

N i e d e r s c h r i f t
über die 22. - öffentliche - Sitzung
des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“
des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
am 7. Juli 2020
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. **Vorstellung des neuen Geschäftsführers der Marketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen, André Heim, und Bericht zur aktuellen Situation der niedersächsischen Seehäfen.....** 5
2. **Unterrichtung durch die Landesregierung zur Situation des Personals auf deutschen Container- und Kreuzfahrtschiffen, bei denen seit Beginn der Corona-Pandemie keine Wechsel der Crew möglich waren**
Unterrichtung..... 7
Aussprache 8
3. **Unterrichtung durch die Landesregierung über die Ergebnisse des Abschlussberichtes zur Havarie der „MSC Zoe“ sowie der sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen für Niedersachsen**
Unterrichtung..... 11
Aussprache 13
4. **Unterrichtung durch die Landesregierung zu den aufgrund geringer Auslastung durch die Corona-Pandemie vor den niedersächsischen Inseln auf Reede liegenden Schiffen**
Unterrichtung..... 19
Aussprache 19

5. **Marineschiffbauindustrie - Neubau und Instandsetzung in Deutschland sichern, erhalten und entwickeln!**

Antrag der Fraktion der FDP - Drs. 18/5770

Fortsetzung der Beratung 21

Beschluss 21

6. **Unterrichtung durch die Landesregierung zu den erwarteten Auswirkungen der flexiblen Tidesteuerung am Emssperrwerk (Gandersum) auf die Schifffahrt**

Unterrichtung 23

Aussprache..... 27

Anwesend:

Mitglieder des Unterausschusses:

1. Abg. Holger Ansmann (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Christoph Bratmann (SPD)
3. Abg. Karin Logemann (SPD)
4. Abg. Andrea Schröder-Ehlers (SPD)
5. Abg. Helmut Dammann-Tamke (CDU)
6. Abg. Karsten Heineking (CDU)
7. Abg. Bernd-Carsten Hiebing (CDU)
8. Abg. Thiemo Röhler (CDU)
9. Abg. Clemens Lammerskitten (i. V. d. Abg. Oliver Schatta) (CDU)
10. Abg. Petra Joumaah (i. V. d. Abg. Kai Seefried) (CDU)
11. Abg. Meta Janssen-Kucz (GRÜNE)
12. Abg. Hillgriet Eilers (FDP)
13. Abg. Stefan Henze (AfD)

Von der Landtagsverwaltung:

Regierungsrat Biela.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10.30 Uhr bis 12.51 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:*Billigung von Niederschriften*

Der **Unterausschuss** billigte die Niederschrift über die 21. Sitzung.

Tagesordnungspunkt 1:

Vorstellung des neuen Geschäftsführers der Marketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen, André Heim, und Bericht zur aktuellen Situation der niedersächsischen Seehäfen

Nach einer kurzen Vorstellung unterrichtete der neue Leiter von Seaports of Niedersachsen, **GF Heim**, den Unterausschuss im Rahmen einer computergestützten Präsentation über die Situation der niedersächsischen Seehäfen. Im Mittelpunkt seines Berichtes standen die infolge der Corona-Pandemie überwiegend rückläufigen Umschlagsentwicklungen in den Häfen sowie pandemiebedingte Absagen diverser Marketingveranstaltungen. Die Schaubilder der Präsentation sind der Niederschrift als **Anlage 1** beigelegt.

Zur Umschlagsentwicklung der einzelnen Häfen gab Herr Heim dem Unterausschuss folgende Informationen:

- Der Rückgang des Gesamtumschlags in den niedersächsischen Häfen im ersten Quartal um 5 % gibt die Richtung für das Gesamtjahr vor; die „Lockdown“-Monate April und Mai sind hierbei noch gar nicht berücksichtigt.
- Cuxhaven (Umschlagsrückgang - 44 %): Insbesondere der Umschlag bei festen Massengütern und beim Autoumschlag nach UK ist rückläufig)
- Emden (Umschlagsrückgang - 28 %): Ursächlich ist vor allem der Autoumschlag, der zeitweise völlig zum Erliegen gekommen ist.
- Leer (Umschlagswachstum + 48 %): Resultierend aus einem Sondereffekt aus der Nachfrage nach Zierkies und Steinen infolge reger Bautätigkeit von Eigenheimbesitzern nach der Öffnung von Baumärkten.
- Nordenham (Umschlagswachstum + 7 %), basierend auf den Umschlagszahlen Januar bis März 2020. Der Kohleumschlag ist in diesen Monaten gegenüber den Vergleichsmonaten des Vorjahres unverändert geblieben.
- Papenburg (Umschlagswachstum + 10 %), resultierend aus dem vermehrten Umschlag von Torf und Holzabfällen.
- Stade (Umschlagswachstum + 12 %): Der Hafenumschlag profitiert von dem Erfordernis einer Grundauslastung der umliegenden ener-

gieintensiven Unternehmen des produzierenden Gewerbes. Der Ausblick für den Umschlag von Baustoffen allerdings ist für 2020 recht düster.

- Wilhelmshaven (Umschlagsrückgang: - 9 %): Der Containerumschlag ist in einer Erholungsphase, der Kohleumschlag ist aufgrund des Kohleausstiegsprogramms der Bundesregierung mit - 80 % ~ - 1 Million Tonnen massiv rückläufig.

Abg. **Bernd-Carsten Hiebing** (CDU) erklärte, Deutschland sei bisher recht gut mit der Corona-Pandemie zurechtgekommen. Da diese aber die ganze Welt erfasst habe und die Schifffahrt international agiere, befürchte er, dass die schwierige Lage der maritimen Schifffahrt noch eine Zeitlang andauern werde.

Ungeachtet der haushalterischen Zwänge müsse es, um wettbewerbsfähig zu bleiben, das Ziel sein, den jährlichen Zuschuss an NPorts für Investitionen in die niedersächsischen Häfen in Höhe von 40 Millionen Euro auch in den Folgejahren beizubehalten.

Trotz der im Zuge der Corona-Pandemie angestellten Überlegungen, künftig wieder verstärkt auf nationale und regionale Lieferketten zu setzen, blieben die Häfen nach seiner festen Überzeugung, so der Abgeordnete, „Tore zur Welt“, ohne die ein florierender Export, auf den insbesondere die deutsche Wirtschaft angewiesen sei, nicht möglich sei. Corona werde die Globalisierung zwar verändern, sie aber nicht beenden.

Der Abgeordnete äußerte sich abschließend zuversichtlich, dass die Umschlagstätigkeit in den niedersächsischen Häfen nach einer deutlichen Delle infolge der Corona-Pandemie wieder anziehen werde. Er vertrat die Ansicht, dass die niedersächsischen Häfen hierfür zwar gut aufgestellt seien, sie aber einer stetigen Weiterentwicklung bedürften, um im Vergleich mit anderen Häfen wettbewerbsfähig zu bleiben, und sagte für die Fraktion der CDU zu, dass die Politik hierzu ihren Beitrag leisten werde.

Abg. **Karin Logemann** (SPD) sagte, die Bereitstellung von Mitteln für die Häfen im Zuge des Nachtragshaushalts 2020 sei ein Beleg dafür, dass die Politik die Häfen stütze und hinter ihnen stehe. Dellen böten nicht nur Risiken, sondern auch Chancen. Es gelte, insbesondere die Häfen,

die unter der Krise besonders litten, zukunfts-trächtig und krisenfester aufzustellen.

Da Seaports of Niedersachsen bisher noch nicht von allen Häfen Umschlagszahlen des ersten Quartals vorlägen, bitte sie darum, den Unterausschuss dann auf den neuesten Stand zu bringen, wenn diese vorlägen.

Abg. **Meta Janssen-Kucz** (GRÜNE) fragte, wofür die 20 Millionen Euro, die die Landesregierung im Nachtragshaushalt für die Häfen bereitstellen wolle, verwendet würden, und äußerte in dem Zusammenhang die Vermutung, dass im Bereich der Digitalisierung ein hoher Investitionsbedarf bestehe.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD) merkte an, dass sich diese Frage in erster Linie an die Landesregierung und nicht an Seaports of Niedersachsen richte.

MR **Jacob** (MW) legte dar, der 2. Nachtragshaushalt für das Jahr 2020 sei aufgestellt worden, um die Auswirkungen des Coronavirus zu bekämpfen und die abgeschwächte Konjunktur zu beleben. Das „Sonderprogramm „Häfen“ sei vorgesehen, um konjunkturell bedingte Umschlagsrückgänge, die die Hafengesellschaften belasteten, auszugleichen und konjunkturell belebende Maßnahmen, etwa geplante Baumaßnahmen, vorzuziehen. Da der Landtag den Nachtragshaushalt noch nicht beschlossen habe, habe die Landesregierung auch noch nicht ausgewählt, welche Maßnahmen im Einzelnen profitieren sollten. Das MW befinde sich hierüber in Abstimmung mit den Hafengesellschaften.

Abg. **Hillgriet Eilers** (FDP) lobte, dass der Aufbau einer neuen Website für Seaports of Niedersachsen forciert werde.

Sie vertrat die Ansicht, dass die Reeder sich in „sehr schwerem Fahrwasser“ befänden, und wollte wissen, inwieweit Seaports of Niedersachsen die Reeder in dieser schwierigen Lage unterstützen könne.

GF **Heim** (Seaports of Niedersachsen) berichtete, Seaports sowie NPorts stünden in engem Kontakt mit den Reedern. Das Veranstaltungsformat „Hafen trifft Festland“ biete den Reedern Gelegenheit, auf Probleme hinzuweisen, und den Hafengesellschaften die Möglichkeit, Problemlösungen zu entwickeln und anzubieten und so die Attraktivität ihrer Häfen für Schiffsanläufe zu steigern.

Der **Unterausschuss** nahm die Absage des Niedersächsischen Hafentages 2020 und dessen Verlegung auf den 3. September 2021 zur Kenntnis und beschloss, die für den Besuch dieser Veranstaltung ursprünglich geplante Sitzung am 4. September 2020 ausfallen zu lassen.

Tagesordnungspunkt 2:

Unterrichtung durch die Landesregierung zur Situation des Personals auf deutschen Container- und Kreuzfahrtschiffen, bei denen seit Beginn der Corona-Pandemie keine Wechsel der Crew möglich waren

Unterrichtung

MR'in **Rosenberg** (MW) legte Folgendes dar:

Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Zur allgemeinen Lage hat mich u. a. der Verband Deutscher Reeder informiert. Es sind Crewwechsel aufgrund der vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie von vielen Nationalstaaten erlassenen Reiserestriktionen und Quarantänenvorschriften in Verbindung mit fehlenden Flugverbindungen, weiteren Zubringermöglichkeiten und Problemen bei der Visa-Beschaffung in weiten Teilen der Welt schwierig durchzuführen. Derzeit - Stand 24. Juni - warten weltweit insgesamt 200 000 Seefahrer auf ihren Schiffen auf Ablösung. Zum damaligen Zeitpunkt waren darunter etwa 40 000 philippinische und 20 000 indische Staatsbürger sowie 25 000 Seefahrer aus der EU, Großbritannien und Norwegen. Viele von ihnen sind über den Vertragszeiten und auch über die in der Maritime Labour Convention vorgeschriebene Maximalverweildauer hinaus an Bord.

Schon dreimal wurde im Rahmen des International Bargaining Forums eine Verlängerung der Heuerverträge vereinbart. Die letzte Verlängerung reicht bis zum 15. Juli 2020 und wurde nur noch unter strikten Bedingungen zugestanden. Mittlerweile ist auch diese Frist abgelaufen.

Die Gewerkschaften haben mit einer PR-Kampagne begonnen. Diese soll deutlich machen, dass Arbeitsverträge nicht unbegrenzt verlängert werden können und Seeleute das Recht haben, die Arbeit niederzulegen. Dabei wurde aber auch explizit darauf hingewiesen, dass sich diese Aktionen gegen die Regierungen richten sollen, die keine Crewwechsel zulassen, und nicht gegen die Reedereien.

Bisher ist allerdings nicht bekannt geworden, dass es tatsächlich zu Arbeitsniederlegungen gekommen ist. Zwischenzeitlich sind sehr leichte Entspannungen in einigen asiatischen Häfen zu verzeichnen. Crewwechselmöglichkeiten in Mittel-

und Südamerika sowie Afrika sind derzeit so gut wie nicht gegeben.

Auch deutsche Seeleute und Schiffe unter deutscher Flagge sind von der Crewwechselproblematik betroffen. Genaue Zahlen dazu liegen nicht vor. Aber es wird davon ausgegangen, dass allein aus der Mitgliedschaft des VDR ca. 700 Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge und ca. 3 000 Seeleute auf Schiffen unter einer anderen europäischen Flagge betroffen sind.

Der Bundesregierung kommt in diesem Zusammenhang nach Aussage des VDR eine Vorbildfunktion zu. Schon frühzeitig wurden in den letzten Wochen pragmatische Lösungen gefunden. Berufsseeleute und weiteres Schifffahrtspersonal wurden als "key personel" anerkannt. Die Grenzen der Bundesrepublik wurden auch für Drittstaatler zum Zwecke des Crewwechsels geöffnet, und auch auf Quarantäne bei als Besatzungsmitglieder einreisenden Seeleuten wird verzichtet.

Problematisch ist derzeit die Erteilung von Schengen-Visa für Drittstaatler, die zum Zwecke von Crewwechseln in europäischen Häfen in den Schengen-Raum einreisen möchten. Selbst wenn Flüge in den Schengen-Raum stattfinden und auch die weiteren Anforderungen der jeweiligen Herkunftsländer die Einreise von Drittstaatsangehörigen grundsätzlich ermöglichen, scheitert die Umsetzung oftmals daran, dass keine Visa erteilt werden können.

Hintergrund sind entweder die geschlossenen Vertretungen in den Herkunftsländern oder die begrenzten Kapazitäten zur Ausstellung von Visa-on-Arrival an den Grenzen bzw. Flughäfen. Darüber wird derzeit in Brüssel eine lebhafte Diskussion geführt, um gemeinsam mit den Mitgliedstaaten eine pragmatische Lösung zu finden, z. B. die Möglichkeit, Seeleute temporär von der Visumpflicht auszunehmen, wenn sie nachweisen können, dass sie Seeleute sind und zum Zwecke des Anheuerns einreisen.

Für die Seeleute, die oftmals seit vielen Monaten an Bord arbeiten, ist es darüber hinaus wichtig, in den Häfen Landgang zu bekommen. Landgänge wurden lange Zeit von der Wasserschutzpolizei in den Häfen aus Sicherheitsgründen untersagt. Mittlerweile ist das nicht mehr der Fall; dazu werde ich später ausführen. Abgesehen davon ist Deutschland nach Ansicht des VDR sehr gut aufgestellt.

Auch die medizinische Versorgung an Bord der Schiffe ist nach wie vor gewährleistet.

Zur Situation der Schiffe in den niedersächsischen Häfen lässt sich festhalten, dass nur in den Häfen Emden, Cuxhaven und Wilhelmshaven Schiffe aufgrund des Coronavirus längerfristig aufliegen bzw. aufgelegt haben. In Cuxhaven und Wilhelmshaven waren die einzelnen Anläufe der TUI-Schiffe, der „Mein Schiff“-Schiffe, zu verzeichnen. Regelungen zu Besatzungswechseln und Landgängen fallen in die Zuständigkeit der Bundespolizei und der örtlich zuständigen Gesundheitsbehörden.

Vonseiten der Häfen und aus hafenbehördlicher Sicht gibt es keine Einschränkungen der Landgänge. Diese sind also grundsätzlich in Abstimmung mit den örtlich zuständigen Gesundheitsbehörden möglich. Hierfür gilt die Corona-Verordnung des jeweiligen Bundeslandes.

In Niedersachsen können auch Besatzungswechsel stattfinden. Gemäß einer Entscheidung der Bundesregierung besteht seit dem 17. März 2020 bis heute ein Einreisestopp für Staatsangehörige aus Drittländern. Seeleute sind hiervon aber nicht betroffen. Drittstaatsangehörige Besatzungen haben in den bremischen und niedersächsischen Seehäfen die Möglichkeit, sowohl an- als auch abzumustern, d. h. eine Heimreise des Seemanns wird berufsbedingt gestattet und eine Einreise einschließlich einer nötigen Visaerteilung durch die Bundespolizei ermöglicht. Genauso verhält es sich bei anmusternden Seeleuten. Auch hier besteht weiterhin die Möglichkeit, in das Schengen-Gebiet und die Bundesrepublik einzureisen und in den Seehäfen an Bord eines Schiffes anzuheuern.

Aufgrund der immer noch geschlossenen deutschen Auslandsvertretungen sind die Flughafen-grenzdienststellen angewiesen, auch hier wohlwollend Ausnahmevisa zum Zwecke der Durchreise zum Schiff zu erteilen. Deutsche Staatsangehörige, Unionsbürger und britische Staatsangehörige dürfen als Besatzungsangehörige uneingeschränkt einreisen. Letztgenannte Personengruppe darf zum Zweck der Heimreise einreisen und muss der Bundespolizei bei Abmusterung im Seehafen den Reiseweg darlegen.

Auch für drittstaatsangehörige Seeleute besteht in den Seehäfen die Möglichkeit zum Landgang. Die Erteilung von Passierscheinen gemäß § 24 Abs. 2 Aufenthaltsverordnung erfolgt bei der Ein-

reisekontrolle an Bord des Schiffes für diejenigen Seeleute, die an Land gehen wollen. Nachträgliche Einreisebesuche werden beim Vorstellen des Seemanns auf der Dienststelle bearbeitet. Hierfür ist kein dringender Einreisegrund wie z. B. ein Arztbesuch erforderlich.

Die Bundespolizei teilt weiter mit, dass sie im ständigen Austausch mit den lokalen Hafenbehörden und den Schiffsagenturen steht, um die Situation der Seeleute zu erfassen und eine entsprechende Einreise zu ermöglichen. Die Schwierigkeiten - auch in Niedersachsen - liegen derzeit aufgrund des gestörten Luftverkehrs und der Einreiseverbote der einzelnen Staaten auch für eigene Staatsangehörige darin, die Seeleute nach Hause zu bringen. Erschwerend wirken hier in allen Häfen die Hygienekonzepte der Reedereien, die zum Teil wohl keine Landgänge zulassen und auch das Anmustern nur nach vorheriger Einzelquarantäne im Hotel durchführen.

Aussprache

Abg. **Karin Logemann** (SPD) fragte, wie die Befolgung der Hygienekonzepte auf den Schiffen kontrolliert werde. Außerdem wollte sie wissen, wie bei vergleichbaren Lagen künftig sichergestellt werden solle, dass Seeleute nicht so lange festsäßen, wie es während der Corona-Pandemie der Fall sei. - MR'in **Rosenberg** (MW) antwortete, hierzu lägen ihr keine Erkenntnisse vor. Für die aufliegenden Kreuzfahrtschiffe habe der Bund eine Koordinierungsstelle eingerichtet, die wohl auch in Kontakt zu den Reedereien stehe. Sie gehe davon aus, dass die Koordinierungsstelle über nähere Kenntnisse verfüge.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD) bat darum, hierzu nähere Informationen einzuholen und diese dem Unterausschuss im Nachgang zu der Sitzung schriftlich zu übermitteln.

Abg. **Karin Logemann** (SPD) war mit diesem Verfahrensvorschlag einverstanden.

In Anbetracht der Bedeutung einer möglichst zügigen sachgemäßen Lösung dieser die auf den Schiffen festsitzenden Seeleute besonders belastenden Problematik sprach sich die Abgeordnete dafür aus, dass sich der Unterausschuss in der nächsten Sitzung durch den Vertreter einer mit dem Sachverhalt befassten Dienststelle des Bundes unterrichten lassen möge.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD) empfahl, zunächst einmal die schriftliche Information des MW abzuwarten und erst danach über weitergehende Möglichkeiten der Informationsgewinnung zu entscheiden.

MR'in **Rosenberg** (MW) wies darauf hin, dass die Unterrichtung durch die Landesregierung zu den aufgrund geringer Auslastung durch die Corona-Pandemie vor den niedersächsischen Inseln auf Reede liegenden Schiffen einen Sachverhalt betreffe, der in der Zuständigkeit des Bundes liege, sich die Landesregierung in dieser Angelegenheit ohnehin in Kontakt mit dem Bund befinde und im Vorfeld vereinbart worden sei, weitere Informationen vom Bund einzuholen. - Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD) stellte daraufhin erfreut fest, dass der in dieser Angelegenheit mit dem Bund schon bestehende Kontakt genutzt werden könne, um kurzfristig weitere Informationen einzuholen.

Abg. **Clemens Lammerskitten** (CDU) bat zunächst darum, dem Unterausschuss die Befragung, die der VDR zu dem Gegenstand der Unterrichtung durchgeführt habe, im Nachgang zu der Sitzung für die weitere Auswertung und Entscheidung über evtl. parlamentarische Initiativen zur Verfügung zu stellen.

Mit Blick auf die eingeschränkten Flugverbindungen wollte der Abgeordnete wissen, ob dem MW Fälle bekannt seien, in denen Seeleute bereits seit einem Dreivierteljahr auf den Schiffen gewissermaßen gefangen seien, ohne dass sie freibestimmt darüber entscheiden könnten, wo sie ihre Freizeit verbrächten oder ihren Urlaub verlebten. Der Abgeordnete bat darum, dem Unterausschuss mehr Informationen zu den persönlichen Schicksalen von Seeleuten an Bord aufliegender Schiffe zukommen zu lassen.

MR'in **Rosenberg** (MW) berichtete, nach Aussage des VDR werde in Deutschland viel dafür getan, dass Schiffsbesatzungen die Möglichkeit des Landganges hätten, um Freiraum zu bekommen.

Die medizinische Versorgung sei gewährleistet. Sie gehe daher davon aus, dass zumindest in Deutschland kein zu hoher Druck auf Seeleuten bestehe. Wie es in den anderen Teilen der Welt um Seeleute auf festsitzenden Seeleuten bestellt sei, entziehe sich aber ihrer Kenntnis.

Abg. **Hillgriet Eilers** (FDP) erklärte, in Foren berichteten Seeleute, dass sie seit einem Jahr unun-

terbrochen an Bord eines Schiffes seien. Auf kleinen Schiffen bestehe mangels ausreichender Kommunikationsmittel noch nicht einmal Kontakt zur Außenwelt mittels Internet, ganz zu schweigen von den fehlenden, an Land bestehenden Kontaktmöglichkeiten zu Mitmenschen. In den Foren werde auch von einer steigenden Anzahl von Suiziden berichtet. Die Bedingungen auf aufliegenden Schiffen seien gewissermaßen mit gefängnisartigen Zuständen zu vergleichen.

Ihren Informationen zufolge, so die Abgeordnete, säßen derzeit rund 1 000 Seeleute auf Schiffen in der Deutschen Bucht fest. Nach dem 15. Juli 2020 seien für viele Seeleute wieder Landgänge möglich. Die Belastung der Gesundheitsämter und Hafenärztlichen Dienste in den Kommunen mit Häfen sei sehr groß. Sie interessiere, ob diese kommunalen Dienststellen finanziell und personell ausreichend ausgestattet seien oder ob das Land dafür sorgen müsse, dass die personellen und finanziellen Kapazitäten der kommunalen Gesundheitsämter und Hafenärztlichen Dienste erhöht würden.

