

GESETZENTWURF

der Landesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetzes und zur Änderung des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes

A Problem und Ziel

Bei Fährverkehren zur Inselversorgung besteht ein Regelungserfordernis. Es bedarf in dem Fall, dass die entsprechenden Seeverkehrsverbindungen nicht ausreichend vom Markt bedient werden, eines Instrumentes, um angemessene Verkehrsverbindungen zu gewährleisten (öffentliche Daseinsvorsorge). Hierzu ist vorgesehen, dass zur Absicherung entsprechender ausreichender Verkehrsdienste gesetzlich geregelt wird, dass die Genehmigung von Fährverkehren zur Inselversorgung gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen vorsehen kann (etwa bezüglich Qualität, Regelmäßigkeit und Häufigkeit eines Fährbetriebs). Darüber hinaus soll geregelt werden, dass im Rahmen der Genehmigung von Fährverkehren zur Inselversorgung ausschließliche Rechte gewährt werden können und somit eine Beschränkung des Marktzugangs erfolgen kann. So könnte der Betreiber eines ganzjährigen Fährverkehrs zur Inselversorgung durch einen anderen Betreiber geschädigt werden, der nur während der einträglicheren Monate des Jahres auf dem Markt ist und dadurch die Einkünfte des ersten Betreibers deutlich schmälert und somit die Aufrechterhaltung des Fährbetriebs während der weniger einträglichen Monate des Jahres gefährdet. Das bisher geltende Gesetz lässt hingegen offen, inwieweit die Genehmigungen von Fährverkehren den entsprechenden Charakter einer Dienstleistungskonzession besitzen.

Zudem soll zur Verringerung des mit der Genehmigungserteilung einhergehenden Verwaltungsaufwandes das Erfordernis einer wasserverkehrsrechtlichen Erlaubnis für den Betrieb eines Fährverkehrs auf die Verkehre begrenzt werden, die zur Sicherstellung einer ganzjährigen, angemessenen Versorgung von Inseln erforderlich sind beziehungsweise entsprechende Verkehre beeinträchtigen. Fährverkehre, für die diese Voraussetzungen nicht vorliegen, sollen im Interesse der Verwaltungsvereinfachung - wie bereits der Fahrgastschiffverkehrsverkehr - genehmigungsfrei gestellt werden.

Hierdurch würde das Genehmigungserfordernis auf die Verkehre beschränkt, für die ein Regelungserfordernis bezüglich Frequenz, Regelmäßigkeit, Zahl der Anbieter etc. besteht.

Des Weiteren soll das Erfordernis einer wasserverkehrsrechtlichen Erlaubnis für die Errichtung, die Änderung und den Betrieb von Häfen, Anlege- und Umschlagstellen, Anlagen und weiterer Maßnahmen künftig an die Voraussetzung geknüpft werden, dass durch die beabsichtigte Maßnahme eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes des Gewässers, der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder des ordnungsgemäßen Zustands von landseitigen Anlagen und Einrichtungen im Uferbereich zu erwarten ist. Damit soll bezweckt werden, weiterhin die Belange des Verkehrsweges und des Schiffsverkehrs zu schützen, zugleich aber das Vorhaben im Interesse der Verwaltungsvereinfachung genehmigungsfrei zu lassen, wenn durch die beabsichtigte Maßnahme diese Belange absehbar nicht beeinträchtigt werden. Die bisherige gesetzliche Regelung sieht keine Verknüpfung mit entsprechenden Voraussetzungen vor, wodurch unklar ist, ob das Genehmigungserfordernis in nicht sachgemäßer Weise auch durch die Errichtung oder den Betrieb von für den Wasserverkehr unbedeutenden Anlagen, wie etwa kleinen Bootstegen, die von kleinen Wasserfahrzeugen ohne Motorkraft genutzt werden, ausgelöst wird. Diese Unklarheit des bisher geltenden Gesetzes bezüglich des Anwendungsbereichs der wasserverkehrsrechtlichen Genehmigung führt bislang zu einer uneinheitlichen Genehmigungspraxis. Mit einer zweckmäßigeren Festsetzung des Genehmigungserfordernisses soll die Zahl der Anlagen, die einer Genehmigung bedürfen, gesenkt werden. Hierdurch würde eine Reduzierung des Verwaltungsaufwands insbesondere der Landkreise und der kreisfreien Städte erreicht, welche als untere Wasserverkehrsbehörden für den weitaus überwiegenden Teil der wasserverkehrlichen Genehmigungen verantwortlich zeichnen.

Ferner ist die „Richtlinie (EU) 2015/2087 der Kommission vom 18. November 2015 zur Änderung von Anhang II der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände“ umzusetzen. Die durch die Richtlinie (EU) 2015/2087 geänderte Richtlinie 2000/59/EG wurde in Mecklenburg-Vorpommern durch den Erlass des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes umgesetzt, welches gemäß der Richtlinie (EU) 2015/2087 anzupassen ist.

Im Zuge der Änderung des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/2087 sollen zugleich die Vorschriften über Hafenauffangeinrichtungen, die Form der Meldung über Schiffsabfälle und Ladungsrückstände, den Anspruch auf Entsorgung sowie die Bemessungsgrundlagen und die Höhe der Entgelte geändert werden. Dabei sollen landesrechtliche Regelungen, die über das EU-Recht hinausgehen, aufgehoben werden.

