

Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft,
Natur- und Verbraucherschutz
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW - MÜLN

An die
Stadt Emmerich am Rhein
Fachbereich 5 - Stadtentwicklung
Herrn Franz-Thomas Fidler
Postfach 100 864
46428 Emmerich am Rhein

Stadt Emmerich am Rhein
MÜLN 40190 Düsseldorf
Dez.:
Eing.: 03. Dez. 2019
Fb.:
Anl.: €

29.11.2019
Seite 1 von 6

Aktenzeichen V-7 'Entgasung'
bei Antwort bitte angeben

Christian Esser
Telefon 0211 4566-777
Telefax 0211 4566-949
christian.esser@mulnv.nrw.de

**Ihr Schreiben "Entgasungen von Ladungstanks der Binnenschiff-
fahrt auf dem Rhein" vom 15.10.2019**

Sehr geehrter Herr Fidler,

mit Ihrem Schreiben vom 15.10.2019 bitten Sie um eine fachliche Stellungnahme des Umweltministeriums NRW zu sieben Fragen, die das Entgasen der Ladungstanks von Binnenschiffen betreffen.

Frage 1

Was sieht die derzeitige Gesetzeslage in Bezug auf Ottokraftstoffe, Rohbenzin und Kraftstoffgemische, aber auch Benzol und andere Stoffe und ihren Transport vor, was beinhalten die sog. „ADN-Vorschriften“ zum internationalen Transport von gefährlichen Stoffen in Binnengewässern?

Antwort:

Das Entgasen der Ladetanks von Binnentankschiffen ist im Gefahrgutrecht und darüber hinaus für Benzine im Umweltrecht geregelt. Für das Gefahrgutrecht ist hier das „Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN¹)“ mit seiner aktuellen Anlage einschlägig. Seit dem 26.4.2018 besteht mit dem ADN (ADN/M 023) erstmals die rechtliche Möglichkeit, den Ladungstank des Binnentankschiffes auch an einer zugelassenen Annahmestelle zu entgasen und somit die Restgase dort einer Abgasreinigungseinrichtung zuzuleiten.

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Schwannstr. 3
40476 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@mulnv.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 Haltestelle
Kennedydamm oder Buslinie 721
(Flughafen) und 722 (Messe)
Haltestelle Frankenplatz

¹ ADN: Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par voies de Navigation intérieure



Für das Umweltrecht ist hier die Zwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (20. BImSchV) einschlägig; ihr Anwendungsbereich begrenzt sich jedoch auf Ottokraftstoff, Kraftstoffgemische und Rohbenzin. Auf Schiffsladetanks werden dabei die entsprechenden Regelungen für 'Bewegliche Behältnisse' des § 5 angewandt.

Das Entgasen der Ladetanks von Binnentankschiffen in die Atmosphäre ist nach dem Gefahrgut- und Umweltrecht derzeit unter bestimmten Bedingungen je nach Stoff generell oder in normierten Ausnahmefällen zulässig.

Eine wesentliche Änderung dieser Situation bringt die nationale Umsetzung des CDNI²; hierzu verweise ich auf die Beantwortung Ihrer Frage 3.

Frage 2

Aus welchen Gründen und wie oft erteilt das Land NRW über die Bezirksregierung Düsseldorf eine Ausnahmeerlaubnis nach § 11 der 20. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV), bzw. überprüft die Direktion der Wasserschutzpolizei in Duisburg bei der Kontrolle einzelner Binnenschiffe die Einhaltung des bestehenden Ventilierungsverbots?

Antwort:

Die Bezirksregierung Düsseldorf ist nach Nr. 11.9 der Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz (ZustVU) in Nordrhein-Westfalen für die Erteilung von Ausnahmen nach § 11 der 20. BImSchV zuständig. Eine Ausnahmeerteilung ist nur bei geplanten Werftaufenthalten erforderlich. Für unerwartete Werftaufenthalte, zum Beispiel aufgrund einer Havarie oder im Falle einer Vorort-Reparatur, ist eine solche Ausnahme nicht erforderlich. Die Überwachung erfolgt nicht durch die Bezirksregierung. Hierfür ist die gemäß Nr. 10.14 der ZustVU die Wasserschutzpolizei zuständig.

