

15.04.91

U - G - VP

Empfehlungen

der Ausschüsse

zur

EntschlieÙung des Bundesrates über den ErlaÙ einer Rechts-
verordnung zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen
durch Emissionen von Bootsmotoren
- Antrag des Landes Berlin -

Punkt der 629. Sitzung des Bundesrates am 26. April 1991

Der federführende Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktor-
sicherheit (U),

der Ausschuß für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit (G) und
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)

empfehlen dem Bundesrat, die EntschlieÙung nach Maßgabe folgender
Änderungen anzunehmen:

U 1. Zur Überschrift

Bei Annahme
entfallen
Ziff. 2
und 3

In der Überschrift ist das Wort
"Bootsmotoren"
durch die Worte
"Motoren der Sport- und Freizeitwasserfahrzeuge"
zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten unter Einbe-
ziehung insbesondere der Wassermotorräder.

Ausgeliefert am 16. APR. 1991

VP

2. Zur Überschrift

Entfällt
bei An-
nahme von
Ziff. 1

Bei An-
nahme
entfällt
Ziff. 3

In der Überschrift ist das Wort
"Bootsmotoren"
durch die Worte
"Motoren in Wassersportfahrzeugen"
zu ersetzen.

Begründung:

Notwendige Klarstellung.

G

3. Zur Überschrift

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziff. 1
oder 2

In der Überschrift sind die Worte "von Bootsmotoren"
zu ersetzen durch die Worte "von motorisierten Wasserfahr-
zeugen".

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

VP 4. Zu Abschnitt I Abs. 1 Satz 1

In Abschnitt I Abs. 1 Satz 1 ist

a) das Wort

"Sportfahrzeugen"

durch das Wort

"Wassersportfahrzeugen"

und

b) das Wort

"Luftverunreinigungen"

durch die Worte

"Verunreinigungen von Wasser und Luft"

zu ersetzen.

Begründung:

Der Gewässerschutz steht beim Betrieb von Wassersportfahrzeugen im Vordergrund.
Im übrigen begriffliche Klarstellung.

U 5. Zu Abschnitt I Abs. 1

In Abschnitt I Abs. 1 sind die Worte

"Anlieger und Erholungssuchende"

durch die Worte

"Anlieger, Erholungssuchende und Umwelt"

zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten. Durch die Änderung wird deutlich gemacht, daß die Emissionen und Verunreinigungen auch die Umwelt belasten.

VP 6. Zu Abschnitt I Abs. 1 Satz 2

In Abschnitt I Abs. 1 Satz 2 sind die Worte
"bisher nicht begrenzt wurde"
durch die Worte
"bisher nur auf wenigen Gewässern begrenzt wurde"
zu ersetzen.

Begründung:

Richtigstellung.

VP 7. Zu Abschnitt II

Abschnitt II ist wie folgt zu fassen:

"II. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß eine gebiets-
übergreifende Begrenzung und Reduzierung der von
Wassersportfahrzeugen ausgehenden Emissionen durch den
unmittelbaren Erlass einer Rechtsverordnung des Bundes
auf der Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
[oder einer EG-Richtlinie] erreicht werden kann."

Begründung:

Zur Verbesserung der Realisierungschancen des Ent-
schließungsantrags ist diese Neufassung erforderlich.
Im übrigen begriffliche und redaktionelle Klarstellung

VP 8. Zu Abschnitt II Abs. 2 - neu -

In Abschnitt II ist folgender Absatz anzufügen:

"Es ist nicht ausreichend, daß einzelne Länder landesrechtliche Maßnahmen zur Emissionsbegrenzung treffen, da insbesondere die Bekämpfung von Schadstoffemissionen bundesweite Vorkehrungen verlangt. Um die Einheitlichkeit immissionschutzrechtlicher Regelungen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland so weit wie möglich zu gewährleisten, ist daher die Bundesregierung aufgefordert, tätig zu werden."

Als Folge ist

in Abschnitt IV der zweite Absatz zu streichen.

Begründung:

Systematische Richtigstellung. Im übrigen handelt es sich um Regelungen des Immissionsschutzrechts.