MR'in **Rosenberg** (MW) teilte mit, die Hafenärztlichen Dienste ressortierten beim Ministerium für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung. Sie sagte abschließend zu, auch diese Frage im Nachgang zu der Sitzung in schriftlicher Form zu beantworten.¹

¹ Mit Schreiben vom 27.08.2020 hat das MW einzelne im Rahmen der Unterrichtung gestellte Fragen im Nachgang schriftlich beantwortet sowie eine Unterlage der Europäischen Kommission und eine Unterlage der IMO nachgereicht. Die Information und die beiden Unterlagen sind der Niederschrift als **Anlagen 2 bis 4** beigelegt.

Tagesordnungspunkt 3:

Unterrichtung durch die Landesregierung über die Ergebnisse des Abschlussberichtes zur Havarie der „MSC Zoe“ sowie der sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen für Niedersachsen

Unterrichtung

MR **Gade** (MU) legte Folgendes dar:

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Der Abschlussbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) zur Havarie bzw. des Über-Bord-gehens von Containern der MSC ZOE wurde am 25. Juni 2020 vorgestellt. Es gab dazu eine Pressekonferenz der BSU. Die Besonderheit dieses Berichts ist, dass es sich um einen gemeinsamen Bericht von drei Ländern, darunter Deutschland und die Niederlande, handelt. Die Niederlande sind betroffen, weil sich das Über-Bord-gehen in überwiegendem Umfang im Zuständigkeitsbereich der Niederlande ereignete. Der dritte beteiligte Staat ist Panama, weil das Schiff MSC ZOE unter panamesischer Flagge fährt.

In dem umfangreichen Bericht wird zunächst auf das Ereignis eingegangen, das am späten Abend des 1. Januar 2019 und frühen Morgen des 2. Januar 2019, also bei Dunkelheit, stattfand. Das Schiff hatte dabei insgesamt 342 Container verloren und befand sich in dem küstennahen Verkehrstrennungsgebiet Terschelling - German Bight, kam aus Sines (Portugal) und hatte den Zielhafen Bremerhaven.

Zum Zeitpunkt des Containerverlustes herrschte Windstärke 8. Das ist kein ungewöhnlicher Sturm, er verursacht aber schweren Seegang.

Ausweislich des Abschlussberichtes der BSU gab es mehrere Containerverluste zu verschiedenen Zeitpunkten. Es hat sich herausgestellt, dass die Besatzung die ersten Containerverluste offenbar gar nicht bemerkt hatte.

Die BSU hat sich in ihrer Untersuchung zusammen mit den beiden Partnerländern mit folgenden Hauptfragen befasst: Erstens. Was verursachte das Über-Bord-gehen der Container? Zweitens. Wie lassen sich künftig Risiken eines Über-Bord-gehens von Containern besser handhaben? - Die zweite Frage ist auch die Kernaufgabe der BSU.

Das Krisenmanagement nach dem Unfall wurde nicht untersucht. Insbesondere wurde unser Havariekommando nicht einbezogen. Es war auch nicht beteiligt und konnte auch nicht zu dem Bericht Stellung nehmen. Das Havariekommando wurde zwar sofort tätig, aber nur für Aufräumarbeiten. Mit der Havarie an sich, also dem Schiff, hatte das Havariekommando nichts zu tun.

Die MSC ZOE hatte ausweislich des vorliegenden Abschlussberichts etwa 3 250 t Ladung verloren, insbesondere Container und deren Inhalt. Ein Großteil dieser Ladung bestand aus Verbrauchsgütern und dem zugehörigen Verpackungsmaterial. Vor allem Plastikgegenstände wurden nach dem Unfall bzw. dem Containerverlust an die Küsten der Wattenmeerinseln gespült.

Zwei der verloren gegangenen Container - das ist uns bekannt - enthielten Gefahrenstoffe. Ein Container enthielt (Di-)Benzoylperoxid, ein weiterer Container Lithiumbatterien. Ein Container wurde entdeckt. Der Container mit Lithiumbatterien ist nach unserer Kenntnis bis heute nicht detektiert worden.

Ein Container - auch das ist eine Besonderheit - enthielt winzige Polymerkügelchen mit einem Durchmesser von wenigen Millimetern, die unmittelbar nach dem Vorfall an die Küste gespült wurden. Diese Plastikpartikel sind nur schwer wieder aus der Umwelt zu entfernen. Nicht zuletzt aufgrund dieses Sachverhalts - weil er tatsächlich schwere Umweltschäden verursacht hat - hat die BSU die Havarie als schweren Seeunfall eingestuft.

Die MSC ZOE ist ein Containerschiff der neuesten Generation. Es wurde 2014 in der Republik Korea gebaut und ist seit 2015 bei MSC in Betrieb. Es hat eine Kapazität von etwas über 19 000 TEU. Das entspricht einer Tragfähigkeit von 200 000 t. Die Schiffsgesamtlänge beträgt 395 m, die Breite 59 m. Wir bezeichnen das als Mega-Containerschiff.

Die MSC setzt dieses Schiff zwischen Europa und dem Fernen Osten im Liniendienst ein. Die Besatzung bestand damals aus 22 Personen. Alle Offiziere an Bord hatten die erforderlichen Qualifikationen; das ist in dem Bericht dezidiert dargestellt. Das soll sozusagen dem Vorwurf „menschliches Versagen“ begegnen.

Es wurde ausweislich des vorliegenden Untersuchungsberichts eine Kombination verschiedener

Ursachen ermittelt, die zu den Containerverlusten geführt haben, die zu den verschiedenen Zeitpunkten aufgetreten sind.

Die erste und nach meiner Einschätzung auch wichtigste Ursache ist - das wurde auch in der Pressekonferenz der BSU auch so dargestellt -, dass die Seebedingungen zu extremen Bewegungen der MSC ZOE und Beschleunigungskräften des Schiffes geführt haben, die sich sogar oberhalb der Auslegungsgrenze dieser Schiffskonstruktion bewegt haben. Diesen Kräften haben die Container bzw. deren Sicherheitseinrichtungen nicht standgehalten.

Nach dem Bericht war die zweite Ursache der Havarie der Beinahekollision zum Meeresboden. Das ist aber nicht belegt, weil die im Hafen durchgeführte Untersuchung des Schiffskörpers auf Rumpfbeschädigungen dafür keine direkten Hinweise ergeben hat. Es kann auch sein, dass es an dem dort relativ weichen Meeresboden liegt, weshalb keine Beschädigungen aufgetreten sind.

Weitere Gründe waren das sogenannte grüne Wasser - den Begriff kannte ich bisher auch nicht; so bezeichnet man Wasser, das bei schwerem Seegang über das Deck fließt - und das sogenannte Slamming. Das sind harte Wellenschläge, die gegen die Bordwand und gegen die aufragenden Container schlagen.

Diese vier Gründe sind ausweislich des vorliegenden Berichts ursächlich für die Containerverluste.

Wir hatten gehofft, dass der Bericht eine Empfehlung der BSU enthält, was die Benutzung des küstenfernen Verkehrstrennungsgebietes (VTG) betrifft. Es gibt neben dem küstennahen VTG auch das VTG German Bight Western Approach, also das küstenferne Verkehrstrennungsgebiet. Eine derartige Empfehlung hat die BSU nicht ausgesprochen, weil der Hauptgrund für den Containerverlust in der Bauweise des Containerschiffs und in der Art der Ladungssicherung gesehen wird.

Ich habe darüber persönlich mit der BSU gesprochen. Dort war man der Auffassung, dass auch eine Verlegung in das weiter seewärts gelegene Verkehrstrennungsgebiet zu einem ähnlichen Containerverlust geführt hätte.

Uns liegen - das ist nicht Gegenstand dieses Berichtes - Hinweise dazu vor, dass die MSC ZOE

zwar ein Containerschiff der neuesten Generation ist, aber die Containerstützen aus Metall, die seitlich am Schiff aufragen, es lediglich ermöglichen, bis zur vierten Lage Container zu sichern. Neuere Mega-Containerschiffe weisen nach unserer Kenntnis höhere Containerstützen auf, die sich bis zur siebten Lage erstrecken und dort auch fachgerecht gelascht werden können.

Das mag ein Grund dafür sein, dass die Schiffskonstruktion insgesamt überprüft werden müsste. Die BSU fertigt zu diesem Zweck ihre Berichte an, die letztendlich auch an die IMO gehen, um im Bereich des internationalen Seerechts die entsprechenden Schiffsbauvorschriften gegebenenfalls zu überdenken.

Niedersachsen bzw. wir als Umweltministerium sind auch nach Kenntnisnahme dieses Berichts der Auffassung, dass Mega-Containerschiffe wie die MSC ZOE das weiter seewärts gelegene Verkehrstrennungsgebiet German Bight Western Approach nutzen sollten, weil uns dies mehr Zeit gäbe, um Havarien vorzubeugen. Die Eingriffszeit für das Havariekommando - diese Erfahrung haben wir mit der GLORY AMSTERDAM hinlänglich gemacht - wird dadurch überschaubarer. Hierzu finden wir allerdings keine Empfehlung. Letztendlich sah sich die BSU auch zu diesem Thema nicht aufgerufen, eine entsprechende Empfehlung abzugeben.

Herr Minister Lies hat über den Bundesrat eine entsprechende Bundesratsentschließung erwirkt, um Bundesminister Scheuer aufzufordern, eine entsprechende Verkehrsempfehlung auszusprechen. Uns liegt inzwischen eine Mitteilung vor. Dem Bundesrat wurde mitgeteilt, dass der Bund das Aussprechen dieser Empfehlung zurückweist. Nach Auffassung der Bundesregierung erfüllen die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung nicht die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Änderung internationaler Schifffahrtsrouten in der Deutschen Bucht. Das finden wir bedauerlich.

Außerdem liegt uns eine kleine Anfrage zur kurzfristigen schriftlichen Beantwortung vor, die kurz vor Erscheinen dieses Berichtes erschien. Wir haben diese Anfrage beantwortet und sind auf den dortigen Sachverhalt auch dezidiert eingegangen. Insofern verweise ich bei Fragen dazu auch auf unsere schriftlichen Äußerungen.

Unser Minister hat daraufhin in einer Pressemitteilung sofort reagiert und Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer noch einmal aufgefordert,

seine Haltung zu überdenken. Mit den nächsten Herbststürmen in wenigen Monaten stehen wir wieder vor derselben Situation: Die Menschen an der Küste haben Angst um ihre Sicherheit und Existenz und vor möglichen weiteren Havarien.

Aussprache

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Vielen Dank, Herr Gade, für Ihre Ausführungen. Der Bericht selber ist uns noch nicht zur Verfügung gestellt worden. Spricht etwas dagegen, dies zu tun?

MR **Gade** (MU): Der Bericht ist öffentlich zugänglich.

Abg. **Bernd-Carsten Hiebing** (CDU): In einer der letzten Sitzungen haben wir uns schon einmal mit diesem Schiffsunglück beschäftigt. Wir haben uns seinerzeit darauf verständigt, den Abschlussbericht abzuwarten, um sich mit ihm inhaltlich auseinanderzusetzen zu können. Das ist auch sachgerecht. Wir werden heute wohl nicht abschließend feststellen können, wie genau verfahren werden muss, damit so etwas nie wieder passiert.

Gleichwohl gilt es, die Bewohner der küstennahen Gebiete, die Bewohner der Inseln und die Umwelt zu schützen, wann immer es möglich und umsetzbar ist. Ich bin der Ansicht, dass Schiffsunglücke nie ganz ausgeschlossen werden können, aber gleichwohl alles getan werden muss, um das Risiko zu vermindern. Das ist wohl auch das Resümee dieses Abschlussberichtes. Daher kann es darüber sicherlich keine grundsätzlichen Meinungsverschiedenheiten geben. Meinungsverschiedenheiten kann es allenfalls in der Frage geben, welche Konsequenzen man aus dem Unfall ziehen will.

Die Container sind zwar ordnungsgemäß gelascht worden. Die Kräfte, die auf die Laschung gewirkt haben, waren aber zu stark, um die Containerverbünde stabil zu halten. Das Thema „Befestigung von Ladung“ wird uns in Zukunft immer wieder beschäftigen. Nach meiner Einschätzung wird sich die IMO noch einmal über die Art der Laschung auseinandersetzen müssen. Letztlich ist dafür die IMO verantwortlich. Aber auch Bund und Land können gebeten werden, darauf einzuwirken.

Ein weiterer Aspekt dieser Havarie ist die Fahrtroute. Ich möchte an dieser Stelle deutlich machen, dass der Verkehrsminister des Landes Nie-

dersachsen vor längerer Zeit in einer öffentlichen Rede gefordert hat, dass der Bund dazu bewegt werden sollte, die küstenfernere Fahrtroute als die sicherere Fahrtroute vorzuschreiben. Wenn die Vorschrift dafür geändert werden muss, sollte der Bund darüber einmal ernsthaft nachdenken.

Die Kollegin von Bündnis 90/Die Grünen hat, wie ich in der Zeitung gelesen habe, gleich gefordert, so große Schiffe sofort stillzulegen. Dieser Forderung möchte ich mich ausdrücklich nicht anschließen. Ich bin der Ansicht, dass an der Sicherheit gearbeitet werden muss und die Frage, wie groß Schiffe sein können, dem technischen Fortschritt überlassen werden muss.

Die Fahrtroute und die Befestigung sollten einer näheren Betrachtung unterzogen werden. Die Sicherheit muss an erster Stelle stehen. Die Antwort auf die Frage, wie groß die Schiffe sein müssen, allerdings wird dem Reeder überlassen bleiben müssen.

Ich stelle abschließend fest, dass ein Abschlussbericht immer wieder neue Erkenntnisse hervorbringt. Er bringt aber auch Erkenntnisse, die vorher aus gewissen Vorurteilen bestanden haben.

MR **Gade** (MU): Nachdem der Herr Bundesverkehrsminister unsere Initiative abgelehnt hat, haben wir noch zwei Eisen im Feuer.

Erstens. Als Küstenland ist Niedersachsen gehalten, im Zuge der Umsetzung der sogenannten Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie ein Maßnahmenprogramm aufzustellen. Niedersachsen hat ein Maßnahmenprogramm, das aktualisiert werden muss. Wir werden in dem Zuge vorschlagen, das küstenfernere Verkehrstrennungsgebiet für diese Megaschiffe zu nutzen. Auch diese Maßnahme muss natürlich mit dem Bundesverkehrsministerium abgestimmt werden. Das Ergebnis dieser Bemühungen müssen wir abwarten.

Zweitens. Wir bewegen uns im niedersächsischen Wattenmeer in dem Bereich eines besonders empfindlichen Meeresgebiets - Particularly Sensitive Sea Area, kurz: PSSA -, das die IMO als solches ausgewiesen hat. Eine internationale Arbeitsgruppe ist derzeit mit Schifffahrtsbelangen im Bereich von PSSA befasst. Es bestünde Gelegenheit, dieses Thema auch in dieser Arbeitsgruppe einzubringen.

Aus den Niederlanden ist bekannt, dass es seitens der Schifffahrtsbehörden eine Empfehlung gibt, diesen Mega-Containerschiffen bei prekären

Wetterlagen einen küstenfernen Seeweg zuzuweisen. Eine solche Vorschrift gibt es in Deutschland bisher noch nicht.

Abg. **Karin Logemann** (SPD): Es hat sehr lange gedauert, bis der Abschlussbericht vorlag. Abgesehen davon, dass wir dafür relativ viel Geduld aufbringen mussten, finde ich, dass die Theorien zur Unfallursache zum Teil zwar nicht herbeigesucht, aber zumindest mit einem kritischen „Na ja“ hinterlegt werden müssen.

Uns treibt die Wahl der Route um. Deswegen begrüßen wir ausdrücklich die Bundesratsinitiative des Ministers. Wer sich die Ursachen anschaut, erkennt doch, dass sich die eine oder andere dann, wenn das Schiff in küstenferneren Gebieten unterwegs gewesen wäre, hätte vorteilhafter auswirken können.

Ich möchte niemandem zu nahe treten, wenn ich sage, dass jemand, der in Bayern wohnt, nicht unbedingt immer weiß, welche Naturkräfte in der Schifffahrt wirken.

Wir als SPD-Fraktion sind natürlich an der Seite des Ministeriums, wenn gefordert wird, dass die gegenwärtige Haltung überdacht werden muss. Niedersachsen hat eine starke Stimme. Es muss auf jeden Fall daran weitergearbeitet werden, dass es im Bund zu einem Umdenken kommt.

Ich bedanke mich deshalb auch für die nächsten Schritte, die Sie dahin gehend unternehmen wollen.

Die Frage nach den Peilsendern wurde heute noch gar nicht angeführt. In den Fahrinnen besteht nach wie vor die Gefahr durch verloren gegangene Container. Wir müssen uns mit der Frage auseinandersetzen, wie wir diese Gefahr minimieren können.

Das Thema Laschen hat der Unterausschuss ausführlich diskutiert und mit einem guten Antrag hinterlegt, der den Tenor hat, dass künftig auf gutes Laschen Rücksicht genommen werden muss und sich auf diesem Gebiet künftig etwas ändern muss.

Vor diesem Hintergrund stellt sich mir die Frage, wie die Konsequenzen beschaffen sein können. Sie haben zwei Maßnahmen genannt.

Die nächsten Herbststürme kommen mit Sicherheit. Wir müssen natürlich tunlichst dafür sorgen, dass sich ein solcher Unfall nicht wieder ereignet.

Das Havariekommando war nur kurzzeitig mit der Situation befasst. Ich frage mich, warum das Havariekommando nur kurzzeitig mit der Situation befasst gewesen ist und wie eine nur kurzzeitige Befassung bei solchen Havarien in Zukunft ausgeschlossen werden kann.

MR **Gade** (MU): Wir hoffen natürlich, dass das Bundesverkehrsministerium seine Meinung ändert. Am Tage des Erscheinens dieses Abschlussberichts habe ich ein Interview mit Enak Ferlemann im Fernsehen gesehen, woraus ich geschlossen habe, dass im Meinungsbildungsprozess vielleicht doch noch Bewegung ist. Das letzte Wort aber hat nun einmal der Minister, und niemand weiß, wie er entscheidet.

Hinsichtlich der Peilsender kann ich mitteilen, dass wir aufgrund der Bundesratsentschließung eine entsprechende Bitte an den Bund gerichtet haben. Ich habe bis dato keine Informationen, ob und wie dieser Bitte entsprochen werden soll. Wir werden dieser Frage noch einmal nachgehen.

Hinsichtlich der nur kurzzeitigen Beteiligung des Havariekommandos weise ich darauf hin, dass sich das Schiff nicht in Seenot befand, sondern Ladung verloren hat, die zu Umweltschäden geführt hat. Treibende Container sind bekanntlich eine Gefahr für die Schifffahrt. Insofern war zur Beseitigung dieser Gefahr eine zentrale Einsatzleitung durch das Havariekommando sinnvoll und notwendig. Das Havariekommando hat in den ersten Tagen nach Kräften versucht, die erforderlichen Maßnahmen zu koordinieren. Weitere Konsequenzen, die den Einsatz des Havariekommandos betreffen, haben wir noch nicht gezogen. Auch dazu wird es noch einen Abschlussbericht geben. Dieser liegt bis heute aber noch nicht vor.

Abg. **Meta Janssen-Kucz** (GRÜNE): Die bisherige Diskussion macht deutlich, dass wir beim Thema „Fahrtroute im küstennahen Bereich“ das gemeinsame Ansinnen verfolgen, dass bei Gefahrenlagen - dem Beispiel der Niederlande folgend - auch in Deutschland der küstennahe Bereich umschifft werden sollte. Ich finde, dass es ein riesiger Unterschied ist, ob Containerschiffe zwischen dem Festland und den Inseln verkehren oder außen herumfahren. Der Hintergrund dafür, dass nicht außen herumgefahren wird, sind natürlich

wirtschaftliche Gründe, weil der Weg außen herum einfach weiter und somit kostenintensiver ist.

Mich treibt dieses Thema um; denn gerade am letzten Wochenende gab es wieder einen leichten Sturm mit Windstärke 6 bis 7. Danach war wieder Plastikmüll angeschwemmt worden. Es wird immer noch laufend irgendetwas angeschwemmt, was eindeutig der MSC ZOE zuzuordnen ist.

Mich erschrecken die Ergebnisse des Abschlussberichts des BSU insoweit, als zu wenige klare Konsequenzen gezogen werden. Eigentlich ist klar, dass auch dann eine Gefahr besteht, wenn die betehenden Regeln eingehalten werden.

Sie haben gesagt, dass das Laschen mittels der Stahlverstrebungen nur bis zur vierten Lage funktionieren, neuere Stahlverstrebungen bis zur siebten Lage reichten und die Stahlverstrebungen bei der bei der MSC ZOE nicht ausreichend waren. Wieso gibt es denn nicht wenigstens eine Empfehlung bzw. eine Ansage - auch wenn sie durch die IMO erfolgen muss -, Schiffe nachzurüsten? Aus meiner Sicht ist diese Nachrüstung notwendig.

Ich finde es sehr fahrlässig, festzustellen, dass die bestehenden Regeln eingehalten wurden und die Gefahr trotzdem weiterhin besteht, und trotzdem nicht zu handeln.

Ich gehe davon aus, dass wir uns alle einig sind, dass hier weiterhin Handlungsbedarf besteht.

Auch das Verhalten der Bundesebene ist, weil es hier um Schiffssicherheit geht, mehr als bemerkenswert.

Ich bin immer davon ausgegangen - so ist es auch kommuniziert worden -, dass das gesamte Krisenmanagement, also auch der Austausch mit den Niederlanden und der Einsatz des Havariekommandos, Teil der Untersuchung ist und dass nicht nur die technischen Ursachen untersucht worden sind. Dass diese Aspekte nicht untersucht worden sind, hat mich etwas erstaunt.

Mir fehlt dazu eklatant die Expertise des Havariekommandos. Der Herr Ausschussvorsitzende hat das Beispiel der GLORY AMSTERDAM angeführt. Aus dieser Havarie haben wir viel gelernt, was umgesetzt werden muss.

Es ist für die Küstenbewohner und die Inselbewohner, auf die wir im Kontext Tourismus angewiesen sind, mehr als unbefriedigend, dass die

Havarie folgenlos bleibt, obwohl klar ist, dass die Gefahr weiterbesteht, obwohl die Regeln eingehalten worden sind. Ich betone: Natürlich bleibt immer eine Restgefahr, aber man sollte diese Restgefahr minimieren. Diesem Arbeitsauftrag aber kommt aus meiner Sicht die Bundesebene in keiner Weise nach.

Ich ärgere mich daher auch über die Ablehnung der Bundesratsinitiative. Daran sieht man mal wieder, dass die Küstenländer keine starke Lobby und Vertretung haben. Insoweit schätze ich die Schlagkraft der Küstenländer anders ein. Auch der Bundesverkehrsminister hat anscheinend wenig Zugang zu unseren Problemen als Küstenland.

Wir unterstützen Sie sehr, Überlegungen anzustellen, wie das Land Niedersachsen im Rahmen der Meeresstrategie und der Einstufung des Niedersächsischen Wattenmeeres als empfindliches Meeresgebiet an dem Thema dranbleiben kann. Es kann aber nicht so einfach im Raum stehen bleiben, dass das BMU der Empfehlung, eine küstenferne Fahrtroute vorzuschreiben, nicht folgt und das Bundesverkehrsministerium einfach nicht agiert. Denn die Sicherheit muss absolut Vorrang haben.

