannten Empfehlung der AG seebasierte Einträge (AG SbE) war es, die vereinbarten gemeinsamen grundlegenden Anforderungen an eine Hafenauffangrichtlinie in die nationalen und internationalen Prozesse einzubringen. An der Empfehlung haben Experten der Umweltverbände, der Schifffahrt, der Hafenbehörden und -betreiber, aus der Kunststoffindustrie sowie aller anderen Mitwirkenden an der AG gemeinsam gearbeitet. Im Fazit der genannten Veröffentlichung unterstreicht die AG, dass sie davon überzeugt ist, dass die Umsetzung der Empfehlung zu einer Verbesserung des Managements des schiffsbasierten Mülls in Häfen in Europa und letztendlich zu einer Verminderung des Eintrags von Müll ins Meer führen wird. Darüber hinaus ist sie der Auffassung, dass - bezogen auf schiffsbasierten Müll - dies dazu beitragen wird, die Ziele der Kreislaufwirtschaft zu erreichen.

Die Landesregierung teilt das Fazit der AG SbE. Die Empfehlung der AG SbE ist in die Überarbeitung der europäischen Hafenauffangrichtlinie (2019/883/EU) eingeflossen (siehe Antwort auf Frage 8). Die Richtlinie wurde am 17. April 2019 verabschiedet, die Mitgliedstaaten müssen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, bis zum 28. Juni 2021 in Kraft setzen. Somit haben viele der in der Empfehlung der AG angesprochenen Aspekte ab 2021 europaweit zu rechtlich verbindlichen Vorgaben beigetragen. Wie in der Richtlinie 2019/883/EU beschrieben (Absätze 11 und 12), hat bereits die Richtlinie 2000/59/EG einen maßgeblichen Anteil daran, dass weniger Abfälle auf See eingebracht werden, obwohl diese noch nicht in vollem Umfang wirksam war (s. REFIT-Bewertung). Die Wirksamkeit der Hafenauffang-Richtlinie soll durch ihre Überarbeitung noch weiter optimiert werden.

Die Koordinierung der nationalen Umsetzung wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wahrgenommen. Dazu haben im Herbst 2019 erste Bund-/Ländergespräche unter Beteiligung weiterer Interessensvertreter stattgefunden. Fokus der Diskussion liegt auf der Implementierung der wesentlichen Veränderungen der beiden Richtlinien in der Praxis (2019/883/EU im Vergleich zu 2000/59/EG) sowie auf der Klärung von nationalen Fragen zur Auslegung.

**19. Ist mit einer geschlossenen Kreislaufwirtschaft schiffsbasierter Abfälle im Bereich der Nordsee, einschließlich Kontrolle und Dokumentation, ab dem 01.01.2021 zu rechnen, und falls nicht, ist dies ein Ziel der Landesregierung, und wie möchte sie dieses Ziel bis wann erreichen?**

Die Landesregierung unterstützt, dass im Zusammenhang mit Häfen und der Bewirtschaftung von Abfällen von Schiffen die wichtigsten Umweltvorschriften und -grundsätze eingehalten werden. Im Hinblick darauf sind insbesondere die Richtlinie 2008/56/EG („Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie“) sowie die Richtlinie 2008/98/EG („Abfallrahmenrichtlinie“) einschlägige Instrumente.

Die Abfallrahmenrichtlinie enthält die wichtigsten Grundsätze der Abfallbewirtschaftung, darunter das Verursacherprinzip und die Abfallhierarchie, mit der Wiederverwendung und Recycling von Abfall Vorrang vor anderen Arten der Abfallverwertung und -entsorgung erhalten und die die Einrichtung von Systemen für die getrennte Sammlung von Abfällen erforderlich macht. Darüber hinaus ist das Konzept der erweiterten Herstellerverantwortung ein Leitgrundsatz des Abfallrechts der Union, auf dessen Grundlage die Hersteller während des gesamten Lebenszyklus ihrer Produkte für deren Auswirkungen auf die Umwelt verantwortlich sind. Diese Verpflichtungen gelten auch für die Bewirtschaftung von Abfällen von Schiffen.