VP 9. Zu Abschnitt III Satz 1

In Abschnitt III ist Satz 1 wie folgt zu fassen:

[] "In Anbetracht der Tatsache, daß es sich hierbei um verkehrsbedingte Emissionen handelt, bittet der Bundesrat die Bundesregierung, dafür zu sorgen, daß entweder eine Rechtsverordnung vorgelegt wird, in der Lärmhöchstgrenzwerte sowie Abgashöchstwerte für Wassersportfahrzeuge gesetzlich festgelegt werden [oder sich für eine entsprechende EG-Richtlinie einzusetzen]."

Begründung:

Verbesserung der Realisierungschancen des Entschließungsantrags.
Im übrigen begriffliche Klarstellung.

VP

10. Zu Abschnitt IV

Abschnitt IV ist wie folgt zu fassen:

Bei Annahme entfallen die Ziffern 11 und 12

"IV. Als Höchstgrenze für den Lärm werden Lärmgrenzwerte entsprechend dem Stand der Technik und für Abgase die Grenzwerte der Stufe 2 des Entwurfs für "Abgasvorschriften für Schiffsmotoren" der Internationalen Schifffahrtskommission für den Bodensee (Fassung vom 31.05.1990) vorgeschlagen. Davon unberührt bleiben weitergehende Regelungen aufgrund örtlicher Besonderheiten und die für den Bodensee vorgesehenen Abgasvorschriften."

Als Folge ist in der Begründung des Entschließungsantrags in Nummer 2 der Absatz 4 (Seite 5 der Vorlage) wie folgt zu ändern:

a) In Satz 2 sind die Worte

"Emissionsnormen für Bootsmotoren"

durch die Worte

"Abgasvorschriften für Schiffsmotoren"

zu ersetzen

und

b) die Worte

"vom 30. November 1988"

durch die Worte

"(Fassung 31. Mai 1990)"

zu ersetzen.

c) Folgender Satz ist anzufügen:

"Als Grenzwert für Schadstoffe wird deshalb die darin ausgewiesene Stufe 2 vorgeschlagen."

Begründung:

Präzisierung und Anpassung an die inzwischen eingetretene Entwicklung.

Berücksichtigung örtlicher Gegebenheiten.

U 11. Zu Abschnitt IV Abs. 1

Entfällt
bei An-
nahme von
Ziff. 10

In Abschnitt IV Abs. 1 sind nach den Worten
"verursachten Emissionen"
die Worte
"und Einträge in Gewässer"
einzufügen.

Begründung:

Die Änderung ist insbesondere im Hinblick
auf die Unterwasser-Auspuffanlagen von
Bootsmotoren erforderlich.

U 12. Zu Abschnitt IV Abs. 1

Entfällt bei
Annahme von
Ziff. 10

In Abschnitt IV sind in Absatz 1 die Worte
"im Jahre 1990"
durch die Worte
"im Jahre 1991"
zu ersetzen.

Begründung:

Anpassung an den zeitlichen Ablauf.

220/91

- 8 -

U 13. Zu Abschnitt V - neu -

Nach Abschnitt IV ist folgender Abschnitt V einzufügen:

"V. Die Bundesregierung wird gebeten, die Einführung entsprechender Grenzwerte auch für den Bereich der Küstengewässer zu treffen."

Begründung:

In die Regelung muß auch der Bereich der Küstengewässer einbezogen werden, denn die ausschließliche Berücksichtigung von Binnengewässern in einer Verordnung hätte für Küstenländer, wie beispielsweise Schleswig-Holstein zur Folge, daß auf den in Nord- und Ostsee mündenden Gewässern die zu erlassenden Grenzwerte einzuhalten wären, während in den küstennahen Zonen (Feriengebiete an Nord- und Ostsee) der Betrieb von Wasserfahrzeugen mit Maschinenantrieb ohne die Einhaltung dieser Grenzwerte möglich wäre. Eine derartige Regelung ist nicht sinnvoll.

