

Bericht

des Umweltausschusses

über die Drucksache

20/11809: Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2005 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (Senatsantrag)

Vorsitz: **Anne Krischok**

Schriftführung: **Martin Bill**

I. Vorbemerkung

Die Bürgerschaft hatte die Drs. 20/11809 in ihrer Sitzung am 4. Juni 2014 auf Antrag der CDU-Fraktion zur weiteren Beratung an den Umweltausschuss überwiesen. Der Umweltausschuss befasste sich am 11. Dezember 2014 abschließend mit der Drucksache.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten einleitend aus, dass die vorliegende Drucksache eine geänderte EU-Richtlinie aus dem November 2012 umsetze. Die meisten Regelungen beträfen den Bund, allerdings müsse die neue Regelung des Schwefelhöchstgehaltes von Schiffkraftstoffen für Schiffe an Liegeplätzen auch in Hamburg umgesetzt werden. Einzelheiten dazu seien dem Punkt I der Drucksache zu entnehmen.

Im Zuge der erforderlichen Neuregelung seien nun einige redaktionelle Änderungen und ein neuer Bußgeldtatbestand in den Gesetzesentwurf aufgenommen worden.

Die CDU-Abgeordneten wollten wissen,

- warum der Senat – im Gegensatz zu anderen Bundesländern, die den Weg der Verordnung gewählt hätten – die Änderung in Form eines Gesetzes umsetze,
- wie viele Schiffe jährlich überprüft und von wie vielen Schiffen entsprechende Proben entnommen werden sollen,
- mit wie vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) die Aufgaben durchgeführt oder ob diese delegiert würden,
- wie hoch die analytische Genauigkeit der Untersuchungen sei, ob die zweite Stelle hinter dem Komma überhaupt nachweisbar sei und auch einer juristischen Überprüfung standhalten könnte.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten aus, dass Hamburg sich bei der Umsetzung der ersten EU-Richtlinie für die Gesetzesform entschieden habe; dieses Gesetz müsse jetzt entsprechend geändert werden. Als einen entscheidenden Vorteil bezeichneten sie die Beteiligung und Entscheidung der Bürgerschaft.

Im Jahr 2014 seien bis Ende November 363 Schiffe kontrolliert worden, dies entspreche 4,2 Prozent der Schiffsanläufe im Hamburger Hafen. Davon seien 93 Schiffe auf Veranlassung der kontrollierenden Wasserschutzpolizei, also anlassbezogen, beprobt worden und in 29 Fällen seien bis Ende September 29 Verstöße festgestellt worden, das heißt es sei kein regelkonformer Kraftstoff verwendet worden. Darüber hinaus habe ermittelt werden können, dass bei 21 weiteren Schiffen sich der Schwefelgehalt im Kraftstoff im Toleranzbereich befinde, also zwischen 0,1 und 0,149 Prozent.

Die Bestimmungsgrenze, so die Senatsvertreterinnen und -vertreter weiter, liege derzeit bei 0,023 Prozent und ein Gehalt von 0,001 bis 0,009 Prozent Schwefel im Kraftstoff sei nachweisbar. Diese Werte würden auch einer juristischen Überprüfung standhalten.

Die Abgeordneten der GRÜNEN fragten, ob hinsichtlich des Beschlusses des vorliegenden Gesetzentwurfs eine Eilbedürftigkeit aufgrund bestimmter Umsetzungsfristen bestehe und falls ja, warum die Vorlage dann erst jetzt – kurz vor Jahresende – im Ausschuss beraten werde.

Der war Gesetzentwurf am 4. Juni 2014 in die Bürgerschaft eingebracht und dann auf Antrag der CDU-Fraktion zur Beratung in den Umweltausschuss überwiesen worden, erläuterten die Senatsvertreterinnen und -vertreter. Daher habe die Umsetzungsfrist der Europäischen Union zum 30. Juni 2014 nicht eingehalten werden können. Aus ihrer Sicht sei allerdings die Diskussion im Ausschuss völlig in Ordnung.

Die CDU-Abgeordneten erkundigten sich erneut nach den Zuständigkeiten und der Kostenübernahme, auch für entsprechende Fortbildungen. In diesem Zusammenhang wollten sie außerdem wissen, ob die in Paragraph 4 geregelten Aufsichtsbefugnisse gegebenenfalls hinsichtlich der Beamtinnen und Beamten der Wasserschutzpolizei ergänzt werden müssten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, die BSU delegiere die Durchführung der Kontrollen und die Probennahmen an die Wasserschutzpolizei, da diese für die Verrichtung anderer Kontrollaufgaben bereits vor Ort sei. Die Kosten für die Analysen der Proben würden von der BSU übernommen. Kosten für Fortbildungen würden nicht anfallen, da die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Wasserschutzpolizei meist über eine seemannische Ausbildung verfügten und sich somit auf Schiffen sehr gut auskennen würden. Schulungen, beispielsweise über Grenzwerte und Probenahmen, würden intern in der BSU durchgeführt.

