



UTV Unabhängiger Tanklagerverband e.V.

Stellungnahme

Zum Entwurf eines Ausführungsgesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (Stand: 05. Juli 2019)

Präambel

Mit dem Beschluss CDNI 2017-I-4 in Verbindung mit Beschluss CDNI 2018-II-5 wurden in das Übereinkommen Regelungen aufgenommen, die das Ziel verfolgen, eine bewusst herbeigeführte Freisetzung von Dämpfen aus Ladetanks von Binnenschiffen zu unterbinden.

Die unabhängige Tanklager-Branche unterstützt grundsätzlich den Ansatz, durch Ausweitung des in Deutschland geltenden Verbots auf alle Unterzeichnerstaaten eine entsprechende Wettbewerbsgleichheit herbeizuführen.

Darüber hinaus und insbesondere begrüßen wir es, dass mit dieser Maßnahme ein wesentlicher Schritt zur Verbesserung des Schutzes von Gesundheit und Umwelt entlang der europäischen Binnenwasserstraßen erzielt werden soll.

Grundsätzliche Anmerkungen zur Relevanz der Entgasung von Binnenschiffen

Im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland ist in den vergangenen Jahren ein Trend festzustellen, der durch eine stark zunehmende Zahl von kompatiblen Transporten sowie Einheitsladungen in der Binnenschifffahrt geprägt ist. Hierdurch wird erfolgreich der Ansatz umgesetzt, Transportmittel optimal effizient einzusetzen. Als Konsequenz ergibt sich eine deutlich reduzierte und begrenzte Notwendigkeit der ladungs- und umschlagsbedingten Annahme von Dämpfen aus Binnenschiffstanks.

Notwendige Entgasungen, die mit einem geplanten Reparatur- oder Werftaufenthalt in Zusammenhang stehen, repräsentieren überdies einen Sonderfall, der von dem eigentlichen Ladungsumschlag unabhängig ist.

Diese Situation lässt den im Gesetzesentwurf augenscheinlich geforderten dezentralen Lösungsansatz bezüglich der Einrichtung von entsprechenden Annahmestellen seitens einer Vielzahl von Hafen- und Umschlagsanlagenbetreibern als absolut unverhältnismäßig erscheinen.

In der Konsequenz bedeutet dieses, dass allein die Einrichtung von zentralen Annahmestellen entlang der Binnenwasserstraßen eine verhältnismäßige Lösung darstellt. Dieser Ansatz würde zudem sicherstellen, dass gewerblich betriebene Umschlagsanlagen nicht unnötig durch zeitintensive Entgasungsprozesse blockiert werden, währenddessen kein regulärer Ladungsumschlag möglich wäre.

Der UTV hat im Einzelnen die folgenden Forderungen:

1. Klarstellung bzw. Definition des Begriffs „Dämpfe“

Als Verband sehen wir die realistische Gefahr, dass zuständige Überwachungsbehörden aus dem Schwerpunkt des Übereinkommens ableiten könnten, bei der Entgasung und der damit einhergehenden Annahme von Dämpfen handele es sich faktisch um eine Abfallentsorgung.

Der sowohl zeitliche als auch administrative Aufwand zur Genehmigung einer Abfallentsorgungsanlage auf Grundlage der 4. BImSchV würde die Leistungsfähigkeit der Betreiber von Umschlagsanlagen erheblich übersteigen. Es ist daher zwingend klar zu stellen, dass es sich bei Dämpfen im Sinne dieses Ausführungsgesetzes nicht um Abfälle handelt. Dieses könnte erreicht werden, indem unter § 1 des Gesetzes eine neue Nummer 1 mit dem Wortlaut *„Dämpfe im Sinne dieses Gesetzes sind keine Abfälle im Sinne des Kreislaufwirtschaftsgesetzes.“* Vorangestellt wird. Die bisherigen Nummern 1 bis 11 werden dann zu Nummern 2 bis 12.