B Lösung

Mit dem vorliegenden Gesetz werden die Vorschriften zur Genehmigung von Fährverkehren geändert, um einem bestehenden Regelungserfordernis zur Sicherstellung der Inselversorgung nachzukommen. Des Weiteren werden im geltenden Gesetz bisher nicht eindeutig bestimmte Regelungen klargestellt und der mit der wasserverkehrsrechtlichen Genehmigungserteilung einhergehenden Verwaltungsaufwand verringert. Schließlich wird das Schiffsabfallentsorgungsgesetz gemäß der Richtlinie (EU) 2015/2087 angepasst und darin zugleich die oben genannten Änderungen vorgenommen.

C Alternativen

Wird das Umsetzungsgesetz nicht erlassen, besteht die Gefahr einer Verurteilung im bereits laufenden Vertragsverletzungsverfahren durch die EU-Kommission, Artikel 258 - 261 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) gegen die Bundesrepublik Deutschland. Des Weiteren würde dem bestehenden Regelungserfordernis zur Sicherstellung der Inselversorgung nicht nachgekommen, die im Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz bisher nicht eindeutig bestimmten Regelungen nicht klargestellt sowie der mit der wasserverkehrsrechtlichen Genehmigungserteilung einhergehende Verwaltungsaufwand nicht verringert werden.

D Notwendigkeit (§ 3 Absatz 1 Satz 1 GGO II)

Die oben genannten Änderungen können nur durch Änderung des Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetzes sowie des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes vorgenommen werden. Dazu ist ein entsprechendes Änderungsgesetz notwendig.

E Finanzielle Auswirkungen auf die Haushalte des Landes und der Kommunen**1 Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand**

Keine.

2 Vollzugaufwand

Keiner.

Es ist im Vergleich zur bisherigen Situation von geringerem Vollzugaufwand des Landes und der Kommunen für die Erteilung wasserverkehrsrechtlicher Genehmigungen auszugehen. Der entsprechende Vollzugaufwand wird durch Gebühren gedeckt.

F Sonstige Kosten

Für die Betreiber von Häfen, Anlege- und Umschlagstellen sowie Fährverkehren entstehen Kostenentlastungen, da ein Teil der Anlagen beziehungsweise Verkehre künftig genehmigungsfrei gestellt wird.

G Bürokratiekosten

Keine.

**DIE MINISTERPRÄSIDENTIN
DES LANDES
MECKLENBURG-VORPOMMERN**

Schwerin, den 13. Dezember 2017

An die
Präsidentin des Landtages
Mecklenburg-Vorpommern
Frau Sylvia Bretschneider
Lennéstraße 1

19053 Schwerin

Betr.: Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetzes und zur Änderung des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

beiliegend übersende ich Ihnen den von der Landesregierung am 14. November 2017 beschlossenen Entwurf des vorbezeichneten Gesetzes mit Begründung. Ich bitte, die Beschlussfassung des Landtages herbeizuführen.

Federführend ist das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung.

Mit freundlichen Grüßen

Manuela Schwesig

ENTWURF

eines Gesetzes zur Änderung des Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetzes und zur Änderung des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1 Änderung des Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetzes

Das Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz vom 10. Juli 2008 (GVOBl. M-V S. 296), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 7. Juni 2017 (GVOBl. M-V S. 106) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 werden die Wörter „in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962), geändert durch § 2 der Verordnung vom 29. Juni 2007 (BGBl. I S. 1241)“ gestrichen.
- b) In Nummer 3 werden die Wörter „Fähr- und sonstige Übersetzverkehre“ durch das Wort „Fährverkehre“ ersetzt.

2. In § 4 Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz“ durch die Wörter „für Umwelt zuständigen Ministerium“ und die Wörter „Ministerium für Soziales und Gesundheit“ durch die Wörter „für Arbeit zuständigen Ministerium“ ersetzt.

3. § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6 Genehmigungen

(1) Folgende Maßnahmen sind der zuständigen Behörde anzuzeigen:

1. die Errichtung, wesentliche Änderung sowie der Betrieb und die wesentliche Änderung des Betriebs von Häfen, Anlege- oder Umschlagstellen,
2. die Errichtung oder die wesentliche Änderung von Anlagen in, über oder unter den schiffbaren Gewässern oder an deren Ufern,
3. Baggerungen, die Entnahme von Sand, Kies und Steinen oder Anschüttungen im Bereich von Häfen und schiffbaren Gewässern,
4. das Setzen und Betreiben von Schifffahrtszeichen.

Einer Genehmigung bedürfen die Maßnahmen nach Satz 1, wenn durch sie eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustands des Gewässers, der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder des ordnungsgemäßen Zustands von landseitigen Anlagen und Einrichtungen im Uferbereich zu erwarten ist. Die Genehmigung kann zum Schutz dieser Schutzgüter Bedingungen und Auflagen vorsehen. Die Genehmigung darf nur versagt werden, wenn durch die Maßnahme eine Beeinträchtigung nach Satz 2 zu erwarten ist, die durch Bedingungen und Auflagen nach Satz 3 weder verhütet noch ausgeglichen werden kann. Aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit darf eine nach Satz 4 an sich zu versagende Genehmigung ausnahmsweise auch dann erteilt werden, wenn ein Ausgleich durch Bedingungen und Auflagen nicht möglich ist. Die Genehmigung des Betriebes und die wesentliche Änderung des Betriebes nach Satz 1 Nummer 1 ist zu befristen.