Ich habe in dem Interview, das in der Zeitung zu lesen war, sehr deutlich gesagt, dass Autos wegen Abgasmängeln und Untersuchungsmängeln schon längst aus dem Verkehr gezogen wären und dieses stringente Handeln bei Schiffen nicht zu funktionieren scheint, weil wohl die wirtschaftliche Macht der Reeder zu groß ist. Das war der Hintergrund meiner Verlautbarung. Es gibt nicht so viele Mega-Containerschiffe. Daher sollte erst einmal daran gearbeitet werden, dass die Sicherheit gewährleistet ist. Ich finde, was für einen Pkw gilt, hat auch für ein Mega-Containerschiff zu gelten.

Der Abschlussbericht und die Reaktionen auf Bundesebene sind wirklich sehr unbefriedigend.

Ich hoffe darauf, dass wir durch die Untersuchungen des Havariekommandos, dessen Arbeit ich sehr schätze, zu anderen Erkenntnissen gelangen, um gemeinsam die Maßnahmen des Ministeriums beschleunigen zu können.

MR Gade (MU): Ich habe dazu noch zwei Anmerkungen. Nach meiner Kenntnis wäre eine Nutzung des küstenferneren Verkehrstrennungsgebietes nur wenig teurer geworden. Ich habe gele-

sen, dass die Mehrkosten für Treibstoff nur 900 Euro betragen würden.

Zur Expertise des Havariekommandos kann ich nur darauf hinweisen, dass die BSU, Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, eine gerichtsähnliche Institution ist, der letztendlich keine Vorgaben gemacht werden können. Insofern kann deren Entscheidung letztlich nur zur Kenntnis genommen werden. Unsere Hoffnung ist natürlich, dass die Erkenntnisse im Hinblick auf die Konstruktion von solchen Mega-Containerschiffen auf der internationalen Ebene ihren Niederschlag finden.

Abg. Hillgriet Eilers (FDP): Es wurde schon darauf hingewiesen, dass wir mit anderthalb Jahren wirklich sehr lange auf diesen Bericht gewartet haben. Es ist kaum nachzuvollziehen, warum die Abgabe dieses Berichts derart lange dauern musste, zumal die Niederländer ihren Bericht schneller vorgelegt haben.

Ich möchte diese Angelegenheit differenziert betrachten. Wir haben erhellende Informationen bekommen, um besser begreifen können, wie es zu diesem Unglück kommen konnte. Hinsichtlich der Konsequenzen und der Empfehlungen, in der Folge dieser Geschehnisse Dinge zu ändern, aber sind wir meines Erachtens zu Recht enttäuscht.

Gerade nach dem Unfall der GLORY AMSTERDAM, mit dem wir uns ausgiebig beschäftigt haben, wurden Änderungen besprochen und explizit verlangt. Seinerzeit war völlig klar, was getan werden muss, damit so etwas nicht wieder geschieht. Es ist aber nichts geschehen. Das kann nicht hingenommen werden.

Ich hatte eine kleine Anfrage an die Landesregierung gerichtet, die ebenso wie die Anfragen zur MSC ZOE und zur GLORY AMSTERDAM sehr umfassend beantwortet wurde, wofür ich mich bedanken möchte. Die Antwort enthielt einen Passus, der auf diese Bundesratsinitiative abhob. Es wurde dargelegt, dass Niedersachsen eine Empfehlung abgeben werde. - Aber diese angeblich so starke Stimme aus Niedersachsen, die auch heute wieder zitiert wurde, war anscheinend nicht stark genug. Jedenfalls wurde die Empfehlung nicht aufgegriffen.

In der Antwort legte die Landesregierung dar, der Empfehlung, andere Routen zu benutzen, werde nicht gefolgt, sondern es werde zunächst der Abschlussbericht zu den Vorkommnissen um die

MSC ZOE abgewartet. Man wollte nur vorbehaltlich dieser Feststellung nicht handeln. Und nach dieser Feststellung ist dann doch nichts geschehen.

Ich bin sehr einig mit meinen Kolleginnen und Kollegen, die beklagen, wie Herr Scheuer sich verhält. Er ist sehr ausweichend. Es reicht eigentlich nicht aus, dass Herr Bundesverkehrsminister Scheuer in sich gehen müsse, wie Abg. Hiebing gesagt hat. Herr Scheuer muss eine andere Position finden. Die GroKo müsste mehr Druck ausüben, damit wirklich eine starke Stimme aus Niedersachsen Wirkung erzielen kann. Ansonsten bleibt es bei dem, was wir jetzt haben, und das wollen wir nach meinem Eindruck alle nicht.

Es gab einige sozusagen handfeste Empfehlungen zur Ausstattung der Schiffe - zur Anpassung der Technik, was Sensorik, den Bau der Boxcarrier oder Neigungsmesser und Sensoren an Bord verschiedenster Art angeht. Einige dieser Empfehlungen könnten tatsächlich konkret ins Auge gefasst werden. Das ist meines Erachtens ein Ansatzpunkt, der auch vonseiten der IMO verfolgt werden muss. Die Schiffe müssen anders werden. Ihr Betrieb aber wird nicht unbedingt verboten werden müssen. Es wird eine Anpassung der Schiffe erfolgen. Ein Verbot der großen Schiffe ist nach meiner Auffassung nicht der richtige Weg.

Ich stolperte eben über einen Satz, das Havariekommando betreffend, den Sie sagten. Wir haben von Herrn Monsees damals sehr schnell 15 Handlungsempfehlungen zu Veränderungserfordernissen erhalten. Ich bin nicht sicher, ob alle diese Veränderungen schon erfolgt sind. Insofern müsste eigentlich noch einmal geprüft werden, welche Veränderungen inzwischen umgesetzt worden sind und welche Veränderungen noch ausstehen.

Sie sagten weiterhin, der Abschlussbericht des Havariekommandos fehle noch. Wir haben schon die anderthalb Jahre, die wir auf den Abschlussbericht zur MSC ZOE warten mussten, als einen sehr langen Zeitraum empfunden. Warum kann das Havariekommando den eigenen Bericht noch nicht vorlegen?

MR Gade (MU): Nach meiner Kenntnis sind alle Handlungsempfehlungen zur GLORY AMSTERDAM abgearbeitet. Wir können gerne anbieten, Ihnen zu berichten, was in der Zwischenzeit passiert ist.

Bei den Berichten des Havariekommandos handelt es sich um Einsatzberichte, die nicht veröffentlicht werden. Die Verhandlungen auf Bundesebene mit der Reederei MSC über die Bergungsarbeiten dauern noch an. Insofern gibt es noch offene Punkte. Das muss man berücksichtigen. Insofern bitte ich darum, diesen meinen Hinweis auf den noch ausstehenden Bericht nicht so hoch zu bewerten.

Abg. **Stefan Henze** (AfD): Ich finde es gut, dass alle in die gleiche Richtung arbeiten.

Aus meiner Sicht muss die Aufarbeitung dieses Vorkommnisses ergeben, dass der Tiefwasserweg genutzt werden muss. Schon die geringen Tiefenverhältnisse in Küstennähe begünstigen etwa bei Windstärke 8, dass sich Wellen aufbauen, die ein Schiff in eine Rollbewegung versetzen. Meines Erachtens besteht diese Gefahr für Schiffe, die den Tiefwasserweg nutzen, nicht.

Ich bin wirklich erschrocken über die Bewertung der BSU. Aus meiner Sicht hat sie hier auf ganzer Linie versagt.

Die technischen Probleme wurden angesprochen. Das Laschgerüst bzw. die Boxcarrier müssten theoretisch mindestens sieben gestapelte Container erfassen. Die Vorgaben verharren bei Schiffen, die mit fünf bis sechs gestapelten Containern weitaus weniger TEU über Deck geladen haben.

Ich frage Sie, wie wir die Schiffe mit Erfolg auf den Tiefwasserweg verweisen können. Dort sollen sie nach unserer Auffassung verkehren können.

Im Bereich des küstennahen Seeweges bestehen Begrenzungen für Tanker aufgrund der von ihnen mitgeführten Treibstoffmenge. Eine ähnlich hohe Treibstoffmenge haben auch diese großen Frachtschiffe gebunkert, weil sie weltweit verkehren. Meines Erachtens wäre die Gefahr, die von dem mitgeführten Treibstoff ausgeht, ein weiterer Hebel, um anzusetzen. Ich schlage vor, dass sich Niedersachsen dafür stark macht, über diesen Hebel auf die Nutzung der seewärtigen Route hinzuwirken.

Wir alle müssen darauf hinwirken, den Verkehrsminister dahin gehend zu beeinflussen, dass in dieser Hinsicht endlich Küstensicherheit geschaffen wird. So geht es nicht weiter. Es kann doch nicht sein, dass der ganze Schiet an die Küste gespült wird und den Verkehrsminister nur seine murrenden Bayern interessieren!

Meines Erachtens handelt es sich hierbei um eine Fehlkonstruktion. Die Schiffe sind weiter gewachsen, als sie strategisch hätten wachsen dürfen, weil die auf sie einwirkenden Kräfte einfach zu groß sind. Dieser Fakt ist nun nun endgültig bewiesen.

Ich verweise auf den Antrag meiner Fraktion, der hier in großen Teilen aufgegriffen wurde. Darin sind eigentlich alle Ergebnisse der Aufarbeitung, über die uns berichtet worden ist, schon vorweggenommen worden. Das kann auch Zufall gewesen sein. Wir haben mit unseren Vermutungen relativ oft richtig gelegen.

Wir müssen als Niedersachsen an diesem Thema dranbleiben. Ich gehe davon aus, dass wir mit diesem Thema erneut konfrontiert werden, solange Schiffe dieser Konstruktion weiterhin in diesem geringen Abstand zu unserer Küste die Küstenlinie entlangfahren.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Bitte beantworten Sie die Frage, ob die von solchen großen Frachtschiffen mitgeführte Menge an Treibstoff im Hinblick auf deren Gefahrenpotenzial ein Ansatz dafür sein kann, Schiffsführern eine küstenfernere Fahrtroute vorzuschreiben.

MR **Gade** (MU): Das ist sicherlich ein interessanter Aspekt. Ich würde ihn gerne ins Ministerium mitnehmen und in die weiteren Beratungen einbringen.

Abg. **Bernd-Carsten Hiebing** (CDU): Jeder hat eigene Vorstellungen, wie ein Abschlussbericht bestenfalls auszusehen hat. Vielleicht enttäuscht ein Abschlussbericht den einen oder anderen an der einen oder anderen Stelle.

Das Thema Laschen wurde ordnungsgemäß bearbeitet, die Laschen haben aber nicht standgehalten. Das, was Sie als Fehlkonstruktion betrachten, ist ein technisches Problem. Meines Erachtens ist es Aufgabe der IMO, dieses Problem zu lösen.

Ich weise darauf hin: Es handelt sich hierbei um die neuesten und größten Schiffe und nicht um alte Pötte, die stillgelegt werden sollten. Das heißt nicht, dass damit alles gut ist. Ich kann die Situation genauso wie Sie durchaus kritisch betrachten. Sie gehen aber fehl in der Annahme, dass diese Schiffe Fehlkonstrukte sind, die man beseitigen sollte. Der Hinweis auf die Probleme der zu schwachen Laschung ist meiner Ansicht nach eine Aufforderung an die IMO, das Thema Befesti-

gung anzugehen. Die Bundesregierung und die Landesregierungen können diese Forderung selbstverständlich erheben und Aufforderungen nach Veränderungen unterstützen.

Der andere Aspekt, der betrachtet werden muss, ist die Fahrtroute. Das Abschlussgutachten enthält hierzu nicht so deutliche Aussagen, wie man sie sich gewünscht hat. Beide Landesminister, sowohl der Umweltminister als auch der Wirtschaftsminister, haben dem Bund deutlich gemacht, dass die längere Route die sichere ist. Der Gutachter dagegen hat hierzu keine eindeutige Feststellung getroffen.

Ich meine, wir alle könnten uns auf die Forderung verständigen, dass bei bestimmten Wetterlagen der längere - küstenferne - Weg genommen werden sollte.

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD): Wir danken für die Unterrichtung, Herr Gade. Wir müssen an diesem Thema weiterhin arbeiten. Sie haben uns Parlamentarier an Ihrer Seite. Wir werden überlegen, wie wir die Empfehlungen für Veränderungen, insbesondere die Empfehlung, einen anderen Verkehrsweg vorzusehen, parlamentarisch unterstützen können.

Tagesordnungspunkt 4:

Unterrichtung durch die Landesregierung zu den aufgrund geringer Auslastung durch die Corona-Pandemie vor den niedersächsischen Inseln auf Reede liegenden Schiffen

Unterrichtung

MR'in **Rosenberg** (MW) legte Folgendes dar:

Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Der in dem Unterrichtswunsch der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen angesprochene Schifffahrtsbereich liegt im Bereich einer Seeschifffahrtsstraße, deren Benutzung in der Seeschifffahrtsstraßenordnung geregelt ist. Die Wasserstraßenverwaltung des Bundes mit den nachgeordneten Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern überwacht und regelt als zuständige Behörde den Schiffsverkehr auf den Seeschifffahrtsstraßen und damit auch auf der angesprochenen „Reede Nord/Nordreede“.

Im Fall der ankernden Kreuzfahrtschiffe hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur² die Koordination für Kreuzfahrtschiffe auf den Reeden übernommen.

Die hier vorliegenden Informationen beschränken sich auf Folgendes:

Die Kreuzfahrtschiffe Mein Schiff 1, 2, 3, 4, 5 und 6 liegen bei den ostfriesischen Inseln auf Reede.

Von der „Mein Schiff 1“ und der „Mein Schiff 2“ ist bekannt, dass Bremerhaven zum technischen Stopp und Crewchange angelaufen wurde.

Die „Mein Schiff 3“ hat Cuxhaven, die „Mein Schiff 6“ hat Wilhelmshaven zum technischen Stopp und Crewchange angelaufen.

Auf den Reeden vor den ostfriesischen Inseln, in der Tiefwasserreede, der Nordreede und den Elbe Ansteuerungsreeden, befanden sich heute Morgen um 8.30 Uhr 27 Schiffe; das hat mir freundlicherweise die Wasserstraßenverwaltung mitgeteilt.

Bei der Betrachtung der Reeden ist zu beachten, dass es sich jeweils nur um Momentaufnahmen

handelt. Die Gründe für die Nutzung von Reeden sind sehr unterschiedlich: Warten auf Ladung, Liegeplätze, Tiden, Fahrterlaubnisse aufgrund von Begegnungsverboten, Abwettern von Schlechtwetter usw.

So sind nach Auskunft der Hafenbehörde gestern aufgrund von Schlechtwetter Schiffe aktuell wieder auf Anker gegangen, sodass die Situation täglich neu bewertet werden muss.

Aus diesem Grund sei auch ein Vergleich zum Vorjahr nicht aussagekräftig möglich, so die Hafenbehörde.

Des Weiteren liegen z. B. die Kreuzfahrtschiffe aufgrund der Corona-Krise nicht ausschließlich auf den Reeden, sondern fahren mit reduzierter Fahrt in der Deutschen Bucht umher.

Weitere Kenntnisse liegen beim Bund bzw. möglicherweise auch der Wasserschutzpolizei Wilhelmshaven vor.

Hinweise auf aufgegebenen bzw. hiervon bedrohte Schiffe sind dem MW nicht bekannt.

Laut Aussage des Verbands Deutscher Reeder - VDR - ist die medizinische Versorgung an Bord gewährleistet.

Der VDR hat zwischenzeitlich in einer Erhebung mitgeteilt, dass die Anzahl der Auflieger weltweit zurückgeht. Nach seiner Aussage ist die Anzahl in den letzten 14 Tagen von 11,2 % auf 9,9% der weltweiten Flotte zurückgegangen.

Aussprache

Abg. **Karin Logemann** (SPD) erbat nähere Informationen über die Verfahrensweise bei Crewwechseln auf aufliegenden Schiffen, etwa in Bezug auf Quarantäne-Vorschriften.

MR'in **Rosenberg** (MW) berichtete, Seeleute, die an- oder abmusterten, müssten nicht in Quarantäne. Von daher seien Crewwechsel nach ihr vorliegenden Informationen unproblematisch möglich. - Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD) merkte an, in diesen Fällen sei die Hygienekontrolle des Öffentlichen Gesundheitsdienstes, zumeist also das örtliche Gesundheitsamt, gefordert.

Abg. **Meta Janssen-Kucz** (GRÜNE) legte dar, der NDR habe am 23. Juni 2020 berichtet, dass

² BMVI, Referat WS 23-Sicherheit in der Seeschifffahrt

nördlich von der Insel Wangerooge an der Reede Neue Weser Nord derzeit mehrere große Schiffe lägen. Nach Aussage der Wasserstraßenverwaltung hätten auf den Reeden vor den ostfriesischen Inseln, in der Tiefwasserreedee, der Nordreedee und den Elbe Ansteuerungsreedeen heute Morgen um 8.30 Uhr 27 Schiffe aufgelegt. Dies sei ein erheblicher Zuwachs, der ihr Sorgen bereite. Inselbewohner kritisierten seit Jahren das Aufliegen von Schiffen vor den Inseln auf Reede.

TUI habe angekündigt, von Ende Juli/Anfang August an wieder Kreuzfahrtschiffe fahren zu lassen. Das MW sei hierüber informiert, sodass Anlass zu begründeter Hoffnung bestehe, dass sich die Situation aufliegender Schiffe vor den ostfriesischen Inseln Ende Juli entspannen werde.

Am vergangenen Wochenende habe auf den Inseln starker Wind der Windstärke 7, in Böen zum Teil bis Windstärke 10, geweht. Diese Wetterverhältnisse seien für aufliegende Schiffe und im Falle einer Havarie für die Inseln nicht ungefährlich. Sie interessiere daher, ob Schiffe Anweisungen erhielten, bei solchen Wetterverhältnissen den Anker zu ziehen und sich in Bewegung zu setzen, um dem Wind möglichst wenig Angriffsfläche zu bieten.

Schiffe lägen immer öfter vor den Inseln auf Reede, weil dort keine Hafengebühren anfielen. Sie wolle daher wissen, ob seitens der Landesregierungen Überlegungen angestellt würden, diesem Unwesen - ggf. in Zusammenarbeit mit der IMO - einen Riegel vorzuschieben. Durch den Missbrauch des Meeresraums vor den Inseln ließen sich zwar einerseits Hafenliegebühren sparen, andererseits aber stellten solche Schiffe im Falle plötzlich aufkommender Unwetter ein ständiges Umweltgefährdungspotenzial dar.

MR'in **Rosenberg** (MW) erläuterte, die Fluktuation auf den Reeden sei vergleichbar mit der auf einem Autobahnparkplatz; insofern lägen in dem angesprochenen Seegebiet nicht ständig 27 Schiffe auf. Heute hätten nur deshalb so viele Schiffe dort vor Anker gelegen, weil sie wegen des Sturmtiefs abgewettert hätten. Eine Übersicht über die pro Tag auf Reede liegenden Schiffe habe die Wasserstraßenverwaltung dem MW nicht zur Verfügung gestellt. Zu den 27 Schiffen, die heute in dem angesprochenen Seegebiet vor Anker lägen, befänden sich auch die TUI-Schiffe „Mein Schiff“ 1 bis 6, die teilweise Crewwechsel durchführten und auch abwetterten.

Informationen, die über die Ankündigung von TUI hinausgingen, den Kreuzfahrttourismus wieder aufzunehmen, lägen dem MW nicht vor.

Dass die Landesregierung plane, das Auf-Reede-Liegen mit dem Ziel der Hafengebührensparnis zu unterbinden, sei ihr nicht bekannt. Das gelte auch in Bezug auf möglicherweise bestehende Anweisungen an Schiffsführer, bei Sturm den Anker zu ziehen und die Reeden zu verlassen.

MR **Jacob** (MW) erklärte, dass jedes der 27 Schiffe, die heute vor den Inseln auf Reede lägen, so groß sei, dass es in Anbetracht der Verfügbarkeit von Liegeplätzen kurzfristig in keinem naheliegenden Hafen einen Liegeplatz finde.

Die Frage des Auf-Reede-Liegens auf den Inseln sei in erster an den Bund zu adressieren. Der Bund verwalte die Reeden. Für Kreuzfahrtschiffe, die wegen der Corona-Pandemie auf Reede liegen müssten, habe das BMVI eine Stabstelle eingerichtet. Das BMVI habe auf Anfrage des MW sehr viele Informationen zu den Schiffen, die auf Reede lägen - Verfahren bei Crewwechseln usw. -, bekommen. Das Land habe aber keinen Einfluss auf die Vergabe und Nutzung der Reeden.

Abg. **Hillgriet Eilers** (FDP) fragte abschließend, ob die Stabstelle im BMVI Auskunft dazu geben könne, ob durch die als „kostenloser Parkplatz“ genutzten Reeden schon einmal Gefährdungssituationen entstanden seien. - MR'in **Rosenberg** (MW) antwortete, dass die Stabstelle im BMVI insbesondere für auf Reede liegende Kreuzfahrtschiffe eingerichtet sei, im Übrigen aber die Wasserstraßenverwaltung als die für Verwaltung, Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf den Bundeswasserstraßen zuständige Bundesbehörde Kenntnis über sämtliche Auflieger in ihrem Zuständigkeitsbereich gebe. - MR **Jacob** (MW) fügte hinzu, für den Bereich der Nordreedee sei das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven zuständig.

Mit Schreiben vom 27.08.2020 hat das MW einzelne im Rahmen der Unterrichtung gestellte Fragen im Nachgang beantwortet und eine Unterlage der Europäischen Kommission sowie eine Unterlage der IMO nachgereicht. Die Information und die beiden Unterlagen sind der Niederschrift als **Anlagen 2 bis 4** beigelegt.

Tagesordnungspunkt 5:

Marineschiffbauindustrie - Neubau und Instandsetzung in Deutschland sichern, erhalten und entwickeln!

Antrag der Fraktion der FDP - Drs. 18/5770

direkt überwiesen am 11.02.2020

federführend: AfWAVuD;

mitberatend: UAHuSch

Der Ausschuss hatte in seiner 21. Sitzung am 19. Mai 2020 eine Unterrichtung durch die Landesregierung entgegengenommen. Vors. Abg. Holger Ansmann (SPD) hatte in der Aussprache die Hoffnung geäußert, dass es bis zur nächsten Sitzung gelingen möge, sich über eine einvernehmliche Beschlussfassung zu verständigen.

Fortsetzung der Beratung

Abg. **Hilltrut Eilers** (FDP) verlieh ihrer Hoffnung Ausdruck, dass es gelinge, heute zu einer einvernehmlichen Beschlussfassung zu gelangen. Kritik an einzelnen Punkten des Antrags seien ihr nicht zu Ohren gekommen. Die Forderungen, die in dem Antrag erhoben würden, korrespondierten ihres Erachtens mit den Planungen und Aussagen der Großen Koalition auf Bundesebene. Die Weichen seien auf Bundesebene gestellt. Die Zeit dränge daher. Ein weiteres Verzögern der Beschlussfassung auf Landesebene wäre ein Fehler, weil Niedersachsen immer mehr ins Hintertreffen gerate.

