

Vorlage Nr. 19/346-L/S

für die Sitzungen der Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

am 31. Mai 2017

**Umsetzung des Internationalen Ballastwasser-Übereinkommens
in den Bremischen Häfen**

A. Problem

Am 8. September 2017 tritt das Internationale Übereinkommen zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen in Kraft.

Das Ballastwasser-Übereinkommen wurde zwar bereits in 2004 im Rahmen einer Diplomatischen Konferenz bei der IMO verabschiedet, aber es ist geregelt, dass es zwölf Monate nach dem Tag in Kraft tritt, an dem wenigstens dreißig Staaten, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfunddreißig Prozent des Bruttoreumgehalts der Handelsflotte der Welt ausmachen, entweder das Übereinkommen unterzeichnet oder die erforderliche Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben. Finnland ist am 8. September 2016 als 52. Staat dem Ballastwasser-Übereinkommen beigetreten. Damit wurde das Tonnageziel mit 35,1441 % der Welt-handelsflotte erreicht, so dass das Übereinkommen nun ein Jahr später, also am 8. September 2017 in Kraft treten wird.

Deutschland ist dem Ballastwasser-Übereinkommen am 13. Februar 2013 mit dem Ballastwasser-Gesetz beigetreten. Am 20. Juni 2013 wurde die entsprechende Ratifizierungsurkunde beim Generalsekretär der IMO hinterlegt. Ergänzende Bestimmungen zum Ballastwasser-Übereinkommen und zur Ahndung von Verstößen gegen das Übereinkommen wurden vom Bund durch die See-Umweltverhaltensverordnung (SeeUmwVerhV) festgelegt, die jedoch größtenteils erst mit Inkrafttreten des Ballastwasser-Übereinkommens für die Bundesrepublik Deutschland anwendbar werden.

Die Bundesgesetzgebung gilt auf den Seewasserstraßen und den Binnenwasserstraßen sowie in den an ihnen gelegenen bundeseigenen Häfen. Damit ist jedoch noch nicht die Einleitung von Ballastwasser in den Landeshäfen geregelt bzw. beschränkt. Die Umsetzung des Übereinkommens hinsichtlich der Einleitung von Ballastwasser in den Häfen erfordert daher landesrechtliche Regelungen. Auch die sich aus dem Ballastwasser-Übereinkommen ergebende Verpflichtung der Vertragsstaaten, in den Häfen, in denen Reinigungs- und Reparaturarbeiten an Ballasttanks anfallen, für Auffangeinrichtungen für Sedimente zu sorgen, trifft die Bundesländer, soweit es um Regelungen für Landeshäfen geht.

B. Lösung

Die Bremische Hafenordnung wird gemäß Anlage 1 geändert. Das bedeutet, dass Ballastwasser im Hafengebiet künftig nur eingeleitet werden darf, wenn

- auf See ein Austausch des Ballastwassers gemäß dem von der Internationalen Weltschiffahrtsorganisation IMO ausgearbeiteten Standard D-1 erfolgt ist, d.h. eine effektive Volumenerneuerung von mindestens 95 % des Ballastwassers erreicht ist. Der Ballastwasseraustausch muss den Regeln des Standards B-4 folgen, d.h. er darf nach Möglichkeit mindestens 200 Seemeilen vom nächstgelegenen Land bei einer Wassertiefe von mindestens 200 Metern unter Berücksichtigung der von der IMO ausgearbeiteten Richtlinie erfolgen oder
- das Schiff über eine zugelassene und funktionsfähige Ballastwasserbehandlungsanlage nach Standard D-2 verfügt, der den Reinigungsgrad des Ballastwassers festschreibt. Sofern diese Anlage aktive Substanzen verwendet, muss die Anlage von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation gemäß Standard D-3 des Ballastwasser-Übereinkommens zugelassen sein.

Des Weiteren ist es verboten, Sedimente, die bei der Reinigung von Ballasttanks anfallen oder während der Reise angefallen sind, ins Hafenwasser zu spülen. Sedimente aus Ballasttanks sind unter Beachtung der abfallrechtlichen Vorschriften einem Entsorgungsunternehmen zu überlassen.

