

25813 Husum, den 06.12.23

Danckwerthstr. 6

[marconsult@t-online.de](mailto:marconsult@t-online.de)

04841 / 2240

0172 411 2387

An den  
Vorsitzenden des Finanzausschusses  
Herr Lars Harms

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 20/2394

**Betr:** Entwurf eines Gesetzes über die Errichtung eines Sondervermögens zur nachhaltigen Finanzierung von Maßnahmen der grün-blauen Infrastruktur  
Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 20/1463  
Änderungsantrag der Fraktionen von SSW und FDP, Drucksache 20/1490 (neu)

hier: Stellungnahme der Interessengemeinschaft Nordfriesische Häfen IGNH

Sehr geehrter Herr Harms!

Die Interessengemeinschaft Nordfriesische Häfen IGNH ist ein Zusammenschluss der Kommune List, Kommune Hörnum, Hafengesellschaft Dagebüll, Hafenbetrieb Schlüttsiel/Halligen, Städtischer Hafenbetrieb Wyk, Versorgungsbetriebe Amrum, Kommune Pellworm, ZV Strucklahnungshörn, Stadt Husum, Wilhelm E.F. Schmid GmbH, BAT Agrar GmbH & Co., Hauptgenossenschaft Nord AG, Firma Ehrich Recycling, Husumer Dock und Reparaturwerft GmbH & Co KG.

Wir erlauben uns Ihnen nachfolgende Stellungnahme zu überreichen.

In dem vorliegenden Gesetzentwurf soll das Sondervermögen der nachhaltigen Finanzierung von Vorhaben für den Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und der grün-blauen Infrastruktur, insbesondere der Biodiversitätsstrategie dienen. Die Vorhaben sollen wegen des dortigen Eingriffs in den Natur- und Wasserhaushalt insbesondere an der Westküste umgesetzt werden. Die Errichtung eines Sondervermögens Vorhaben für den Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer und der grün-blauen Infrastruktur mit einer parlamentarischen Beteiligung wird als richtiger Weg erachtet und von der Interessengemeinschaft Nordfriesische Häfen IGNH ausdrücklich begrüßt.

Die im § 2 Zweck des Sondervermögens (2) e) aufgeführten Maßnahmen in den Begründungen werden als nicht ausreichend erachtet und erfüllen u.E. letztlich nicht die ökonomischen Ziele,

die von den Vertreterinnen der Regierungsfraktionen im Rahmen der Anhörung vom 11. Oktober 23 definiert wurden. Der Minister und die Damen und Herren Abgeordnete haben alle „die ökologische Weiterentwicklung in den Häfen“ betont. Also steht diese Forderung nicht im Widerspruch zur Definition einer grün-blauen Infrastruktur.

Der Begriff in § 2 (2) e „ökologische Weiterentwicklung“ ist u.E. so zu definieren, dass dieses nur mit entsprechenden Maßnahmen und Umsetzung im Bereich der technischen Verbesserung und bereits bestehenden nationalen und internationalen Vorschriften gesehen werden muss.

Positionen der IGNH zu den einzelnen Punkten in der Begründung des Gesetzentwurfes:

Die Interessengemeinschaft Nordfriesische Häfen IGNH begrüßt die Aussagen zur Entwicklung eines Hafenkonzepthes, auf das die Hafenwirtschaft in den Landeshäfen an der Westküste bereits seit Jahren wartet.

Der Punkt „Landstromanlagen“ ist ein wichtiger Punkt dabei, wir erlauben uns darauf hinzuweisend, dass die nordfriesischen Fährhäfen auf dem Festland, Inseln und Halligen bereits seit Jahren ihre Nutzer mit Landstrom versorgen. Die Anlagen wurden eigenwirtschaftlich ohne Zuschüsse vom Land implementiert.

Anlagen zur Verfügungstellung alternativer Kraftstoffe sind ebenso ein wichtiger Faktor bei der Dekarbonisierung der Schifffahrt und wird von den Hafenbetreibern neue und kostenintensiven Infrastrukturmaßnahmen fordern.

Abfall-Aufnahmeanlagen mit entsprechenden Abfallwirtschaftsprogrammen sind seit Jahren eingeführt und werden laufend, auch aufgrund der EU-RL, fortgeschrieben. Bilgenwasserabgabestationen sollten nur in einigen Häfen vorgehalten werden.

Verkehrsanbindungen der Häfen an das Schienennetz betrifft den Landeshäfen Husum und den Fährhafen Dagebüll. Weitere Infrastrukturmaßnahmen hält die IGNH als nicht erforderlich und finanzierbar.