Abg. **Karin Logemann** (SPD) berichtete, zu ihrem Bedauern sei in den interfraktionellen Gesprächen die Verständigung auf eine einvernehmliche Beschlussfassung nicht gelungen. Die Fraktionen von SPD und CDU hätten sich dazu entschlossen, einen eigenen Antrag vorzulegen. Der Antrag sei in Vorbereitung und werde in der nächsten Ausschusssitzung vorliegen.

Abg. **Hillgriet Eilers** (FDP) warf ein, dass die Koalitionsfraktionen nicht begründet hätten, weshalb sie dem Antrag ihrer Fraktion nicht zustimmen könnten, und äußerte den Wunsch nach Abstimmung über den Antrag ihrer Fraktion.

Abg. **Meta Janssen-Kucz** (GRÜNE) erklärte, ihre Fraktion könne nicht allen Punkten des Antrags zustimmen. Von Interesse sei aus der Sicht Ihrer Fraktion, welche Aufträge auch in Bezug auf In-

staltungsarbeiten seitens der Bundesregierung in welchem Zeitfenster abzuwickeln seien.

Im Übrigen leide der Antrag der Fraktion der FDP daran, dass sich die Welt seit Anfang Februar, als er verfasst worden sei, sehr verändert habe. Dies müsse möglicherweise auch in einer geänderten Schwerpunktsetzung des Entschließungstexts zum Ausdruck kommen, meinte die Abgeordnete.

Beschluss

Vors. Abg. **Holger Ansmann** (SPD) ließ den Unterausschuss sodann über den Antrag auf Abstimmung befinden. - Der **Unterausschuss** lehnte den Antrag mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen und gegen die Stimmen der Fraktion der FDP und der Fraktion der AfD - bei Stimmenthaltung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - ab.

Tagesordnungspunkt 6:

Unterrichtung durch die Landesregierung zu den erwarteten Auswirkungen der flexiblen Tidesteuerung am Emssperrwerk (Gandersum) auf die Schifffahrt

Die Unterrichtung erfolgte durch den Leiter der Betriebsstelle Aurich des NLWKN, Herrn **Dirk Post**, und Herrn **Markus Jänen**, Fachbereitsleiter beim Wasser- und Schifffahrtsamt Emden, im Rahmen einer computergestützten Lichtbildpräsentation. Die Schaubilder sind in den Fließtext eingebunden und als **Anlage 5** dieser Niederschrift beigelegt.

Unterrichtung



BSL **Post** (NLWKN): Ich möchte heute zusammen mit Herrn Jänen vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ems-Nordsee kurz erläutern, was es mit der Flexiblen Tidesteuerung, die wir an der Ems in Gang gesetzt haben, auf sich hat und welche Auswirkungen sie auf den Schiffsverkehr haben wird.

Ich werde mich naturgemäß darauf beschränken, zu erläutern, was wir dort tun und welche Auswirkungen wir dort auf die Natur erzielen wollen. Herr Jänen als Fachmann für den Schiffsverkehr wird sich in erster Linie mit den Fragen des Schiffsverkehrs auseinandersetzen.



Für diejenigen, die die Ems kennen, ist es allgegenwärtig. Diejenigen aber, die die Ems nicht so gut kennen, wissen aber möglicherweise nicht, wie hoch der Verschlickungsgrad in dem Fluss ist. Die Verschlickung können Sie anhand dieses Bildes sehr schön erkennen. Sie sehen den Emder Außenhafen und den Emder Binnenhafen. Sie erkennen anhand der Optik schon die dort anzutreffenden unterschiedlichen Wasserqualitäten. Die sehr hohe Verschlickung erstreckt sich bis nach Papenburg, bis zur Meyer Werft und auch noch darüber hinaus. Dieses Problem wollen wir lösen. Nebenbei ist es auch noch Ziel des Masterplans Ems 2050, dieses Kernproblem zu lösen.



Ich hatte schon angedeutet, dass es sich hierbei um ein Projekt handelt, das das Land Niedersachsen nicht allein durchführt. Für das Land Niedersachsen stehe ich als Beschäftigter des NLWKN hier. Auf der anderen Seite hilft uns die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit. Sie wird heute von Herrn Jänen vertreten.



Genehmigungsverfahren: Zeitplan

- Scopingtermin Tidesteuerung Herbst 2020 (Ziel 28. KW)
 - Scopingunterlagen werden derzeit erstellt
- „Technischer Test“ (TT) 29.6. - 21.8.2020
 - Vorgespräche mit Entwässerungsverbänden, Umweltverbänden, Schifffahrt und Hafenwirtschaft, Stadt Emden,... wurden geführt
 - Wasserrechtliche Erlaubnis ist erteilt
- Antragstellung bei Planfeststellungsbehörde 2021
 - Erstellung der Planunterlagen läuft (Verdichtung nach Scopingtermin bzw. TT)
- Planfeststellungsbeschluss 2022
- Ausführung notwendiger Baumaßnahmen (Sohlsicherung/Dalben) 2023/2024
- Inbetriebnahme 2023/2024

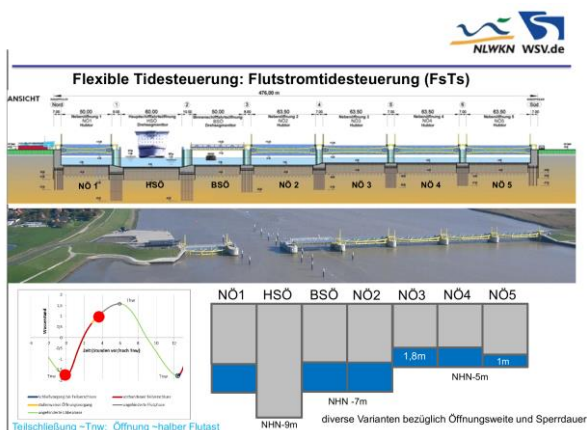
Unvorhergesehene Ereignisse können zu Verzögerungen einzelner Schritte oder des Gesamtvorhabens kommen. Insofern muss der Zeitplan sukzessive konkretisiert werden. Der LK wird in jeder Sitzung über den jeweiligen Verfahrensstand unterrichtet.

Wir sind jetzt dabei, den Scopingtermin vorzubereiten, der im Herbst stattfinden soll.

Wir führen derzeit einen „Technischen Test“ dieser Flexiblen Tidesteuerung durch und haben uns vorher mit vielen Fachleuten unterhalten, um herauszufinden, ob wir Beeinträchtigungen erzielen können. Unter anderem haben wir im Vorfeld sehr viele Gespräche mit der Schifffahrt geführt.

Wir werden möglichst bald einen Antrag bei der Planfeststellungsbehörde einreichen und hoffen, dass wir frühestens 2022 einen Planfeststellungsbeschluss haben, damit wir in den Jahren 2023 und 2024 mit der Ausführung notwendiger Baumaßnahmen für die Flexible Tidesteuerung beginnen können.

Wir wissen natürlich nicht, wie sich das Verfahren gestalten wird. Insofern haben wir hier einen optimistischen Zeitplan aufgestellt. Wir arbeiten aber daran, dass wir ihn auch umsetzen können.



Normalerweise dient das Emssperrwerk dazu, Sturmfluten zu kehren oder die Ems zur Überführung der Meyer Wert zu nutzen. Jetzt wollen wir das Emssperrwerk dazu nutzen, die Tide so zu beeinflussen, dass der Schlicktransport nicht

mehr bis in die Ems erfolgt, wie er normalerweise erfolgt.

Es gibt zwei Steuerungsvarianten, die jetzt ausgetestet werden sollen. Eine dieser beiden Steuerungsvarianten ist die Flutstromtidesteuerung.

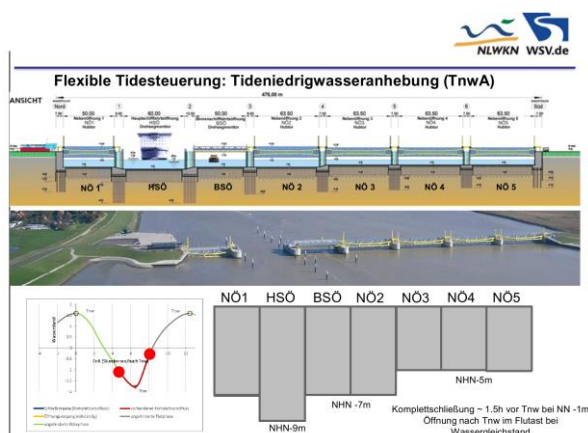
In diesem Schaubild ist das Emssperrwerk mit den einzelnen Öffnungen sowohl real als auch als Schema abgebildet. Sie erkennen die Öffnung, durch die die großen Meyer-Schiffe verkehren, und die Öffnung, durch die die Binnenschiffe verkehren können.

Darunter sind die Sperrwerkstore mit den Tiefen schematisch aufgelistet.

Auf der linken Bildseite erkennen sie die Tidekurve. Zum Zeitpunkt des Tideniedrigwassers fahren die Tore so weit herunter, dass sie unten noch einen Spalt weit geöffnet sind. Wenn die Flut kommt, läuft sie gegen das teilgeschlossene Sperrwerk, der Flutstrom wird gebremst, der Schlickeintrag in die Ems wird gebremst, und zu einem späteren Zeitpunkt, kurz vor Tidehochwasser, werden die Sperrwerkstore wieder geöffnet. Dann kann die Tide frei ausschlagen und frei ausschwingen. Beim nächsten Tideniedrigwasser werden die Tore dann wieder genauso gesteuert.

Für die Schifffahrt bedeutet das, dass während dieser Steuerungsphase die Schiffe das Sperrwerk nicht passieren können. Sie können aber trotzdem auf der restlichen Ems fahren. Wenn ein Schiff vorher das Emssperrwerk passiert hat, kann es Richtung Papenburg oder Dörpen weiterfahren; es muss nur den richtigen Zeitpunkt erwischen. Insofern ist nicht der Verkehr auf der Ems bei der Flutstromtidesteuerung komplett gesperrt, sondern nur die Durchfahrt durch das Emssperrwerk.

Diese Variante wird nur bei wenigen Tiden ausgetestet werden, weil die Flutstromsteuerung im Bereich des Emssperrwerkes zu etwas höheren Fließgeschwindigkeiten führt, was an der Sohle Erosionen erzeugen könnte. Weil wir diese möglichst ausschließen wollen, wird die Flutstromsteuerung also nur bei wenigen Tiden ausprobiert werden. Es soll herausgefunden werden, wie das Sperrwerk auf diese Steuerung reagiert, ob Schwingungen oder Dinge entstehen, die nicht vorhergesagt werden können.



Die Tideniedrigwasseranhebung soll über einen längeren Zeitraum hinweg getestet werden, weil sie an der Sohle keine Erosionen auslöst.

Auf diesem Bild erkennen Sie, dass sich die Tidekurve etwas verschoben hat. Wir schließen kurz vor dem Tideniedrigwasser die Sperrwerkstore komplett. Das Sperrwerk wird komplett geschlossen. Oberhalb des Sperrwerks bleibt das Wasser bestehen, unterhalb des Sperrwerks kann das Wasser mit der Tide ablaufen. Mit der nächsten Flut kommt das Wasser wieder. Bei Wassergleichstand öffnen wir die Tore wieder. Dieses Verfahren nennen wir Tideniedrigwasseranhebung. Sie testen wir über einen längeren Zeitraum aus. Wir wollen herausfinden, wie diese Variante auf die Wasserqualität in der Ems wirkt.



Der Technische Test, den ich schon erwähnt habe, hat in der vergangenen Woche begonnen und soll bis Ende August abgeschlossen sein. Es soll die Wirkung der Torstauvariante auf das Sperrwerk untersucht werden. Es soll aber auch herausgefunden werden, wie sich diese Stauungen auf die Wasserqualität auswirken und welche Auswirkungen die Stauungen auf die Schifffahrt und die anderen Anlieger haben. Die Entwässerungsverbände z. B. müssen auch mit den erhöhten Wasserständen zurechtkommen.

In der Anfangszeit soll möglichst bei jeder Tide gesperrt werden.

Danach soll das Muster der verkehrsverträglichen Tidesteuerung, das die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung mit den Schifffahrtstreibenden vereinbart hat, ausgetestet werden.

Am Ende des Versuchszeitraums soll die anfangs erwähnte Flutstromtidesteuerung bei einigen wenigen Tiden umgesetzt werden.

Wir möchten einen Erkenntnisgewinn, was das Ganze bezüglich der Schwebstoffe/Sedimentation und der Gewässergüte bringt. Die praktischen Auswirkungen auf die Schifffahrt hatte ich schon genannt. Außerdem sollen praktische Erkenntnisse zu Auswirkungen des höheren Tideniedrigwassers erlangt werden.

Eine sehr wichtige Erkenntnis wird sein, welche Auswirkungen die Tideniedrigwasseranhebung auf den Emden Hafen hat. Das Tideniedrigwasser hat eine Nebenwirkung: Wenn wir die Tore schließen, bleibt das Wasser oberhalb, das normalerweise ablaufen würde, weg. Die Sogwelle, die erzeugt wird, erzeugt relativ schnell ein Absinken des Tideniedrigwassers in Emden um ungefähr 40 cm.

An dieser Stelle gebe ich das Wort weiter an Herrn Jänen, der meinen Vortrag um Informationen zu den Auswirkungen der Steuerungsvarianten auf die Schifffahrt ergänzt.

FBL Jänen (WSA Emden): Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung ist Eigentümer der Bundeswasserstraße und hat in den vergangenen Jahren fortlaufend Haushaltsmittel investiert. Vor allem in die Unterems wird in jedem Jahr erheblich investiert. Da kommen bis zu 30 Millionen Euro zusammen. Deshalb ist die WSV auch schon seit Jahren bestrebt, die Situation in der Unterems zu verbessern. Dabei verfolgt sie auf der einen Seite den ökologischen Hintergedanken, auf der anderen Seite verfolgt sie aber auch das Ziel, in den nächsten Jahren Kosten einzusparen.

Die Unterbringung des Materials - sie ist hier sicherlich schon häufiger thematisiert worden - stellt sich auch nicht als ganz leicht zu bewerkstelligen dar. Vor allem in dem Flusslaufabschnitt zwischen Papenburg und Leer, wo es sehr eng ist, muss das Material an Land untergebracht

werden. Dafür sind recht aufwändige Genehmigungsverfahren durchzuführen. Jeder Kubikmeter weniger in der Unterems tut der Sache insgesamt gut.

Da kam der Masterplan wie gerufen. Bund und Land haben hier gemeinsame Sache gemacht. Das war eine wichtige Erkenntnis, die nicht immer zu erkennen ist. Aber in diesem Fall war es sehr bedeutsam, dass die WSV und das Land Niedersachsen mit ihren jeweiligen Gutachtern die gleichen Ergebnisse erzielen konnten. Die Forschungsstelle Küste in Norderney und die Bundesanstalt für Wasserbau in Hamburg haben übereinstimmend gesagt, dass diese Art des Sperrwerkeinsatzes tatsächlich Sedimentationen in der Unterems reduziert und ihr insgesamt zu einem besseren Zustand verhelfen kann. Das Ganze soll jetzt ausprobiert werden.

Allerdings hat alles auch eine Kehrseite. Wenn irgendwo gesperrt wird, wird jemand behindert. In diesem Fall sind es teilweise die Fische, aber vor allem die Schiffe, die während der Sperrzeiten das Sperrwerk nicht passieren können.

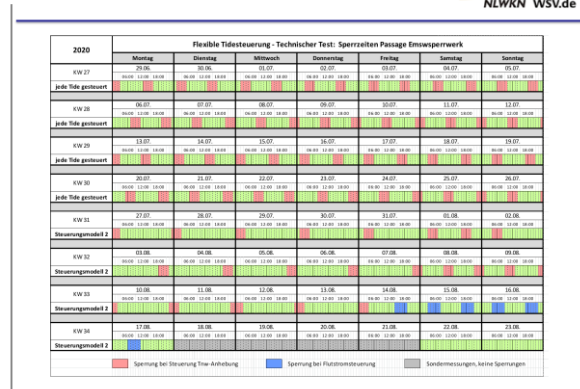
Darüber hinaus haben wir in den ersten zwei Testtagen auch die gesamte Unterems an zwei Tagen abgeriegelt, damit dort gar kein Schiffsverkehr stattfindet, weil wir die Effekte, die durch diese Sperrung erzeugt werden, nicht bis ins Letzte vorhersehen können, um keine bösen Überraschungen zu erleben. Inzwischen haben wir den Versuch durchgeführt.

Voraussetzung und ganz entscheidend ist, dass eine gute Abstimmung zwischen allen Behörden auf der einen Seite und allen Schifffahrtstreibern auf der anderen Seite erreicht worden ist. Wir befinden uns im Grunde genommen seit 2017 im Austausch. Die Gespräche über die Notwendigkeit der Sperrung hat nicht immer zu übereinstimmenden Auffassungen geführt.

Während der Sperrzeit dürfen die Schiffe nicht passieren. Deshalb müssen Reeder ihre Zeiten umplanen. Tiden, die sie normalerweise nutzen können, können sie während der Sperrzeiten nicht nutzen. Das führt natürlich zu Verdruss und Ärger. In der derzeitigen, ohnehin angespannten Phase wiegt dieser Verdruss umso schwerer.

Deshalb wurde gerade in den vergangenen Wochen vor Ort sehr intensiv mit den Hafenbetreibern - NPorts -, aber auch mit Vertretern der Stadt Papenburg, der Stadtwerke Leer und der

großen Verbände der Binnenschifffahrt und mit Vertretern des niederländischen Pendants gesprochen und ihnen diese Planungen vorgestellt.

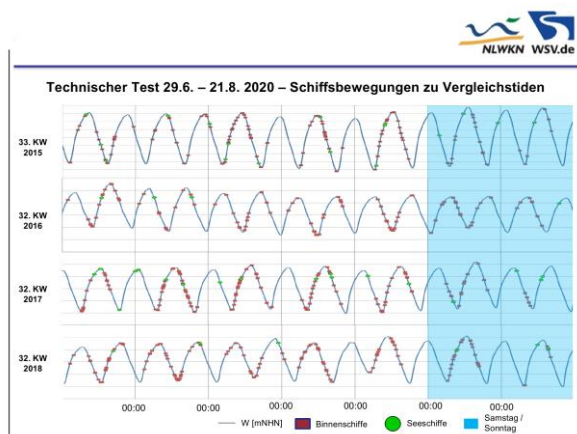


Die roten Fenster signalisieren eine Sperrzeit bzw. Sperrphase. Der Test begann am Montag, 29. Juni 2020, in der Übersicht links oben zu sehen, und endet am 23. August 2020, zu sehen rechts unten. In der Sperrphase kann die Schifffahrt das Sperrwerk nicht passieren.

Diese Planungen sind vorher allen in aller Ausführlichkeit zur Verfügung gestellt und mit allen diskutiert worden. Als besonders wichtig hat sich dabei herausgestellt, dass miteinander kommuniziert werden muss. Wenn irgendwo Probleme bestehen, weil Schiffe, die besonders bedeutsam sind, nicht stromaufwärts oder stromabwärts fahren können, oder wenn der Hafen Emden nicht erreicht werden kann, weil das Niedrigwasser zu weit abläuft, ist immer vorgesehen gewesen, dass der laufende Versuch auch ausgesetzt werden kann. In der ersten Testwoche hat sich das auch mehrfach gezeigt.

In der Tageszeitung ist der Test meines Erachtens wenig objektiv dargestellt worden, indem schon über ein mögliches Scheitern geschrieben wurde. Aus unserer Sicht besteht zu dieser Sorge überhaupt kein Anlass. Wir befinden uns in der Testphase. Das Ziel einer Testphase besteht darin, zu testen und auszuprobieren, was funktioniert und was nicht funktioniert. Wir haben mit Vertretern des Hafens Emden, allen voran mit Volkswagen, in der ersten Testwoche einige Gespräche geführt, die bei der Verladung von Fahrzeugen auf die Schiffe bei besonderen Wasserständen die Rampe nicht nutzen können. Wenn ein Schiff von VW nicht beladen werden kann, dann entstehen erhebliche wirtschaftliche Verluste, die nicht in Kauf genommen werden konnten.

Aus diesem Grunde sind die Tests bei einigen Tiden schon ausgesetzt worden.



In dieser Grafik sind die Tidekurven dargestellt. Die rötlichen und grünlichen Punkte auf der Tidekurve sind Nachbetrachtungen der letzten Jahre. Wir haben die vergangenen Jahre daraufhin analysiert, wann Schifffahrt hauptsächlich auf der Ems fährt und ob es Phasen gibt, in denen wenig Schiffe verkehren, und ob es Phasen gibt, in denen viele Schiffe verkehren. Diese Daten bilden eine wichtige Basis, um uns mit Vertretern der Schifffahrt auseinanderzusetzen, die den Wasserweg nach oben hin, also beispielsweise zur Papierfabrik in Dörpen, nutzen.

Gestatten Sie mir noch einen Blick auf die vergangene Woche. Wir können heute rückblickend über eine Testwoche sprechen. Die Tests sind am 23. August abgeschlossen. Nach einer Woche können noch nicht alle Ergebnisse vorliegen.

Wir können aber schon nach einer Testwoche festhalten:

Erstens. Die Prognosen der Bundesanstalt für Wasserbau und der Forschungsstelle Küste sind sehr gut eingetroffen, d.h. im tatsächlichen Betrieb hat sich gezeigt, dass sich die Wasserstände so verhalten, wie sie prognostiziert waren.

Zweitens haben wir gesehen, dass sich die Schifffahrt, die nach oben hin verkehrt, als nicht besonders belastet empfunden hat. Die Betroffenen haben uns dies bestätigt.

Drittens. Die Kommunikation mit den Schifffahrtstreibenden im Emden Hafen, mit allen Behörden und mit allen, die sich in diesem Bereich bewegen, hat funktioniert; denn das führte immerhin dazu, dass einzelne Tiden von der Steuerung herausgenommen worden sind, um Rücksicht auf

die verkehrenden Schiffe und die Wirtschaft zu nehmen.

Gestatten Sie mir abschließend einen Ausblick auf die nächsten Wochen. Wir möchten nach Möglichkeit noch mehr Tiden einfangen. Wir haben jetzt zehn oder elf Tiden gesperrt. Diese Zahl wollen wir in den nächsten zwei bis drei Wochen noch vergrößern. Dazu werden vor Ort weitere Gespräche stattfinden.

Als Hauptthema kristallisiert sich im Moment der Absunk im Emden Außenhafen heraus. Dieser Absunk muss genau analysiert werden. Am nächsten Donnerstag folgen wir einer Einladung von Volkswagen. Ich gehe davon aus, dass wir in den nächsten Wochen noch mehr Tiden zur Verfügung haben, um diese Testphase weiter durchzuführen.

Insgesamt halte ich die erste Testwoche für gelungen. Allerdings gibt es noch weitere Verbesserungspotenziale, denen wir uns in den nächsten Wochen widmen werden.

Aussprache

Abg. **Bernd-Carsten Hiebing** (CDU) ließ verlauten, die Testphasen der Flexiblen Tidesteuerung seien ein sehr wichtiger Teil des Masterplans Ems, um das Zusammenspiel von Ökologie und Ökonomie, das an diesem Fluss seit Jahrzehnten ein Kernproblem gewesen sei, wieder in Einklang zu bringen. Wenn dies nicht gelingen sollte, hätten alle Beteiligten in der Region ein Problem.