(2) Der Betrieb eines Fährverkehrs ist der zuständigen Behörde anzuzeigen. Einer Genehmigung bedürfen Fährverkehre, die zur Sicherstellung einer ganzjährigen, angemessenen Versorgung von Inseln erforderlich sind, und für die ein Regelungserfordernis, insbesondere bezüglich Qualität, Regelmäßigkeit und Häufigkeit des Verkehrs, besteht. Ebenfalls der Genehmigung bedürfen Fährverkehre, die Verkehre nach Satz 2 beeinträchtigen können. Die Genehmigung kann Auflagen, auch in Form gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, vorsehen, die zur Sicherstellung ausreichender ganzjähriger Verkehrsdienste nach Satz 2 im öffentlichen Interesse erforderlich sind. Nur ausnahmsweise kann die Zahl der Genehmigungen für Verkehre nach Satz 2 begrenzt werden, wenn die Verkehrsversorgung nicht anders durch geeignete Auflagen nach Satz 4 gesichert werden kann. Die Genehmigung ist zu befristen. Im Falle einer begrenzten Zahl von Genehmigungen nach Satz 5 muss die Befristung einen angemessenen Ausgleich zwischen den öffentlichen Versorgungsinteressen und den Interessen der Fähranbieter am Marktzugang berücksichtigen.

(3) Das für Verkehr zuständige Ministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung festzulegen, welche Werke als Anlagen im Sinne von Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 gelten.

(4) Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 bis 4 gilt nicht für die Häfen und für die Teile der Häfen, die in Bundeswasserstraßen im Sinne des Bundeswasserstraßengesetzes einbezogen sind, soweit eine Genehmigung nach dem Bundeswasserstraßengesetz erteilt wird.

(5) An die Stelle einer Genehmigung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 tritt die Zustimmung der nach § 11 Absatz 2 zuständigen Behörde gegenüber der zuständigen Wasserbehörde, wenn eine Erlaubnis nach den §§ 9 und 10 des Wasserhaushaltsgesetzes erforderlich ist.

(6) Soweit die Errichtung oder Änderung eines Hafens einschließlich seiner Infrastruktur einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, ist unabhängig von den Voraussetzungen des Absatzes 1 in jedem Fall ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Im Übrigen gilt § 14 Absatz 2 des Bundeswasserstraßengesetzes entsprechend.

(7) Ein Planfeststellungsverfahren ist auch dann durchzuführen, wenn die Errichtung oder wesentliche Änderung eines Hafens, einer Anlegestelle oder einer Umschlagstelle nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 oder einer Anlage nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 innerhalb eines angemessenen Sicherheitsabstandes von Betrieben nach Artikel 2 der Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates (ABl. L 197 vom 24.07.2012, S. 1) Ursache von schweren Unfällen sein kann, das Risiko eines schweren Unfalls vergrößern kann oder die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmern können. Die Bekanntmachung der Auslegung muss im Falle des Satzes 1 neben den Angaben nach § 73 Absatz 5 des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes die in Artikel 15 Absatz 2 der Richtlinie 2012/18/EU genannten Informationen enthalten. Der Plan, der der betroffenen Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird, umfasst im Fall des Satzes 1 neben den Zeichnungen und Erläuterungen nach § 73 Absatz 1 des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes auch die erforderlichen Angaben nach Artikel 15 Absatz 3 der Richtlinie 2012/18/EU.

(8) Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches ersetzen die Genehmigung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 für die Errichtung oder wesentliche Änderung eines Hafens oder einer Anlege- oder Umschlagstelle sowie für die Errichtung oder wesentliche Änderung von Anlagen in, über oder unter den schiffbaren Gewässern oder an deren Ufern nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2. Erfordert eine bauliche Anlage eine Baugenehmigung, so ersetzt diese die Genehmigung nach Absatz 1 Satz 1. Die Bauaufsichtsbehörde stellt zuvor das Einvernehmen mit der nach § 11 zuständigen Behörde her.“

4. § 8 wird wie folgt gefasst:

„§ 8 Betriebspflicht, ordnungsgemäßer Betrieb

(1) Der Betreiber eines Hafens, einer Anlege- oder Umschlagstelle oder eines Fährverkehrs im Sinne des § 6 Absatz 1 und 2 ist verpflichtet, den Betrieb ordnungsgemäß einzurichten und zu führen. Die zuständige Hafenbehörde kann bei Zuwiderhandlungen Maßnahmen anordnen, die der Wiederherstellung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dienen.