Die Vorgaben der neuen Richtlinie Hafenauffangrichtlinie (EU) 2019/883 werden daher schnellstmöglich - spätestens bis Ende der Frist zum 28. Juni 2021 - umgesetzt.

**20. Wie ist der Stand der Umsetzung der internationalen Vereinbarungen bezüglich der Vermeidung schiffsbasierter Abfälle in den Seehäfen der Königreiche Dänemark und der Niederlande im Vergleich zu Niedersachsen?**

In den Seehäfen von Dänemark und den Niederlanden gelten die gleichen verbindlichen Bestimmungen hinsichtlich schiffsbasierter Abfälle wie in Deutschland. Relevant ist hier die Anlage V des MARPOL-Übereinkommens, welche in allen drei Staaten verpflichtend Anwendung findet.

Darüber hinaus ist die EU-Richtlinie zu den Hafenauffangeinrichtungen (Richtlinie 2000/59/EG, geändert durch Richtlinie 2002/84/EG, Richtlinie 2007/71/EG, Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 und Richtlinie (EU) 2015/2087) derzeit noch maßgeblich. Diese Richtlinie ist durch die neue Richtlinie (EU) 2019/883 über Hafenauffangeinrichtungen abgelöst worden, welche bis 28. Juni 2021 in den EU-Mitgliedsstaaten umgesetzt werden muss.

Details zu den jeweiligen Umsetzungen anderer Vertragsstaaten bzw. EU-Mitgliedsstaaten liegen der Landesregierung nicht vor.

**21. In welcher Form und zu welchen Bedingungen und Konditionen können Fischer passiv gefischte Abfälle derzeit in niedersächsischen Häfen entsorgen?**

Die Fischer erhalten kostenfrei große Sammelsäcke, in denen sie den Müll, der sich in den Netzen verfängt, sammeln und in den Hafen transportieren können. Hier stehen Container für die kostenfreie Entsorgung bereit.

**22. Ist dies von Gebühren und/oder Auflagen befreit?**

Ja.

**23. Welchen Aufwand (Trennung/Sortierung) müssen Fischer mit/für passiv gefischte(n) Abfälle(n) betreiben?**

Fischer sortieren grundsätzlich nach jedem Fang gefischte Abfälle aus. Die Fischer haben dadurch nur einen geringen Aufwand. Eine weitere Trennung der Müllsorten seitens der Fischer ist nicht erforderlich.

**24. In welcher Größenordnung spielen hierbei sogenannte Geisternetze eine Rolle?**

Dem Land Niedersachsen liegen keine Daten vor, wie groß der Anteil sogenannter „Geisternetze“ an dem im Rahmen des Projekts „Fishing-for-Litter“ gesammelten Abfall ist.

Das Land Niedersachsen fördert Projekte zur Vermeidung seebasierter Plastikeinträge durch die Fischerei. In der Nordsee besteht ein Teil der Plastikabfälle, der aus Fischereigerät stammt, aus sogenannten Scheuerschutzfäden („Dolly Ropes“). In dem durch den Europäischen Meeres und Fischereifond (EMMF) und nationale Kofinanzierungsmittel geförderten Projekt DRopS (Dolly Rope Suspension) werden gemeinsam mit der Fischerei Möglichkeiten erforscht, die Konstruktion des Netzes so zu verändern, dass die Netze z. B. den Meeresboden möglichst nicht mehr berühren und somit der Einsatz von Scheuerschutzfäden (Dolly Ropes) überflüssig wird.

**25. Wie ist die Entsorgung von Geisternetzen in den niedersächsischen Häfen derzeit organisiert und geregelt?**

Die Netze können, wie die übrigen Abfälle auch, in den bereitgestellten Abfallbehältern der Fishing-for-Litter-Initiative entsorgt werden.

