



Informationspakke

Et tværsektorielt samarbejde
om et velbeskyttet Vadehav



UNITED FOR



I samarbejde med



Forfattere:

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

Denne informationspakke er udviklet inden for
rammerne af det trilaterale partnerskab til støtte for
Verdensarv Vadehavet.

Informationspakken er udviklet som en del af
projektet " Deling og udvikling af viden skal styrke
skibsfartens bidrag til et velbeskyttet Verdensarv
Vadehavet"

De holdninger, der kommer til udtryk i dette doku-
ment, er forfatternes og afspejler ikke nødvendigvis
den officielle holdning i det Trilaterale Vadehavssa-
marbejde.

De resultater, der præsenteres i dette dokument,
repræsenterer kun positionerne hos den eller
de partnere, der er ansvarlige for aktiviteten, og
afspejler ikke nødvendigvis alle partneres holdning.

Forsidebillede af: Stefan Menzel

Indholdsfortegnelse

Behovet for beskyttelse	4
Projektet "Deling og udvikling af viden skal styrke skibsfartens bidrag til et velbeskyttet Verdensarv Vadehavet"	5
Oversigt over informationspakken.....	6
Målsætning 1: Øge opmærksomheden på forbindelsen mellem skibsfart og havnedrift og Verdensarv Vadehavets OUV.....	7
Målsætning 2: Øge kendskabet til interaktionen mellem skibsfart samt havnedrift og havmiljøet i Vadehavet.....	8
Målsætning 3: Bidrage til udviklingen af en trilateral tværsektoriel dialog.....	11
Resultater af projektet "Deling og udvikling af viden for at styrke skibsfartens bidrag til et velbeskyttet Verdensarv Vadehavet"	15
Bilag: Why do port activities matter for nature? The „Outstanding Universal Value“ of the Wadden Sea World Heritage.....	17

Behovet for beskyttelse

Vadehavet er det største tidevandssystem i verden og et unikt område langs kysten af Danmark, Tyskland og Nederlandene. Områdets værdi er officielt anerkendt, eftersom det blev udpeget som UNESCO Verdensarv på grund af dets 'enestående universelle værdi' ([OUV](#)).

Vadehavet er også blevet anerkendt af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) som et 'særligt følsomt havområde' ([PSSA](#)), hvilket understreger vigtigheden af at begrænse miljøpåvirkning fra skibstrafik. Selvom Vadehavets værdi er velkendt, er Vadehavet under stadig større pres på grund af stigende shipping- og havneaktivitet i og omkring området. Fremmede arter transporteres med skibe, luftforurening, undervandsstøj, oprensning af havneområder og sejlrender og dumpning, containerskibes voksende størrelse og øget skibstrafik som følge af udviklingen af offshore-aktiviteter i Nordsøen truer beskyttelsen af Vadehavets levesteder og arter. Derudover truer tilbagevendende

ulykker integriteten af Verdensarv Vadehavet. Det langvarige Trilaterale Vadehavssamarbejde har vist, at beskyttelsen af Vadehavets OUV bedst kan opnås, hvis nederlandske, tyske og danske interessenter arbejder sammen udover nationale forhold (f.eks. forskelle i miljøbeskyttelsessystemer og administrative organers roller) og forskellig lovgivning.

For at begrænse skibsfartens og havnenes negative indvirkning på Verdensarv Vadehavet er der behov for langsigtet tænkning og aktiv tværsektoriel dialog, fordi interessenter har en tendens til at diskutere beskyttende tiltag inden for egen sektor, land og region. Projektet "Deling og udvikling af viden skal styrke skibsfartens bidrag til et velbeskyttet Verdensarv Vadehavet" blev udviklet for at lette vidensdeling og udveksling af 'best practices' om sammenhængen mellem behovet for beskyttelse af Vadehavet og øget skibsfart og havnedrift på tværs af landegrænser og sektorer.