Anpassungen für die Schifffahrt zur Emissionsminderung kann nur so weit erfolgen, wenn die Schifffahrt auch die Möglichkeiten hat, die Fahrleistung zu erbringen. Der Kraftstoffverbrauch eines Schiffes ergibt ungefähr ein Fünftel der benötigten Energie gegenüber einem LKW oder 20 % und entsprechend reduziert sich dadurch der Schadstoffausstoß.

Die IMO hat den „Energy Efficiency Design Index for new ships (EEDI)“ erlassen. Die nationale Umsetzung erfolgt durch die Vergabe eines Zertifikates seitens der Berufsgenossenschaft. Damit soll bei neu zugelassenen Schiffen die Energieeffizienz gesteigert werden. Das gilt auch für Schiffe, die die Westküste anfahren oder zukünftig im Wattenmeer operieren.

Auch der bereits bestehende „Air Pollution Effekt“ und auch der neue international Energy Zertifikat schreibt eine Reduzierung des CO<sub>2</sub> Ausstoß vor, eine Klassenberechnung durch die

Schiffahrtsklassen Gesellschaft stellt ein EEXY Zeugnis. Es wird der theoretische Wert der CO<sup>2</sup> Emission pro Tonne pro Seemeilen berechnet. Sollte der Wert überschritten werden, sind Maßnahmen erforderlich, zum Beispiel Leistungsreduzierung durch die Maschine und auch gegebenenfalls Fahrt, Tiefgangs Vergrößerung zur Mitnahme von mehr Ladung zur Steigerung der Effizienz. Je nach Größe und Gebiet wird ein Wert für das Schiff festgestellt. Der „required Index“ bei Küstenmotorschiffen beträgt maximal 18,76 g, die regelmäßig Husum anlaufenden Schiffe liegen derzeit bei 13,27 g.

Auch ist es zukünftig von entscheidender Bedeutung, dass der „ökologische Fußabdruck“ eines Schiffes dadurch verbessert werden kann, in dem vollbeladene Schiffe unter voller Ausnutzung ihrer Ladekapazität die Häfen anlaufen können. Der jahrelange geführte Diskussionsprozess der Hafenwirtschaft im Landeshafen Husum über eine Fahrrinnenanpassung zur Erweiterung des Tidefensters zeigt die Problematik auf, die bis heute noch nicht gelöst ist.

All dieses so genannte „ökologisch Richtige“, dass oftmals im Widerspruch zur ökonomischen Bewertung steht, wird zu einer Kostensteigerung eines Betriebes führen.

„Hafeninfrastruktur, soweit diese den Umwelttourismus und die Umweltbildung zu fördern geeignet ist“ heißt es in der Begründung. Die IGNH weist darauf hin, dass Häfen grundsätzlich Industrieanlagen oder Wirtschaftsräume einer Kommune darstellen. Der Betrieb dieser Häfen wird im Rahmen der Transformation zu einer nachhaltigen Wirtschaftsform entwickelt, die ökonomische Aspekte nicht außer Acht lassen kann. Daher ist der Umweltgedanke bereits im Grundsatz enthalten, kann aber nicht das Maß aller Dinge sein. Die Begriffe „Umwelttourismus und -bildung“ sind hier nicht zielführend verwendet und können Missverständnisse hervorrufen.

Grundsätzlich gilt, dass ein Hafen nur so ökologisch und ökonomisch im Rahmen der „grün-blauen Infrastruktur“ wirtschaften kann, wenn er auch im Rahmen der „Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs“ erreichbar ist. Besonders an der Westküste sind gegenüber anderen Regionen im Land aber auch in Europa die Länder mit trilateralen Wattengebieten anders zu betrachten und zu bewirtschaften. Die geomorphologischen und hydrodynamischen Gegebenheiten erfordern ein naturverträgliches Management zur Erreichung einer nachhaltigen Hafenbetriebes. Die Westküste mit ihren Fährhäfen auf Inseln, Halligen und Festland sowie dem Mehrzweckhafen Husum sind von diesen Rahmenbedingungen existenziell abhängig. Sie unterliegen einer Entwicklung in einem dynamischen Lebensraum Wattenmeer. Derzeit sind Sedimentbewegungen zu verzeichnen, die von West nach Ost verlaufen und dadurch auch eine Verschlickung der Prile und Fahrwasser hervorrufen. Wir sind der Überzeugung, dass auch die Verklappung des Hamburger Hafenschlicks an Tonne E3 Auswirkungen auf die Sedimentablagerungen in den nordfriesischen Fahrwassern und Häfen hat. Die ständig steigende Menge an Sediment, die kostenintensiv beseitigt werden muss, zeigt das offensichtlich auf.

