

IHKN-Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Abfallgesetzes (NAbfG), sechster Teil zur Umsetzung der EU-Hafenauffangrichtlinie 2019/883

Für das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen der IHK Niedersachsen (IHKN), der Landesarbeitsgemeinschaft der Niedersächsischen Industrie- und Handelskammern, möchten wir uns seitens der IHKN-Federführung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur bei Ihnen bedanken, dass Sie uns im Rahmen der Verbandsbeteiligung die Möglichkeit eingeräumt haben, zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Abfallgesetzes (NAbfG), Sechter Teil zur Umsetzung der EU-Hafenauffangrichtlinie 2019/883 Stellung zu nehmen.

Der Eintrag von Schiffsabfällen in das Meer wird international durch das MARPOL Übereinkommen, Anlage V „Verhütung der Verschmutzung durch Müll“ normiert. Unter die in Anlage V geregelten Abfälle fallen auch Ladungsrückstände von festen Massengutladungen, als Feststoffe sowie als Bestandteil von Waschwasser. Prinzipiell dürfen von Schiffen keine Ladungsrückstände von Stoffen ins Meer gelangen, die als schädigend für die marine Umwelt (HME = harmful to the marine environment) eingestuft sind. Darüber hinaus sind Einleitungen von Ladungsrückständen, die als nicht-schädigend (non-HME) eingestuft sind, in Sondergebieten nur bei Vorliegen bestimmter Bedingungen (Anlage V Regel 6.1.2) erlaubt. Alle an deutsche Küsten grenzenden Gewässer sind Sondergebiete nach MARPOL Anlage V. Dementsprechend sind in deutschen Häfen Auffangeinrichtungen für diese Abfälle vorzuhalten. Die überarbeitete EU-Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Schiffsabfällen verpflichtet die EU-Mitgliedsstaaten, in den Häfen Hafenauffangeinrichtungen für die Abfälle vorzuhalten, welche auf den Schiffen anfallen, die diese Häfen normalerweise

anlaufen. Die revidierte EU-Richtlinie ist nunmehr von den Küstenländern in deutsches Recht umzusetzen. Die EU-Richtlinie legt im Einzelnen nicht fest, für welche Stoffe bzw. Ladungsrückstände Auffangeinrichtungen vorgehalten werden müssen.

Nach § 32 Nummer 5 des Entwurfs des NAbfG umfassen Ladungsrückstände die Reste von Ladungen an Bord, die nach dem Laden und Löschen an Deck oder in den Laderäumen oder Tanks verbleiben, einschließlich beim Laden oder Löschen angefallener Überreste oder Überläufe in feuchtem oder trockenem Zustand, oder in Waschwasser enthalten sind. Gemäß § 36 Absatz 4 NAbfG ist der Betreiber einer Umschlagsanlage verpflichtet, die bei den Lösch- und Reinigungsarbeiten anfallenden Ladungsrückstände zu übernehmen, bevor das Schiff den Hafen verlässt.

Aus dem Vollzug des MARPOL-Übereinkommens, Anlage V und auch des CDNI-Übereinkommens für die Binnenschifffahrt sind bereits praktische Probleme mit der Abgabe von Ladungsrückständen und Waschwasser an Hafenauffangeinrichtungen bekannt: So wird die Einleitung von Waschwasser als Abfall aus dem Ladungsbereich in das Abwassernetz von den zuständigen Kommunalbehörden unter Hinweis auf das Bundesimmissionsschutzgesetz und die jeweilige regionale Abwasserverordnung überwiegend nicht genehmigt. Zudem verweigern Entsorgungsfirmen vielfach die Übernahme des Waschwassers mit dem Hinweis, dass ihnen die jeweilige chemische Zusammensetzung nicht bekannt sei. Der einzelne Umschlagsbetrieb kann derzeit oftmals keine Annahmestelle zuweisen, da bisher dazu keine Übersicht existiert, welche Annahmestellen überhaupt welche konkreten Rückstände annehmen, und abschließend nicht geklärt ist, aufgrund welcher Rechtsgrundlage(n) eine Einleitung von Waschwasser in das Abwassernetz erfolgen kann. Diese Gemengelage stellt nach wie vor eine mehr als unbefriedigende, von vielen Unsicherheiten und Unklarheiten geprägte Situation dar. Demnach sollten aus Sicht der IHKN die betroffenen Küstenländer gemeinsam mit dem Bund die offensichtlich vorhandenen Hindernisse bei der Entsorgung von Ladungsrückständen herausarbeiten, die rechtlichen Rahmenbedingungen sowie flankierend die technischen, wirtschaftlichen und logistischen Möglichkeiten und Herausforderungen analysieren, um entsprechende Maßnahmenvorschläge, Handlungsoptionen und Konkretisierungs- bzw. Änderungsbedarfe von MARPOL Anlage V zu erarbeiten.

