

Richtlinienvorschlag über Hafenauffanganlagen für Schiffsabfälle: ZDS sieht Korrekturbedarf

Die Europäische Kommission will die Entsorgung von Abfällen, die an Bord von Seeschiffen generiert werden, in den Häfen neu regeln. Doch beim nun veröffentlichten [Vorschlag der EU-Kommission über eine neue Richtlinie zur Errichtung von Hafenauffanganlagen](#), der die geltende Richtlinie [2000/59/EG](#) aufheben soll, sieht der ZDS Korrekturbedarf.

Die bisher mögliche Mischform eines indirekten und direkten Gebührensystems bietet aus Sicht des ZDS große Vorteile zur Vermeidung von Meeresverschmutzung durch Abfalleintrag. Da jedes Schiff – unabhängig von der Menge der abzugebenden Abfälle – eine Entsorgungsgebühr zahlen muss und dafür eine Freimenge für Abfälle erhält, wird ein Anreiz geschaffen, mindestens diese Freimenge im Hafen auch abzugeben, da die Gebühr ohnehin gezahlt werden muss. Sofern das Schiff mehr Müll als in der Freimenge vorgesehen abgeben möchte, greift das direkte Gebührensystem, welches das zusätzliche Müllvolumen nach entsprechender Menge abrechnet.

Nach dem neuen Richtlinienvorschlag sollen Schiffe dagegen alle im internationalen Meeresumweltschutzabkommen MARPOL V definierten festen Abfälle inklusive Speiseabfälle ohne Mengenbegrenzung in den Häfen abgeben können. Finanziert werden soll dies durch die Erhebung einer einzigen, nach bestimmten Kriterien festzulegenden Gebühr, welche die

durch Müll verursachten Kosten vollständig abdeckt.

Der ZDS weist darauf hin, dass es in den Küstenländern hinsichtlich der Abfallentsorgung unterschiedliche Rahmenbedingungen gibt, die zu abweichenden Kosten führen. Zudem erfolgt die Schiffsmüllentsorgung in den Häfen kostendeckend und ermöglicht keine Erwirtschaftung von Gewinnen auf Kosten der Umwelt. Wichtig aus Sicht des ZDS ist daher, dass die Finanzierung so ausgestaltet wird, dass sie die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit eines Hafens nicht beeinträchtigt.

Die in deutschen Seehäfen bereits gut und bequem funktionierende Abfallentsorgung hätte bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie zur Folge, dass die zu erhebende indirekte Gebühr und damit die gesamten Hafengebühren erheblich höher als bei anderen europäischen Konkurrenzstandorten liegen müssten. Dies würde unweigerlich zu einem erheblichen Wettbewerbsnachteil führen.

Der Entwurf in seiner jetzigen Fassung stellt insbesondere diejenigen Seehäfen, die das Kreuzfahrtsegment bedienen, vor erhebliche Probleme:

- Die Mengen an **Speiseabfällen** von Kreuzfahrtschiffen sind sehr hoch und kaum kalkulierbar. An einigen Standorten müssen Abfälle kostenintensiv zu relativ weit entfernten Müllanlagen transportiert werden. Dies erfordert eine verlässliche Kalkulation der indirekten Gebühren unter besonderer Berücksichtigung individueller örtlicher Begebenheiten.

- Um zu vermeiden, dass **feste Abfälle** in nicht abzuschätzendem Ausmaß abgegeben werden, sollte bei der Gebühr die Möglichkeit einer Differenzierung bei den Gebühren für Großabgeber erhalten werden. Diese sollte insbesondere für entsorgungsaufwändige Abfälle (beispielsweise Altmatratzen eines Kreuzfahrtschiffes bei Neuausstattung) oder überwachungsbedürftige Abfälle (aus Bordapotheken und Krankenstationen) gelten.
- Die in dem Richtlinienvorschlag zusätzlich vorgesehene **Mülltrennung** von Haushaltsabfällen kann in einigen Häfen aus Wirtschaftlichkeitsgründen nur bedingt erfolgen. Die Schiffsabfälle werden dort gemeinsam in einem Behälter übergeben und anschließend vom Entsorger in dessen Anlage getrennt. Dieses Verfahren entspricht zudem den Anforderungen des am 01.08.2017 in Kraft getretenen Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltfreundlichen Bewirtschaftung von Abfällen (KrWG). Eine strikte Trennung bereits bei der Übergabe vom Schiff würde die Kosten der Entsorgung erheblich steigern und zusätzlich die Problematik verschiedener Trennkategorien auf der Land- und Seeseite nach sich ziehen.

Schließlich sieht die Richtlinie eine Ausnahmeregelung für ein Schiff im Linien-

dienst, das regelmäßig und häufig den Hafen anläuft, vor. Unter dem häufigen Anlaufen eines Hafens wird das Anlaufen ein und desselben Hafens durch ein Schiff mindestens einmal alle zwei Wochen verstanden. Diese Definition sollte überdacht werden, denn Seeschiffe können sich auch in der weltweiten Fahrt im Liniendienst bewegen und in kurzen Zeiträumen europäische Häfen nacheinander anlaufen, aber erst nach 6 Wochen den Hafen wieder erreichen (z. B. Containerschiffahrt). Der Zeitraum von zwei Wochen erscheint damit als zu gering gewählt.