Die Baggerkosten seien erheblich, die Durchgängigkeit der Ems für die Schifffahrt aber sei wichtig.

Von besonderer Wichtigkeit erscheine ihm das koordinierende Gespräch zwischen den Betroffenen. Nach seinem Eindruck liege diese Aufgabe bei dem NLWKN und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung in guten Händen. Er freue sich darüber, dass Bund und Land an einer Bundeswasserstraße, das dem Bund gehöre, und an einem Bauwerk, das dem Land Niedersachsen gehöre, sichtbar gut zusammenarbeiteten, und gehe davon aus, dass sich daran weitere Schritte der Zusammenarbeit anschließen.

Abg. **Hillgriet Eilers** (FDP) begrüßte es, dass der Auftakt der Tests gelungen sei, und zeigte sich sehr interessiert an Informationen zum weiteren Verlauf der Testwochen.

Die Abgeordnete wollte wissen, ob schon die erste Woche des Technischen Testlaufs gezeigt habe, dass durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Wirtschaft die Anzahl der Schiffsbewegungen im Vergleich zu den Vorjahreswerten gesunken sei, und warf die Frage auf, ob aufgrund dieser geringen Verkehrsbelastung der Testlauf überhaupt aussagekräftige Ergebnisse erbringen werde.

Außerdem erbat die Abgeordnete nähere Informationen zur Finanzierung des Technischen Test und fragte, ob auch Schadenersatzzahlungen an die Wirtschaft beispielsweise im Falle verzögerter Abfertigungen von Schiffen infolge Sperrwerksperrungen vorgesehen seien oder ob möglicherweise sogar gerichtliche Auseinandersetzungen mit Unternehmen drohten.

FBL **Jänen** (WSA Emden) legte dar, eine mögliche Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs durch die anstehenden Tests und die Sorge, dass die Testergebnisse aufgrund der pandemiebedingt geringeren Anzahl von Schiffsbewegungen überhaupt repräsentativ seien, habe nicht nur die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, sondern auch der Hafenwirtschaft in Emden beschäftigt.

Die Corona-Krise habe zu einer veränderten Fluktuation im Emder Außenhafen geführt. So verkehrten zurzeit deutlich weniger Schiffe als vor der Corona-Krise. Seit Anfang vergangener Woche jedoch habe der Schiffsbetrieb intensiviert werden können. Insofern sei zumindest bei den Fahrzeugtransportern eine deutliche Aufwärtsbewegung erkennbar.

Die Auswirkungen der Tidesteuerung auf den Schiffsverkehr sei nur eine Seite der Medaille. Mit dem Testbetrieb würden mehrere Interessenslagen verfolgt. Eine dieser Interessenslagen betreffe die Frage, ob mit dem Test einer Flexiblen Tidesteuerung überhaupt ökologisch positive Effekte für die Ems erzielt werden könnten. Er gehe davon aus, dass es mithilfe der Hafenwirtschaft und der Hafenbetreiber gelingen werde, den Testbetrieb so zu bewerten, dass die „Zeiten normaler Verkehrsbelastungen“ berücksichtigt würden.

Was mögliche finanzielle Belastungen durch Schadenersatzzahlungen angehe, so hätten der Bund und das Land eine Vereinbarung abgeschlossen, die vorsehe, dass sich Bund und Land die Kosten, die im Zusammenhang mit der Tide-

steuerung stünden, hälftig teilen. Die Entschädigung von Wirtschaftsausfällen sei in dieser Hinsicht nicht berücksichtigt und auch noch nicht thematisiert worden.

BSL **Post** (NLWKN) fügte hinzu, juristische Auseinandersetzungen deuteten sich derzeit nicht an. Das NLWKN und die WSV hätten bisher die Strategie verfolgt, mit allen Beteiligten offen zu reden und alle Probleme auf dem Kompromisswege zu lösen. Dies sei bisher sehr gut gelungen. Er habe die Hoffnung, dass dies auch in Zukunft der Fall sein werde.

Die Untersuchungen der Emssohle, für die Bohrunternehmen beauftragt werden müssten, sowie der Erwerb von Messgeräten, die am Emssperrwerk installiert werden müssten, um herauszufinden, ob die Tidesteuerung gefährliche Schwingungen am Bauwerk auslöse, erforderten Kosten von 1 bis 2 Millionen Euro. Die tatsächlichen Kosten jedoch könnten je nach Verlauf der Tests von diesem Betrag sowohl nach oben als auch nach unten abweichen. Erfreulich intensiv seien die Arbeiten von NPorts unterstützt worden.

FBL **Jänen** (WSA Emden) fügte hinzu, bisher seien nur wenige Aufträge nach außen vergeben worden; die meisten Arbeiten hätten bisher die Verwaltungen in Eigenregie ausgeführt. Im Verlaufe der ersten Testwoche seien beispielsweise viele Sicherungsfahrzeuge für Absperrarbeiten und alle verfügbaren, zum Teil vorher beschafften Messgeräte im Einsatz gewesen. Dadurch entstünden zwar immense Kosten, der überwiegende Teil davon aber seien indirekte Verwaltungskosten.

Abg. **Meta Janssen-Kucz** (GRÜNE) bat darum, dem Unterausschuss die Lichtbildpräsentation zeitnah nach der Sitzung zu übermitteln und ihn nach dem Abschluss der Testwochen über das Ergebnis der Auswertung zu unterrichten.

Sie lobte den ambitionierten Zeitplan, den sich WSV und NLWKN für das Genehmigungsverfahren bis zur Inbetriebnahme gesetzt habe, und die konfliktfreie, eintrachtige Zusammenarbeit der Behörden des Landes und des Bundes.

Außerdem warf sie unter Hinweis auf Aussagen des Vertreters der WSV die Frage auf, ob sich das Schlickaufkommen entgegen der öffentlichen Meinung doch recht genau prognostizieren lasse und ob die Gefahr bestehe, dass sich der Verlust eines Dalbens wiederholen könne.

BSL **Post** (NLWKN) erläuterte, vor zehn Jahren habe das flüssige Schlickaufkommen noch nicht berechnet werden können. Mithilfe eines neuen Verfahrens glaubten Wissenschaft und Behörden heute, das Aufkommen berechnen zu können. Die durchgeführten Berechnungen und Tests ermöglichten die Verifizierung des Schlickaufkommens. In der Praxis werde sich zeigen, ob diese Berechnungen der Praxis standhielten.

Ein Dalbenverlust, wie er sich vor einigen Jahren ereignet habe, habe mit Schwingungen am Sperrwerk nichts zu tun. Wenn während der Flutstromsteuerung Wasser gegen das teilgestaute Sperrwerk schlage, könne das Sperrwerk in Schwingungen geraten. Ob Schwingungen entstünden, werde gemessen. Der verlorene Dalben sei dadurch verursacht worden, dass hohe Fließgeschwindigkeiten erzeugt worden seien. Bei dem aktuellen Steuerungsmodell träten aber nicht mehr so hohe Fließgeschwindigkeiten auf. Hinzu komme, dass nach jeder Tide direkt im Umfeld des Sperrwerks eine Peilung durchgeführt werde, um herauszufinden, ob sich die Sohle in irgendeiner Art und Weise verändert habe. Während des Testlaufs in der vergangenen Woche hätten sich keine Veränderungen ergeben.

Wenn die Flutstromsteuerung durchgeführt werde, werde noch einmal genau gemessen werden müssen, ob auch dadurch keine Veränderungen am Sperrwerk einträten. Er sei sehr zuversichtlich, dass sich keine Veränderungen am Bauwerk ergäben, weil die Fließgeschwindigkeiten durch das neue Steuerungsmodell ganz andere seien als in dem Zeitraum, in dem der Dalben verlorengegangen sei. Von daher könne er mit Sicherheit ausschließen, dass dies noch einmal passiere.

FBL **Jänen** (WSA Emden) erklärte, sein Hinweis in der Unterrichtung habe sich auf die Wasserstandsdaten bezogen. Was die Schlickdynamik angehe, so verfolgten Bund und Land unterschiedliche Berechnungsansätze. Erst der Testlauf biete eine gute Gelegenheit, herauszufinden, wie die Berechnungsmodelle genau zu kalibrieren seien. Wer annehme, dass sich die Schlickdynamik im Modell schon heute einwandfrei und präzise berechnen lasse, gehe damit fehl.

Abg. **Karin Logemann** (SPD) lobte die nach ihrem Eindruck „zielorientierte gemeinsame Arbeit an einer Lösung“ für die Ems.

Sie fragte, ob neben der Durchführung des Testlaufs für die Flexible Tidesteuerung auch daran

gearbeitet werde, das Problem des Absunks zu lösen, der die Verladeaktivitäten von Volkswagen erschwere.

BSL **Post** (NLWKN) antwortete, das NLWKN und die WSV seien während des Testlaufs mit allen am Autoumschlag beteiligten Akteuren täglich im Gespräch - einerseits in dem Bemühen, an möglichst viele Tiden die Ems zu sperren, um daraus möglichst viele Erkenntnisse zu gewinnen, und andererseits in dem Bemühen, die Einschränkungen für die Wirtschaft so gering wie möglich zu halten.

In dem Planfeststellungsverfahren, das nach dem Testlauf stattfinden werde, werde die Emdener Hafenwirtschaft Gelegenheit haben, das Problem des Absunks infolge von Sperrungen benennen. Wenn die Tidewasseranhebung künftig dauerhaft erfolgen sollte, müssten die Kaianlagen verändert werden, um die Folgen des Absunks zu kompensieren, entweder durch Schwimmpontons oder andere Änderungen, die es ermöglichten, auch bei schwankenden Wasserständen Autos zu be- und entladen.

Entwicklung des Universalhafens Niedersachsen

UMSCHLAGS-
ENTWICKLUNG



STANDORTE



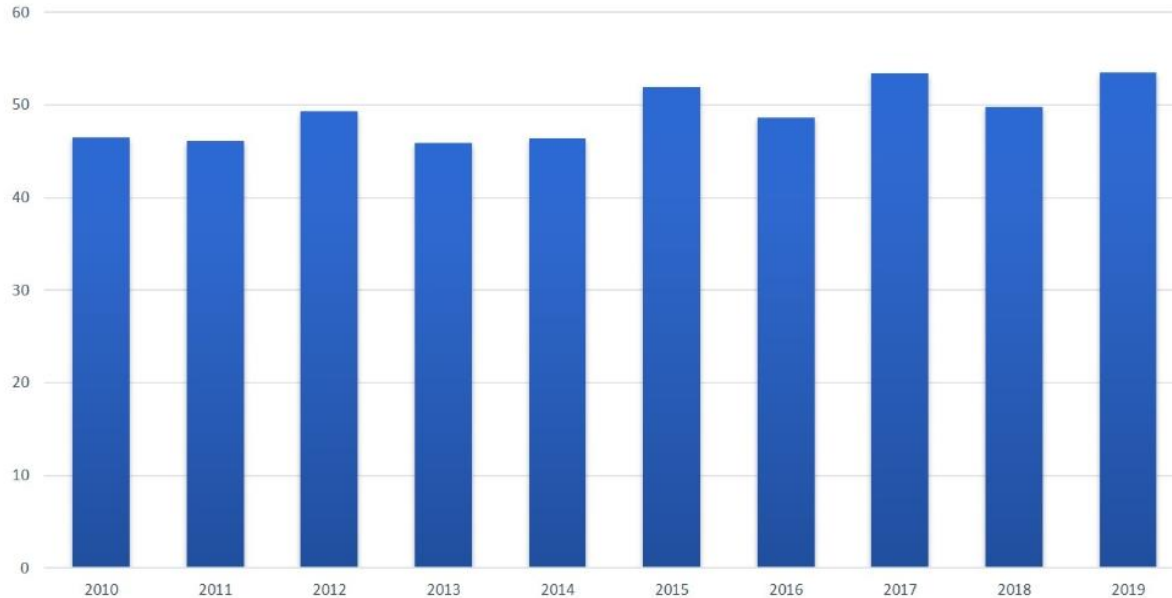
EVENTS 2020



Umschlagsentwicklung der niedersächsischen Seehäfen



Umschlagsentwicklung der niedersächsischen Seehäfen im Seeverkehr

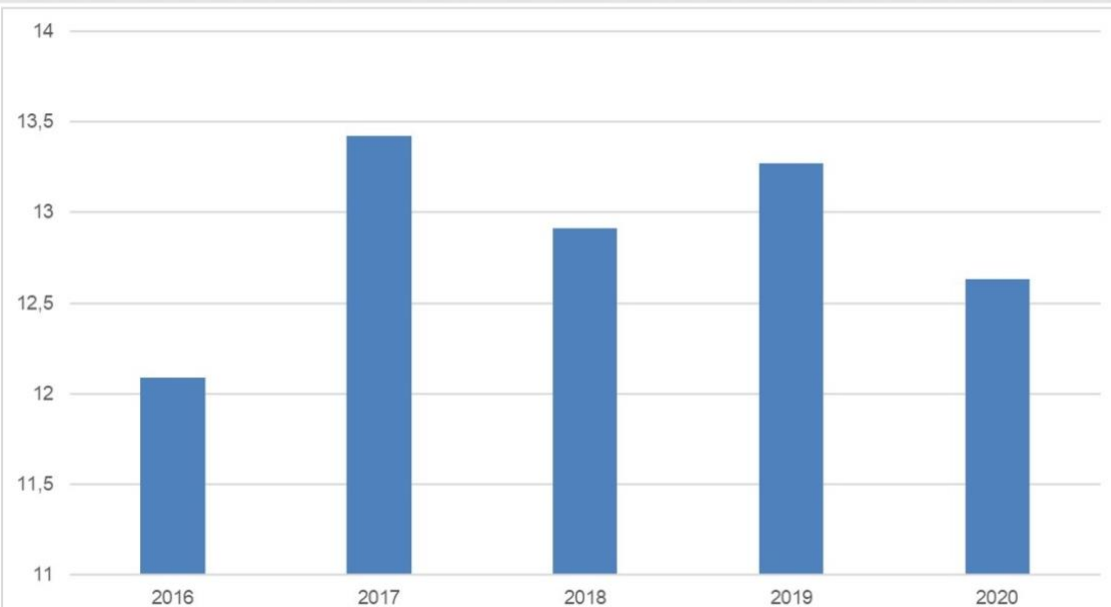


2019: 53,53 Mio. t

2018: 49,84 Mio. t

+ 7 %

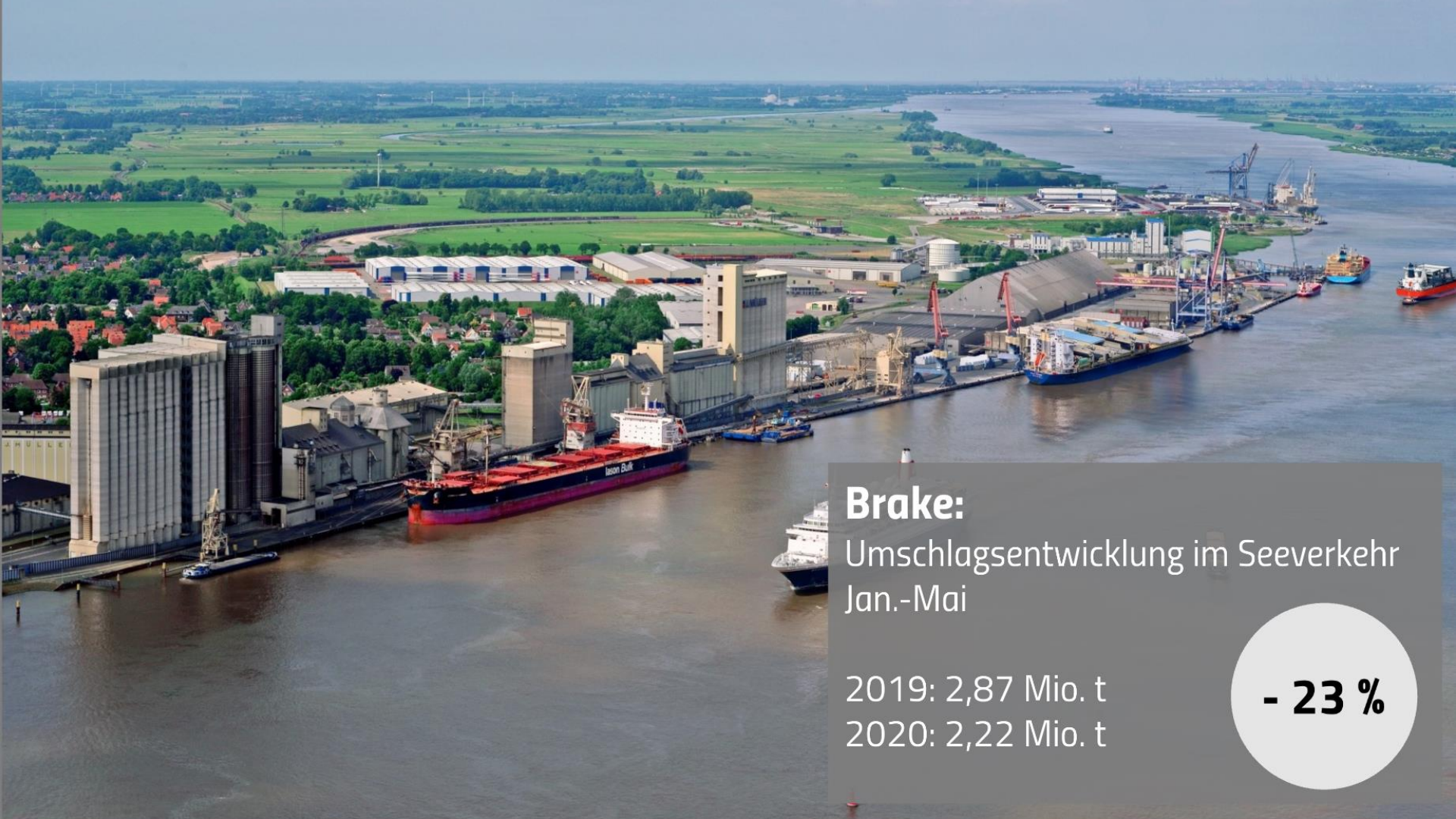
Umschlagsentwicklung im 1. Quartal 2020



2019: 13,27 Mio. t

2020: 12,63 Mio. t

- 5 %



Brake:

Umschlagsentwicklung im Seeverkehr
Jan.-Mai

2019: 2,87 Mio. t

2020: 2,22 Mio. t

- 23 %



Cuxhaven:

Umschlagsentwicklung im Seeverkehr
Jan.-Mai

2019: 1,44 Mio. t

2020: 0,81 Mio. t

- 44 %



Emden:

Umschlagsentwicklung im Seeverkehr
Jan.-Mai

2019: 1,98 Mio. t

2020: 1,43 Mio. t

-28 %



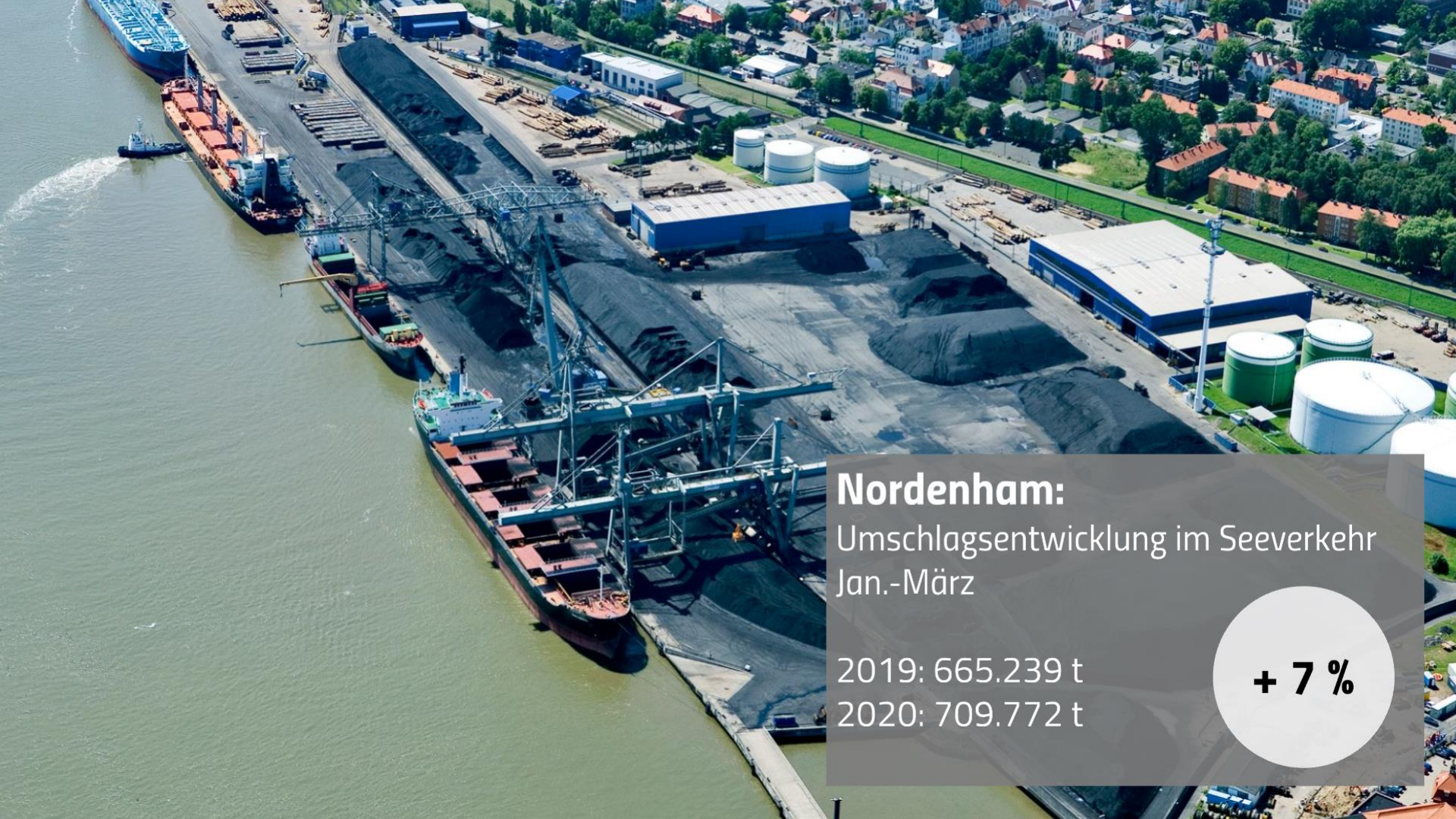
Leer:

