

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 19/18077 –**

**Entwurf eines Gesetzes
zur Änderung des Übereinkommens vom 9. September 1996
über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen
in der Rhein- und Binnenschifffahrt**

A. Problem

Das Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI oder Straßburger Abfallübereinkommen) wurde durch Beschlüsse der Konferenz der Vertragsparteien geändert. Da sich die Beschlüsse auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung beziehen, ist gemäß Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes zur innerstaatlichen Umsetzung die Zustimmung durch ein Vertragsgesetz erforderlich.

B. Lösung

Schaffung der Voraussetzungen gemäß Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes durch Annahme des Gesetzentwurfs der Bundesregierung.

Annahme des Gesetzentwurfs in unveränderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/18077 unverändert anzunehmen.

Berlin, den 27. Mai 2020

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Claudia Müller
Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Claudia Müller

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/18077** in seiner 158. Sitzung am 7. Mai 2020 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen die Zustimmung zu den durch die Beschlüsse CDNI 2017-I-4 der Konferenz der Vertragsparteien vom 22. Juni 2017, CDNI 2018-II-5 der Konferenz der Vertragsparteien vom 13. Dezember 2018 und CDNI 2019-II-4 der Konferenz der Vertragsparteien vom 18. Dezember 2019 angenommenen Änderungen des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt. Hintergrund der Änderungen ist nach dem Gesetzentwurf, dass gasförmige Reste flüssiger Ladungen in Binnenschiffen derzeit häufig ohne weitere Vorkehrungen in die Atmosphäre entlassen würden. Hierbei handele es sich oft um bedenkliche Stoffe, die schädlich für die menschliche Gesundheit und die Umwelt seien. Sie belasteten die Luft und gerieten über den Niederschlag in die Gewässer. Beispielfhaft betroffen seien Dämpfe von Aceton und Benzol.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/18077 in seiner 73. Sitzung am 27. Mai 2020 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu dem Gesetzentwurf folgende gutachtliche Stellungnahme übermittelt (Ausschussdrucksache 19(26)65-11):

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (BT-Drs. 19/1837) in seiner 44. Sitzung am 6. Mai 2020 mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Übereinkommens vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (BT-Drs. 19/18077) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„(...) stellt fest, dass mit dieser Änderung nach durchgeführten Untersuchungen zukünftig voraussichtlich 95 % der schädlichen Entgasungen von Schiffen in die Atmosphäre im Vertragsgebiet vermieden werden können und damit ein großer Gewinn für die Umwelt sowie für die Nachhaltigkeit des Gütertransportes über die Wasserstraßen erreicht wird, (...)“.

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Leitprinzipien einer nachhaltigen Entwicklung, Sustainable Development Goals (SDGs) und Indikatoren:

- Leitprinzip 1 – Nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anwenden
- SDG 6 – Sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen

- SDG 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz
- Indikator 3.2.a – Emissionen von Luftschadstoffen

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.“

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/18077 in seiner 74. Sitzung am 27. Mai 2020 beraten.