Hintergrund:

Ballastwasser ist Wasser, das an Bord eines Schiffes genommen wird, um den Trimm, die Krängung, den Tiefgang, die Stabilität oder die Spannungen des Schiffes zu regulieren. Bei der Aufnahme werden regelmäßig Organismen aufgenommen, bei denen es sich um kleine Fische, Benthos- und Plankton-organismen oder auch pathogene Keime handeln kann. Diese werden wieder freigesetzt, wenn das Ballastwasser an anderer Stelle abgelassen wird, um stattdessen z.B. Ladung aufzunehmen.

Durch den immer schneller werdenden Schiffsverkehr wächst die Wahrscheinlichkeit, dass die Organismen die Passage im Ballastwasser überleben. Mittlerweile haben sich auf diese Weise zahlreiche fremde Arten etwa in der Nord- und Ostsee angesiedelt, wo z.B. der Schiffsbohrwurm vor allem an den Küstenschutzanlagen wie Buhnen Schäden anrichtet, indem er die heimischen Hölzer zerfrisst. Laut einer Erhebung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) aus dem Jahr 2004 hat z.B. der Schiffsbohrwurm seit 1993 in der Ostsee wirtschaftliche Schäden in Höhe von geschätzt 25 Millionen Euro verursacht und die chinesische Wollhandkrabbe allein in deutschen Gewässern geschätzte 74 bis 85 Millionen Euro.

Das Thema Ballastwasser war über einen langen Zeitraum im Kontext des Meeresumweltschutzes weltweit betrachtet nicht ausreichend geregelt. 1990 nahm die IMO Arbeiten für Regelungen zur Minimierung der Verbreitung fremder Arten mit dem Ballastwasser von Schiffen auf, erzielte aber keinen wirklichen Durchbruch. Ab 1999 befasste sich die IMO Arbeitsgruppe zu Ballastwasser konkret mit der Einführung eines verbindlichen Regelwerks und bereitete ein eigenständiges Übereinkommen zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen vor. Dieses Ballastwasser-Übereinkommen wurde schließlich im Februar 2004 bei der IMO verabschiedet. Das Übereinkommen fordert ein Ballastwasser-Management, das weitgehend auf den bisher üblichen unkontrollierten Wasseraustausch bei Aufnahme und Ablassen von Ballastwasser verzichtet. Stattdessen muss das Ballastwasser an Bord jedes Schiffes durch entsprechende Ballastwasser-Behandlungssysteme entweder mit aktiven Substanzen (Bioziden) oder mit physikalischen Verfahren wie z.B. UV-Licht, Ultraschall etc. vor der Abgabe in die Meeresumwelt behandelt werden, oder das Schiff muss während einer Übergangszeit unter bestimmten Voraussetzungen zumindest das Ballastwasser austauschen. Zudem muss jedes Schiff über einen Ballastwasserbehandlungsplan wie

auch über ein Internationales Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung verfügen und ein Ballastwasserbehandlungstagebuch führen.

C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Die Hafenbehörde wird mit der Dienststelle Schiffssicherheit bei der BG Verkehr (zuständig für die Hafenstaatkontrolle) eine Vereinbarung treffen, welche Meldungen an die Hafenbehörde zu geben sind, wenn Schiffe gegen die Regelungen des Ballastwasser-Übereinkommens verstoßen.

Für Vollzug, Kontrolle und Berichtswesen wird von einer zusätzlichen, derzeit nicht abschätzbaren Belastung der Hafenbehörde ausgegangen, für die möglicherweise eine personelle Aufstockung erforderlich werden könnte. Falls dies der Fall sein sollte, wäre zu prüfen, ob dafür Einnahmen aus Hafengebühren herangezogen werden können. Zunächst werden die Tätigkeiten auf die im Rahmen von Kontrollen tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter übertragen.

Die Gender-Aspekte wurden geprüft. Es gibt keine Hinweise darauf, dass die Änderungen des Gesetzes und der Verordnung besondere geschlechterspezifische Auswirkungen haben.

D. Negative Mittelstandsbetroffenheit

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

E. Beschluss

Die Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen stimmen der Änderung der Bremischen Hafenordnung zu.