

Verordnung über die Verwendung von schwefelhaltigen Schiffskraftstoffen in Seehäfen

18.01.2011

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Ziel des Europäischen Parlaments und des Rates ist es, eine Luftqualität zu erreichen, die zu keiner inakzeptablen Beeinträchtigung oder Gefährdung von Mensch und Umwelt führt. In der Richtlinie 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe werden Grenzwerte für den Schwefelgehalt von in der Gemeinschaft verwendetem Schweröl, Gasöl und Gasöl für den Seeverkehr festgelegt.

Die von Schiffen bei der Verfeuerung schwefelreicher Schiffskraftstoffe ausgehenden Schwefeldioxid- und Partikelemissionen tragen zur Luftverschmutzung bei und beeinträchtigen die menschliche Gesundheit, schädigen die Umwelt, öffentliches und privates Eigentum und das kulturelle Erbe, und tragen zur Versauerung bei. Menschen und Natur in Küstengebieten, insbesondere in der Nähe von Häfen und auf Wasserstraßen sind von den Belastungen durch Schiffe mit stark schwefelhaltigen Brennstoffen besonders betroffen. Daher sind hier besondere Maßnahmen erforderlich. Die Einhaltung des niedrigeren Schwefelgrenzwertes durch Schiffe am Liegeplatz in Häfen der Gemeinschaft ist wesentlich für die Verbesserung der Luftqualität, wie die Kommission in ihrer Mitteilung über eine Strategie der Europäischen Union zur Reduzierung atmosphärischer Emissionen von Seeschiffen und in der Thematischen Strategie zur Luftreinhaltung von 2005 hervorgehoben hat.

Die europäische Umweltagentur teilte im Juli 2010 mit, dass die Schwefeloxidemissionen (SO_x) auf dem Gebiet der EU im Jahr 2008 um 20 % im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen sind. Das hat die Europäische Umweltagentur (EEA) in ihrer jährlichen Inventur errechnet. Seit 1990 sind die SO_x -Emissionen sogar um 78 % gesunken. Unter anderem soll das an verbesserten Kraftstoffen, der Schließung veralteter Kraftwerke und dem Verzicht auf Kohle zur Energiegewinnung liegen. Die Emissionen von Feinstaub stagnieren seit ein paar Jahren auf vermindertem Niveau. Etwas langfristiger betrachtet (Vergleichsjahr 2000) sanken aber im EU-Durchschnitt die Emissionen von Feinstaub in der Größe von $\text{PM}_{2,5}$ um 1 %, die etwas größeren PM_{10} -Stäube um 8 %. Schwermetallemissionen von Quecksilber, Kadmium und Blei wurden seit 1990 um zwei Drittel reduziert, wobei die Reduktionsrate in den letzten Jahren abgenommen hat.

Für Niedersachsen ist festzustellen, dass sich die Belastungen durch gasförmige Schadstoffe (SO_2 , NO_2 , NO_x , CO , O_3) im Jahr 2009 gegenüber denen im Jahr 2008 in der Fläche nicht wesentlich geändert haben. Die jährlichen mittleren SO_2 -Immissionen verlaufen seit Jahren auf sehr niedrigem Niveau und liegen damit sicher unterhalb der Grenzwerte. Die Jahresmittelwerte liegen an allen Messstationen, an

denen SO₂ gemessen wird, deutlich unter dem Grenzwert von 20 µg/m³. Der Grenzwert für den 1-Stunden-Mittelwert (350 µg/m³) wurde ebenso wenig überschritten wie der Grenzwert für den Tagesmittelwert (125 µg/m³). Die Auswertung der letzten fünf Jahre ergab flächendeckend keine Überschreitung der unteren Beurteilungsschwelle. Allerdings ist die etwas höhere Belastung an der Station Wesermündung darauf zurückzuführen, dass diese Messstelle im Einflussbereich des Hafens liegt. Im Jahr 2009 wurde für PM₁₀ keine Grenzwertüberschreitung beobachtet. Überschreitungen des PM₁₀-Grenzwertes traten zuletzt im Jahre 2006 auf. Für die mittlere Belastung über die Fläche Niedersachsens ergab sich insgesamt auch für 2009 eine wesentliche Minderung sowohl der Jahresmittelwerte (Grenzwert: Jahresmittelwert von 40 µg/m³) als auch der Anzahl der Überschreitungstage (Grenzwert: 35 Tage pro Kalenderjahr in Bezug auf den Tagesmittelwert von 50 µg/m³) im Vergleich zu den Jahren 2000 bis 2006.

Die 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 sieht vor, dass Schiffe in den Häfen der Gemeinschaft nur noch Brennstoffe mit einem max. Schwefelgehalt von 0,1 % verbrennen dürfen.