Foto af Georg Wietschorke

Projektet “Deling og udvikling af viden skal styrke skibsfartens bidrag til et velbeskyttet Verdensarv Vadehavet”

Vadehavsteamet, bestående af miljø NGO'er (eNGO'er), igangsatte i samarbejde med [Wadden Sea Forum](#) (WSF) projektet inden for rammerne af Partnerskabsnetværket. Projektets formål er at være katalysator for fremskridt mod miljøvenlig skibsfart i og omkring Verdensarv Vadehavet samt arbejde hen imod et omfattende vidensgrundlag for specifikke emner om skibsfart, havnedrift og vidensformidling. Projektet er finansieret af Vadehavsbestyrelsen (WSB). Projektet begyndte d. 1. august 2021 og anden fase begyndte den 1. april 2022. Projektet slutter d. 31. december 2022.

Projektet har tre overordnede mål:

1. Øge opmærksomheden på forbindelsen mellem skibsfart og havnedrift og Verdensarv Vadehavets OUV.
2. Øge kendskabet til samspillet mellem skibsfart og havnedrift og havmiljøet i Vadehavet
3. Bidrage til udviklingen af en trilateral tværsektoriel dialog

Projektet udføres af repræsentanter fra Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. Lan-desver-vand Niedersachsen (**BUND**), Danmarks Natufredningsforening (**DN**), Stichting De Noordzee (the North Sea Foundation, **NSF**), Wadden Sea Forum e.V. (**WSF**), **Waddenvereniging**, Naturshutzbund Deutschland e.V. (**NABU**) og WWF Tyskland (**WWF**) inden for rammerne af Part-nerskabsnetværket.



Oversigt over informationspakken

Denne informationspakke præsenterer projektets resultater og kan bruges af interessenter i Vadehavet til at finde data og information om de specifikke emner, som projektet har beskæftiget sig med i dets 14 måneder forløb.

Den bestræber sig på at øge opmærksomheden på forbindelsen mellem skibsfart og havnedrift og Verdensarv Vadehavets OUV.

Informationspakken viser de opnåede resultater med hensyn til målet om at øge kendskabet til skibsfartens og havnedriftens påvirkning af havmiljøet i Vadehavet. Projektet har resulteret i en database over EcoPorts og andre tiltag for bæredygtige havne implementeret i Vadehavet. Database viser, hvordan forskellige initiativer er implementeret af havne i Vadehavsregionen. Projektet har desuden arbejdet for at sikre fastholdelse af erfaringerne fra MSC Zoe-ulykken for at undgå lignende ulykker i

fremtiden samt at evaluere Vadehavets PSSA-status og forskellige scenarier for yderligere beskyttelsesforanstaltninger (APM'er).

I den sidste del af informationspakken præsenteres resultaterne af projektets bidrag til udviklingen af en tværsektoriel dialog på trilateralt niveau. Projektets partnere har indledt en tæt dialog med færgeoperatørerne i Vadehavet om mulighederne for nulemissionsdrift samt naturskånsomme og stedsspecifikke forbindelser til øerne. Derudover har projektet bidraget til at udviklingen af et langsigtet trilateralt samarbejde mellem interessenter inden for skibsfart, havnedrift og naturbeskyttelse baseret på dialog og gensidig tillid. I den forbindelse har havne og eNGO'er fra de tre lande vist deres interesse i et fremtidig trilateralt arbejde og delt deres syn på muligheder, udfordringer og prioriteter i et sådant arbejde.

For mere information om aktiviteterne præsenteret i denne informationspakke, kontakt venligst:

Maarten Verdaasdonk
Project manager Clean Shipping – Stichting De Noordzee
E-mail: m.verdaasdonk@noordzee.nl
Telefon: +31 (0)30 2340016



Foto af Georg Wietschorke

Målsætning 1: Øge opmærksomheden på forbindelsen mellem skibsfart og havnedrift og Verdensarv Vadehavets OUV

I Vadehavet opererer havnene i et unikt økosystem, der strækker sig fra Nederlandene til Danmark. Vadehavets OUV blev anerkendt af UNESCO som Verdensarv i 2009 og 2014. Begrebet er dog fortsat svært at håndtere for mange af regionens interessenter, og de kan undertiden have svært ved at se, i hvilket omfang deres aktiviteter kan påvirke integriteten i Verdensarv Vadehavet.

For at løse det problem har projektet udarbejdet forklarende tekst. Teksten har til formål at give klar information om Vadehavets OUV, vise hvordan

havnene interagerer med havmiljøet langs kysterne samt pege på handlinger, der kan implementeres af havnene for at bidrage til bevarelsen af Vadehavet.

