



BDB e.V. · Dammstraße 26 · 47119 Duisburg

per Mail: ref-ws25@bmvi.bund.de

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Referat WS 25
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

Dammstraße 26
D-47119 Duisburg-Ruhrort
Telefon (0203) 8 00 06-53
Telefax (0203) 8 00 06-65
Internet: www.Binnenschiff.de
Mail: BDB-Vostrikov@binnenschiff.de

EV

30. August 2019

Stellungnahme des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) zum Referentenentwurf vom 5. Juli 2019 für die Neufassung des Ausführungsgesetzes zum CDNI (BinSchAbfÜbkAG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

gerne nutzt der BDB e.V. die Gelegenheit zur Stellungnahme bezüglich des Referentenentwurfs der Neufassung des Ausführungsgesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt (CDNI). Die Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf die neu eingefügten Vorschriften über den Umgang mit Dämpfen.

Das Ausführungsgesetz (Binnenschiffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetz-BinSchAbfÜbkAG) muss entsprechend den Änderungen angeglichen werden, welche durch Beschluss der KVP vom 22. Juni 2017 in das CDNI aufgenommen wurden und vorwiegend Bestimmungen über den Umgang mit gasförmigen Rückständen flüssiger Ladung (Dämpfe) enthalten.

Der BDB befürchtet jedoch massive Schwierigkeiten bei der Umsetzung der Regelungen des Ausführungsgesetzes für die Binnenschiffahrt in der vorgelegten Entwurfsfassung. Dies beruht insbesondere auf der Tatsache, dass bislang keine einzige öffentlich zugängliche Entgasungsanlage in Deutschland existiert. Die infrastrukturellen Voraussetzungen sind somit noch nicht gegeben.

Artikel 11 des Entwurfs bestimmt, dass Annahmestellen nach Artikel 1 Absatz 5 Nummer 2 (Entgasungsanlagen) gemäß den Übergangsbestimmungen nach Artikel 11.01 des Teils D der Anlage 2 zum Übereinkommen zu errichten sind. Der Zeitpunkt der Errichtung der Annahmestellen wird demnach sinnvollerweise an den Zeitpunkt geknüpft, ab welchem das Verbot für die jeweiligen Dämpfe der in den Tabellen I-III des Anhangs IIIa aufgelisteten Stoffe gilt. Unter Zugrundelegung des Buchstaben a) des Artikel 11.01 des noch zu ratifizierenden Übereinkommens, kommt man zu der Schlussfolgerung, dass bereits am ersten Tag des sechsten Monats nach der Hinterlegung der letzten Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde beim Verwahrer, eine Annahmestelle errichtet sein muss. Denn ab diesem Tag tritt bereits das Verbot in Kraft, Dämpfe der Stoffe, welche in der Tabelle I aufgeführt sind, in die Atmosphäre freizusetzen.

Nun ist jedoch nicht bekannt, wann alle Vertragsstaaten die Änderungen ratifizieren werden. Das Errichten einer solchen Anlage ist nicht zuletzt aufgrund der Genehmigungsbedürftigkeit von Seiten zahlreicher Behörden ein ausgesprochen langwieriges und darüber hinaus auch kostenintensives Projekt.

Nichtsdestotrotz schafft jedoch der Entwurf für das Ausführungsgesetz einen Katalog von Ordnungswidrigkeitstatbeständen bezüglich der Freisetzung von Dämpfen in die Atmosphäre, welcher ebenfalls gemäß Artikel 12 Absatz 2 Nummer 3 des Entwurfs bereits am ersten Tag des sechsten Monats nach der letzten Ratifizierung in Kraft tritt. Sollte bis zu dem Zeitpunkt also noch keine öffentlich zugängliche, betriebsbereite Entgasungsanlage in Deutschland errichtet worden sein, würden zwangsläufig Ordnungswidrigkeiten begangen werden. Von einer Sanktion betroffen wären sowohl jedermann bei der Freisetzung von Dämpfen in die Atmosphäre (Artikel 4 Absatz 2 Nummer 1), als auch Befrachter gegenüber den Frachtführern im Falle einer nicht oder nicht rechtzeitig erfolgten Zuweisung einer Annahmestelle, bei der das Fahrzeug zu entgasen wäre (Artikel 4 Absatz 2 Nummer 6 b)).