2. Einrichtung von zentralen Annahmestellen für Dämpfe

§ 1 des Entwurfes eines Ausführungsgesetzes unternimmt den Versuch, Verantwortlichkeiten bezüglich der Errichtung von Annahmestellen für Dämpfe zu definieren. Die angestrebten Regelungen bleiben aus Sicht der unabhängigen Tanklager-Branche allerdings zu vage formuliert bzw. bieten wenig realistische Optionen wie beispielsweise die ersatzweise Beauftragung von „geeigneten Dritten“ (Absatz (5)) oder die „Vereinbarungen über gemeinsame Annahmestellen ...“ (Absatz (6)) auf Grundlage eines sogenannten „Bedarfsplans“ (Absatz (7)).

Wir fordern daher eine Koordination der Einrichtung von zentralen Annahmestellen auf Grundlage von entsprechenden Bedarfsplänen durch Verwaltungsstellen des Bundes. Aus unserer Sicht würden sich diesbezüglich idealerweise die Wasserschiffahrtsschiffdirektionen unter Beteiligung der Wasserschutzpolizeidirektionen anbieten. Nur diese haben die notwendigen Informationen verfügbar, derer es bedarf, um beispielsweise einen praxisgerechten Bedarfsplan aufzustellen.

Als Partner („geeignete Dritte“) in Zusammenhang mit der Umsetzung dieser Forderung würden sich aus unserer Sicht Hafenbetriebsgesellschaften („Port Authorities“) eignen.

3. Nutzung von existierenden Annahmestellen für Dämpfe

Die Regelungen des vorliegenden Gesetzesentwurfes ermöglichen es den verpflichteten Hafenbetreibern, die Vorschriften in Bezug auf die Annahme von Dämpfen zu erfüllen, indem hierfür (bereits) existierende Annahmestellen zugewiesen werden. Die darüber hinaus formulierte Forderung nach einer zusätzlichen

Einrichtung einer Annahmestelle für Dämpfe halten wir für unverhältnismäßig. Darüber hinaus würde diese ggfs. in Wettbewerb mit der bereits vorhandenen Einrichtung treten.

Vor diesem Hintergrund fordern wir zumindest eine Klarstellung dahingehend, dass im Falle der Existenz einer bestehenden und in Betrieb befindlichen Annahmestelle die Verpflichtung zur zusätzlichen Einrichtung sowie zum Betrieb einer Annahmestelle entfällt. In § 1, Abs. (5) Satz 2. sollte eine Konkretisierung dergestalt zugefügt werden, dass im Falle der Existenz einer vorhandenen Annahmestelle die Errichtung einer weiteren und zusätzlichen Annahmestelle nicht verpflichtend ist.

4. Inkrafttreten und realistischer Übergangszeitraum

Der vorliegende Gesetzesentwurf verweist zunächst unter § 11 auf die Übergangsvorschriften des Übereinkommens, welche wiederum gemäß Teil D, Kapitel XI, Artikel 11.01 in Abhängigkeit vom Inkrafttreten stehen.

Für Produkte gemäß Tabelle I des Anhangs IIIa des Übereinkommens würde gemäß unserer Interpretation die Umsetzungsfrist 6 Monate nach Inkrafttreten des Ausführungsgesetzes betragen. Diese Umsetzungsfrist ist aus unserer Sicht deutlich zu kurz gegriffen, da die Umsetzung der Errichtung einer Annahmestelle aus Erfahrung ein entsprechendes Genehmigungsverfahren implizieren würde.

Um eine notwendige Rechtssicherheit herstellen zu können, fordern wir daher, insbesondere für die in Anhang IIIa, Tabelle I des Übereinkommens genannten Produkte einen Übergangszeitraum von 36 Monaten festzulegen. Auch im Falle einer unerwartet zügigen Ratifizierung durch die Vertragsstaaten würde diese Übergangsfrist den Beteiligten genügend zeitlichen Raum geben, um eine entsprechende Investition unter Einhaltung der genehmigungstechnischen Vorschriften umzusetzen.

Berlin, 29.08.2019

, UTV