Den forklarende tekst henvender sig primært til havnemyndigheder i Nederlandene, Tyskland og Danmark, men kan også anvendes af andre, der er i direkte kontakt med Vadehavets levesteder og arter i og omkring havne.

Den forklarende tekst kan findes i bilaget. Teksten er kun tilgængelig på engelsk.

For mere information, kontakt venligst:

Dr Frank Ahlhorn
Managing Director - Wadden Sea Forum e.V.
E-mail: ahlhorn@waddensea-forum.org
Telefon: +49 (0)4421 9108 18

Teksten er udarbejdet af Wadden Sea Forum e.V med støtte fra WWF Tyskland.



I samarbejde med



Målsætning 2: Øge kendskabet til interaktionen mellem skibsfart samt havnedrift og havmiljøet i Vadehavet

Aktivitet:

Indsamling af best practices for EcoPorts og andre tiltag for bæredygtige havne implementeret i Vadehavsregionen

Vadehavsregionen er hjemsted for havne af stor betydning for området i forhold til beskæftigelse og økonomisk velstand. På trods af, at havnene overholder de mange regler, der gælder for dem, forstyrrer deres aktiviteter stadig det naturlige miljø og er en kilde til forurening (f.eks. affald, støj eller lys). For at mindske effekten af disse aktiviteter er der udviklet best practices i de tre lande, der går ud over de juridiske krav.

Vadehavshavnene har gennem årene individuelt eller i samarbejde med andre udviklet forsøgsprojekter for at begrænse konsekvenserne af en eller flere af deres aktiviteter for miljøet, Verdensarv Vadehavet og dets OUV. Flere internationale organisationer er blevet oprettet for at støtte disse tiltag, f.eks. Den Europæiske Havneorganisation ([ESPO](#)) og Den Internationale Sammenslutning af Havne ([IAPH](#)). For nylig er der også blevet oprettet regionale initiativer såsom [Wadden Seaports](#).

Gennem programmer, priser og certificeringer opfordres havnene konstant til at gøre deres aktiviteter mere bæredygtige. For eksempel er flere havne i

Vadehavet medlemmer af [EcoPorts](#), hvilket muliggør samarbejde og vidensdeling om miljøbeskyttelse og -håndtering. Ved hjælp af 'Port Environmental Review System' ([PERS](#)), miljøcertificering, støtter EcoPorts den miljømæssige omstilling af medlemmernes aktiviteter.

Alle havne i Vadehavet er imidlertid ikke en del af de samme programmer og netværk, og derfor forbliver de indførte best practices ukendte for andre interessenter. Af den grund har projektet samlet alle initiativer på ét sted og dermed bidraget til at udvide viden om bedste miljøpraksis. På baggrund af en eksisterende [opgørelse](#) lavet af Wadden Seaports, har projektets partnere oprettet en database, der giver adgang til konkrete oplysninger om de forskellige miljøtiltag, som havnene langs Vadehavet har iværksat. Konkret viser databasen Vadehavshavnenes bæredygtige havneaktiviteter og deres certificeringer samt centraliserer oplysninger om de forskellige programmer og netværk, de deltager i.

Databasen kan findes via [dette link](#).

For mere information, kontakt venligst:

Dr Frank Ahlhorn
Managing Director - Wadden Sea Forum e.V.
E-mail: ahlhorn@waddensea-forum.org
Telefon: +49 (0)4421 9108 18

Databasen er udviklet af Wadden Sea Forum e.V. med støtte fra Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Danmarks Naturfredningsforening, Stichting der Noordzee, WWF Tyskland.



I samarbejde med



Aktivitet:

Sikre erfaringer fra MSC Zoe-ulykken og samarbejde mellem parter fra transportsektoren, maritime forskningsinstitutter og naturorganisationer om implementering af anbefalinger fra undersøgelsesrapporter.

