

27.04.98**Empfehlungen**
der AusschüsseEU - AS - In - U - VPzu **Punkt** der 725. Sitzung des Bundesrates am 8. Mai 1998

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie
82/714/EWG vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften
für Binnenschiffe

KOM(97) 644 endg.; Ratsdok. 13617/97

A

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Union (EU),
der Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In),
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)
empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

- EU
In
U
VP
2. [EU, In]
1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei der Behandlung der Richtlinie im
Rat [mit Nachdruck] darauf hinzuwirken, daß
- EU
VP
(bei An-
nahme
entfallen
Ziffern 4
und 5)
3. - der im Artikel 1 Nr. 2 der Richtlinie (Artikel 2 Abs. 2, letzter Anstrich)
festgelegte Geltungsbereich an die bestehenden Vorschriften der Rhein-
schiffsuntersuchungsordnung bzw. Binnenschiffsuntersuchungsordnung
angepaßt wird.

Ausgeliefert am 28. APR. 1998

- In 4. - "Schiffe der Feuerwehren, des Katastrophenschutzes und der Rettungsdienste" vom Anwendungsbereich der Richtlinie 82/714/EWG ausdrücklich ausgenommen werden.
- In 5. Die in Artikel 1 Nr. 2 der Richtlinie (Artikel 2 Abs. 2, 4. Spiegelstrich) enthaltene Ausnahme zugunsten von Dienstschiffen der Aufsichtsbehörden und Feuerlöschbooten ist zu eng.

Begründung zu Ziffern 3 und 4:

Die in Artikel 2 Abs. 2 vierter Spiegelstrich enthaltene Ausnahme, wonach "Feuerlöschboote" vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen sind, zielt auf eine Herausnahme des "Feuerwehrbereiches" aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie. Der Begriff Feuerlöschboot ist aber - was das Einsatzspektrum, wie auch die Organisationsform (Feuerwehren) betrifft - zu eng. Zum einen sind die Feuerwehren - soweit Schiffe vorgehalten werden - vor allem im Bereich der technischen Hilfeleistung (insbesondere zur Ölwehr) tätig. Zum anderen werden Schiffe in diesem Bereich auch von den Katastrophenschutzeinheiten sowie (zur Wasserrettung) von den Rettungsdienstorganisationen (Wasserwacht, Deutsche Lebensrettungsgesellschaft) vorgehalten. Für diese Bereiche ist ein Ausnahmetatbestand in gleichem Maße wie bei den Feuerwehren erforderlich.

- EU 6. - die im Anhang 1, Kapitel III für die Bundesrepublik Deutschland getroffene
VP Festlegung, wonach zur Zone 4 alle Binnenwasserstraßen, außer denen der Zone 1, 2 und 3 gehören, auf Binnenwasserstraßen des Bundes beschränkt wird.

- EU 7. - der gesamte Anhang II "Technische Mindestbestimmungen für Schiffe auf
In Binnenwasserstraßen der Zonen 1, 2, 3 und 4" der Richtlinie im Hinblick auf die Mindestvorschriften für die Sicherheits- und/oder Gesundheitsschutzkennzeichnungen am Arbeitsplatz nach der Richtlinie 92/58/EWG vom 24. Juni 1992 (Abl. Nr. L 245 vom 26. August 1992, S. 23) überprüft wird.

Insbesondere sollte in Anhang II der Artikel 10.03 Nr. 4 wie folgt gefaßt werden:

"4. Sind Feuerlöschgeräte verdeckt aufgestellt, muß die Abdeckung durch ein Hinweisschild nach der Richtlinie 92/58/EWG vom 24. Juni 1992 gekennzeichnet sein."

Begründung:

Mindestvorschriften für die Sicherheits- und/oder Gesundheitsschutzkennzeichnungen am Arbeitsplatz sind in der Richtlinie 92/58/EWG verbindlich festgelegt worden und in Deutschland durch die Unfallverhütungsvorschrift VBG 125 in nationales Recht umgesetzt. Die Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 82/714/EWG enthält technische Mindestbestimmungen, die mit diesen Vorschriften nicht übereinstimmen.

Die Richtlinien der EG sollten aber aufeinander abgestimmt sein und sich nicht widersprechen bzw. keine unterschiedlichen Anforderungen festlegen. Abgesehen von dem Änderungsbedarf bei Artikel 10.03 sind daher alle Bestimmungen, die Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnungen festlegen, mit dem Ziel einer Harmonisierung mit der Richtlinie 92/58/EWG zu überprüfen.