Der letzte Antrag auf Erteilung einer Ausnahme vom Entgasungsverbot wurde bei der Bezirksregierung Düsseldorf im Jahr 2013 gestellt und dort beschieden. Seitdem sind keine Ausnahmeanträge mehr zu verzeichnen.

² Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI: Convention relative a la collecte, au Depôt et a la reception des dechets survenant en Navigation Rhenane et Interieure)



Die Wasserschutzpolizei überprüft auf dem Rhein und den schiffbaren Kanälen kontinuierlich die Einhaltung des Ventilierungsverbots nach der 20. BImSchV für Ottokraftstoff und Rohbenzin.

Seite 3 von 6

Frage 3

Was sieht das umfassende Entgasungsverbot des CDNI-Übereinkommens vom 22. Juni 2017 vor, in welchem Stadium der Ratifizierung befindet sich das Binnenschiffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetz (BinSchAbfÜbkAG) derzeit und wie will das Land NRW zukünftig die Überwachung der Einhaltung der CDNI-Vorschriften sicherstellen?

Antwort:

Zur Verringerung der Eintrags schädlicher leichtflüchtiger Stoffe durch das Entgasen der Ladetanks von Binnentankschiffen in die Atmosphäre wurde im Jahr 2017 durch die sechs Vertragsstaaten Deutschland, Frankreich, Niederlande, Belgien, Luxemburg und Schweiz der Beschluss 'CDNI 2017-I-4' vom 22. Juni 2017 zur Änderung des für die Binnenschiffahrt auf dem Rhein und anderen Schiffahrtsstraßen geltenden Abfallübereinkommens CDNI gefasst, mit dem ein umfassendes Entgasungsverbot für 37 Stoffe und Stoffgruppen / UN-Nummern eingeführt wird.

Das Entgasungsverbot für leichtflüchtige Stoffe wird auf dem gesamten schiffbaren Rhein und auf allen anderen Binnenwasserstraßen in Deutschland, den Niederlanden und Belgien, auf der internationalen Mosel in Luxemburg und in Frankreich auf dem Rhein und einigen Kanälen schrittweise gültig. Es regelt, dass zu entgasende Dämpfe aus dem Schiffsladetank einer Annahmestelle zugeführt und dort schadlos beseitigt werden müssen.

Das federführende Ressort für das CDNI ist das BMVI. Von dort wurde im März 2019 der Entwurf des Ratifikationsgesetzes und der Referentenentwurf zum Ausführungsgesetz 'Binnenschiffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetz - BinSchAbfÜbkAG' in die informelle Länderanhörung eingebracht. Im August folgte die erste formelle Länder- und Verbändeanhörung; aufgrund der Länderstellungen erfolgt derzeit eine Überarbeitung im Rahmen einer zweiten Länderanhörung, im Anschluss daran das Bundesratsverfahren. Auf Ebene der Vertragsstaaten ist mit der Ratifikation insgesamt frühestens Ende 2020 zu rechnen, da die neuen Regelungen erst in Kraft treten können, wenn



sie von jedem Vertragsstaat des CDNI ratifiziert und in nationales Recht umgesetzt werden. Seite 4 von 6

In NRW ist die Wasserschutzpolizei bereits heute für die Überwachung der Einhaltung der CDNI-Vorschriften zuständig; sie wird auch die Überwachung der kommenden neuen luftreinhaltungsseitigen Regelungen und Entgasungsverbote des CDNI sicherstellen.

Frage 4

Gibt es Möglichkeiten, die unterschiedlich zuständigen ausführenden und überwachenden Behörden bzw. die jeweils einschlägigen Gesetzes- und Übereinkommensgrundlagen aus dem Abfall, Gefahrgut-, Umwelt- und Luftreinhaltegesetz zu vereinheitlichen?

Antwort:

Die Zuständigkeit für die Überwachung des CDNI aller Umweltmedien auf Schiffen liegt bei der Wasserschutzpolizei und in Häfen bei den Hafenbehörden. Die Überwachungs- und Genehmigungsgrundzuständigkeit für alle Umweltmedien stationärer oder mobiler Landanlagen liegt bei den Kreisen und kreisfreien Städten Nordrhein-Westfalens. Es ist mithin bereits eine einfache und klare Zuständigkeit gegeben.

Frage 5

Welche unterschiedlichen nationalen Regelungen gelten nach deutschem und niederländischem Recht hier im grenzüberschreitenden Rheinabschnitt bei Emmerich, die eine unterschiedliche Handhabung der Entgasungspraxis bei deutschen oder niederländischen Tankschiffen begünstigen (streckenweise verläuft die Nationalgrenze entlang der Strommitte)?