Die 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 wurde durch Artikel 2 der Richtlinie 2009/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Spezifikationen für Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoffe und die Einführung eines Systems zur Überwachung und Verringerung der Treibhausgasemissionen sowie zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates im Hinblick auf die Spezifikationen für von Binnenschiffen gebrauchte Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 93/12/EWG dahingehend geändert, dass die Anwendung auf Binnenschiffe entfällt.

Die Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (3. BImSchV) vom 03. Juli 2009 dient der 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 (ABl. L 191 vom 22.7.2005, S. 59) und der Richtlinie 2003/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. März 2003 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen (ABl. L 76 vom 22.3.2003, S. 10) auf Bundesebene. Nach § 3 Absatz 1 der geänderten 3. BImSchV darf leichtes Heizöl gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen anderen nur überlassen und Gasöl für den Seeverkehr nur verwendet werden, wenn ein Gehalt an Schwefelverbindungen, berechnet als Schwefel, von 0,10 Massenhundertteilen nicht überschritten wird.

In dieser Verordnung werden der Zweck der Verordnung und die verwendeten Begriffe bestimmt, die umzusetzenden Artikel 4b Absatz 1 und 2 sowie 4c der Richtlinie 2005/33/EG wiedergegeben und der im Schiffstagebuch zu dokumentierende Zeitpunkt der Umstellung der Kraftstoffzufuhr konkretisiert. Außerdem werden die behördlichen Aufsichts- und Anordnungsbefugnisse und die Ordnungswidrigkeiten geregelt.

II. Besonderer Teil

1. Begründung der einzelnen Regelungen

Zu § 1 (Regelungszweck)

In § 1 wird der Zweck der Verordnung bestimmt. Diese dient der Umsetzung von Artikel 4b Absätze 1 und 2 sowie Artikel 4 c der Richtlinie 1999/32/EG in der durch die Richtlinien 2005/33/EG sowie 2009/30/EG geänderten Fassung und bezweckt die Verminderung von Luftverunreinigungen, die durch die Verwendung schwefelhaltiger Kraftstoffe durch Schiffe an Liegeplätzen in Häfen hervorgerufen werden können.

Zu § 2 (Geltungsbereich)

In § 2 wird der Anwendungsbereich der Verordnung geregelt. Diese Verordnung findet Anwendung in den Seehäfen, die in der Verordnung über die Entladung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen in Seehäfen (Nds. GVBl. Nr. 25/2006, Seite 470) genannt sind.

Zu § 3 (Schwefelhöchstgehalt von Schiffskraftstoffen)

In Absatz 1 wird der umzusetzende Artikel 4b Absatz 1 der Richtlinie 1999/32/EG wiedergegeben, der ein Verwendungsverbot von Schiffskraftstoffen vorsieht, deren Schwefelgehalt 0,1 Massenhundertteile überschreitet. Von dem Verwendungsverbot sind alle Treibstoffe erfasst, die an Bord verwendet werden, auch solche, die z. B. für die Strom-, Wärme- oder Dampferzeugung und damit auch alle Maschinen einschließlich aller Hilfsmaschinen verwendet werden.

In Satz 1 ist der Zeitrahmen, in dem der zu stark schwefelhaltige Schiffskraftstoff nicht verwendet werden darf, präziser beschrieben worden: Bereits 20 Minuten vor dem Verlassen des Liegeplatzes darf sich wieder Schiffskraftstoff im Verbrennungsprozess befinden, dessen Schwefelgehalt 0,1 Massenhundertteile überschreitet. Dies kann aber nicht nur für diejenigen Schiffe gelten, die die Kraftstoffzufuhr auf Schiffskraftstoff mit nicht über 0,1 Massenhundertteile Schwefelgehalt umstellen müssen, sondern muss auch für Schiffe gelten, die nicht umzustellen brauchen, weil sie zum Beispiel die Anforderungen an den Schiffskraftstoff schon sofort mit der Ankunft am Liegeplatz erfüllen oder ihren Energiebedarf anders als durch Schiffskraftstoff decken. Anderenfalls läge eine Ungleichbehandlung vor, die sich nur schwer rechtfertigen ließe.

In Absatz 2 sind Ausnahmen geregelt. Absatz 1 gilt nicht für Schiffe, die sich nach den Fahrplänen voraussichtlich weniger als zwei Stunden am Liegeplatz befinden (Ausnahme nach Art. 4b Abs. 2 Buchst. a) der Richtlinie). Das Verwendungsverbot nach Art. 4b Abs. 1 gilt nach Absatz 2 Buchstabe d) der Richtlinie auch nicht für Schiffe, deren Motoren nach der Ankunft an einem Liegeplatz abgeschaltet werden und für die landseitige Elektrizität genutzt wird.