EU
U

8. - bei der Regelung in Anhang II Kapitel 8 Artikel 8.05 Nummer 2 die Anforderungen an die Anordnung und Einrichtung von Brennstofftanks, -leitungen und Zubehör auch garantiert, daß Brennstoff oder Gas nicht über Deck in das Gewässer gelangen können. Außerdem sollte erreicht werden, daß die Anordnung und Einrichtung von Brennstofftanks, -leitungen und Zubehör auch die eventuell beabsichtigte Einleitung von Brennstoff oder Gas in die Schiffsräume oder über Deck in das Gewässer verhindert; hier bietet es sich an, das Wort "unbeabsichtigt" zu streichen.

Die unter Kapitel 8 Artikel 8.05 Nummer 9 angeführte Peileinrichtung reicht alleine nicht aus, um eine Überfüllung des Tanks mit ausreichender Sicherheit zu gewährleisten. Da im besonderen Fall der Betankung von Schiffen die Gefahr einer Gewässerverunreinigung groß ist, müssen diese Tanks mit entsprechenden Vorkehrungen eingerichtet werden.

EU
U

9. Die Bundesregierung wird gebeten, sich dafür einzusetzen, daß die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) künftig um einen Abschnitt "Reinigungsanlagen für das Entgasen von Tankmotorschiffen" ergänzt wird.

VOC-Emissionen, die bei der Reinigung und der Entgasung von Binnentankschiffen entstehen, leisten einen signifikanten Beitrag zur Umweltbelastung (Ozonproblematik). Beispielsweise werden bei der Entgasung eines einzigen Binnentankschiffes, welches zuvor Reinbenzol geladen hat, Benzolemissionen von über 1000 kg freigesetzt. Bei anderen leichtflüchtigen Kohlenwasserstoffen verhält es sich ähnlich.

Wegen dieser generellen Problematik der Reinigung und Entgasung von Binnentankschiffen nach der Beförderung von gefährlichen Gütern hat der Bundesrat bereits in seinen Entschlüssen BR-Drucksache 797/96 (Beschluß) vom 19. Dezember 1996 und BR-Drucksache 563/97 (Beschluß) vom 26. September 1997 die Bundesregierung gebeten, Regelungen zu treffen, die

sicherstellen, daß zukünftig beim Umschlag, beim Entgasen und Reinigen von Ladetanks von Binnenschiffen, in denen gefährliche Güter befördert wurden, emissionsmindernde Maßnahmen, wie diese bei anderen Anlagen bereits Stand der Technik sind, vorgesehen werden.

Binnentankschiffe sind, soweit in ihnen leichtflüchtige Kohlenwasserstoffe transportiert werden, mit entsprechenden eigenen autarken Abgasreinigungsanlagen auszurüsten für den Fall, daß landgebundene (stationäre) Entgasungsanlagen für Binnenschiffe nicht zur Verfügung stehen, und ein Reinigen und/oder Entgasen aus gewichtigen Gründen (z. B. Sicherheitstechnik, Qualitätssicherung) weiterhin erforderlich sein sollte.

EU
U

10. Die Bundesregierung wird ferner gebeten, sich bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) dafür einzusetzen, daß in der Rheinschiffsuntersuchungsverordnung Abgasgrenzwerte für Schiffsmotoren aufgenommen und die EU-Richtlinie 82/714/EWG vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe entsprechend ergänzt wird.

Genau wie beim Betrieb von Kraftfahrzeugen werden durch die zum Antrieb von Binnenschiffen erforderlichen Motoren luftverunreinigende Schadstoffemissionen verursacht.

Während zwischenzeitlich bei allen Kraftfahrzeugen durch die konsequente Verschärfung der Abgasbegrenzungen bzw. durch die zielstrebige Entwicklung technischer Abgas-Reinigungseinrichtungen bedeutende Emissionsminderungen erzielt werden konnten, bestehen für den Betrieb von Schiffsmotoren weiterhin keinerlei Emissionsbegrenzungen.

Die von Schiffsmotoren verursachten Schadstoffemissionen sind in ihrer Zusammensetzung den Verkehrsemissionen gleich (Dieselmotoremissionen) und verursachen damit die gleichen Luftverunreinigungen. Es besteht kein Grund, die Schädlichkeit der Emissionen von Schiffsmotoren geringer einzuschätzen.

Es ist daher nur konsequent, auch die Emissionen der Schiffsmotoren entsprechend dem Stand der Technik zu begrenzen.

B

11. Der Ausschuß für Arbeit und Sozialpolitik

empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.