U

14. Zu Abschnitt VI - neu -

Nach Abschnitt V - neu - ist folgender Abschnitt VI anzufügen:

"VI. Neben der Festlegung von Emissionsgrenzwerten kommt Immissionswerten und nichttechnischen Maßnahmen zum Schutz insbesondere der Sonn- und Feiertags-, Mittags- und Nachtruhe, sowie besonders empfindlicher Gebiete vor Geräuschen besondere Bedeutung zu. In der zu erlassenden Rechtsverordnung zur Begrenzung der Emissionen ist klarzustellen, daß die Länder ermächtigt bleiben, weitergehende Vorschriften zum Schutz dieser Güter zu erlassen. Im Hinblick auf von Bundeswasserstraßen ausgehende Geräusche durch Wasserfahrzeuge wird die Bundesregierung aufgefordert, sicherzustellen, daß die Einhaltung auch solcher Festlegungen der Länder in an Bundeswasserstraßen angrenzenden Gebieten gewährleistet ist. Zum Schutz und zur Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Sport- und Freizeitwasserfahrzeuge auf Bundeswasserstraßen wird die Bundesregierung aufgefordert, in Abstimmung mit den betroffenen Ländern Vorschriften auf der Grundlage des § 3 Abs. 2 Nr. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes zu erlassen, um zumindest eine Zunahme schädlicher Umwelteinwirkungen zu verhindern."

Begründung:

Auch vor dem Hintergrund der EG-rechtlichen Problematik emissionsbegrenzender Anforderungen sind gebietsbezogene Festlegungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen, die von Wassersportfahrzeugen insbesondere durch Geräusche hervorgerufen werden, von besonderer Bedeutung. Solche Festlegungen können im Rahmen der Kompetenz der Länder für das Sonn- und Feiertags-, Immissionsschutz-, Wasser- und Naturschutzrecht getroffen werden.

Für die Geräusche, die von Wassersportfahrzeugen auf Bundeswasserstraßen ausgehen, besteht die

...

220/91

Besorgnis, daß die Einhaltung solcher Bestimmungen auf an Bundeswasserstraßen angrenzenden Gebieten nicht gewährleistet ist oder wäre. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, sicherzustellen, daß neben den gebietsbezogenen Immissionsrichtwerten auch landesrechtliche Bestimmungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Wassersportfahrzeuge auf an Bundeswasserstraßen angrenzenden Gebieten eingehalten werden und für den Schutz und die Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen auf Bundeswasserstraßen selbst in Abstimmung mit den betroffenen Ländern Vorschriften auch über nichttechnische Schutzmaßnahmen zu erlassen.

U 15. Zu Abschnitt VII - neu -

Nach Abschnitt VI - neu - ist folgender Abschnitt VII anzufügen:

"VII. Für die Antriebs- und Energieerzeugungsanlagen (z.B. Lichtmaschinen, Hilfsmotoren für Ladeeinrichtungen usw.) sind Grenzwerte für die Lärm- und Schadstoffemissionen ebenfalls dringend erforderlich. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich auf der Ebene der Weltschifffahrtsorganisation IMO weiterhin mit allem Nachdruck für entsprechende Regelungen einzusetzen."

Begründung:

Aufgrund der Größenordnung der Emissionen - speziell im Abgasbereich durch den Einsatz minderwertiger Brenn-/Kraftstoffe - ist eine Regelung für die Seeschifffahrt dringend erforderlich, da Anwohner von Häfen und Schifffahrtswegen vorübergehend schädlichen Umwelteinwirkungen ausgesetzt sind.

Eine Lösung ist jedoch nur auf internationaler Ebene möglich. Diesbezügliche Anstrengungen sind daher zu intensivieren.

Beschluß

des Bundesrates

zur

Entschlieung des Bundesrates über den Erlaß einer Rechts-
verordnung zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen
durch Emissionen von Motoren der Sport- und Freizeit-
wasserfahrzeuge

Der Bundesrat hat in seiner 629. Sitzung am 26. April 1991
die nachstehende Entschlieung angenommen:

I. Die beim Betrieb von Wassersportfahrzeugen auf den Binnen-
gewässern durch Verbrennungsmotoren entstehenden Geräusch-
emissionen und Verunreinigungen von Wasser und Luft be-
lasten Anlieger, Erholungsuchende und Umwelt. Der Bundes-
rat stellt mit Besorgnis fest, daß die Freisetzung dieser
umwelt- und gesundheitsgefährdenden Emissionen bisher
nur auf wenigen Gewässern begrenzt wurde.