Die **Fraktion DIE LINKE.** hat dazu im Vorfeld schriftliche Fragen eingereicht, die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit Schreiben vom 26. Mai 2020 schriftlich beantwortet wurden (Ausschussdrucksache 19(15)368). Zu der Frage, wie viele Entgasungsstationen an den deutschen Binnenwasserstraßen benötigt würden, um den Anforderungen des Übereinkommens gerecht werden zu können, hat das BMVI geantwortet, eine Mindestanzahl der an deutschen Binnenwasserstraßen benötigten Entgasungslagen könne derzeit nicht genannt werden. Es werde zunächst davon ausgegangen, dass zwei stationäre Entgasungsanlagen benötigt würden, die sich aber auch durch mobile Entgasungsanlagen ergänzen oder ersetzen liessen. Zu der Frage, wie viele Entgasungsstationen an deutschen Binnenwasserstraßen aktuell zur Verfügung stünden, wurde geantwortet, es stünden privatwirtschaftlich betriebene mobile Entgasungsanlagen zur Verfügung, über deren genaue Zahl der Bundesregierung keine Erkenntnisse vorlägen. Zur Frage nach der Zahl der Entgasungsstationen, die an deutschen Binnenwasserstraßen geplant seien und zum Zeitpunkt der Verfügbarkeit dieser Stationen lautete die Antwort, eine stationäre Anlage nahe Wesel befinde sich im Genehmigungsverfahren und eine mobile Anlage werde voraussichtlich in sechs Monaten im Hafen Duisburg in Betrieb gehen. Weitere Planungen seien der Bundesregierung nicht bekannt. Das BMVI wies in seiner Antwort darauf hin, dass eine Entgasung nicht bei jeder Entladung erforderlich sei. Sie könne durch logistische Lösungen vermieden werden, indem etwa bei der nächsten Fahrt – insbesondere bei Mineralölprodukten – das gleiche oder ein ähnliches Produkt geladen werde. Als grenzüberschreitendes Gewerbe werde die Binnenschifffahrt auch Entgasungsanlagen außerhalb Deutschlands in Anspruch nehmen. Das vorliegende Vertragsgesetz setze keine vorhandenen Annahmeanlagen voraus, sondern habe vielmehr zum Ziel, dass entsprechende Anlagen (neu) geschaffen würden. Der vorliegende Gesetzentwurf bestimme im beigefügten Beschluss CDNI 2017-I-4, Artikel 5.02, dass die Vertragsstaaten verpflichtet seien, die infrastrukturellen und sonstigen Voraussetzungen für die Abgabe und Annahme von Dämpfen zu schaffen oder schaffen zu lassen.

In der Ausschusssitzung erkundigte sich die **Fraktion der CDU/CSU** nach der technischen Abwicklung und fragte, ob es so gedacht sei, dass eine Entgasungsanlage an jeder Bunkerstelle verfügbar sein solle. Da manche Binnenschiffer nur bestimmte Routen beführen, nütze es nichts, wenn entsprechende Anlagen nur an Punkten verfügbar seien, die ihre Routen gar nicht berührten. Man sehe auch diejenigen, die Kraftstoffe handelten, in der Pflicht, für entsprechende Vorrichtungen an den Bunkerstellen zu sorgen. Sie erkundigte sich, ob man da hinkommen werde.

Die **Fraktion der AfD** erklärte, sie wolle im Hinblick auf die Antworten der Bundesregierung auf die Fragen der Fraktion DIE LINKE. wissen, ob die vorgesehenen Vorschriften im Hinblick auf die bisher bekannten Pläne zur Schaffung entsprechender Einrichtungen einhaltbar sein würden.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** fragte, ob es nach Kenntnis der Bundesregierung nach dem Übereinkommen noch Ausnahmen im Hinblick auf die Einleitung von Abfällen und Abwässern gebe. Zudem wolle sie wissen, wann die Regelungen im Hinblick auf die Dauer des Ratifizierungsprozesses voraussichtlich in Kraft treten würden.

Die **Bundesregierung** erläuterte, es gehe darum, den Austritt von Gasen, die bei der Reinigung von Laderäumen aufträten, zu vermeiden. Deshalb solle die Nutzung von Einrichtungen, mit denen das erreicht werde, verpflichtend gemacht werden. Das werde mit dem Gesetzentwurf umgesetzt. Es gebe entsprechende Anlagen, die bereits im Betrieb seien, solche, die im Werden seien und solche die geplant seien, so dass man davon ausgehe, dass die Auflagen eingehalten werden könnten. Zu der Frage nach Ausnahmen kündigte sie eine schriftliche Beantwortung

an. Die Maßnahmen würden in Deutschland entsprechend den gesetzlichen Regelungen mit Inkraftsetzung des Gesetzes gelten.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/18077 in unveränderter Fassung.

Berlin, den 27. Mai 2020

Claudia Müller
Berichterstatteerin