(2) Die zuständige Behörde kann den Betreiber auf Antrag von der Betriebspflicht befreien; sie muss ihn hiervon befreien, wenn ihm die Fortführung des Betriebes nicht mehr zuzumuten ist.“

5. § 9 Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Die Wörter „Fähr- und sonstigen Übersetzverkehrs“ werden durch die Wörter „Fährverkehrs nach § 6 Absatz 2“ ersetzt.
- b) Nach dem Wort „Oberbürgermeister“ werden die Wörter „der kreisfreien Städte“ angefügt.

6. § 11 Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. als oberste Wasserverkehrsbehörde für den Verkehr auf den Gewässern gemäß § 1 Nummer 1,“

b) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. als oberste Hafenbehörde für die Häfen, Anlege- und Umschlagstellen gemäß § 1 Nummer 2,“

c) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. als oberste Wasserverkehrs- und oberste Hafenbehörde für die Entgegennahme der Anzeige oder die Genehmigung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, Absatz 6 und Absatz 7, soweit diese sich auf die Errichtung, die wesentliche Änderung oder den Betrieb eines landeseigenen Hafens oder eines Hafens oder einer Umschlagstelle bezieht, der beziehungsweise die dem Fähr- oder Kreuzschiffahrtverkehr im internationalen Seeverkehr oder dem Güterumschlag dient, für die Entgegennahme der Anzeige oder die Genehmigung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 bis 4, sofern sie landeseigene Häfen betreffen, sowie für die Entgegennahme der Anzeige oder die Genehmigungen nach § 6 Absatz 2,“

d) Die bisherigen Nummern 3 und 4 werden die Nummern 4 und 5.

7. § 17 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Wörter „nach § 6 Abs. 1 erforderliche Genehmigung“ werden durch die Wörter „nach § 6 Absatz 1 und 2 erforderliche Anzeige oder Genehmigung oder den nach § 6 Absatz 6 und 7 erforderlichen Planfeststellungsbeschluss“ ersetzt.

bb) Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) Häfen, Anlege- oder Umschlagstellen errichtet, verändert oder betreibt,“

cc) In Buchstabe b wird das Wort „Hafenanlagen“ durch das Wort „Anlagen“ und das Wort „oder“ durch das Wort „und“ ersetzt.

dd) Folgender Buchstabe e wird angefügt:

„e) Fährverkehre betreibt,“

b) In Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 werden nach dem Wort „Oberbürgermeister“ die Wörter „der kreisfreien Städte“ eingefügt.

8. In § 2 Absatz 1, § 4 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2, § 9 Absatz 1, § 10 Absatz 1, § 11 Absatz 1 Satz 1, 3 und 4 und Absatz 2 Satz 3, § 12 Absatz 1 Satz 1 und 3 sowie § 17 Absatz 5 Satz 1 Nummer 1 werden jeweils die Wörter „Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung“ durch die Wörter „für Verkehr zuständige Ministerium“ ersetzt.

Artikel 2 **Änderung des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes¹**

Das Schiffsabfallentsorgungsgesetz vom 16. Dezember 2003 (GVOBl. M-V S. 679), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. Juni 2012 (GVOBl. M-V S. 186, 187) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 4 Absatz 1 werden Satz 2 und 3 aufgehoben.
2. Dem § 6 Absatz 1 werden folgende Sätze angefügt:

„Für die Meldung gilt § 10 Absatz 2 der Hafenverordnung. Die Hafenbehörde kann Abweichungen hiervon zulassen.“
3. § 10 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 wird nach dem Wort „anfallen“ die Angabe „(Standardentsorgung)“ eingefügt.
 - b) Satz 2 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Die Hafentreiber legen Höchstmengen für die Entsorgung der regelmäßig anfallenden Schiffsabfälle pro Hafenanlauf fest. Besonders entsorgungsaufwändige Schiffsabfälle können von der Standardentsorgung ausgeschlossen werden.“
4. § 11 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 wird Satz 1 wie folgt gefasst:

„Für die Standardentsorgung werden von den Hafentreibern Entgelte in einer Entgeltordnung festgelegt und eingezogen.“
 - b) In Absatz 3 werden die Sätze 3 und 4 durch folgenden Satz ersetzt:

„Für die über die Standardentsorgung hinausgehende Entsorgung benennen die Hafentreiber der Schiffsführung im Bedarfsfall Dienstleister, die diese Entsorgung anbieten und nach Beauftragung durchführen.“
5. Die Anlage 2 erhält die aus dem Anhang zu diesem Gesetz ersichtliche Fassung.

¹ Artikel 2 dieses Gesetzes dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/2087 der Kommission vom 18. November 2015 zur Änderung von Anhang II der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 302 vom 19.11.2015, S. 99).