Er hält es daher für dringend erforderlich, die gegebenen
rechtlichen und technischen Möglichkeiten zur Begrenzung
und Reduzierung der Emissionen rasch und umfassend zu
nutzen.

II. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß eine gebietsber-
greifende Begrenzung und Reduzierung der von Sport-
und Freizeitwasserfahrzeugen ausgehenden Emissionen
durch den unmittelbaren Erlaß einer Rechtsverordnung
des Bundes auf der Grundlage des Bundes-Immissionsschutz-
gesetzes oder einer EG-Richtlinie erreicht werden kann.

...

Es ist nicht ausreichend, daß einzelne Länder landesrechtliche Maßnahmen zur Emissionsbegrenzung treffen, da insbesondere die Bekämpfung von Schadstoffemissionen bundesweite Vorkehrungen verlangt. Um die Einheitlichkeit immissionschutzrechtlicher Regelungen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland so weit wie möglich zu gewährleisten, ist daher die Bundesregierung aufgefordert, tätig zu werden.

- III. In Anbetracht der Tatsache, daß es sich hierbei um verkehrsbedingte Emissionen handelt, bittet der Bundesrat die Bundesregierung, dafür zu sorgen, daß entweder eine Rechtsverordnung vorgelegt wird, in der Lärmhöchstgrenzwerte sowie Abgashöchstgrenzwerte für Sport- und Freizeitwasserfahrzeuge festgelegt werden, oder sich für eine entsprechende EG-Richtlinie einzusetzen. Er erwartet in diesem Zusammenhang, daß die Überprüfung der Einhaltung der Grenzwerte für Lärm und Abgase durch unabhängige Sachverständige in periodisch wiederkehrenden Abständen vorgeschrieben wird.
- IV. Als Höchstgrenze für den Lärm werden Lärmgrenzwerte entsprechend dem Stand der Technik und für Abgase die Grenzwerte der Stufe 2 des Entwurfs für "Abgasvorschriften für Schiffsmotoren" der Internationalen Schifffahrtskommission für den Bodensee (Fassung vom 31.05.1990) vorgeschlagen. Davon unberührt bleiben weitergehende Regelungen aufgrund örtlicher Besonderheiten und die für den Bodensee vorgesehenen Abgasvorschriften.
- V. Die Bundesregierung wird gebeten, die Einführung entsprechender Grenzwerte auch für den Bereich der Küstengewässer vorzusehen.

...

- VI. Neben der Festlegung von Emissionsgrenzwerten kommt Immissionswerten und nichttechnischen Maßnahmen zum Schutz insbesondere der Sonn- und Feiertags-, Mittags- und Nachtruhe, sowie besonders empfindlicher Gebiete vor Geräuschen besondere Bedeutung zu. In der zu erlassenden Rechtsverordnung zur Begrenzung der Emissionen ist klarzustellen, daß die Länder ermächtigt bleiben, weitergehende Vorschriften zum Schutz dieser Güter zu erlassen. Im Hinblick auf von Bundeswasserstraßen ausgehende Geräusche durch Wasserfahrzeuge wird die Bundesregierung aufgefordert, sicherzustellen, daß die Einhaltung auch solcher Festlegungen der Länder in an Bundeswasserstraßen angrenzenden Gebieten gewährleistet ist. Zum Schutz und zur Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Sport- und Freizeitwasserfahrzeuge auf Bundeswasserstraßen wird die Bundesregierung aufgefordert, in Abstimmung mit den betroffenen Ländern Vorschriften auf der Grundlage des § 3 Abs. 2 Nr. 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes zu erlassen, um zumindest eine Zunahme schädlicher Umwelteinwirkungen zu verhindern.
- VII. Für die Antriebs- und Energieerzeugungsanlagen (z.B. Lichtmaschinen, Hilfsmotoren für Ladeeinrichtungen) sind Grenzwerte für die Lärm- und Schadstoffemissionen ebenfalls dringend erforderlich. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich auf der Ebene der Weltschiffahrtsorganisation IMO weiterhin mit allem Nachdruck für entsprechende Regelungen einzusetzen.

...