Anlage zu Frage 8

## Seehafen Brake

	Anzahl der Seeschiffe	Anzahl durchgeführter N-NSW Kontrollen	Anzahl durchgeführter Bordkontrollen	Anzahl der festgestellte Mängel	Anzahl der Entsorgungsaufforderungen (formal)
2016	1 079	1 079	166	0	1
2017	1 010	1 010	225	0	1
2018	935	935	180	3	3
2019	976	976	7	0	4

## Seehafen Nordenham

	Anzahl der Seeschiffe	Anzahl durchgeführter N-NSW Kontrollen	Anzahl durchgeführter Bordkontrollen	Anzahl der festgestellte Mängel	Anzahl der Entsorgungsaufforderungen (formal)
2016	409	409	67	0	2
2017	565	565	136	0	3
2018	587	587	22	0	2
2019	557	557	5	0	4

## Fedderwardersiel

	Anzahl der Seeschiffe	Anzahl durchgeführter N-NSW Kontrollen	Anzahl durchgeführter Bordkontrollen	Anzahl der festgestellte Mängel	Anzahl der Entsorgungsaufforderungen (formal)
2016	1	befreit	0	0	0
2017	1	befreit	0	0	0
2018	1	befreit	0	0	0
2019	1	befreit	0	0	0

## Großensiel

	Anzahl der Seeschiffe	Anzahl durchgeführter N-NSW Kontrollen	Anzahl durchgeführter Bordkontrollen	Anzahl der festgestellte Mängel	Anzahl der Entsorgungsaufforderungen (formal)
2016	0	0	0	0	0
2017	0	0	0	0	0
2018	0	0	0	0	0
2019	0	0	0	0	0

## Motzen

	Anzahl der Seeschiffe	Anzahl durchgeführter N-NSW Kontrollen	Anzahl durchgeführter Bordkontrollen	Anzahl der festgestellte Mängel	Anzahl der Entsorgungsaufforderungen (formal)
2016	53	53	0	0	0
2017	51	51	2	0	0
2018	71	71	0	0	0
2019	79	79	0	0	0

## Leer

	Anzahl der Seeschiffe	Anzahl durchgeführter N-NSW Kontrollen	Anzahl durchgeführter Bordkontrollen	Anzahl der festgestellte Mängel	Anzahl der Entsorgungsaufforderungen (formal)
2016	25	0	0	0	0
2017	35	0	0	0	0
2018	47	47	11	0	0
2019	36 (01.11.2019)	36	10	0	0

## Papenburg

	Anzahl der Seeschiffe	Anzahl durchgeführter N-NSW Kontrollen	Anzahl durchgeführter Bordkontrollen	Anzahl der festgestellte Mängel	Anzahl der Entsorgungsaufforderungen (formal)
2016	185	185	0	0	0
2017	217	217	0	0	0
2018	209	209	0	0	0
2019	206	206	0	0	0

## Oldenburg

	Anzahl der Seeschiffe	Anzahl durchgeführter N-NSW Kontrollen	Anzahl durchgeführter Bordkontrollen	Anzahl der festgestellte Mängel	Anzahl der Entsorgungsaufforderungen (formal)
2016	46	46	12	0	0
2017	43	43	11	0	0
2018	54	54	14	0	0
2019	48	48	11 (2 Anläufe befreit, Genehmigungen liegen hier vor)	0	0

## Wilhelmshaven Land

	Anzahl der Seeschiffe	Anzahl durchgeführter N-NSW Kontrollen	Anzahl durchgeführter Bordkontrollen	Anzahl der festgestellte Mängel	Anzahl der Entsorgungsaufforderungen (formal)
2016	949	925	keine Zahlen verfügbar	0	0
2017	1 213	keine Zahlen verfügbar	keine Zahlen verfügbar	0	0
2018	1 028	916	458	0	0
2019	1 116	1 031	197	0	0