Dies vorausgeschickt, möchten wir konkret zu folgenden Punkten zum Entwurf des NAbfG Stellung nehmen:

§ 32 Nummer 3 „...Abfälle im Sinne dieses Gesetzes sind alle Stoffe oder Gegenstände, derer sich der Betreiber des Schiffes oder seine Besatzung entledigt, entledigen will oder entledigen muss“:

Nach unserer Auffassung würde diese Formulierung dazu führen, dass ein Hafen zukünftig jeglichen Abfall entgegennehmen müsste bzw. für eine geeignete Hafenauffangeinrichtung zu sorgen hat. Die Eingrenzung nach MARPOL sollte daher ausschließlich als Maßgabe dienen.

§ 32 Nummer 5 „Ladungsrückstände“

Die Definition der Ladungsrückstände wäre analog dem Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

(CDNI), nach unserer Auffassung, sinnvoll. Dort heißt es in der Definition für Ladungsrückstände: „die flüssige Ladung, die nicht durch das Nachlenzsystem aus dem Ladetank und dem Leitungssystem entfernt werden kann, sowie trockene Ladung, die nicht durch den Einsatz von Kehrmaschinen, Besen oder Vakuumreinigern aus dem Laderaum entfernt werden kann“. Zusätzlich zur Begrifflichkeit Ladungsrückstände wäre analog des CDNI die Aufnahme einer Definition Umschlagsrückstände zu empfehlen: „Umschlagsrückstände: Ladung, die beim Umschlag außerhalb des Laderaums auf das Schiff gelangt“.

§ 32 Nummer 11 „kleiner Hafen: ein geografisches Gebiet gemäß Nummer 10, das aber nicht dauerhaft besetzt ist oder von seiner Lage und Größe nur eine bestimmte Anzahl von Schiffen aufnehmen kann“:

Grundsätzlich kann jeder Hafen nur eine bestimmte Anzahl an Schiffen aufnehmen. Nach unserer Auffassung wäre an dieser Stelle zu präzisieren, wie eine dauerhafte Besetzung definiert wird und von welchen Akteuren diese Besetzung zur Gewährleistung ist.

§ 33 Absatz 1 Satz 2 „Die Hafenauffangeinrichtungen müssen an die Größe und die geografische Lage sowie die Art und die technische Ausstattung der üblicherweise den Hafen anlaufenden Schiffstypen angepasst und geeignet sein, die übliche Art und Menge von Abfällen von Schiffen aufzunehmen, ohne dass das Auslaufen eines Schiffes durch die erforderlichen Formalitäten und das Aufnehmen der Abfälle unnötig verzögert wird.“

Der Begriff „übliche Art und Menge“ sollte definiert und in Bezug auf die Bemessungsgröße präzisiert werden.

§ 34 Absatz 1 Satz 2 „Bei der Aufstellung des Plans und bei wesentlichen Änderungen im Hinblick auf die Anforderungen der §§ 33, 35 und 36 sind der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger, die am Hafenort niedergelassenen Beauftragten der regelmäßigen gewerblichen Nutzer, die Betreiber der Hafenauffangeinrichtung, die Organisationen, die die Pflichten im Rahmen der erweiterten Herstellerverantwortung umsetzen, und die Vertreter der Zivilgesellschaft zu beteiligen.“

Hier sollte eine Klärung erfolgen, ob die Aufsichtsbehörde oder der Hafenbetreiber für die Beteiligung der genannten Parteien zuständig ist.