Umschlagsentwicklung im Seeverkehr
Jan.-Mai

2019: 4.393 t

2020: 6.502 t

+ 48 %



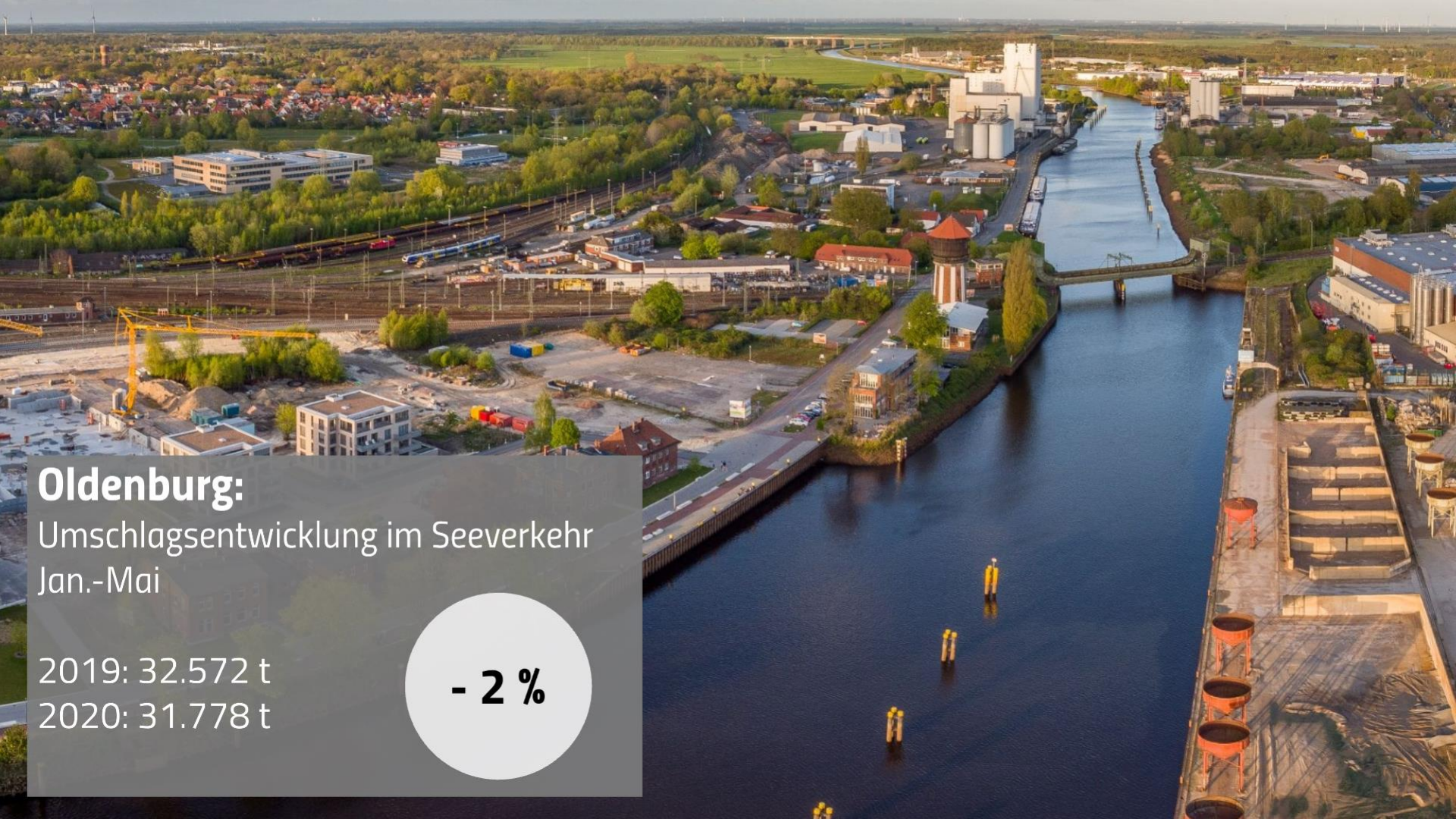
Nordenham:

Umschlagsentwicklung im Seeverkehr
Jan.-März

2019: 665.239 t

2020: 709.772 t

+ 7 %

An aerial photograph of Oldenburg, Germany, showing a wide river (Oldenburger Jade) flowing through the city. On the left bank, there are residential areas, a large railway yard with many tracks and trains, and some industrial buildings. On the right bank, there are more industrial facilities, including large storage tanks and a bridge. The water is dark blue, and the sky is clear.

Oldenburg:

Umschlagsentwicklung im Seeverkehr
Jan.-Mai

2019: 32.572 t

2020: 31.778 t

- 2 %



Papenburg:

Umschlagsentwicklung im Seeverkehr
Jan.-Mai

2019: 346.296 t

2020: 379.321 t

+ 10 %

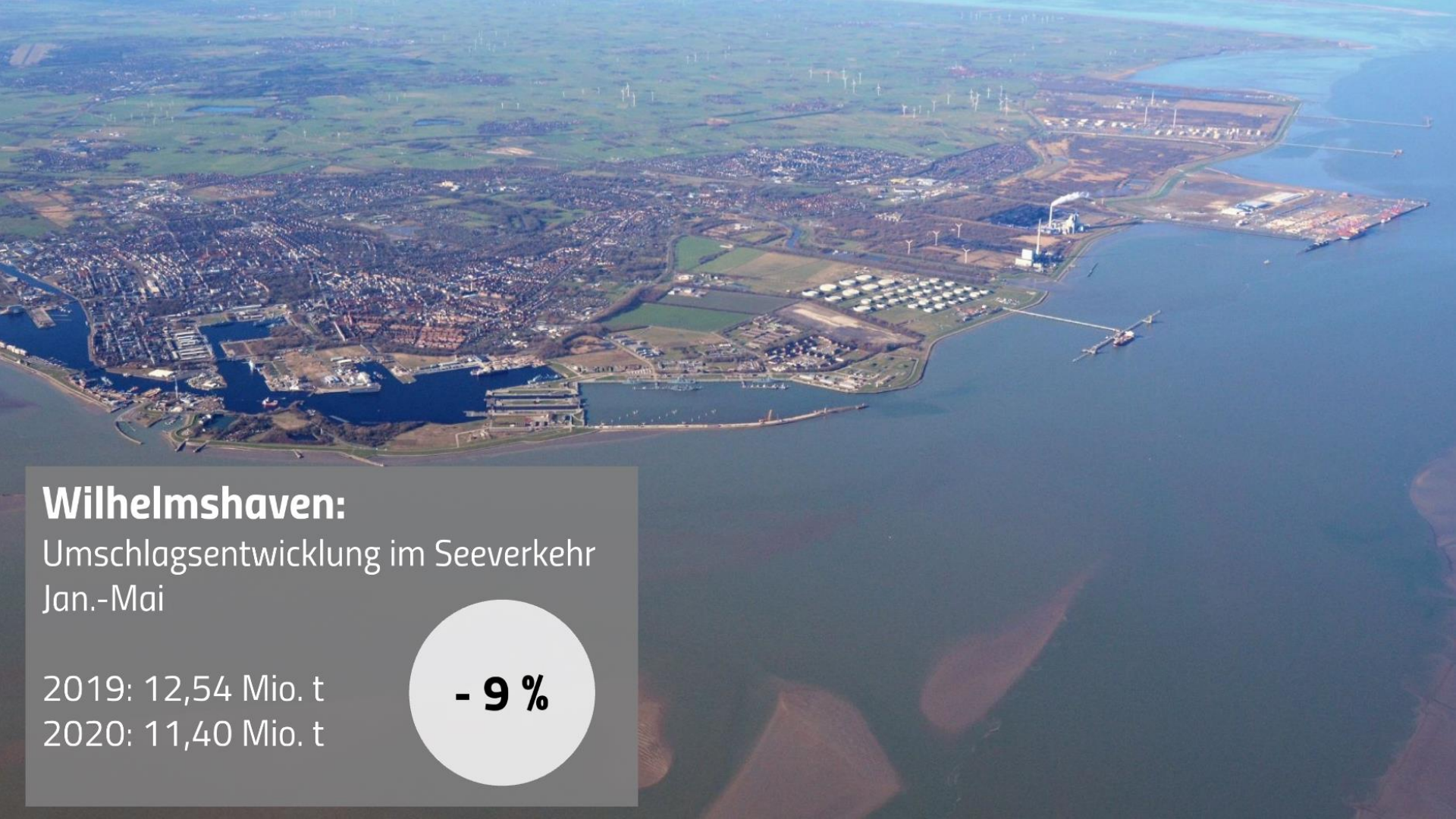


Stade:

Umschlagsentwicklung im Seeverkehr
Jan.-Mai

2019: 2,52 Mio. t
2020: 2,83 Mio. t

+ 12 %



Wilhelmshaven:

Umschlagsentwicklung im Seeverkehr
Jan.-Mai

2019: 12,54 Mio. t

2020: 11,40 Mio. t

- 9 %

Messen und Veranstaltungen 2020

Messen & Veranstaltung 2020		Ort	Termin	Standgröße/Konzept
Jahrespressekonferenz	☑	Oldenburg	12. Februar	Verkündung der Jahres-Umschlagszahlen
„Hafen trifft Festland“	☑	Oldenburg	10. März	Seaports-Vortrag
„Hafen trifft Festland“	abgesagt!	Nürnberg	24. März	Seaports-Vortrag
„Hafen trifft Festland“	abgesagt!	Dresden	02. April	Seaports-Vortrag
Intermodal South America	verschoben!	Sao Paulo / Brasilien	19. - 21. August	German Ports
„Hafen trifft Festland“	abgesagt!	Frankfurt am Main	27. August	ohne Seaports
30. Niedersächsischer Hafentag	neu terminiert!	Emden	3. September 2021	In 2020 Versand Save-the-date-Karte für 2021 + Videoclip
Jobmesse		Oldenburg	12. - 13. September	Seaports-Messestand
Breakbulk Europe	verschoben!	Bremen	29. September - 01. Oktober	Seaports-Messestand mit NPorts
ShortSeaShipping Days	verschoben!	Lübeck	Herbst 2020	Seaports-Stele
WindEnergy	verschoben!	Hamburg	01. - 04. Dezember	Seaports-Messestand mit NPorts
„Hafen trifft Festland“	abgesagt!	Osnabrück	tbn	Seaports-Vortrag



JADEWESSENPORT
WILKS-UNIVERSITÄT

WER AUF'S
TREPPCHEN WILL,
STARTET HIER.

UND IN DIE
OFFSHORE LEAGUE
HÖRSTU.

- 100 bis 150 Mio. € für den Bau und den Betrieb
- 100 bis 150 Mio. € für den Bau und den Betrieb
- 100 bis 150 Mio. € für den Bau und den Betrieb
- 100 bis 150 Mio. € für den Bau und den Betrieb
- 100 bis 150 Mio. € für den Bau und den Betrieb
- 100 bis 150 Mio. € für den Bau und den Betrieb

WIR
BEWEGEN
WIRTSCHAFT

trade your
go flow

HAFEN
TRIFFT
FESTLAND Oldenburg 10.03.2020

Internationaler Dialog zu den Themen: Welche Chancen und Risiken
steht vor uns? Welche Chancen und Risiken stehen vor uns?
Welche Chancen und Risiken stehen vor uns?



HAFEN TRIFFT FESTLAND

• Auch in Zeiten von Corona
den Kontakt zum Kunden halten



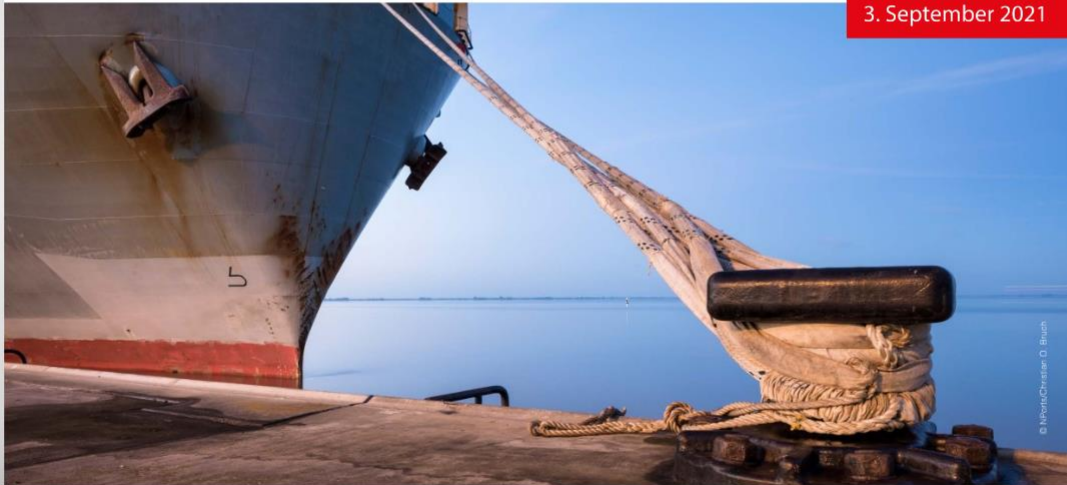
Niedersächsischer Hafentag

30. Niedersächsischer Hafentag 2020 in Emden



Gemeinsam den sicheren Hafen anpeilen –
wir bleiben mit Abstand eng verbunden.

Neu festgemacht:
3. September 2021



© Werra-Chemie O. Bruch



SEAPORTS niedersachsen

• LAGER • NORD • GOLDENHAVEN • PAPENBURG • WILHELMSHAVEN

eugro group
defining Logistics
with a Unique Mix of
competencies.

NYK LINE
NIPPON YAMENDEN KAISHA

- SEAPORTS niedersachsen
- SEAPORT EMDEN
- K LINE
- Niedersachsen Ports
- Papenburg
- SWL

Niedersachsen Ports
SEAPORTS niedersachsen
Your logistics partner

YAMATO



Niedersachsen



Niedersachsen

Niedersachsen



Niedersachsen



Niedersachsen



SEAPORTS
niedersachsen

SEAPORTS
niedersachsen

C/O CUXHAVEN
OFFSHORE

C/O CUXHAVEN
OFFSHORE

C/O CUXHAVEN
OFFSHORE

Solutions for your
windenergy business?
Welcome to
Niedersachsen!



IHRE WARE IN DIE WELT

Tausende Möglichkeiten. Neun Häfen. Ein Ansprechpartner.



WICHTIGE MELDUNG

Wegen Corona-Prävention dürfen Häfen nicht verlassen werden.

Weitere Infos unter: **+49 (0) 441 361 888-88**

PARTNER FINDEN

Einfach gewünschtes Umschlagsgut wählen und Sie erhalten direkt den passenden Logistikdienstleister bzw. Hafenumschlagsunternehmer.

UMSCHLAGSGÜTER

Bitte wählen:

z.B. Automobil-Logistik



SUCHE STARTEN



KONTAKT

Wir freuen uns auf Sie!

Tel.: +49 (0) 441 361 888-88

Fax: +49 (0) 441 361 888-89

ANFRAGE STARTEN





Unsere Aufgabe

DIGITALISIERUNG

Erstellung eines Online-Auftritts zum LOGISTICS PILOT, der die Inhalte der Printausgaben über deren Erscheinungszeitraum hinaus aufmerksamkeitsstark zur Verfügung stellt. Auf der responsiven Website finden die vorgestellten Themen eine moderne und lesefreundliche Umsetzung.

A large container ship is docked at a port. The ship's hull is white with a red stripe and the word "NORLINA" is visible. A large crane is positioned behind the ship, and the sun is low in the sky, creating a bright glow. The foreground shows a paved area with tracks and some yellow and black striped barriers.

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**



MW, Referat 34-01421/0011/2019-UA Häfen und Schifffahrt
Frau Rosenberg

27.08.2020

Information im Nachgang der 22. Sitzung des Unterausschusses "Häfen und Schifffahrt" des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung am 07.07.2020

Hier: -TOP 2

Unterrichtung durch die Landesregierung zur Situation des Personals auf deutschen Container- und Kreuzfahrtschiffen, bei denen seit Beginn der Corona-Pandemie keine Wechsel der Crew möglich waren

-TOP 4

Unterrichtung durch die Landesregierung zu den aufgrund geringer Auslastung durch die Corona-Pandemie vor den niedersächsischen Inseln auf Reede liegenden Schiffen

Anlage

Im Rahmen der Unterrichtungen zu **TOP 2 und TOP 4** der Sitzung des Unterausschusses, die durch Referat 34 vorgenommen wurde, sind **einzelne Fragen der Abgeordneten zur Beantwortung** mitgenommen worden.

Diese sind im Nachgang wie gebeten beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Nds. Ministerium für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung (MS) platziert worden.

1. Sind die kommunalen Gesundheitsämter und der Hafenärztliche Dienst finanziell und personell ausreichend ausgestattet oder ist eine Erhöhung der Kapazitäten durch das Land erforderlich?

MS antwortete wie folgt:

Zunächst ist entscheidend, dass die Kommunen die Organisations- und Personalhoheit in eigener Zuständigkeit wahrnehmen. Eine Erhöhung der Kapazitäten durch das Land würde einen Eingriff in diese Hoheit darstellen.

Allgemein und aktuell ausgelöst durch die Corona-Situation gibt es Gespräche und Bemühungen, den Öffentlichen Gesundheitsdienst im Allgemeinen zu verstärken. Konkrete Ansätze gibt es dazu aktuell noch nicht, zumal die Ausstattung der kommunalen Gesundheitsämter sehr heterogen ist (siehe oben: aufgrund der Organisations- und Personalhoheit).

Speziell zu den Hafenärztlichen Diensten (HÄD) wurde mitgeteilt, dass diese personell und finanziell ausreichend ausgestattet seien. Erst vor kurzem wurden mit Artikel 7 des Haushaltsbegleitgesetzes 2020 (Nds. GVBl. 2019, S. 451,452) die Erstattungsbeträge in § 11 Abs. 2 des Gesetzes über den Öffentlichen Gesundheitsdienst (NGÖGD) erhöht. Vor diesem Hintergrund wird die Ausstattung der HÄD als ausreichend erachtet.

2. Wie wird die Befolgung der Hygienekonzepte auf den Schiffen kontrolliert?

MS antwortete wie folgt:

Kreuzfahrtschiffe benötigen eine Anlauferlaubnis, die ihnen derzeit in enger Zusammenarbeit zwischen Hafenbehörde und Hafenärztlichem Dienst/Gesundheitsamt nur nach sorgfältiger Prüfung ihres Hygienekonzepts erteilt wird. Das galt auch für zwischenzeitliche Anläufe für Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten mit deutlich reduzierter Besatzung und ohne Passagiere. Bei den Anläufen von Kreuzfahrtschiffen, hielten die Besatzungen die Vorgaben der Hygienepläne/-konzepte ihrer Reedereien akribisch ein. Nachdem das European Centre for Disease Prevention and Control eine Handreichung für die Kreuzfahrtschiffahrt (<https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-cruise-guidance-27-07-2020.pdf>) veröffentlicht hat, werden die Hygienekonzepte daran gemessen.

Die Frachtschiffahrt hat nicht zuletzt durch Vorgaben und Empfehlungen der International Maritime Organization (IMO) recht strenge Regeln aufgestellt und lässt in der Regel Besatzungsmitglieder in Häfen kaum noch von Bord und nur noch Behördenvertreter an Bord. Dadurch wird z.B. die Arbeit der Seemannsmission in Deutschland deutlich erschwert. Weitere Folgen sind z.T. verlängerte Bordzeiten ohne Urlaub und Landgang. Wechsel von Besatzungsmitgliedern finden deutlich seltener als gewöhnlich statt. Neue Besatzungsmitglieder werden meist nur mit aktuellem, negativem Test auf Sars-CoV-2 an Bord gelassen und bei Schiffen einiger Reedereien zusätzlich die ersten Tage an Bord isoliert.

3. Wie wird künftig sichergestellt, dass die Seeleute nicht so lange auf den Schiffen festsitzen?

Das BMVI teilte folgendes mit:

Man setze sich auf internationaler wie europäischer Ebene dafür ein, die Situation für die Seeleute zu verbessern. Deutschland und die Niederlande seien seit Ausbruch der Pandemie teilweise die einzigen Länder in Europa, in deren Häfen überhaupt Crewwechsel möglich waren und sind. Seit Juni seien nach Spanien wieder weitere EU Länder hinzugekommen, in denen Crewwechsel möglich sind.

Dabei gab es bei Crewwechseln in deutschen Häfen keine Verzögerungen, die durch die Tätigkeit deutscher Behörden verursacht wurden.

Es gab und gebe noch immer Hindernisse für eine reibungslose "Ausschiffung" von Crewmitgliedern, diese sind u.a.:

- keine Genehmigung der Einreise in das Heimatland,
- keine Flüge, bzw. die kurzfristige Annullierung gebuchter Flüge,
- Nicht-Ankunft des neuen Besatzungsmitgliedes auf Grund gestrichener Flüge oder Nicht-Genehmigung der Ausreise durch das Heimatland,
(Das Crewmitglied kann meist nur das Schiff verlassen, wenn der Ersatz an Bord ist, weil sonst das Schiff nicht die vorgeschriebene Besatzung zu dessen Betrieb hat. Dieses Hindernis ergibt sich aus verpflichtenden internationalen Vorschriften)
- Das Schiff selbst hat die Vorbedingung des Einhaltens der 14tägigen Quarantäne-Maßnahmen vor dem Crewwechsel nicht eingehalten (z.B. Landgang und nicht durchgeführte Tests, ohne die durch ein abgemustertes Besatzungsmitglied kein Flugzeug im internationalen Luftverkehr zurzeit bestiegen werden darf).

Als Anlage hat BMVI auf die in der EU vereinbarten Richtlinien für Crewwechsel (Guidelines on seafarers passengers and persons on board ships.pdf) und das Dokument der Internationalen-Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zu Crew-change (Circular Letter No.4204-

Add.24 - Coronavirus (Covid-19) - Outcome Of The International Maritime Virtual Summit On Crew Chang (Secretariat).pdf, vom 13.Juli 2020) verwiesen.

4. Es wurde die Bitte ausgesprochen, die Ergebnisse einer vom Verband Deutscher Reeder (VDR) durchgeführten Erhebung über die Situation der Crewwechsel bei Ihren Mitgliedsunternehmen zu erhalten.

Der VDR hat daraufhin die Zahlen seiner internen Umfrage übermittelt, die Mitte Juni 2020 stattgefunden hat.

Danach warteten zum damaligen Zeitpunkt **9.135 Besatzungsmitglieder** auf Schiffen deutscher Reeder (5.435 auf Frachtschiffen, 3.700 auf Kreuzfahrtschiffen) auf ihre Ablösung. Viele von ihnen sind gezwungen, weit über das Ende ihrer Vertragszeiten und auch über die von der Maritime Labour Convention, 2006 vorgeschriebene Maximalverweildauer an Bord zu bleiben.

5.044 dieser Seeleute waren auf Schiffen unter **europäischer Flagge** tätig, dazu kommen **674** Seeleute, die auf Schiffen unter **deutsche Flagge** beschäftigt sind.

246 der wartenden Seeleute auf Schiffen unserer Mitglieder hatten die **deutsche Staatsangehörigkeit**, **1.130** weitere Seeleute eine andere **europäische Staatsangehörigkeit**.

Gez. Rosenberg

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR

Telephone: +44 (0)20 7735 7611

Fax: +44 (0)20 7587 3210

Circular Letter No.4204/Add.24
13 July 2020

To: All IMO Member States
United Nations and specialized agencies
Intergovernmental organizations
Non-governmental organizations in consultative status with IMO

Subject: **Coronavirus (COVID-19) – Outcome of the International Maritime Virtual Summit on Crew Changes organized by the United Kingdom**

The United Kingdom convened an International Maritime Virtual Summit on 9 July 2020 to address the impact of COVID-19 on crew changes, which was attended by representatives from over a dozen countries. The difficulties ships' crews face across the world was at the centre of the discussions, while all Governments and parties were urged to resolve the issues with maritime transport to support workers and the industry more widely.