## Emden

	Anzahl der Seeschiffe	Anzahl durchgeführter N-NSW Kontrollen	Anzahl durchgeführter Bordkontrollen	Anzahl der festgestellte Mängel	Anzahl der Entsorgungsaufforderungen (formal)
2016	1 446	keine Zahlen verfügbar	151	3 (1x fehlende Meldung, 2x übervolle Behälter, Marpol 5)	2x mdl., 2x Leerung erfolgt.
2017	1 413	keine Zahlen verfügbar	52	3 (3x fehlerhafte NSW-Meldungen)	0
2018	1 401	1 401	68	3 (2x NSW-Meldung fehlt/fehlerhaft, 1x Entsorg. nicht erfolgt, Marpol 5)	0
2019	1 272	1 272	156	3 (1x fehlende Eintrag. Mülltagebuch, 1x Anlauf-NSW-Meldung, 1x fehlende NSW-Meldung)	0

Baltrum, Bensorsiel, Borkum, Dornumersiel / Accumersie I/ Westaccumersiel, Greetsiel, Harlesiel, Juist, Langeoog, Messersiel, Neuharlingersiel, Nordeich, Norderney, Spiekeroog, Wangerooge

	Anzahl der Seeschiffe	Anzahl durchgeführter N-NSW Kontrollen	Anzahl durchgeführter Bordkontrollen	Anzahl der festgestellte Mängel	Anzahl der Entsorgungsaufforderungen (formal)
2016	51 000	alle befreit	12	0	0
2017	52 000	alle befreit	10	0	0
2018	52 700	alle befreit	31	0	0
2019	52 000	alle befreit	8	0	0

## Stade / Bützfleth

	Anzahl der Seeschiffe	Anzahl durchgeführter N-NSW Kontrollen	Anzahl durchgeführter Bordkontrollen	Anzahl der festgestellte Mängel	Anzahl der Entsorgungsaufforderungen (formal)
2016	822	keine Zahlen verfügbar	33	0	0
2017	874	keine Zahlen verfügbar	84	0	0
2018	832	832	125	0	0
2019	940	940	173	1	1, keine ausreichende Lagerkapazität bis zum nächsten Anlaufhafen

## Cuxhaven

	Anzahl der Seeschiffe	Anzahl durchgeführter N-NSW Kontrollen	Anzahl durchgeführter Bordkontrollen	Anzahl der festgestellte Mängel	Anzahl der Entsorgungsaufforderungen (formal)
2016	1 332	keine Zahlen verfügbar	6	0	0
2017	1 484	keine Zahlen verfügbar	45	0	0
2018	1 654	1 654	47	0	0
2019	2 148	2 148	0	0	0

## Krautsand am Ruthenstrom

	Anzahl der Seeschiffe	Anzahl durchgeführter N-NSW Kontrollen	Anzahl durchgeführter Bordkontrollen	Anzahl der festgestellte Mängel	Anzahl der Entsorgungsaufforderungen (formal)
2016	keine Zahlen verfügbar	keine Zahlen verfügbar	keine Zahlen verfügbar	keine Zahlen verfügbar	keine Zahlen verfügbar
2017	keine Zahlen verfügbar	keine Zahlen verfügbar	keine Zahlen verfügbar	keine Zahlen verfügbar	keine Zahlen verfügbar
2018	keine Zahlen verfügbar	keine Zahlen verfügbar	keine Zahlen verfügbar	keine Zahlen verfügbar	keine Zahlen verfügbar
2019	keine Zahlen verfügbar	keine Zahlen verfügbar	keine Zahlen verfügbar	keine Zahlen verfügbar	keine Zahlen verfügbar

## Wilhelmshaven Stadt

	Anzahl der Seeschiffe	Anzahl durchgeführter N-NSW Kontrollen	Anzahl durchgeführter Bordkontrollen	Anzahl der festgestellte Mängel	Anzahl der Entsorgungsaufforderungen (formal)
2016	185	185	18	0	0
2017	103	103	11	0	0
2018	100	100	12	0	0
2019	108	108	14	0	0