Die rechtliche Frage zu den Aufsichtsbefugnissen wollten sie schriftlich zu Protokoll beantworten.

Protokollerklärung der BSU vom 6. Januar 2015:

„Wäre es nicht sinnvoll, die behördlichen Befugnisse (z.B. Betretungsbefugnisse, Auskunftsrechte) nach § 4 des Gesetzes nicht nur den Bediensteten der zuständigen Behörde, sondern auch den Bediensteten der Wasserschutzpolizei einzuräumen?“

Mit Vereinbarung vom 14. Dezember 1954 hat der Bund die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben auf die Wasserschutzpolizeien der Küstenländer übertragen (HmbGVBl. 1956, S. 83). Die Wasserschutzpolizei Hamburg ist damit im Auftrag des Bundes, vertreten durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), auch für die Durchführung der entsprechenden Kontrollen nach dem MARPOL-Abkommen Anhang VI im Hamburger Hafen zuständig. Ihr stehen im Rahmen dieser Kontrollen die genannten Befugnisse bereits zu.“

Die CDU-Abgeordneten bezogen sich auf die gesetzliche Regelung des Paragraphen 3 Absatz 2 Nummer 2 des in Rede stehenden Gesetzes. Absatz 1 bestimme: „Auf Schiffen an einem Liegeplatz im Hamburger Hafen dürfen keine Schiffskraftstoffe verwendet werden, deren Schwefelgehalt 0,1 Massenhundertteile überschreitet.“ Nach

Absatz 2 gelte dies nicht für Schiffe, die „...an einem Liegeplatz im Hamburger Hafen alle Motoren abschalten...“. Sie fragten, ob wirklich alle Motoren abgeschaltet würden oder ob für die Wärmeversorgung nicht doch noch ein Motor nötig sei. Im letzteren Fall sei das Gesetz änderungsbedürftig.

Sie wollten außerdem wissen, ob eine englische Übersetzung geplant sei, die den Betroffenen online zur Verfügung gestellt werden könne.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, es handle sich um eine EU-Richtlinie, die über die Grenzen Deutschlands hinaus gelte. Die Amtssprache sei unter anderem die englische Sprache. Es handle sich bei dem Gesetz um die Umsetzung von EU-Recht, insofern sei die deutsche Regelung mit der Richtlinie identisch. Die EU-Richtlinie gelte bereits seit dem 18. Juni 2014 und müsse angewendet werden.

Zu dem angesprochenen Absatz 2 sei festzuhalten, dass es sich um eine Vergünstigung für Schiffe handle, die Landstrom verwenden würden. Die in Absatz 2 genannten Nummern 1 bis 3 seien Alternativvorgaben.

Die CDU-Abgeordneten meinten zu der Neufassung des Paragraphen 3 Absatz 3 Satz 1, ob der Begriff „Festmachen“ nicht genauer definiert werden sollte. Sie erinnerten, es gebe ein international anerkanntes Kommando „Alle Leinen fest“, das auch im Schiffstagebuch mit Datum und Uhrzeit dokumentiert werde. Vielleicht sei dies eine sinnvolle Ergänzung.

Sie fügten an, sie würden sich bei Abstimmung der Stimme enthalten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, das Kommando „Alle Leinen fest“ sei gleichbedeutend mit dem Festmachen des Schiffes im Hafen. Mit diesem Zeitpunkt beginne die genannte Zeitspanne von zwei Stunden.

Die FDP-Abgeordneten begrüßten die Realisierung der Richtlinie. Sie wollten zur Umstellung der Kraftstoffzufuhr und der genannten zwei Stunden wissen, ob der Zeitraum aus der Luft gegriffen wäre oder welche Gründe für diesen Zeitraum vorlägen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten, die Richtlinie sei an diesem Punkt ungenau und spreche von „sobald wie möglich“. Sie hätten für Deutschland festgestellt, dass die zwei Stunden der maximal benötigte Zeitraum inklusive Sicherheitszeitraum sei. In der bisherigen Fassung habe es geheißen: „Sobald wie möglich, innerhalb von zwei Stunden“. Dies habe es immer wieder zu Diskussionen geführt. Mit der neuen Fassung wollten sie diesen Passus präzisieren.

III. Ausschussempfehlung

Der Umweltausschuss empfiehlt der Bürgerschaft einstimmig bei Enthaltung der Abgeordneten der CDU-Fraktion, dem Gesetz aus Drs. 20/11809 zuzustimmen.

Martin Bill, Berichterstattung