During the Summit, 13 Governments from across the world, i.e. Denmark, France, Germany, Greece, Indonesia, Netherlands, Norway, Philippines, Saudi Arabia, Singapore, United Arab Emirates, United Kingdom and United States, agreed to a *Joint statement of the international maritime virtual summit on crew changes*, set out in the annex, expressing their appreciation to seafarers and pledging to urgently resolve issues concerning them that have arisen due to the COVID-19 pandemic. The Director-General of ILO supported the outcome of the Summit.¹

Pledges in the joint statement include designating seafarers as key workers; accepting seafarers' ID documents as evidence of their key worker status; implementing the industry approved protocols for ensuring safe ship crew changeover²; reviewing national quarantine restrictions; and increasing access, as soon as possible, to commercial flights to and from the principal countries of origin of seafarers.

The Secretary-General is concerned that more than 200,000 seafarers are still waiting to be repatriated, many having stayed on long beyond the end of their original contracts. A similar number of seafarers are waiting to join ships. He urges Member States to commit to the principles in the joint statement and to disseminate it widely to all parties concerned; and invites Members States wishing to sign the statement to contact the Government of the United Kingdom.³

¹ https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_750510/lang--en/index.htm

² Refer to Circular Letter No.4204/Add.14 on *Recommended Framework of Protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the Coronavirus (COVID-19) pandemic*.

³ Maritimeengagement@dft.gov.uk

ANNEX

JOINT STATEMENT OF THE INTERNATIONAL MARITIME VIRTUAL SUMMIT ON CREW CHANGES

Our collective efforts to combat the coronavirus (COVID-19) pandemic have demonstrated the critical need to prioritize the continued functioning of global supply chains to ensure the resilience of our national economies, and the importance of facilitating the safe and efficient operation of the maritime transportation system, which moves over 80% of global trade.

Critical to this endeavour is the ability of shipping companies to continue conducting crew changes throughout the world, notwithstanding the restrictions applied by many national authorities in response to the pandemic.

We, as the representatives of governments attending the International Maritime Virtual Summit on Crew Changes held on 9 July 2020 by the government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, are deeply concerned by the global crisis.

Specifically, those created by ongoing obstacles affecting ship's crew changes, the impact on the well-being of seafarers, and the impact that any failure by governments to resolve these issues will have on maritime transport, which must be permitted to continue to operate safely and efficiently throughout the COVID-19 pandemic.

Specifically, we acknowledge, as a matter of urgent concern that:

- the inability of ship operators worldwide to conduct ship's crew changes is the single most pressing maritime operational challenge to the safe and efficient movement of global trade;
- at least 200,000 seafarers are estimated to require immediate repatriation, with many serving on extended crew contracts who are overdue to return home, in addition to a similar number of seafarers that urgently need to join their ships in order to allow the world's internationally trading vessels to continue to operate safely;
- seafarers' tours of duty cannot continue to be extended and need to be kept to a duration of less than 12 months, as set out by the [Maritime Labour Convention \(MLC\) 2006](#), as amended – the global shipping industry estimates that, since March 2020, only about 25% of normal crew changes have taken place; apart from the humanitarian and crew welfare concerns, and issues of regulatory compliance, there is an increasing risk that fatigue and mental health issues could lead to serious maritime accidents;
- the complexity of facilitating ship's crew changes, regardless of the seafarers' nationality, requires concerted action as well as access to commercial flights to the principal seafarer countries of origin and those countries where crew changes take place;
- the health and well-being of seafarers is paramount and is inextricably linked to the continuing safety and efficiency of ship operations;

- the uncertainty around a possible second wave of COVID-19 underscores the need for swift actions without further delay to allow crew changes and to avoid further consequences to the already fragile global supply chain, which relies on goods transported by ships; and
- the lessons learned during the COVID-19 outbreak be used to create international protocols in partnership with the maritime industry and the regulatory agencies, to provide practical instruments to facilitate shipping operations and enable seafarers to perform their essential role, in case of a future global pandemic.

We therefore recognize the importance of the pledges set out below and, as a matter of urgency, to:

- .1 Encourage all International Maritime Organization (IMO) States to designate seafarers as "key workers" providing an essential service, to facilitate a safe and unhindered movement for embarking or disembarking a vessel.
- .2 Consider the legal possibilities for accepting internationally recognized documentation, such as [International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers certificate](#), the [International Labour Organization \(ILO\) Seafarers' Identity Document \(ILO 185\)](#) and a letter by the seafarers' company, carried by seafarers as evidence of their status as key workers, and purpose of their travel and movement for crew changes.
- .3 Engage, nationally, multilaterally and bilaterally, in discussions about implementation, to the maximum extent possible, as appropriate to the circumstances that may prevail nationally or locally, of [the recommended framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the coronavirus \(COVID-19\) pandemic](#), circulated to IMO Member States as Circular Letter No.4204/Add.14 on 5 May 2020.
- .4 Review, working in conjunction with our health, immigration and other relevant ministries, agencies and authorities, the necessity of any restrictions that may continue to apply, at national and/or local level, to the movement and travel of seafarers for the purpose of conducting ships' crew changes. This includes the possibility of allowing exemptions from quarantine or similar restrictions in accordance with relevant international rules or health regulatory guidelines.
- .5 Consider, in liaison with our relevant ministries and authorities, including those responsible for immigration, temporary measures including (where possible under relevant law) the possibility of waivers, exemptions or other relaxations from any visa or documentary requirements that might normally apply to seafarers.
- .6 Explore, in cooperation with the International Civil Aviation Organization and the aviation industry, ways of increasing access, as soon as possible, to commercial flights to and from the principal countries of origin of seafarers and the airports in reasonable proximity to those seaports where crew changes are effected.

- .7 Urge all IMO Members to take any necessary measures, within their area of jurisdiction, to ensure seafarers affected by the COVID-19 pandemic enjoy safe crew changes as well as repatriation to their home countries or to their place of ordinary residence.

We express our deepest appreciation to the world's seafarers who have continued tirelessly to operate ships and move trade throughout this global crisis, and pledge to take forward these actions at this summit with the urgency and resolve needed by the situation.

Together, we can avert the global crisis that is unfolding at sea and play our part in helping the world defeat the coronavirus (COVID-19).

The Governments of:

- United Kingdom
- Denmark
- France
- Germany
- Greece
- Indonesia
- Netherlands
- Norway
- Philippines
- Saudi Arabia
- Singapore
- United Arab Emirates
- United States of America



Brussels, 8.4.2020
C(2020) 3100 final

COMMUNICATION FROM THE COMMISSION

**Guidelines on protection of health, repatriation and travel arrangements for seafarers,
passengers and other persons on board ships**

Guidelines on protection of health, repatriation and travel arrangements for seafarers, passengers and other persons on board ships

Summary

- *The COVID-19 pandemic has far-reaching effects on maritime transport and persons on board ships. The Guidelines for border management measures to protect health and ensure the availability of goods and essential services¹ state that Member States should facilitate the transit of EU citizens and third-country nationals who are EU residents for their return home. Workers in essential functions², regardless of their nationality, should be able to transit and travel to ensure continued professional activity.*
- *Persons on board of ships should be able to undertake essential travel. EU citizens stranded in Member States other than that of their nationality or residence, in third countries or on the High Seas should be able to return home, if their health status permits.³ It is the primary responsibility of cruise ship operators and shipowners to arrange for the return of persons on board, regardless of whether disembarkation takes place within or outside the EU.*
- *Many seafarers on cargo vessels operating in European waters are third country nationals. Regardless of their nationality, they should be able to travel to the ports where they need to embark and be allowed to disembark and return home, which would also contribute to ensuring that the sector remains operational in the medium and long term, as confirmed by the Communication on the implementation of the Green Lanes⁴. Only when crew changes are possible can maritime transport continue uninterrupted, safeguarding the internal market by distributing goods across the EU and enabling export and import of cargo from and to EU ports. Therefore, Member States should designate ports, where crew changes are facilitated.*
- *There are roughly 600,000 seafarers of all nationalities serving on board EU interests ships worldwide. The International Maritime Organization recommends that crew changeovers should be possible around the globe.⁵ To ensure the continuity and safety of maritime transport, the Commission is taking steps to facilitate and coordinate the efforts of Member States to enable crew changes in their ports.*

¹ Guidelines for border management measures to protect health and ensure the availability of goods and essential services , C(2020) 1753 final, OJ C86I, 16.3.2020, p. 1–4

² This includes, *inter alia*, seafarers, maritime transport personnel and fishermen.

³ Persons on board ships should be able to travel if they do not have symptoms, have not been particularly exposed to risk of infection and are not considered to be a threat to public health.

⁴ Communication from the Commission on the implementation of the Green Lanes under the Guidelines for border management measures to protect health and ensure the availability of goods and essential services, C(2020) 1897 final, OJ C 96I, 24.3.2020, p.1.

⁵ IMO Circular Letter No.4204/Add.6 of 27 March 2020

I. General guidance

1. Continuous maritime transport services are of key strategic importance to the EU, as 75% of goods arriving in and leaving the EU and 30% of goods circulating in the Internal Market are transported by sea. Restrictive measures adopted to counter the COVID-19 pandemic should impact the free circulation of goods as little as possible to maintain economic activity. Restrictions should not cause severe disturbances of supply chains, essential services and economies of Member States or the EU as a whole.
2. In line with the *Communication on the implementation of Green Lanes*, seafarers should be allowed to cross borders and transit to take up their duties on board cargo vessels and return home after their contracts end. When Member States carry out health screenings, they should not significantly delay the seafarer from embarking or repatriating.
3. Measures should be taken in EU ports to protect maritime transport personnel and port workers as well as seafarers and other persons on board while they embark and disembark⁶. To ensure their health and safety, in accordance with EU law on health and safety at work, all risks should be assessed and the appropriate preventive and protective measures put in place⁷. The European Agency for Safety and Health at Work has provided specific information on workers' safety and health concerning the protection from exposure to COVID-19.⁸ The *Advice for ship operators for preparedness and response to the outbreak of COVID-19*⁹ from Joint Action EU Healthy Gateways should also be taken into account. When a person on board is identified as potentially posing a risk to public health, appropriate measures to avoid transmission should be taken while providing swift access to adequate medical care, irrespective of the person's nationality. Healthcare should also be offered to those who were in contact with the person in question. Crew members with suspected infections should self-isolate where feasible and seek disembarkation as soon as possible to undergo testing. They should wear a medical mask and should avoid any further contact with other persons not wearing personal protective equipment while on board and when disembarking.
4. Member States should consult representative workers' and employers' organisations in the shipping and ports sectors when implementing measures included in these guidelines.

II. Repatriation of persons on board cruise ships and all other vessels

Recommendations for cruise ships

5. In response to the COVID-19 pandemic, cruise ship operators have temporarily stopped their activities. The cessation of activities should contribute to limiting new transmissions

⁶ Maritime transport personnel includes personnel working on board domestic and international commercial vessels, merchant shipping, towage and dredging vessels, oil and gas vessels and offshore supply, support and standby vessels active in the energy supply sectors as well as operational, safety and technical personnel working ashore supporting ship and marine operations..

⁷ Council Directive 89/391/EEC of 12 June 1989 on the introduction of measures to encourage improvements in the safety and health of workers at work; OJ L 183, 29.6.1989, p. 1–8

⁸ COVID-19: guidance for the workplace; <https://osha.europa.eu/en/highlights/covid-19-guidance-workplace>

⁹ https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_MARITIME_20_2_2020_FINAL.pdf?ver=2020-02-21-123842-480

on cruise vessels. The primary responsibility for arranging the return of passengers and crew members of cruise ships that are going into lay-up, rests with the cruise ship operator¹⁰. This may include repatriation from ports located outside the EU and, in particular, the organisation of any necessary charter flights or other means of transport.

6. For ships flagged in an EU Member State, the flag State should allow passengers and crew to disembark in one of its ports. The Member States should support the cruise ship operator in making the necessary arrangements for repatriation and access to appropriate medical care.
7. If it is not possible for the flag State to accommodate a ship, it should offer assistance to the cruise ship operators to make appropriate arrangements with other EU Member States or third countries. The arrangements should minimise the time the vessel stays at sea while providing for good medical infrastructure and transport connections for repatriations. Such arrangements should include facilitating the docking of the vessel, disembarking of passengers, medical screening and treatment. They should also include the repatriation of passengers and crew from the port of the other EU Member State or third country. Specific attention should be paid to the needs of vulnerable passengers.
8. If the ship is flying a third country flag, Member States should accommodate it for humanitarian reasons. In such cases, they are recommended to request appropriate financial and logistical arrangements (e.g. required personal protective equipment, facilities for quarantine, hiring of buses, charter flights) from the cruise ship operator before docking, in line with its obligations. In case such arrangements are not found, consideration should be given to safely and swiftly disembarking persons on board and facilitating their transit home.
9. If there are persons infected with COVID-19 on board, the State of the port of call should give consideration to disembarking where surrounding permanent or temporary hospitals have sufficient capacity to provide adequate medical care. Once non-infected or asymptomatic passengers and crew members disembark, they should be taken to quarantine facilities, if this is necessary for follow-up medical checks, or otherwise be directly repatriated.
10. To enable the disembarkation of third-country nationals on humanitarian grounds and to facilitate repatriation, where they are nationals of third countries with visa requirements and for reasons of urgency have not been able to apply for a visa in advance, Member States should grant the necessary visas at the border.
11. If cruise ships with EU citizens on board need to dock in third countries, Member States may activate the Union Civil Protection Mechanism as a last resort, for instance if no

¹⁰ A cruise usually fulfils the definition of a ‘package’ and therefore falls within the scope of Directive (EU) 2015/2302 of the European Parliament and of the Council of 25 November 2015 on package travel and linked travel arrangements. That Directive lays down the obligations of the organiser, including to provide assistance to travellers in difficulty. A cruise organiser shall carry travellers to the port of disembarkation that is provided in the package travel contract. If the carriage (e.g. flight) of the traveller to and from the cruise’s port of embarkation/disembarkation is also included in the package, the organiser shall repatriate the traveller to his or her point of origin. Package organisers are required to take out insolvency protection that shall cover repatriation of travellers, if carriage of passengers is included in the package travel contract.

commercial flights are available. If conditions are met, the Commission, the European External Action Service and the EU Delegation in the third country can provide repatriation assistance.

Recommendations for all vessels concerning transit and disembarking passengers and crew

12. With regard to the transit of passengers and crew, the Member States should follow the *Guidance on the implementation of the Communication on the temporary restriction on non-essential travel to the EU, on the facilitation of transit arrangements for the repatriation of EU citizens, and on the effects on visa policy*¹¹.
13. In particular, Member States must facilitate transit of EU citizens as well as third country nationals holding a residence permit or a long-stay visa who are returning to their Member State of nationality or residence.¹² Member States should apply the Commission's *Communication on Guidelines concerning the exercise of the free movement of workers during COVID-19 outbreak*¹³.
14. For this purpose, Member States should identify suitable ports that can be connected to safe passage transit corridors set up in accordance with the *Communication on the implementation of Green Lanes*¹⁴.
15. This also applies when such persons disembark from cruise ships and other vessels in EU ports wishing to return to their Member State of nationality or residence. Cruise ship operators or shipowners should coordinate the transit of larger numbers of persons with the national authorities of the Member State where the port is located as well as the local consular authorities of citizens' countries of nationality or residence.
16. For this purpose, cruise ship operators and shipowners should establish the destination of persons intending to disembark. The cruise ship operators or shipowners should communicate this information as well as the method of onward transit they intend to organise to the authorities mentioned in the preceding paragraph.
17. Where an extended period on board has led to the expiry of travel documents, Member States should, in line with Directive 2004/38/EC¹⁵, allow EU citizens and their family

¹¹ Communication from the Commission COVID-19 Guidance on the implementation of the temporary restriction on non-essential travel to the EU, on the facilitation of transit arrangements for the repatriation of EU citizens, and on the effects on visa policy, C(2020) 2050 final, OJ C 102I , 30.3.2020, p. 3–11

¹² *ibid.*

¹³ Communication from the Commission Guidelines concerning the exercise of the free movement of workers during COVID-19 outbreak; C/2020/2051; OJ C 102I , 30.3.2020, p. 12–14

¹⁴ In C(2020) 1897 final, OJ C 96I, 24.3.2020, Member States are requested to designate all the relevant internal border-crossing points of the trans-European transport network (TEN-T) and additional ones to the extent deemed necessary, as “green lane” border crossings—for land, sea and air transport.

¹⁵ Directive 2004/38/EC of 29 April 2004 on the right of citizens of the Union and their family members to move and reside freely within the territory of the Member States, OJ L 158, 30.4.2004, p. 77–123

members who are in the possession of an expired passport and/or visa to enter their territory.

18. Where temporary difficulties prevent immediate repatriation of third country nationals due to restrictions put in place by the country of nationality, cruise ship operators or shipowners should, in line with their obligations, find arrangements with the State of the port of call to ensure the safe stay of the persons concerned. This should include access to adequate medical care and accommodation, for which that State authorities may be entitled to request compensation from the ship's operator¹⁶.
19. For the purpose of repatriating persons on board who may have a COVID-19 infection, Member States should take into account the *Advice for health authorities and ship operators who have decided to suspend sailings and for the long-term docking of ships at the ports of EU/EEA MS during COVID-19 pandemic*¹⁷.
20. With regard to the repatriation of EU citizens in third country ports, the cruise ship operator or shipowner should inform the consular authorities of the Member States represented in the third country and, where available, the EU Delegation about the means of repatriation to the EU they intend to organise. Member States' authorities can obtain information on positioning of cruise vessels heading to Europe from the Union Maritime Information and Exchange System¹⁸ hosted by the European Maritime Safety Agency.

Recommendations concerning other vessels going into lay-up

21. The primary responsibility for the repatriation of seafarers whose vessels are going into lay-up lies with the shipowner.¹⁹ The flag State should facilitate the repatriation of the seafarers on board such ships, especially when no transport connections to the seafarer's Member State or third country are available. If the crew member has an acute condition requiring medical attention or a suspected or confirmed COVID-19 infection, the measures detailed in paragraphs 4, 19 and 28 should be taken.

III. Changeovers of crews

22. In order to keep maritime services operational, Member States should permit crew changes to take place in their ports.
23. As essential staff, seafarers should be exempt from travel restrictions when they are in transit to the port where they take up their duties.²⁰ This is in line with the Commission's *Communication on Temporary Restriction on Non-Essential Travel to the EU*²¹. Member

¹⁶ For seafarers, the provisions of the Maritime Labour Convention (2006) apply

¹⁷ See : [https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-](https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Stationed_ships_18_3_2020_F.pdf?ver=2020-03-20-183254-500)

[19_Stationed_ships_18_3_2020_F.pdf?ver=2020-03-20-183254-500](https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Stationed_ships_18_3_2020_F.pdf?ver=2020-03-20-183254-500)

¹⁸ SafeSeaNet, <http://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html>

¹⁹ See in particular standards A2.1 and A2.5.1 of the Annex to Directive 2009/13/EC and the related provisions of the Maritime Labour Convention (2006)..

²⁰ Guidelines for border management measures to protect health and ensure the availability of goods and essential services , C(2020) 1753 final, OJ C86I, 16.3.2020, p. 1–4

²¹ COM(2020) 115 final, Communication on COVID-19: Temporary Restriction on Non-Essential Travel to the EU

States should apply in this respect the measures outlined in the *Guidelines concerning the exercise of the free movement of workers during COVID-19 outbreak*²²

24. Even where crew changes are permitted, it has become challenging for seafarers to travel to the country where they are meant to board the vessels, as transport connections are now very limited. Consideration should be given to dedicated travel arrangements to facilitate seafarers travelling from and to maritime ports as prescribed in the *Communication on the implementation of Green Lanes*.
25. Seafarers who are nationals of third countries with visa requirements and who for reasons of urgency have not been able to apply for a visa in advance should be granted the necessary visa at the border.
26. Most Member States have taken measures to allow extensions of Seafarer Employment Agreements²³ (SEAs) under certain requirements. These are fulfilled where repatriation or crew changes are impeded. Member States are also allowing for extensions of expired Documents of Maritime Labour Compliance. Similarly, the temporary extension of essential certificates is being granted by the issuing and endorsing Member States until the end of the emergency period. The International Maritime Organization (IMO)²⁴ and ILO²⁵ have issued guidance on extension of certificates and SEAs of seafarers.²⁶
27. Extending the usual 11 months duration of a SEA can increase fatigue and be detrimental to mental health of seafarers and maritime safety. SEAs should therefore not be extended beyond what is necessary. Seafarers should be able to remain on board if necessary for a reasonable period beyond their scheduled tours of duty.²⁷ In case of expiry of the seafarers' passport without access to consular services, the extension of the SEAs should be discouraged and repatriation facilitated. If repatriation is not possible, the operator and flag State should, with agreement of the seafarer, take measures to extend the SEA and put in place arrangements to ensure the repatriation of the seafarer at the earliest possible point.
28. To lower transmission risks of COVID-19, shipowners should put in place adequate safety procedures on board when a new crew starts its service. In accordance with EU law, all risks should be assessed and the appropriate preventive and protective measures put in place.²⁸ While medical examinations should be performed, they should not unduly

²² Communication from the Commission Guidelines concerning the exercise of the free movement of workers during COVID-19 outbreak, C/2020/2051; OJ C 102I, 30.3.2020, p. 12–14

²³ Every seafarer employed on a vessel to which the Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) (Minimum Requirements for Seafarers etc.) Regulations 2014 apply must have a legally enforceable Seafarer Employment Agreement.

²⁴ IMO Circular Letter No.4204/Add.5 of 17 March 2020

²⁵ Statement of the Officers of the Special Tripartite Committee on the coronavirus disease (COVID-19) of 31 March 2020

²⁶ Reference is also made to the Commission services' note on Union law requirements regarding certificates governed by Union law and more specifically requirements that pose difficulties due to measures taken in the context of the COVID-19 crisis, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2020-04-06-issue_of_expiry_of_licences_and_certificates.pdf. The list of certificates referred to will be updated in respect of seafarers certificates.

²⁷ The provisions of the Maritime Labour Convention (2006) apply.

²⁸ Council Directive 89/391/EEC of 12 June 1989 on the introduction of measures to encourage improvements in the safety and health of workers at work; OJ L 183, 29.6.1989, p. 1–8

delay seafarers from taking up their duties on board. The information from the European Agency for Safety and Health at Work and the Advice by EU Healthy Gateways referenced in paragraph 3 should be taken into account.

29. In line with the advice referred to in paragraph 3, the primary option to ensure that seafarers at risk of infection with COVID-19²⁹ can start their duties should be testing before embarking. Where testing is not available due to limited capacity, temperature checks and history of recent respiratory symptoms or contact with anyone infected with COVID-19 should be used instead.