Den 1. januar 2019 mistede fragtskibet MSC Zoe 342 containere i Vadehavet, og mere end tre millioner kilo gods endte i det sårbare område. Mere end to år senere lå meget af affaldet stadig på og i havbunden sammen med yderligere affald fra lignende hændelser. Det har en kortlægning med sonar af 3000 km² havbund i Nordsøen og Vadehavet vist. Skibulykker som MSC Zoes understreger sårbarheden af UNESCO Verdensarv Vadehavet, og derfor er det vigtigt at tage ved lære af disse hændelser for at mindske risikoen for gentagne hændelser og mulige skader på Vadehavet og Nordsøen.

Siden MSC Zoe-ulykken har der været flere lignende hændelser, hvor containere går tabt i sejlrender i og omkring Vadehavet. Udover dette, bliver 'Ultra Large Container Ships' (UCLS) kun større, hvilket øger behovet for en dialog om erfaringerne fra MSC Zoe-ulykken.

I den forbindelse har dette projekt og [CleanUp XL-projektet](#) arbejdet tæt sammen. Det treårige projekt CleanUp XL blev udviklet for at rense havbunden på bæredygtig vis. Waddenvereniging, som er partner i begge projekter, har iværksat lobbyaktiviteter for at klæde kystvagten i Nederlandene

og Tyskland på til at advare containerskibe, og har skabt øget medieopmærksomhed i Nederlandene om problemerne forårsaget af ulykker som MSC Zoe.

Det er imidlertid kun samarbejde mellem alle involverede parter (f.eks. rederier, søfartsmyndigheder, forsikringsselskaber, havne, regeringer, eNGO'er og forskningsinstitutioner), der kan bidrage til at identificere tiltag eller løsninger for så vidt muligt at undgå, at lignende ulykker sker igen. [Top Tier-projektet](#), ledet af MARIN i Nederlandene, er et eksempel på et sådant samarbejde. For at støtte denne proces på et trilateralt niveau er det absolut nødvendigt at organisere dialog blandt andet ved hjælp af workshops. Derfor havde projektet "Deling og udvikling af viden for at styrke skibsfartens bidrag til en velbeskyttet verdensarv i Vadehavet", udover at øge bevidstheden om containertab i Vadehavet, til formål at organisere et sådant trilateralt samarbejde for at diskutere erfaringer og afgøre, om der kan træffes yderligere foranstaltninger over for IMO ift. at forhindre fremtidige ulykker som MSC Zoe. På baggrund af samarbejdets resultater besluttes videre skridt for hvordan og i hvilket omfang, der kan skrides til handling inden for IMO med henblik på at forhindre fremtidige tab af containere i Vadehavet.

For mere information, kontakt venligst:

Dr. Ellen Kuipers
Project leader - Shipping Activities –
Waddenvereniging
E-mail: kuipers@waddenvereniging.nl
Telefon: +31 (0)613549440



De aktiviteter, der er iværksat for at sikre erfaringerne fra MSC Zoe-ulykken, er resultatet af et arbejde foretaget af Waddenvereniging.

Aktivitet:

Udvikling af scenarier til evaluering af eksisterende og anbefaling af nye APM'er for Vadehavets PSSA-status

I 2002 udpegede IMO Vadehavet som PSSA efter en fælles ansøgning fra Danmark, Tyskland og Nederlandene. Dermed blev Vadehavet anerkendt som et område med særlige behov for beskyttelse på grund af dets betydelige værdi (økologisk, socioøkonomisk og videnskabeligt) og dets sårbarhed over for skader, der kan forårsages af den intense skibstrafik inden for og uden for Vadehavet. PSSA-betegnelsen indebærer, at områdets værdi anerkendes på internationalt plan af den maritime industri og myndigheder.

Tyve år efter udpegelsen af Vadehavet som PSSA lider området stadig under regelmæssige skibshændelser (f.eks. tab af containere) og står over for flere udfordringer såsom fragtskibe, der fortsat vokser i størrelse, ændringer i miljøforholdene samt pladsbegrænsninger forårsaget af havvindmølleparker. Det er derfor nødvendigt at undersøge, om den beskyttelse, der sikres af PSSA-statusen, stadig er

tilstrækkelig, og om der bør vedtages APM'er for at styrke beskyttelsen.