Artikel 3
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Anhang zu Artikel 2 Nummer 5

Anlage 2
(zu § 6 Absatz 1)

ANGABEN, DIE VOR EINLAUFEN IN DEN HAFEN VON GEMACHT WERDEN MÜSSEN
(Anlaufhafen gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2000/59/EG)

1. Name, Rufzeichen sowie gegebenenfalls die IMO-Identifikationsnummer des Schiffs:
2. Flaggenstaat:
3. Geschätzte Anlaufzeit:
4. Geschätzte Auslaufzeit:
5. Vorheriger Anlaufhafen:
6. Nächster Anlaufhafen:
7. Letzter Hafen und Datum, in dem Schiffsabfall entladen wurde, unter Angabe der Mengen (in m³) und der Art des abgegebenen Abfalls:
8. Entsorgen Sie (entsprechendes Kästchen ankreuzen)
den gesamten einen Teil des keinen
Abfall(s) in den Hafenauffangeinrichtungen?
9. Art und Menge der zu entladenen und/ oder an Bord verbleibenden Schiffsabfälle und Ladungsrückstände und Prozentsatz der maximalen Lagerkapazität:

*Bei Entsorgung des gesamten Abfalls bitte die zweite und letzte Spalte entsprechend ausfüllen.
Wird der Abfall nicht oder nur teilweise entsorgt, bitte alle Spalten ausfüllen.*

Typ	Zu entsorgender Abfall m ³	Maximale Lagerkapazität m ³	Menge des an Bord verbleibenden Abfalls m ³	Hafen, in dem der verbleibende Abfall entladen wird	Geschätzte Abfallmenge, die zwischen Meldung und nächstem Anlaufhafen anfällt m ³	Abfall, der am vorherigen, unter Nummer 7 genannten Hafen abgegeben wurde (m ³)
-----	---------------------------------------	--	--	---	--	---

Altöl

Ölhaltiges Bilgenwasser						
Ölhaltige Rückstände (Schlamm)						

Sonstiges (bitte näher angeben)						
Abwasser ⁽¹⁾						

Müll

Kunststoff						
Lebensmittelabfälle						
Haushaltsabfälle (z. B. Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut)						
Speiseöl						
Asche aus Verbrennungsanlagen						
Betriebsabfälle						
Tierkörper						
Ladungsrückstände ⁽²⁾ (Genaue Angabe) ⁽³⁾						

⁽¹⁾ Gemäß Anlage IV Regel 11 des MARPOL-Übereinkommens kann Abwasser auf See eingeleitet werden. Die entsprechenden Kästchen müssen nicht ausgefüllt werden, wenn eine genehmigte Einleitung auf See beabsichtigt wird.

⁽²⁾ Auch Schätzwerte sind zulässig.

⁽³⁾ Ladungsrückstände sind entsprechend den einschlägigen Anlagen zum MARPOL-Übereinkommen, insbesondere den Anlagen I, II und V, anzugeben und zu kategorisieren.

Erläuterungen

1. Diese Angaben können für die Zwecke der Hafenstaatkontrolle und andere Überprüfungen verwendet werden.
2. Die Mitgliedstaaten bestimmen, welche Stellen Kopien dieser Meldung erhalten.
3. Dieses Formular ist auszufüllen, es sei denn, dem Schiff wird gemäß Artikel 9 der Richtlinie 2000/59/EG eine Ausnahme gewährt.

Ich bestätige, dass

- die vorstehenden Angaben genau und zutreffend sind,
- die entsprechende Bordkapazität zur Lagerung des gesamten Abfalls ausreicht, der zwischen der Meldung und dem Anlauf des nächsten Hafens anfällt, in dem der Abfall entladen wird.

Datum

Uhrzeit

Unterschrift

Begründung:

A. Allgemeiner Teil

Der vorliegende Gesetzesentwurf ändert die Vorschriften zur Genehmigung von Fährverkehren, um einem bestehenden Regelungserfordernis zur Sicherstellung der Inselversorgung nachzukommen, zur Klarstellung von bisher im geltenden Gesetz nicht eindeutig bestimmten Regelungen sowie zur Verringerung des mit der wasserverkehrsrechtlichen Genehmigungserteilung einhergehenden Verwaltungsaufwandes.

Bei Fährverkehren zur Inselversorgung besteht ein Regelungserfordernis. Es bedarf in dem Fall, dass die entsprechenden Seeverkehrsverbindungen nicht ausreichend vom Markt bedient werden, eines Instrumentes, um angemessene Verkehrsverbindungen zu gewährleisten (öffentliche Daseinsvorsorge). Hierzu ist im vorliegenden Gesetzesentwurf vorgesehen, dass zur Absicherung entsprechender ausreichender Verkehrsdienste gesetzlich geregelt wird, dass die Genehmigung von Fährverkehren zur Inselversorgung gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen vorsehen kann (etwa bezüglich Qualität, Regelmäßigkeit und Häufigkeit eines Fährbetriebs). Darüber hinaus soll geregelt werden, dass in Ausnahmefällen, wenn die Verkehrsversorgung nicht anders durch geeignete Auflagen gesichert werden kann, im Rahmen der Genehmigung von Fährverkehren zur Inselversorgung ausschließliche Rechte gewährt werden können und somit eine Beschränkung des Marktzugangs erfolgen kann. So könnte der Betreiber eines ganzjährigen Fährverkehrs zur Inselversorgung durch einen anderen Betreiber geschädigt werden, der nur während der einträglicheren Monate des Jahres auf dem Markt ist und dadurch die Einkünfte des ersten Betreibers deutlich schmälert und somit die Aufrechterhaltung des Fährbetriebs während der weniger einträglichen Monate des Jahres gefährdet. Das bisher geltende Gesetz lässt hingegen offen, inwieweit die Genehmigungen von Fährverkehren den entsprechenden Charakter einer Dienstleistungskonzession besitzen. Die in diesem Punkt fehlenden Ausführungen des bisher geltenden Gesetzes lassen es fraglich erscheinen, inwieweit das bisherige Genehmigungserfordernis im Einklang mit der „Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage)“ steht, welche die Dienstleistungsfreiheit im Bereich der Seekabotage zwingend vorschreibt und Einschränkungen hiervon - wie sie durch das Genehmigungserfordernis für den Fährverkehr erfolgen - nur unter bestimmten Voraussetzungen aus Gründen des Allgemeininteresses zulässt.