§ 36 Absatz 7 Satz 1 und 2 „Alle Abfälle müssen getrennt erfasst werden. Die getrennte Erfassung hat auch für passiv gefischte Abfälle zu erfolgen.“

Nach unserer Auffassung wäre eine Präzisierung dahingehend angebracht, inwiefern passiv gefischte Abfälle von anderen Abfällen getrennt erfasst bzw. die passiv gefischten Abfälle nach dem Fischen in einzelne Stoffkategorien aufgetrennt werden müssen. Ferner wäre zu klären, an welcher Stelle ein angedachter Vertrag zur Entsorgung mit dem NABU – Naturschutzbund Deutschland, dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU), den Netzhernstellern und den Hafenbetreibern platziert werden könnte.

§ 38 Absatz 2 Satz 8 „Der Hafentreiber hat Entscheidungen nach Satz 7 mit den maßgeblichen Gründen unverzüglich der Hafentreibe behörde mitzuteilen.“

Nach unserem Verständnis würde diese Regelung zur Folge haben, dass der Hafentreiber jede Tarifanpassung mit der Hafentreibe behörde abstimmen müsste, was unserer Meinung nach unverhältnismäßig wäre.

§ 38 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 „...wobei gefährliche Abfälle pro Schiff und Jahr individuell kostenlos bis zu einer Freimenge von 2 t entsorgt werden [...] kann.“

Die Kosten für die Entsorgung können je nach Art des gefährlichen Abfalls stark variieren und sind daher für den Hafentreiber kaum planbar. Eine solche Regelung scheint in der Richtlinie EU 2019/883 nicht aufgenommen zu sein und kann zu Wettbewerbsnachteilen für die niedersächsischen Seehäfen führen.

§ 38 Absatz 3 Satz 1 Nummer 4 „Kosten für die Entsorgung der Kleinmaterialien, die Schiffe im hoheitlichen Einsatz gemäß § 39 Abs. 3 Satz 3 unentgeltlich entladen.“

In § 39 Absatz 3 Satz 3 wird die Formulierung „Kleinmengen“ anstelle von Kleinmaterialien verwendet. Hier sollte eine einheitliche Formulierung verwendet werden und eine Definition erfolgen, welchen Umfang Kleinmengen bzw. Kleinmaterialien haben.

§ 39 Absatz 3 Satz 3 „Für die Entladung von Kleinmengen der auf See aufgenommenen Materialien nach Satz 2 in die Hafenauffangeinrichtungen darf kein Entgelt verlangt werden.“

Siehe Kommentar zu § 38 Absatz 3 Satz 1 Nummer 4.

§ 39 Absatz 4 Nummer 5 e) „In Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 wird vor dem Wort „behandelten“ das Wort „in Hafenauffangeinrichtungen“ eingefügt und werden die Wörter „Schiffsabfällen und Ladungsrückständen“ durch die Wörter „Abfällen von Schiffen“ ersetzt.“

Diese Formulierung sollte inhaltlich geprüft werden, da Abfälle nicht in Hafenauffangeinrichtungen behandelt werden.

Die IHK Niedersachsen ist die Landesarbeitsgemeinschaft der IHK Braunschweig, IHK Hannover, IHK Lüneburg-Wolfsburg, Oldenburgischen IHK, IHK Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim, IHK für Ostfriesland und Papenburg sowie IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum. Sie vertritt rund 495.000 gewerbliche Unternehmen gegenüber Politik und Verwaltung.

Freundliche Grüße

Felix Jahn
IHKN-Sprecher Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Für Rückfragen:
IHK Niedersachsen (IHKN)
Königstr. 19
30175 Hannover
Tel. 0511 920901-10
Mail: info@ihk-n.de