Derfor har dette projekt haft til formål at reflektere over scenarier og potentielle APM'er for Vadehavets PSSA-status. I december 2021 blev en omfattende rapport forelagt Vadehavsbestyrelsen, som et af de første resultater af projektet. Ud over at præsentere Vadehavets PSSA-status og nuværende beskyttelse undersøger rapporten scenarier for APM'er, som kan adressere de mest forestående risici for området. Formålet med rapporten er at gøre trilaterale aktører opmærksomme på effektiviteten af PSSA-statusen og dermed lægge grunden for videre diskussion. Oplysningerne i rapporten kan bruges af alle interessenter til at beskytte Vadehavet.

Rapporten kan tilgås via [dette link](#).

For mere information, kontakt venligst:

Maarten Verdaasdonk
Project manager Clean Shipping – Stichting De Noordzee
E-mail: m.verdaasdonk@noordzee.nl
Telefon: +31 (0)30 2340016

Rapporten "Scenarios and potential Associated Protective Measures for the Wadden Sea Particularly Sensitive Sea Area" er udarbejdet af Stichting Der Noordzee med støtte fra en ekstern konsulent og WWF Tyskland.



I samarbejde med



Målsætning 3: Bidrage til udviklingen af en trilateral tværsektoriel dialog

Aktivitet:

Indlede tæt dialog med færge­se­l­skaber i Vadehavet og vurdere mulighederne for omstillingen til nulemis­sionsdrift samt naturskånsomme og stedsspecifikke forbindelser til øerne

I hele Europa er omstillingen til klima- og naturvenlig maritim mobilitet i fuld gang. Kyst- og byfærger har et særligt stort potentiale for elektrificering, f.eks. på grund af deres korte afstand og faste ruter. Puljen af [eksempler](#) over best practices, især med fokus på elektrificering og den medfølgende potentielle reduktion af udledning og undervandsstøj, vokser og spænder over færger i Norges fjorde til færger og politibåde i Amsterdam. Denne udvikling styrkes af teknologisk innovation, regulering, økonomiske incitamenter og samfundsmæssig interesse i at bevæge sig i retningen af mere bæredygtig drift. På det seneste har den politiske situation og det presserende behov for alternative energikilder til fossile brændstoffer yderligere fremskyndet denne tendens.

På trods af dette momentum halter den trilaterale Vadehavsregion bagefter. Det er især overraskende i betragtning af områdets enestående værdi som UNESCO verdensarv og set i lyset af regionens stærke tekniske, finansielle og lovgivningsmæssige kapacitet til at skifte til mere bæredygtige teknologier. Forældede dieselmotorer er stadig standarden for færger i Vadehavet, og der er kun gjort få fremskridt for at reducere miljøpåvirkningen af færgedriften - fra minimering af affald, reduktion af undervandsstøj til oprensning af sejlru­ter.

Det er især bekymrende, at der i dele af Vadehavet, såsom i Niedersachsen, er en ny tendens på vej, som kan tolv­doble CO₂-aftryk­ket pr. passager. Rederier investerer i stigende grad i små og hurtige "vand-taxier", som er uafhængige af tidevan­det på grund af deres lave dybgang. Deres hastighed, støj og frem for alt ekstremt høje CO₂-udledning pr. passager gør disse til den mindst bæredygtige mulighed for transport til Vadehavsøerne. Ikke desto mindre er økonomisk lukrative vandtaxier begyndt at erstatte traditionelle færger, som i forvejen er langt fra miljøvenlige på grund af deres dieselmotorer.

Hvordan kan vi stoppe denne indtjeningsfokuserede tendens til at indføre vandtaxier i det følsomme Vadehav? Hvorfor er klima- og naturvenlig søtransport for turister ikke en prioritet i regionen? Hvad skal der til for at etablere elektrificerede og naturvenlige færger til Vadehavsøerne?

Resultaterne

Denne aktivitet har fokuseret på disse spørgsmål og mere til, begyndende med etableringen af en baseline og et overblik over situationen. Vi har produceret en database over de enkelte færger og deres ruter på tværs af det danske, nederlandske og tyske Vadehav. Databasen omfatter aspekter som motortype, passagerstørrelse, hastighed, skibsfart og tidevandsafhængighed. Databasen blev suppleret med en teknisk analyse af mulighederne for at forbedre det økologiske fodaftryk fra færger i Vadehavet, herunder en vurdering af motorer, brændstoftyper og andre tekniske aspekter ift. at bevæge sig mod klima- og naturvenlig drift. Dette grundlag har gjort det muligt for os at forstå den trilaterale situation, som vi har verificeret og krydstjekket gennem ekspertinterviews.