Es stellt sich konsequenterweise die Frage, welche Annahmestelle zugewiesen werden soll, wenn deutschlandweit keine vorhanden ist?

Das CDNI legt in Artikel 5.02 des Teil B fest, dass die Vertragsstaaten sich verpflichten, die infrastrukturellen und sonstigen Voraussetzungen für die Abgabe und Annahme von Restladungen, Umschlagsrückständen, Ladungsrückständen, Waschwasser und Dämpfen zu schaffen oder schaffen zu lassen. Der BDB vertritt die Auffassung, dass eine Subventionierung des Baus einer Entgasungsanlage das mindeste und eine absolut notwendige Maßnahme von Seiten des Vertragsstaats Deutschland wäre, um der eigenen Verpflichtung aus dem Übereinkommen gerecht zu werden. Hingegen geschieht letzteres jedenfalls nicht durch die Schaffung von Ordnungswidrigkeitstatbeständen, ohne dass die Voraussetzungen für rechtskonformes Verhalten gegeben sind.

Da aus heutiger Sicht weder absehbar ist, wann die letzte Ratifizierung erfolgen wird, noch vorausgesagt werden kann, ob bereits ein halbes Jahr später eine Entgasungsanlage errichtet und betriebsbereit ist, fordert der BDB dringend zumindest eine Aussetzung der Ordnungswidrigkeitstatbestände für den Zeitraum, in welchem noch keine infrastrukturelle Möglichkeit für die Binnenschifffahrt geschaffen wurde, um die neuen gesetzlichen Vorgaben erfüllen zu können.

Zum anderen weist der BDB ferner auf die Notwendigkeit hin, den Bedarf der Anzahl an Entgasungsanlagen im Bundesgebiet festzustellen. Eine einzige Entgasungsanlage wird den Bedarf für das gesamte Bundesgebiet mit Sicherheit nicht abdecken. Erforderlich wäre auch eine optimale Standortwahl der Anlagen, um weite Leerfahrtstrecken zu vermeiden. Anderenfalls würde nämlich durch solche Leerfahrten ein Schadstoffausstoß erfolgen, der im Ergebnis ebenfalls nicht der Verbesserung der Luftreinheit dient. Auch im Hinblick auf die Wartezeiten muss beachtet werden, dass diese bei unzureichender Anzahl an Anlagen voraussichtlich mehrere Tage bis sogar Wochen betragen werden.

Der BDB ist der Ansicht, dass der Bund unbedingt den Dialog mit den Ländern zu führen hat, um einen Weg zu finden, Genehmigungsverfahren möglichst schnell voranzutreiben und abzuschließen. Ihm kommt dabei insbesondere eine Koordinierungsfunktion zu. Es sind regelmäßig Gespräche über den Stand des Verfahrens zu führen. Der Bund hat auf die Länder in der Form einzuwirken, dass die Brisanz und Dringlichkeit der Thematik ins Bewusstsein gerückt wird und dementsprechend Maßnahmen zeitnah erfolgen.

Zusammenfassend betont der BDB ausdrücklich, dass ein Ausführungsgesetz mit den enthaltenen Neuregelungen in der vorliegenden Fassung des Referentenentwurfs, nach den derzeitigen infrastrukturellen Gegebenheiten bezüglich der benötigten Annahmestellen für Dämpfe im Bundesgebiet, für die Binnenschifffahrt noch nicht umsetzbar ist. Wir fordern, dass der

Entwurf an den oben erläuterten Stellen angepasst wird und weisen auf den Bedarf einer finanziellen Förderung für die Errichtung der Entgasungsanlagen hin.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted signature block]

Referentin