Antwort:

Das derzeit gültige CDNI beinhaltet noch keine konkreten luftreinhaltungsseitigen Regelungen zum Entgasen bzw. zur Abgabe von lösemittelhaltigen Transporttankvolumina an landseitige Annahmestellen mit Abgasreinigung.

Die 20. BImSchV beinhaltet ein Entgasungsverbot für Ottokraftstoffe und Rohbenzin, nicht jedoch für Benzol oder andere benzolhaltige Stoffe. Die Niederländischen Provinzen haben teils regionale Regelungen über Entgasungsverbote für Benzol oder benzolhaltige Stoffe ausgesprochen. In den Niederlanden hingegen ist das Entgasen von Ottokraftstoff und Rohbenzin aus restentleerten Schiffsladetanks grund-



sätzlich nicht verboten. So bestehen im Bereich des Rheins zwischen Millingen und Salmorth rechts und links der Strommitte unterschiedliche Zulässigkeiten bzw. Verboten. Erst durch die Ratifizierung des CDNI und die entsprechenden nationalen Umsetzungen kommt es zu einer einheitlichen Regelung für das Entgasen von Ladetanks in Deutschland und den Niederlanden.

Frage 6

Ist entlang des Rheins als Hauptwasserstrasse von NRW die Errichtung von Luftmessstationen zur Erfassung von Schiffsentgasungen, ähnlich denen in den Niederlanden, geplant?

Antwort:

Nein. Die Einrichtung von Luftmessstationen entlang der Hauptwasserstraßen wird als nicht zielführend angesehen.

Zum einen handelt es sich bei Entgasungen fahrender Schiffe um eine relativ geringe Anzahl von Einzelereignissen, deren Ort bzw. Streckenabschnitt variiert. Die Entgasungsfahne würde eine Luftmessstation in Abhängigkeit von den meteorologischen Verhältnissen bestenfalls kurzzeitig beaufschlagen. Zur Beurteilung kann zudem aus immissionsschutzrechtlicher Sicht lediglich der Jahresgrenzwert für Benzol herangezogen werden. Dieser liegt gemäß der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit bei $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Eine Überschreitung dieses Grenzwertes auf Grund der durch Einzelereignisse eventuell kurzfristig auftretenden Belastungsspitzen ist nicht wahrscheinlich.

Zum anderen wird eine Vielzahl von Stoffen durch Binnentankschiffe transportiert, für die im Falle der Entgasung keine immissionsschutzrechtlichen Regelwerke und Grenzwerte für eine messtechnische Bewertung bestehen.

Die Konferenz der Vertragsparteien des CDNI geht von einer Vermeidung von 95% der schädlichen Entgasungen von Schiffen in die Atmosphäre infolge der Umsetzung voraussichtlichen der CDNI-Regelungen im Vertragsgebiet aus (Beschluss CDNI 2017-I-4 vom 31.7.2017).

Frage 7

Wird die Installation von mobilen oder festen Entgasungs- bzw. Abgasreinigungsanlagen in die Verantwortlichkeit von Industrie und Schifffahrt fallen, die dann über Entgasungsnachweise kontrolliert werden können?



Antwort:

Seite 6 von 6

Ja. Der Ansatz des CDNI hinsichtlich der Verantwortlichkeiten und der Kostenträgerschaft weicht deutlich von den Regelungen im Immissionsschutzrecht ab: Nicht der Anlagenbetreiber (also der Binnenschiffer oder die Reederei) trägt die Verantwortlichkeit und die Kosten für die Entgasung/Abgasreinigung, sondern gemäß BinSchAbfÜbkAG der disponierende Betreiber der Umschlagsanlage oder Raffinerie (also der Befrachter und Auftraggeber eines Transports; dieser kann 'geeignete Dritte' mit der Entgasung beauftragen). Auf diese Weise wird massiv auf die zukünftige Logistik Einfluss genommen. Es ist zu erwarten, dass Entgasungsvorgänge und die damit verbundene kostenträchtige Abgasreinigung dadurch reduziert werden, dass die Binnentankschiffe möglichst wieder mit dem gleichen Produkt beladen werden (Einheitstransporte).

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

(Esser)