Zur Verringerung des mit der Genehmigungserteilung einhergehenden Verwaltungsaufwandes wird das Erfordernis einer wasserverkehrsrechtlichen Erlaubnis für den Betrieb eines Fährverkehrs auf die Verkehre begrenzt, die zur Sicherstellung einer ganzjährigen, angemessenen Versorgung von Inseln erforderlich sind beispielsweise entsprechende Verkehre beeinträchtigen. Fährverkehre, für die diese Voraussetzungen nicht vorliegen, werden im Interesse der Verwaltungsvereinfachung - wie bereits der Fahrgastschiffverkehrsverkehr - genehmigungsfrei gestellt. Hierdurch wird das Genehmigungserfordernis auf die Verkehre beschränkt, für die ein Regelungserfordernis bezüglich Frequenz, Regelmäßigkeit, Zahl der Anbieter etc. besteht.

Des Weiteren wird durch die Rechtsänderung das Erfordernis einer wasserverkehrsrechtlichen Erlaubnis für die Errichtung, die Änderung und den Betrieb von Häfen, Anlege- und Umschlagstellen, Anlagen und weiterer Maßnahmen an die Voraussetzung geknüpft, dass durch die beabsichtigte Maßnahme eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes des Gewässers, der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder des ordnungsgemäßen Zustands von landseitigen Anlagen und Einrichtungen im Uferbereich zu erwarten ist. Durch die Änderung wird bezweckt, weiterhin die Belange des Verkehrsweges und des Schiffsverkehrs zu schützen, zugleich aber das Vorhaben im Interesse der Verwaltungsvereinfachung genehmigungsfrei zu lassen, wenn durch die beabsichtigte Maßnahme diese Belange absehbar nicht beeinträchtigt werden. Die bisherige gesetzliche Regelung sieht keine Verknüpfung mit entsprechenden Voraussetzungen vor, wodurch unklar ist, ob das Genehmigungserfordernis in nicht sachgemäßer Weise auch durch die Errichtung oder den Betrieb von für den Wasserverkehr unbedeutenden Anlagen, wie etwa kleinen Bootstegen, die von kleinen Wasserfahrzeugen ohne Motorkraft genutzt werden, ausgelöst wird. Diese Unklarheit des bisher geltenden Gesetzes bezüglich des Anwendungsbereichs der wasserverkehrsrechtlichen Genehmigung führt bislang zu einer uneinheitlichen Genehmigungspraxis. Mit der nun zweckmäßigeren Festsetzung des Genehmigungserfordernisses sinkt die Zahl der Anlagen, die einer Genehmigung bedürfen. Hierdurch wird eine Reduzierung des Verwaltungsaufwands insbesondere der Landkreise und der kreisfreien Städte erreicht, welche als untere Wasserverkehrsbehörden für den weitaus überwiegenden Teil der wasserverkehrlichen Genehmigungen verantwortlich zeichnen.

Das Gesetz dient ferner der Umsetzung der „Richtlinie (EU) 2015/2087 der Kommission vom 18. November 2015 zur Änderung von Anhang II der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände.“ Die durch die Richtlinie (EU) 2015/2087 geänderte Richtlinie 2000/59/EG wurde in Mecklenburg-Vorpommern durch den Erlass des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes umgesetzt, welches durch das vorliegende Gesetz gemäß der Richtlinie (EU) 2015/2087 angepasst wird.

Im Zuge der Änderung des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/2087 sollen zugleich die Vorschriften über Hafenauffangeinrichtungen, die Form der Meldung über Schiffsabfälle und Ladungsrückstände, den Anspruch auf Entsorgung sowie die Bemessungsgrundlagen und die Höhe der Entgelte geändert werden. Mit dem Schiffsabfallentsorgungsgesetz hat Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2003 die Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände umgesetzt und kommt damit Artikel 16 Absatz 1 dieser Richtlinie im Hinblick auf die Umsetzung in innerstaatliches Recht nach. Die Richtlinie schafft zwar den Rahmen für eine einheitliche und zwingende Anwendung von Umweltnormen durch die Mitgliedstaaten, überlässt es aber jedem einzelnen Mitgliedstaat zu entscheiden, welche Umsetzungsinstrumente in seinem Fall am besten geeignet sind (Nummer 7 der Richtlinie). Im Rahmen dieser Entscheidungsfreiheit werden insbesondere aus Gründen der Deregulierung die angeführten Vorschriften geändert. Damit sollen landesrechtliche Regelungen, die über das EU-Recht hinausgehen, beseitigt werden, um so die Häfen in Mecklenburg-Vorpommern im Vergleich zu den Häfen anderer Länder - deren Landesrecht diese Vorschriften nicht beinhaltet - wettbewerbsfähiger zu machen. Denn auf Länderebene bestehen hinsichtlich der Umsetzung der Richtlinie 2000/59/EG unterschiedliche Regelungen.