For at visualisere de ovennævnte problemer med vandtaxier og andre aspekter har vi i samarbejde med [MARIKO](#) og deres projekter "[H2Watt](#) / [GreenShipping Niedersachsen](#)" produceret en interaktiv infografik, der viser de færger, der opererer i Vadehavet. Helgoland er inkluderet af hensyn til fuldstændigheden. Infografikken køres på et mobilmodul (ejet af MARIKO), som gør det muligt at klikke sig igennem de forskellige færgeforbindelser og gå på opdagelse i den lokale situation ved hjælp af en touchskærm. Infografikken kan bruges på konferencer, til workshops eller lignende fysiske møder. Desuden kan alle kort, produceret som en del af den interaktive infografik, bruges online, i trykte medier og PowerPoint-præsentationer for at fremhæve de kritiske aspekter af nutidens færge­sektor i Vadehavet.

På baggrund af ovenstående vurdering havde projektet "Deling og udvikling af viden for at styrke skibsfartens bidrag til en velbeskyttet Verdensarv Vadehavet" til formål at bidrage til at forbedre færgernes indsats for klima- og naturvenlig drift gennem direkte dialog og workshops med de færge­se­l­skaber, der forbinder Vadehavsøerne. Udvekslingen mellem færge- og vandtaxioperatører, eNGO'er, forskere, den private sektor og kommuner om miljøpåvirkningerne fra netop denne turistsektor bidrager til at forme en fælles vision for bæredygtige færger i Vadehavet og omsætte denne til handling.

Under projektet blev en ekspertworkshop afholdt i Tyskland med deltagelse fra forskellige interessenter fra den akademiske verden, nationalparkmyndighederne, ordensmagten, turismen, eNGO'er, øsamfund og den private sektor. Her drøftede deltagerne i fællesskab situationen, navnlig vandtaxier og potentielle skridt mod bæredygtig mobilitet. En ekstra online workshop supplerede dette arbejde. Den blev afholdt på engelsk og havde et trilateralt fokus. Udfordringen er fortsat at omsætte de mange ideer og anbefalinger til handling og overbevise de kritiske interessenter som rederier, havne og lokalsamfund om, at forandring er både nødvendig og mulig.

Flere ambitioner for Vadehavet

Det er tydeligt, at bæredygtig maritim mobilitet skal prioriteres i langt højere grad på tværs af Vadehavet. En blanding af forskellige tiltag vil sandsynligvis være nødvendig for at skabe den nødvendige forandring; fra øget bevidsthed i turistsektoren og blandt turister om klimamæssige konsekvenser af færgetransport

til Vadehavsøerne til forskellige incitamenter til elektrificering og lovgivningsmæssige ændringer for at opdatere havneinfrastrukturen. Der er stadig meget, der skal gøres for at reducere de negative konsekvenser for det skrøbelige Vadehavsøkosystem. Den store pakke af miljøvenlig færgedrift omfatter reduktion af skibsbaseret forurening (f.eks. bundmaling til skibe, håndtering af affald), emissionsreduktion, undervandsstøj (f.eks. båd hastighed og propdesign), bevidstgørelse, tilknyttede havneforanstaltninger på land og en hel række foranstaltninger til at reducere risikoen for ulykker, herunder negativ påvirkning af miljøet. Et andet væsentligt emne, der kræver øjeblikkelig opmærksomhed, er forvaltningen og vedligeholdelsen af de sejlruiter i Vadehavet, der forbinder øerne og benyttes af færger, især i de vestlige dele. Stærke partnerskaber på tværs af de relevante interessenter og sektorer vil sandsynligvis være af afgørende betydning for at skabe positive forandringer i den nærmeste fremtid.

For mere information, kontakt venligst:

Dr. Aline Kühl-Stenzel
Policy Officer Marine Conservation – NABU
E-mail: aline.kuehl-stenzel@NABU.de
Telefon: +49 (0)174 1818477



Aktiviteterne i forbindelse med udviklingen af et samarbejde med færageselskaber i Vadehavet er udviklet af NABU.

