

Richtlinie über Hafenauffanganlagen für Schiffsabfälle: Kostendeckende Finanzierung unverzichtbar

Im Hinblick auf den [Entwurf eines Berichtes über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG](#) der Berichterstatterin Gesine Meißner, MdEP (FDP), sieht der ZDS weiterhin Veränderungsbedarf.

Wie bei dem [Vorschlag der EU-Kommission über eine neue Richtlinie zur Errichtung von Hafenauffanganlagen](#), sollen Schiffe 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 indirekten Gebühr, welche die durch Müll verursachten Kosten vollständig abdecken soll.

Positiv ist zu bewerten, dass nach dem [Bericht](#) die bei der Instandsetzung von Schiffen anfallenden Abfälle nicht mehr in den Anwendungsbereich der indirekten Gebühr fallen.

Nach Ansicht des ZDS ist eine kostendeckende Finanzierung der Schiffsabfallentsorgung in den Häfen aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen in den Küstenländern, die zu abweichenden Kosten führen, unverzichtbar. Die Kostendeckung kann jedoch nicht durch eine einzige indirekte Gebühr

sichergestellt werden, denn die Schiffsmüllentsorgung in den Häfen erfolgt kostenneutral und ermöglicht keine Spielräume zur Erwirtschaftung von Gewinnen. Die Finanzierung muss daher so ausgestaltet werden, dass sie die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit eines Hafens nicht beeinträchtigt.

Statt einer 100%igen indirekten Gebühr bietet vielmehr die bisher mögliche Mischform eines indirekten und direkten Gebührensystems die Grundlage zur Vermeidung von Meeresverschmutzung. Da jedes Schiff 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, ist für das zusätzliche Müllvolumen eine weitere direkte Gebühr zu entrichten.

Die neuen Richtlinienvorschläge stellen in dieser Form die deutschen Seehäfen in vieler Hinsicht vor erhebliche Probleme.

Die Abfallmengen – insbesondere von Kreuzfahrtschiffen – sind sehr hoch und kaum kalkulierbar. An einigen Hafenstandorten müssen Abfälle zusätzlich kostenintensiv zu relativ weit entfernten Müllanlagen transportiert werden. Dies erfordert zwangsläufig eine verlässliche Kalkulation der indirekten Gebühren unter besonderer Berücksichtigung der individuellen regionalen Gegebenheiten.

Darüber hinaus kann die in den Richtlinienvorschlägen zusätzlich vorgesehene Mülltrennung von Schiffsabfällen in einigen Seehäfen aus

Wirtschaftlichkeitsgründen nur bedingt erfolgen. Die Schiffsabfälle werden dort übergeben und anschließend vom Entsorger in dessen Sortieranlage getrennt. Dieses Verfahren entspricht den Anforderungen des 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 empfindlich steigern.

Die in deutschen Seehäfen gut funktionierende Abfallentsorgung würde bei Umsetzung der Richtlinienvorschläge ad absurdum geführt. Die zu erhebende indirekte Gebühr und damit die gesamten Hafengebühren müssten erheblich höher als bei anderen europäischen Konkurrenzstandorten ausfallen, da den regionalen Spezifika der einzelnen Hafenstandorte nicht mehr flexibel Rechnung getragen werden könnte. Dies hätte unweigerlich einen erheblichen Wettbewerbsnachteil zur Folge.