B. Besonderer Teil**Zu Artikel 1 (Änderung des Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz)****Zu Nummer 1**

Mit der Änderung von § 1 Satz 1 Nummer 1 wird der Verweis auf die letzte Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes aktualisiert. Mit der Änderung von § 1 Satz 1 Nummer 3 wird eine begriffliche Änderung an der Beschreibung des Geltungsbereichs des Gesetzes vorgenommen. Die im bisher geltenden Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz verwendeten Begriffe „Fähr- und sonstige Übersetzverkehre“ werden durch den Begriff „Fährverkehre“ ersetzt. Sowohl Fähr- als auch sonstige Übersetzverkehre sind dadurch gekennzeichnet, dass sie der Allgemeinheit zugänglich sind, nach regelmäßigen Fahrplänen verkehren und der Verkehrs- und Transportaspekt im Sinne des Erreichens des Ufers jenseits des Gewässers im Vordergrund steht. Sonstige Übersetzverkehre nutzen - anders als Fährverkehre - nicht zwangsläufig die kürzeste Verbindung. Da diese Unterscheidung für das Regelungsbedürfnis des Gesetzes keine Relevanz besitzt und die Lesbarkeit des Gesetzes erschwert, soll künftig das Wort Fährverkehr als Oberbegriff Verwendung finden.

Zu Nummer 2

Es erfolgt eine redaktionelle Änderung der Bezeichnung der zuständigen Ministerien. Mit der neutralen Bezeichnung der nach dieser Vorschrift zuständigen Behörde wird berücksichtigt, dass sich die Geschäftsverteilung und die konkrete Bezeichnung einer Behörde im Laufe der Zeit ändern können.

Die Einvernehmensregelung für den Erlass von Rechtsverordnungen nach § 4 Absatz 1 Satz 1 wird präzisiert.

Zu Nummer 3

Mit der Änderung knüpft das Gesetz das Erfordernis einer wasserverkehrsrechtlichen Erlaubnis an die Voraussetzung, dass durch die beabsichtigte Maßnahme eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes des Gewässers, der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder des ordnungsgemäßen Zustands von landseitigen Anlagen und Einrichtungen im Uferbereich zu erwarten ist. Die Änderung bezweckt, die Belange des Verkehrswegs und des Schiffsverkehrs zu schützen und somit die Erfüllung des aus § 2 und § 3 folgenden Widmungszweck der Gewässer zu sichern, zugleich aber das Vorhaben im Interesse der Verwaltungsvereinfachung genehmigungsfrei zu lassen, wenn die beabsichtigte Maßnahme diese Belange voraussichtlich nicht beeinträchtigen wird. Eine Beeinträchtigung liegt vor, wenn der durch die Maßnahme hervorgerufene Zustand des Gewässers mit einem Schaden für die Schifffahrt oder andere Nachteile für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der durch den Zustand der Wasserstraße bedingt ist, einhergeht, zum Beispiel das Erfordernis erhöhter Aufmerksamkeit für den Schiffsführer oder den Zwang zum Einhalten umständlicher oder riskanter Kurse.

Als zu erwartende Beeinträchtigungen kommen unter anderem Auflandungen, Auskolkungen, Unterschreitungen des für die Schifffahrt erforderlichen Wasserstandes, Strömungen, Sichtverschlechterungen, Beschädigungen von Schifffahrtsanlagen sowie Uferbefestigungen oder Wasserfahrzeugen, fehlende Standsicherheit von Kaimauern, Schiffsansammlungen, Zwang zur Fahrtverminderung, zu gefährlichen Kursen oder schwierigen Schiffsmanövern in Frage. Eine zu erwartende Beeinträchtigung des ordnungsgemäßen Zustandes von landseitigen Anlagen und Einrichtungen im Uferbereich liegt vor, wenn im Rahmen der Maßnahme Anlagen oder Einrichtungen errichtet oder betrieben werden, deren Standsicherheit, Verkehrssicherheit oder Dauerhaftigkeit durch positives Tun im Sinne der regelmäßigen Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen gesichert werden muss.

Entsprechend ist eine Änderung eines Hafens, einer Anlege- und Umschlagstelle nach § 6 Absatz 1 Satz 1 dann als wesentlich zu betrachten, wenn durch die Änderung der Lage, der Beschaffenheit oder des Betriebs der entsprechenden Anlage eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes des Gewässers, der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder des ordnungsgemäßen Zustandes von landseitigen Anlagen und Einrichtungen im Uferbereich zu erwarten ist.

Keine Beeinträchtigung des Zustandes des Gewässers oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs liegt vor, wenn das Gewässer als Verkehrsträger nur so geringfügig berührt wird, dass nach Abwägung der betroffenen Belange eine Anpassung des Vorhabens an die Erfordernisse des Verkehrsweges oder der Schifffahrt nicht nötig ist. Insbesondere wenn der zu betrachtende Gewässerabschnitt unproblematische wasserverkehrliche Bedingungen bietet und es sich um Anlagen handelt, die ihrer Art und Größe nach üblicherweise von kleinen Wasserfahrzeugen ohne Motorkraft genutzt werden, liegt oftmals keine oder nur eine geringfügige Beeinträchtigung der Belange des Verkehrsweges oder des Schiffsverkehrs vor.