Aktivitet:

Udarbejdelse og underskrivelse af en fælles erklæring mellem skibsfarts- og havneaktører og miljøorganisationer i Vadehavsområdet

Der er en lang række interessenter, der arbejder inden for skibsfart, havn og miljøbeskyttelse i Vadehavsregionen. Mange af dem er involveret i programmer, netværk og projekter til udvikling eller udveksling af bedste praksis. Disse initiativer er dog ofte begrænset til en sektor eller et land, og interessenterne er således fortsat ikke vidende om det teknologiske, økologiske og politiske momentum vedrørende bæredygtig skibsfart og havne i Vadehavet.

Resultaterne

For at handle på behovet for mere udveksling og tværsektorielt samarbejde, satte Vadehavsteamet sammen med [Wadden Sea Forum](#) et mål om at udvikle et samarbejde med [Wadden Seaports](#) og i fællesskab arbejde for at gøre havneforvaltningen miljørigtig. For at støtte fastlæggelsen af et fælles grundlag og mål mellem de forskellige interessenter mødtes projektpartnerne regelmæssigt og åbnede lejlighedsvis udvekslingen op for andre interessenter, herunder til en [workshop](#), der samlede havne og eNGO'er i Vadehavet. Sammen reflekterede de over tidligere initiativer såsom [Marrumpagten](#) (underskrevet mellem nederlandske havne og eNGO'er - 2018) eller [hensigtserklæringen](#) om et trilateralt maritimt samarbejde for at fremme miljøindsatsen mellem de nederlandske, tyske og danske vadehavshavne (2018); og de forsøgte at identificere muligheder for yderligere samarbejde.

I løbet af 2022 blev der identificeret synergier mellem projektet "Deling og udvikling af viden for at styrke skibsfartens bidrag til et velbeskyttet Verdensarv Vadehavet" og projektet "Bæredygtig skibsfart og havne ved Vadehavet" finansieret af Deutsche Bundesstiftung Umwelt. Partnerne i begge projekter udviklede en fælles erklæring, som underskrives på den 14. trilaterale regeringskonference om beskyttelse af Vadehavet (28. november – 1. december 2022) i Wilhelmshaven.

Denne erklæring, [Sustainable Shipping and Ports Initiative for a Well-protected Wadden Sea](#) (SustSPI), er det første formelle skridt i det nye trilaterale samarbejde, der er åbnet for skibsfart og havneinteressenter samt miljøorganisationer. Denne fælles erklæring forventes at blive paraply for et tættere samarbejde mellem interessenterne. Ved at samarbejde med interessenter i de tre lande har dette initiativ til formål at tackle miljøtrusler på tværs af landegrænser. Den fælles erklæring sætter fælles fodslag og mål for en øget beskyttelse af Vadehavet,

hvor bæredygtig skibsfart og havneaktiviteter blomstrer. Hjørnesteinen i dette initiativ er den tværsektorielle dialog, som underskriverne forpligter sig til at bidrage til på lang sigt.

Inden for det trilaterale samarbejde vil sammenligning af perspektiver og mål, vidensdeling gennem deling af best practice og refleksion over muligheder for fælles initiativer konkret blive muliggjort gennem workshops, emnespecifikke møder og udflugter. Gensidig tillid, fleksibilitet, fælles mål og aktiv deltagelse er nøglen til samarbejdets succes, og dette vil støtte den fremtidige udvikling af initiativer samt tværsektorielle projekter.

Deltag i initiativet

Hver havn, shippinginteressent og eNGO, der er involveret i Vadehavsregionen, inviteres til at deltage i dette langsigtede trilaterale samarbejde og netværk for at bidrage til beskyttelsen af Verdensarv Vadehavets OUV og samtidig arbejde for øget bæredygtighed i skibsfarts- og havnesektoren.

Som et første skridt kan interesserede parter tilslutte sig initiativet ved at støtte eller underskrive den fælles erklæring. Med henblik herpå står projektpartnerne til rådighed for at drøfte en eventuel deltagelse i samarbejdet på bilaterale møder.