Die Landesregierungen haben die Funktion der Inseln und Halligen als natürliche Wellenbrecher in der Vergangenheit mit finanziellen Mitteln bedacht und den Küstenschutz als Daseinsvorsorge betrachtet. Das gilt es auch weiterhin zu erhalten. Von daher ist es politisch gewollt, dass Inseln und Halligen bewohnbar bleiben und die nötigen Arbeiten möglichst von den

Einwohnern und Einwohnerinnen zur Generierung einer Wertschöpfung durchgeführt werden können. Die jährlichen Deichschauen beweisen diese Philosophie und sie hat sich bewährt.

Um dort leben zu können sind die Erreichbarkeit der Inseln und Halligen als Daseinsvorsorge zu bewerten und die Vorhaltung eines Hafens und seiner Erreichbarkeit unerlässlich. Jeder Hafen benötigt ebenso ein „Gegenüber“, einen Hafen an der Festlandsküste. Der Fähr- und Versorgungsbetrieb kann also nur per Schiff geschehen. Auch das Vorhandensein eines Dammes z.B. nach Sylt reicht nicht aus, die Versorgung der Insel mit den nötigen Gütern als bedeutender Urlaubsdestination zu sichern und dadurch monetäre Einnahmen zu erzielen.

Diese wirtschaftlichen Tätigkeiten erfordern eine Erreichbarkeit mittel Schiff als Transportmittel. Durch eine nachhaltiges Sedimentmanagement kann dieses Ziel erreicht werden. Die bisherig bestehenden Fahrwasser können mit neuer Technik so gemanagt werden, dass die Gewässerunterhaltung den Zielen des § 2 entspricht. Dieser Umstand wurde auch bereits im Nationalparkgesetz § 6 beschrieben: das Räumen der Priele, die der Binnenentwässerung oder der Hafenzufahrten dienen, mit technischem Gerät ist weiterhin zulässig. Selbstverständlich sind die erforderlichen naturschutzfachlichen und küstenschutzfachlichen Anträge an die Ministerien zu stellen.

Auch das Freihalten der Hafenzufahrten zu den Inseln und den Fährhäfen am Festland erforderte von den dortigen Kommunen eine große, monetäre Kraftanstrengung und belastet die Haushalte (z.B. Pellworm). Eine Förderung durch eine Antragstellung durch die Kommune muss hier möglich sein.

Für die Produktionsstandorte des Landeshafen Husum und Sollerupmühle ist der Hafen von entscheidender Bedeutung. An diesen Standorten werden ca. 450.000 Tonnen Futter pro Jahr hergestellt. Die Hälfte der für die Mischfutterproduktion benötigten Rohstoffe wird über den Husumer Hafen eingeführt. Die flachgehenden 3000 Tonne-Schiffe sollen möglichst ihre volle Ladekapazität aus ökonomischen und ökologischen Gründen nutzen, können den Hafen Husum aber nur mit einer Zuladung von 2.400 Tonnen anlaufen (bei Ostwind noch weniger). Der Verbrauch an einem Seetag ist aber fast identisch, egal ob 3000 Tonnen oder 2400 Tonnen transportiert werden. Das heißt, dass ein Transport von nur 2400 Tonnen 20% mehr CO2 pro Tonne verursacht. Daher ist eine Vertiefung, dort wo Hindernisse wie z.B. bei der Husumer Au vorhanden sind, nötig.

In dem Gesetz fällt auf, dass die Aspekte Umwelt, Wirtschaft Verkehr mitkeinem mit keinem Wort erwähnt werden. Der Entwurf betrachtet fast ausschließlich Naturschutzaspekten oder Umgestaltung in Richtung Naturschutz wie z.B. die Umsetzung der Landesbiodiversitätsstrategie.

Ebenfalls soll der Nationalpark gestärkt werden. Angesicht der über 57 Millionen €, die Hamburg an Schleswig-Holstein gezahlt hat, erscheint uns dieser Satz im Gesetz als bemerkenswert.

Die Menge der Waren und Kosten für Transporte sind ohne eine Transportleistung auf dem Wasser nicht möglich. Es fehlt dafür die nötige Infrastruktur der Straßen, zu wenige LKW,

Fahrer und Straßen. Daher ist es u.E. unerlässlich im Gesetz eine Anpassung vorzunehmen, die der Förderung des nachhaltigen Schiffsverkehrs auch in den Wattengebieten und Zufahrten zu den Häfen der Westküste dient.

Die IGNH bewertet den Änderungsantrag der Fraktionen von SSW und FDP für sinnvoll und zielführend und sollte zugestimmt werden.

i.A.

gez. Hans von Wecheln

Koordination IGNH