Begründung:

1. Die bei dem Betrieb von Fahrzeugen auf den Binnengewässern entstehenden Geräuschemissionen belasten Anlieger, Erholungssuchende und Umwelt. Vor allem die Zunahme des Motorsportbootverkehrs in den letzten Jahren hat zu einer Minderung des Erholungswertes der Binnengewässer und deren Uferzonen geführt. Besonders in Ballungsgebieten, wo der Freizeitwert der umliegenden Erholungsgebiete eine herausragende Bedeutung hat, ist der Minderung des Erholungs- und Freizeitwertes durch die Aufstellung von Lärmhöchstgrenzen entgegenzuwirken. In Erholungsgebieten liegen die von der motorisierten Freizeitschiffahrt verursachten Störgeräusche zum Teil erheblich über dem allgemeinen Umweltgeräuschpegel und entsprechenden Planungsrichtwerten.

Das höchstzulässige Fahrgeräusch von Binnenwasserfahrzeugen ist in der internationalen Rheinschiffahrt und in der Binnenschiffahrt außerhalb des Rheins auf 75 dB(A), gemessen in 25 m Entfernung von der Bordwand des Schiffes, festgelegt (§ 5.09 Rheinschiffs-Untersuchungsordnung - Anlage 1 der Verordnung zur Einführung der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung vom 26. März 1976 (BGBl. I S. 773). Diese Regelung gilt nicht für Sport-Wasserfahrzeuge mit weniger als 15 m³ Wasserverdrängung. Auch für sonstige Klein-Wasserfahrzeuge bestehen keine bundesgesetzlichen Lärmhöchstgrenzwerte. Im Freistaat Bayern darf auf Landesgewässern der Schallpegel des Außengeräusches von Fahrzeugen, gemessen nach DIN-Norm 45 640 im seitlichen Abstand von 25 m von der Bordwand, 65 dB(A) nicht übersteigen.

Nach dem Stand der Technik erscheint es sinnvoll und praktikabel, für motorisierte Sport- und Freizeitwasserfahrzeuge auf allen Gewässern generelle Geräuschlimitierungen vorzu-

geben. Die Höchstgrenze für Lärmeinwirkungen von 65 dB(A) hat sich auf den bayerischen Gewässern bewährt und kann daher bundesweit als Lärmgrenzwert für alle Sport- und Freizeitwasserfahrzeuge unterhalb der 15 m³ Wasserverdrängungsgrenze angesetzt werden.

Geräuschpegelmessungen sind ohne Probleme durchführbar. Die zur Messung erforderlichen Geräte sind z. B. bei den Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr vorhanden. Der Schallpegel wird beim Vorbeifahren des Wasserfahrzeugs in 25 m Abstand zur Meßstelle bei Höchstgeschwindigkeit gemessen. Um Meßungenauigkeiten auszuschalten, sind mindestens drei Meßwerte aufzunehmen, wobei der Mittelwert hieraus als Betriebsschallpegel des Wasserfahrzeugs bei Höchstgeschwindigkeit anzusehen ist.

2. Unstreitig sind die durch den Betrieb von Verbrennungsmotoren verursachten Schadstoffemissionen geeignet, schädliche Verunreinigungen der Luft und des Wassers hervorzurufen.

Dies hat bei Kraftfahrzeugen zu einer gesetzlichen Festlegung von Abgashöchstwerten (§ 47 StVZO in Verbindung mit Anlagen XXIII und XXIV) und zu einer Abgassonderuntersuchungspflicht (§ 47 a StVZO) geführt. Gleiches muß für die Bewertung von Bootsmotoren gelten. Ein Grund, die Abträglichkeit des Betriebes von Bootsmotoren für die Umwelt geringer einzuschätzen als bei Kraftfahrzeugen, ist nicht erkennbar. Tatsache ist, daß die Luft durch Gemische von Öl und Benzin sowie ihre Verbrennungs- und Restabbauprodukte verunreinigt wird. Je nach Bootstyp und Standort

...

der Auspuffanlage gelangen diese Schadstoffe in die Luft oder in das umgebende Gewässer. Auch die über den Auspuff in das Wasser abgegebenen Schadstoffe gelangen zum Teil in die Atmosphäre und tragen dort zur Luftverunreinigung bei.