Hvis en ikke-formel inddragelse foretrækkes, vil det trilaterale samarbejde være taknemmeligt for at modtage enhver anbefaling eller støtte i forbindelse med dets påtænkte aktiviteter for at sikre Vadehavets unikke karakter.

For mere information, kontakt venligst:

Marine Perrin
Projektleder – Vadehavet – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
E-mail: marine.perrin@nds.bund.net
Telefon: +49 (0)511 96 56 978

Initiativet for bæredygtig søfart og havn for et velbeskyttet Vadehav er udviklet af alle partnere i projektet "Deling og udvikling af viden for at styrke skibsfartens bidrag til et velbeskyttet Verdensarv Vadehavet" i samarbejde med partnerne i projektet "Bæredygtig skibsfart og havne ved Vadehavet", finansieret af Deutsche Bundesstiftung Umwelt. Projektet "Bæredygtig skibsfart og havne ved Vadehavet" er sammensat af partnere fra forskellige sektorer, herunder havne og eNGO'er.

Resultater af projektet “Deling og udvikling af viden for at styrke skibsfartens bidrag til et velbeskyttet Verdensarv Vadehavet”

Målsætning 1: Øge opmærksomheden på forbindelsen mellem skibsfart og havnedrift og Verdensarv Vadehavets OUV

Udarbejdelse af forklarende tekst om Verdensarv Vadehavets OUV til repræsentanter fra skibsfart- og havnesektoren

Resultater

- Give klar information om Vadehavets OUV til interessenter, særligt havne
- Vise hvordan havne interagerer med Verdensarv Vadehavet
- Pege på tiltag der kan gennemføres af havne for at bidrage til bevarelsen af Vadehavet

Målsætning 2: Øge viden om interaktionen mellem skibsfart samt havnedrift og havmiljøet i Vadehavet

Indsamling af best practice for EcoPorts og andre tiltag for bæredygtige havne implementeret i Vadehavsregionen

Resultater

- Oprettelse af en database over bæredygtige tiltag, aktiviteter og certificeringer i Vadehavshavnene og centralisering af information om de forskellige programmer og netværk, som Vadehavshavnene deltager i.

Sikre erfaringerne fra MSC Zoe-ulykken

Resultater

- Skærpe opmærksomheden på omfanget og påvirkningen af tabet af containere i Vadehavet

Udvikling af scenarier for evaluering af eksisterende og anbefaling af APM'er for Vadehavet PSSA-status

Resultater

- Udarbejdelse af rapporten “Scenarios and potential Associated Protective Measures for the Wadden Sea Particularly Sensitive Sea Area”

Målsætning 3: Bidrage til udviklingen af en trilateral tværsektoriel dialog

Indlede tæt dialog med færge­seselskaber i Vadehavet og vurdere muligheder for drift mod nulemission og naturvenlige stedsspecifikke forbindelser til øerne

Resultater

- Dialog med færge­seselskaber gennem workshops
- Oprettelse af en database over individuelle færges i det danske, nederlandske og tyske Vadehav
- Udvikling af en teknisk analyse af muligheder for at forbedre færgernes økologiske fodaftryk i Vadehavet

Udvikling og underskrivelse af en fælles erklæring mellem interessenter inden for skibsfart og havne og miljøorganisationer i Vadehavet

Resultater

- Dialog om at gøre havnedrift miljøvenlig gennem workshops med forskellige interessenter
- Udvikling af hensigtserklæringen "Sustainable Shipping and Ports Initiative for a well-protected Wadden Sea"



Foto af Georg Wietschorke

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

What is the Wadden Sea?

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

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

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

How is the Wadden Sea protected?

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Why should a port be concerned about the Wadden Sea?

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

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



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

Photo: Hans-Ulrich Rösner, WWF

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

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

Is there a common ground between nature conservation and ports?

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

- The Outstanding Universal Value of the Wadden Sea World Heritage and the critical importance of safeguarding the marine environment and the natural values of this region for present and future generations,
- Shipping and ports have an important role in and beyond the Wadden Sea Region as a significant source of employment and economic wealth,
- Shipping and ports in the Wadden Sea Region need to become nature and environmentally friendly, climate neutral and sustainable.

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

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

More specifically this can be done by:

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

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

November 2022

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



UNITED FOR