Die in der Richtlinie 1999/32/EG festgelegten Grenzwerte für den Schwefelgehalt bestimmter aus Erdöl gewonnener flüssiger Kraft- oder Brennstoffe gelten ferner nicht für Kraft- oder Brennstoffe zur Verwendung an Bord von Schiffen, auf denen genehmigte emissionsmindernde Technologien nach Artikel 4c eingesetzt werden und die eine gültige Erlaubnis für diesen Einsatz besitzen.

Nach Artikel 4c „Erprobung und Einsatz neuer emissionsmindernder Technologien“ der Richtlinie 1999/32/EG können als Alternative zu der Verwendung schwefelarmer Schiffskraftstoffe, die den Anforderungen der Artikel 4a und 4b entsprechen, die Mitgliedstaaten Schiffen den Einsatz einer genehmigten emissionsmindernden Technologie erlauben, sofern diese Schiffe

- ständig Emissionsminderungen erzielen, die den Emissionsminderungen, die durch die in dieser Richtlinie festgelegten Grenzwerte für den Schwefelgehalt im Kraftstoff erzielt würden, zumindest gleichwertig sind,

- mit einem System zur ständigen Emissionsüberwachung ausgerüstet sind, und

- ausführlich dokumentieren, dass alle Abfallströme, die in geschlossene Häfen und Flussmündungen abgelassen werden, keine Auswirkungen auf die Ökosysteme haben; Grundlage hierfür bilden Kriterien, die die Behörden der Hafenstaaten der IMO mitteilen.

Nach Artikel 2 der Richtlinie 2009/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Spezifikationen für Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoffe und die Einführung eines Systems zur Überwachung und Verringerung der Treibhausgasemissionen sowie zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates im Hinblick auf die Spezifikationen für von Binnenschiffen gebrauchte Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 93/12/EWG entfällt die Anwendung auf Binnenschiffe.

In Absatz 3 wird der im Schiffstagebuch zu dokumentierende Zeitpunkt der Umstellung der Kraftstoffzufuhr konkretisiert. Im Satz 1 ist das Verhältnis der Regelung zu Absatz 1 verdeutlicht. Es geht um ein Abweichen von dem in Absatz 1 geregelten Verbot, bestimmten schwefelhaltigen Kraftstoff zu verwenden, für den Fall des erforderlichen Umstellens der Kraftstoffversorgung. Abweichend von Absatz 1 darf Schiffskraftstoff, dessen Schwefelgehalt 0,1 Massenhundertteile überschreitet, für den Zeitraum verwendet werden, der erforderlich ist, um die Kraftstoffversorgung auf einen Schiffskraftstoff umzustellen, dessen Schwefelgehalt 0,1 Massenhundertteile nicht überschreitet.

Zu § 4 (Überwachung, Zuständigkeit)

Zuständige Behörde für den Vollzug dieser Verordnung sind die Staatlichen Gewerbeaufsichtsämter. In Satz 1 und 2 wurde die notwendige Beschreibung der Aufgaben der Staatlichen Gewerbeaufsichtsämter aufgenommen. Für Staatliche Gewerbeaufsichtsämter, in deren örtlicher Zuständigkeit ein Seehafen nicht liegt, läuft die Regelung leer.

Dabei bedarf es keiner ausdrücklichen Regelung, dass die Staatlichen Gewerbeaufsichtsämter die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr auf der Grundlage des Nds. SOG durchsetzen können. Zur Vollstreckung und Durchsetzung der Anordnungen stehen die §§ 64 bis 74 Nds. SOG zur Verfügung.

In Satz 3 werden die Schiffsführerin bzw. der Schiffsführer als Anordnungsadressaten benannt, die behördlichen Überwachungsmaßnahmen zu dulden und die Behördenbediensteten bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zu unterstützen haben.

Zu § 5 (Ordnungswidrigkeiten)

Nach § 25 Absatz 2 Hafensicherheitsgesetz handelt ordnungswidrig auch, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer Verordnung nach § 25 Abs. 3 oder § 26 Abs. 2 zuwiderhandelt, soweit sie für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist. In Absatz 1 dieser Verordnung werden die einzelnen Tatbestände der Ordnungswidrigkeiten aufgeführt. Nach Absatz 2 kann die Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße bis zu 10 000 Euro geahndet werden.

Zu § 6 (Inkrafttreten)

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Verkündung in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt ist sicherzustellen, dass das Verwendungsverbot für bestimmte Schiffskraftstoffe greift.