Die Frage des Regelungsbedürfnisses ist bereits dann zu bejahen, wenn die Befürchtungen im Hinblick auf die Bedeutung des in Rede stehenden Rechtsgutes und der Gefahren, denen konkret begegnet werden soll, im einzelnen nicht nachgewiesen, wissenschaftlich aber auch nicht ausgeräumt sind. Gerade im Bereich des Umweltschutzes darf eine gesetzliche Maßnahme nicht erst dann eingreifen, wenn die Störung bereits eingetreten ist.

Im übrigen liegen technische Untersuchungen, die das Regelungsbedürfnis belegen, bereits vor. Auf der Grundlage eines Forschungsauftrages der Bodenseeländer und -kantone zur Festlegung von "Abgasvorschriften für Schiffsmotoren" ist ein Verordnungsentwurf (Fassung 31. Mai 1990) zur Festlegung von Emissionsgrenzwerten für motorgetriebene Wasserfahrzeuge erarbeitet worden. Wegen der Pilotfunktion des Bodenseeprojektes für alle Binnengewässer sollten die Emissionsgrenzen bundesweit an die für den Bodensee vorgeschlagenen Grenzwerte angelehnt werden. Als Grenzwert für Schadstoffe wird deshalb die darin ausgewiesene Stufe 2 vorgeschlagen.

3. In die Regelung muß auch der Bereich der Küstengewässer einbezogen werden, denn die ausschließliche Berücksichtigung von Binnengewässern in einer Verordnung hätte für Küstländer zur Folge, daß auf den in Nord- und Ostsee einmündenden Gewässern die zu erlassenden Grenzwerte einzuhalten wären, während in den küstennahen Zonen (Feriengebiete an Nord- und Ostsee) der Betrieb von Wasserfahrzeugen mit Maschinenantrieb ohne die Einhaltung dieser Grenzwerte möglich wäre. Eine derartige Regelung wäre nicht sinnvoll.

4. Auch vor dem Hintergrund der EG-rechtlichen Problematik emissionsbegrenzender Anforderungen sind gebietsbezogene Festlegungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen, die von Sport- und Freizeitwasserfahrzeugen insbesondere durch Geräusche hervorgerufen werden, von besonderer Bedeutung. Solche Festlegungen können im Rahmen der Kompetenz der Länder für das Sonn- und Feiertags-, Immissionsschutz-, Wasser- und Naturschutzrecht getroffen werden.

Für die Geräusche, die von Sport- und Freizeitwasserfahrzeugen auf Bundeswasserstraßen ausgehen, besteht die Besorgnis, daß die Einhaltung solcher Bestimmungen auf an Bundeswasserstraßen angrenzenden Gebieten nicht gewährleistet ist oder wäre. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, sicherzustellen, daß neben den gebietsbezogenen Immissionsrichtwerten auch landesrechtliche Bestimmungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Sport- und Freizeitwasserfahrzeuge auf an Bundeswasserstraßen angrenzenden Gebieten eingehalten werden und für den Schutz und die Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen auf Bundeswasserstraßen selbst in Abstimmung mit den betroffenen Ländern Vorschriften auch über nichttechnische Schutzmaßnahmen zu erlassen.

5. Die Einführung von Lärm- und Abgaswerten sollte schon wegen der Verbindung der Wasserstraßen untereinander nicht auf einen Teilbereich der Bundesrepublik Deutschland beschränkt werden. Es besteht zudem die Gefahr, daß landesrechtlich unterschiedliche Regelungen aus Gewässerschutzgründen erlassen werden.

Eine Verordnung im Sinne der EntschlieÙung würde eine solche Situation im Vorfeld zu vermeiden und damit eine weitgehende Einheitlichkeit emissionsschutzrechtlicher Regelungen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland sicherstellen.

6. Aufgrund der Größenordnung der Emissionen von Antriebs- und Energieerzeugungsanlagen - speziell im Abgasbereich durch den Einsatz minderwertiger Brenn-/Kraftstoffe - ist eine Regelung für die Seeschifffahrt dringend erforderlich, da Anwohner von Häfen und Schifffahrtswegen vorübergehend schädlichen Umwelteinwirkungen ausgesetzt sind.

Eine Lösung ist jedoch nur auf internationaler Ebene möglich. Diesbezügliche Anstrengungen sind daher zu intensivieren.