IV. Designated ports for crew changes

30. In consultation with the Commission, Member States should, in coordination among themselves, designate several ports in the Union for fast-track crew changes. The ports should be geographically dispersed so as to cover the Union and should be connected to operational airports and rail stations. Member States should envisage the possibility of dedicated or regular flight and rail operations to ensure the transport connections for crew changes, allowing for swift travel and repatriations of seafarers.
31. These designated ports should have nearby accommodation where seafarers could wait for arrival of the ship they should board or for their flight, train or ship if it does not leave on the same day. This accommodation should have adequate facilities to allow them to shelter in place. This should enable undergoing 14 days of quarantine³⁰ before embarking and after disembarking if the Member State in question requires this and if testing is not available.
32. The ports should have accessible and adequate medical services available to seafarers when they embark, disembark and during their quarantine periods. They should also be equipped with accessible welfare services.³¹
33. Due to the international nature of the shipping sector, the difficulties relating to crew changes are not limited to operations in the European Union. On average, around 100,000 seafarers reach the end of their employment contracts in any given month worldwide. The practice of designating ports where crew changes can take place safely and unhindered can then be shared with third countries to be implemented worldwide.

V. Sanitary recommendations and ship supplies

34. Seafarers should have access to adequate medical care as comparable as possible to that available to workers ashore. They should receive prompt access to medicines, information and treatment for any health condition that requires it.³²

²⁹ Case definition and European surveillance for COVID-19: <https://www.ecdc.europa.eu/en/case-definition-and-european-surveillance-human-infection-novel-coronavirus-2019-ncov>

³⁰ The recommended period of quarantine may change as more information on COVID-19 becomes available. The durations recommended by the European Centre for Disease Prevention and Control and Member States' health authorities should be followed.

³¹ The provisions of the Maritime Labour Convention (2006) apply.

³² Provisions of the Maritime Labour Convention (2006) apply

35. Contact between crew and port workers, including pilots, should be reduced to an absolute minimum to protect all persons from risk of transmission of COVID-19³³. For any necessary contact, personal protective equipment (PPE) should be worn and social distancing measures put in place. As long as all crew members are healthy, risk on board the ship is lower than on land. Granting shore leave should therefore be carefully considered, taking into account the overall wellbeing of crew members in the current circumstances.³⁴ Crew on ships where all members are healthy and whose previous port call took place more than a fortnight ago should not be quarantined when they disembark to repatriate.
36. Member States should ensure that a ship's master seeks medical advice as early as possible for any suspected COVID-19 infections of crew members.³⁵ This is of relevance for the safety of crew, passengers and for public health in the port State (see p. VII below).
37. In case a vessel is identified as carrying persons with confirmed or suspected COVID-19 infections on board, the next port of call, or if need be, a closer port, should ensure that it will be able to receive it. The vessel in question should not be redirected without justification. In case the prioritisation of different health profiles in the region of the chosen port does not allow for the provision of adequate medical care of the affected seafarers, the ship should be received by the closest available port that can provide the necessary care and facilities.
38. For seafarers with suspected infections and mild symptoms, testing should be performed in the next port of call and all crew members should have access to adequate medical care. As part of this, the person or persons in question should be evacuated and receive adequate medical care. If one person on board is suspected to be infected with COVID-19, all crew members should observe a 14-day quarantine³⁶, either on board or land.³⁷ This should be waived if the test of the crew member with the suspected infection is negative or after the quarantined crew member tests negative for COVID-19.

³³ Examples include establishing dedicated teams for portside operations such as pilots, mooring, control terminals, disinfection after each shift, favouring exchanges of documents through electronic devices, disinfection after each shift, etc.

³⁴ Shore leave is covered under Council Directive 2009/13/EC of 16 February 2009 implementing the Agreement concluded by the European Community Shipowners' Associations (ECSA) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on the Maritime Labour Convention, 2006, and amending Directive 1999/63/EC, OJ L 124, 20.5.2009, p. 30–50.

³⁵ The Maritime Labour Convention in Standard A4.1 requires, for any person on board, that the competent authority shall ensure by a prearranged system that medical advice by radio or satellite communication to ships at sea, including specialist advice, is available 24 hours a day; medical advice, including the onward transmission of medical messages by radio or satellite communication between a ship and those ashore giving the advice, shall be available free of charge to all ships irrespective of the flag that they fly.

³⁶ The recommended period of quarantine may change as more information on COVID-19 becomes available. The durations recommended by the European Centres of Disease Prevention and Control and Member States' health authorities should be followed.

³⁷ Quarantine recommendations in line with World Health Organization, Considerations for quarantine of individuals in the context of containment for coronavirus disease (COVID-19), Interim Guidance, 19 March 2020

39. Ships continue to be legally obliged to carry ship supplies³⁸ and personal protective gear should be used to protect crews from exposure to COVID-19. The Union's regime regarding export of personal protective equipment does not impede this. The delivery of such equipment as ship supplies does not require the export authorisation defined in Regulation (EU) 2020/402³⁹. It specifically concerns the export customs procedure, and this customs procedure does not apply to ship supplies by virtue of the Union Customs Code⁴⁰.
40. The amount of personal protective equipment on board should be increased to ensure sufficient supplies for the following three situations:
- Interaction of the required number of crew members with pilots;
 - In case a crew member falls ill to allow other persons on board to interact with them;
 - Shore leave (although shore leave should be reduced as much as possible).
41. The minimum safety and health requirements for improved medical treatment on board vessels are to be followed.⁴¹ Medicines on board should reflect the recommendations of the latest version of the WHO's *International Medical Guide for Ships* and Annex C of the IMO's *Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers*⁴².

VII. Recommendation for additional COVID-19 updated reporting by ships approaching EU ports

42. The Maritime Declaration of Health (MDH) is already required in accordance with EU law⁴³. It has to be reported by the master or any other person duly authorised by the operator of the ship to the competent authority designated by that Member State. The reporting is to take place via the National Single Window and prior to arriving in a port situated in a EU Member State:
- a. at least 24 hours in advance; or
 - b. at the latest, at the time the ship leaves the previous port, if the voyage time is less than 24 hours; or
 - c. if the port of call is not known or it is changed during the voyage, as soon as this information is available.
43. The MDH is to be made available in the National Single Window. It allows any relevant authority to check the health status of persons on board a vessel before it enters its ports.

³⁸ Council Directive 92/29/EEC of 31 March 1992 on the minimum safety and health requirements for improved medical treatment on board vessels; OJ L 113, 30.4.1992, p. 19–36

³⁹ Commission Implementing Regulation (EU) 2020/402 of 14 March 2020 making the exportation of certain products subject to the production of an export authorisation, OJ L 77I, 15.3.2020, p. 1–7

⁴⁰ Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code, OJ L 269, 10.10.2013, p. 1–101

⁴¹ Council Directive 92/29/EEC of 31 March 1992 on the minimum safety and health requirements for improved medical treatment on board vessels; OJ L 113, 30.4.1992, p. 19–36

⁴² IMO Circular Letter No.4204/Add.4 of 5 March 2020

⁴³ Directive 2010/65/EU of 20 October 2010 on reporting formalities for ships arriving in and/or departing from ports of the Member States, OJ L 283, 29.10.2010, p. 1–10

44. COVID-19 spreads very quickly and has an incubation period of up to 14 days. It is recommended that Member States request the ship's master to communicate the following information to the relevant authority 4 hours before the estimated arrival in to the port of call:

- a. Total number of persons on board (both crew and passengers);
- b. Number of persons infected with COVID-19;
- c. Number of persons suspected to be infected with COVID-19⁴⁴.

This information can be communicated via marine VHF radio or through updated MDH.

⁴⁴ As defined by the European Centre for Disease Prevention and Control: <https://www.ecdc.europa.eu/en/news-events/covid-19-ecdc-updates-case-definition-eu-surveillance>



Masterplan Ems 2050

Sachstand Flexible Tidesteuerung
Technischer Test / 29.6.- 21.8.2020

UA „Häfen und Schifffahrt“
Nds. Landtag 07.07.2020

Masterplan Ems 2050: Eine Kernaufgabe Lösung des Schlickproblems in der Ems



Umsetzung der Flexiblen Tidesteuerung gemeinsame Aufgabe von

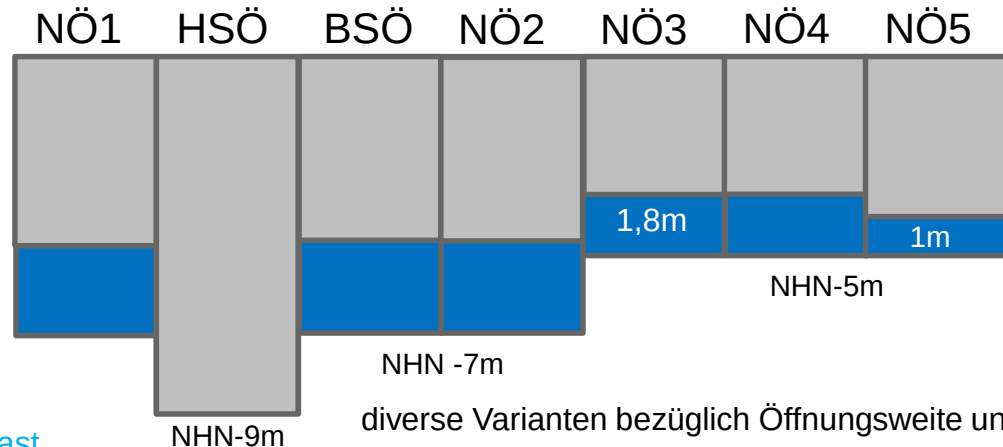
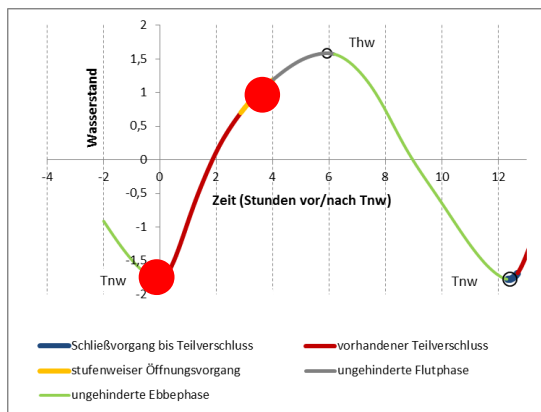
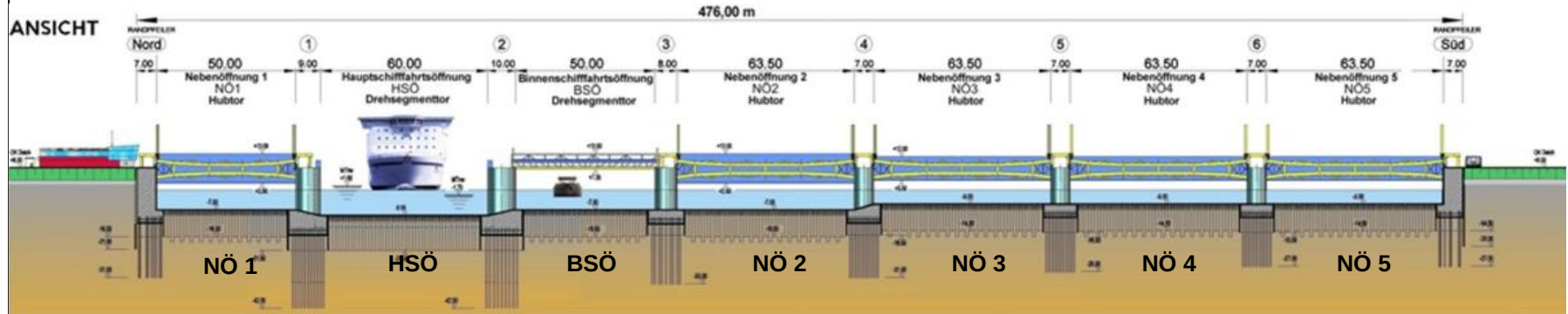


Genehmigungsverfahren: Zeitplan

- **Scopingtermin Tidesteuerung Herbst 2020 (Ziel 28. KW)**
 - Scopingunterlagen werden derzeit erstellt
- **„Technischer Test“ (TT) 29.6. - 21.8.2020**
 - Vorgespräche mit Entwässerungsverbänden, Umweltverbänden, Schifffahrt und Hafenwirtschaft, Stadt Emden,... wurden geführt
 - Wasserrechtliche Erlaubnis ist erteilt
- **Antragstellung bei Planfeststellungsbehörde 2021**
 - Erstellung der Planunterlagen läuft (Verdichtung nach Scopingtermin bzw. TT)
- **Planfeststellungsbeschluss 2022**
- **Ausführung notwendiger Baumaßnahmen (Sohlsicherung/Dalben) 2023/2024**
- **Inbetriebnahme 2023/2024**

Unvorhergesehene Ereignisse können zu Verzögerungen einzelner Schritte oder des Gesamtvorhabens kommen. Insofern muss der Zeitplan sukzessive konkretisiert werden. Der LK wird in jeder Sitzung über den jeweiligen Verfahrensstand unterrichtet.

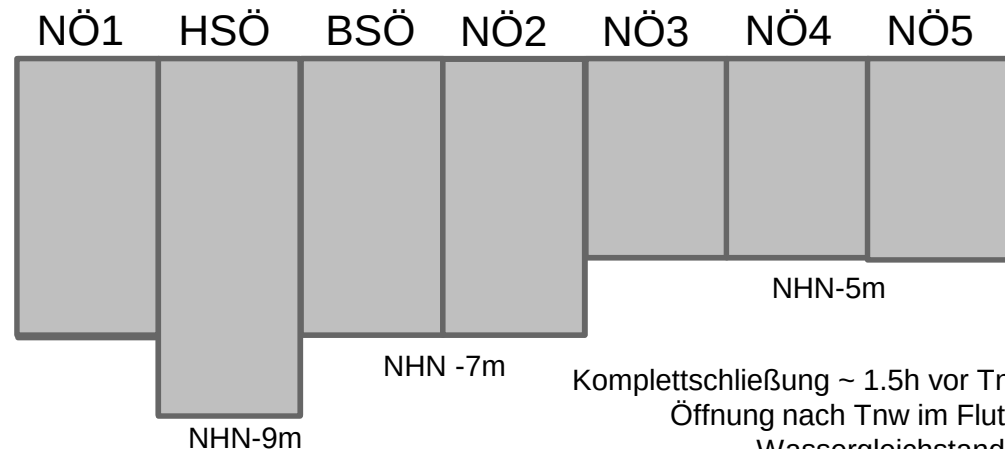
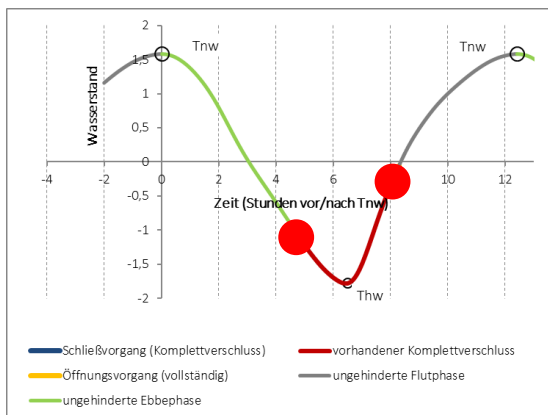
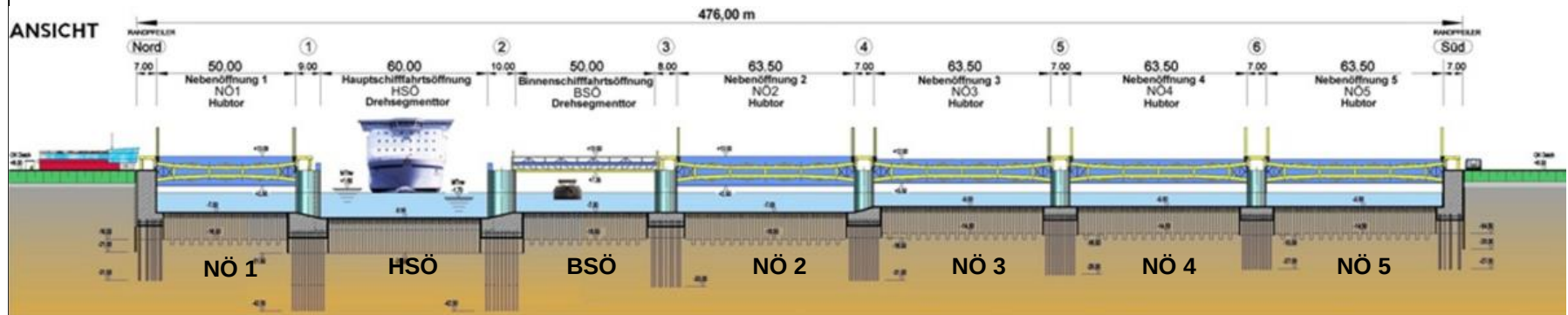
Flexible Tidesteuerung: Flutstromtidesteuerung (FsTs)



Teilschließung ~Tnw; Öffnung ~halber Flutast

diverse Varianten bezüglich Öffnungsweite und Sperrdauer

Flexible Tidesteuerung: Tideniedrigwasseranhebung (TnwA)



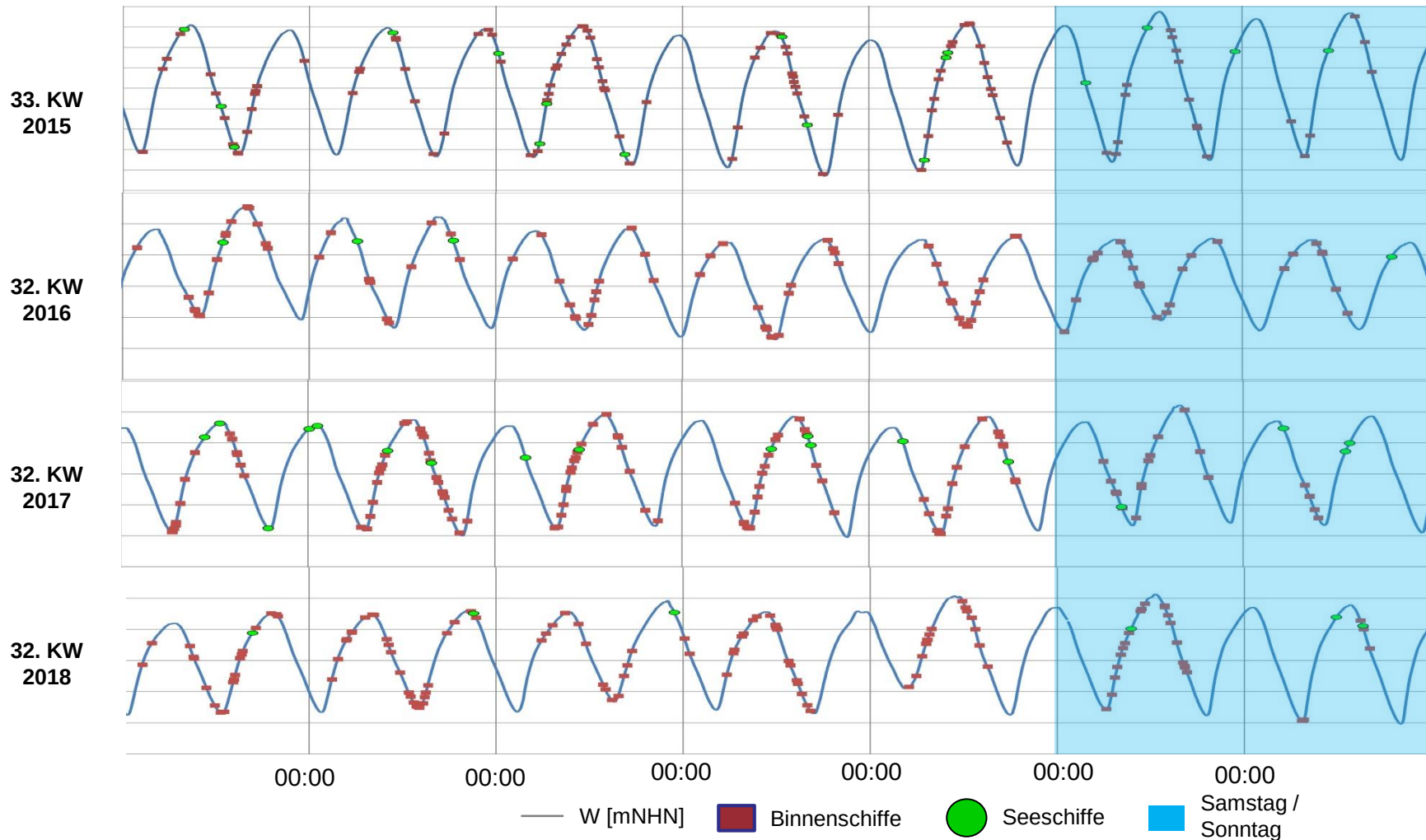
Flexible Tidesteuerung (Technischer Test 29.6. – 21.8. 2020)

Ziel → Erkenntnisgewinn vor dem Bau der Sohlsicherung

- technischer Test Emssperrwerk (Test der Torsteuerungsvarianten)
- mehrwöchiger Betrieb mit TnwA (und FsTs) mit unterschiedlicher Steuerungsfrequenz
 - Steuerung **jede** Tide (4 Wochen),
 - Steuerung nach **Muster VvTs** (~ **jede zweite** Tide, ~3 Wochen)
 - Flutstromtidesteuerung (bis zu 7 Tiden am Ende des Versuchszeitraums)
 - Ggf. Messung des Nachlaufs über 4-8 Tage
- Weitergehende Erkenntnisse zum Systemverhalten
- Schwebstoffe / Sedimentation
- Gewässergüte, Salz, Sauerstoff
- Praktische Erkenntnisse zu Auswirkungen auf die Schifffahrt
- Praktische Erkenntnisse zu Auswirkungen des höheren Tideniedrigwassers (auch im LJ-Gebiet)
- Praktische Erkenntnisse zu Auswirkungen des abgesenkten Tideniedrigwassers für den Emden Hafen

2020	Flexible Tidesteuerung - Technischer Test: Sperrzeiten Passage Emswsperrwerk																							
	Montag			Dienstag			Mittwoch			Donnerstag			Freitag			Samstag			Sonntag					
KW 27	29.06.			30.06.			01.07.			02.07.			03.07.			04.07.			05.07.					
	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00			
jede Tide gesteuert																								
KW 28	06.07.			07.07.			08.07.			09.07.			10.07.			11.07.			12.07.					
	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00			
jede Tide gesteuert																								
KW 29	13.07.			14.07.			15.07.			16.07.			17.07.			18.07.			19.07.					
	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00			
jede Tide gesteuert																								
KW 30	20.07.			21.07.			22.07.			23.07.			24.07.			25.07.			26.07.					
	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00			
jede Tide gesteuert																								
KW 31	27.07.			28.07.			29.07.			30.07.			31.07.			01.08.			02.08.					
	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00			
Steuerungsmodell 2																								
KW 32	03.08.			04.08.			05.08.			06.08.			07.08.			08.08.			09.08.					
	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00			
Steuerungsmodell 2																								
KW 33	10.08.			11.08.			12.08.			13.08.			14.08.			15.08.			16.08.					
	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00			
Steuerungsmodell 2																								
KW 34	17.08.			18.08.			19.08.			20.08.			21.08.			22.08.			23.08.					
	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00	06:00	12:00	18:00			
Steuerungsmodell 2																								
Sperrung bei Steuerung Tnw-Anhebung Sperrung bei Flutstromsteuerung Sondermessungen, keine Sperrungen																								

Technischer Test 29.6. – 21.8. 2020 – Schiffsbewegungen zu Vergleichstiden





Masterplan Ems 2050

Sachstand Flexible Tidesteuerung
Technischer Test / 29.6.- 21.8.2020

UA „Häfen und Schifffahrt“
Nds. Landtag 07.07.2020