Entsprechend ist eine Änderung eines Hafens, einer Anlege- und Umschlagstelle nach § 6 Absatz 1 Satz 1 als nicht wesentlich zu betrachten, wenn durch die Änderung der Lage, der Beschaffenheit oder des Betriebs der entsprechenden Anlage keine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes des Gewässers, der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder des ordnungsgemäßen Zustands von landseitigen Anlagen und Einrichtungen im Uferbereich zu erwarten ist.

Des Weiteren wird zwecks Klarstellung explizit aufgeführt, dass neben dem Betrieb von Häfen, Anlege- oder Umschlagstellen auch wesentliche Änderungen des Betriebs der selbigen einer Genehmigung bedürfen.

Bezüglich des Betriebs eines Fährverkehrs wird das Erfordernis einer wasserverkehrsrechtlichen Erlaubnis an die Voraussetzung geknüpft, dass durch diesen Belange von Verkehren berührt werden, die zur Sicherstellung einer ganzjährigen, angemessenen Versorgung von Inseln erforderlich sind. Fährverkehre, für die diese Voraussetzungen nicht vorliegen, werden im Interesse der Verwaltungsvereinfachung - wie bereits bislang schon der Fahrgastschiffverkehrsverkehr - genehmigungsfrei gestellt. Ein Regelungserfordernis ist hingegen bei der Inselversorgung zu sehen, da sicherzustellen ist, dass im Fall, dass die entsprechenden Seeverkehrsverbindungen nicht ausreichend vom Markt bedient werden, ein Instrument verfügbar ist, um angemessene Verkehrsverbindungen zu gewährleisten (öffentliche Daseinsvorsorge).

Hierzu ist vorgesehen, dass zur Absicherung entsprechender ausreichender Verkehrsdienste die Genehmigung von Fährverkehren gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen vorsehen kann (etwa bezüglich Qualität, Regelmäßigkeit und Häufigkeit eines Fährbetriebs). Darüber hinaus kann in Ausnahmefällen, wenn die Verkehrsversorgung nicht anders durch geeignete Auflagen gesichert werden kann, durch die Gewährung ausschließlicher Rechte eine Beschränkung des Marktzugangs erfolgen. So könnte der Betreiber eines ganzjährigen Fährverkehrs zur Inselversorgung durch einen anderen Betreiber geschädigt werden, der nur während der einträglicheren Monate des Jahres auf dem Markt ist, dadurch die Einkünfte des ersten Betreibers deutlich schmälert und somit die Aufrechterhaltung des Fährbetriebs während der weniger einträglichen Monate des Jahres gefährdet. Das ausschließliche Recht darf sich nur auf den Schutz der Verkehrsleistungen beziehen, die Gegenstand der Genehmigung sind. Die zuständige Behörde bestimmt hierbei den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich sowie die Art der Personenverkehrsdienstleistungen, die unter Ausschluss anderer Betreiber zu erbringen sind. Dabei dürfen solche Verkehre, die das Fahrgastpotenzial der geschützten Verkehre nur unerheblich beeinträchtigen, nicht ausgeschlossen werden. Die „Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage)“ schreibt zwar die Dienstleistungsfreiheit im Bereich der Seekabotage zwingend vor, Einschränkungen - wie sie mit der vorgesehenen Genehmigungspflicht möglich werden - sind zulässig, wenn diese aus Gründen des Allgemeininteresses gerechtfertigt, dem angestrebten Ziel angemessen und auf objektiven und nicht diskriminierenden Kriterien beruhen, die den betreffenden Reedern im Voraus bekannt sind.

Der Betrieb eines Fährverkehrs, der nicht zur Sicherstellung einer ganzjährigen, angemessenen Versorgung von Inseln erforderlich ist bzw. entsprechende Verkehre nicht beeinträchtigt, sowie der Betrieb eines Fahrgastschiffahrtverkehrs sind genehmigungsfrei.

Sah das bisher geltende Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz die Befristung von Genehmigungen als Kann-Bestimmung vor, hat dies nun zwingend zu erfolgen. Wenngleich die erforderliche Dauer der Befristung im Einzelfall zu prüfen ist, sollte grundsätzlich nach nicht mehr als 10 Jahren das Vorliegen der Voraussetzungen für die wasserverkehrsrechtliche Genehmigung erneut geprüft werden.

Der Träger einer Maßnahme nach § 6 Absatz 1 oder 2 kann in der Regel nur schwer beurteilen, ob durch die beabsichtigte Maßnahme eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustands des Gewässers, der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder des ordnungsgemäßen Zustands von landseitigen Anlagen und Einrichtungen im Uferbereich zu erwarten respektive ein Verkehr zur Sicherstellung einer ganzjährigen, angemessenen Versorgung von Inseln erforderlich ist bzw. entsprechende Verkehre beeinträchtigt sind und somit die Voraussetzung für die Genehmigung gegeben ist. Die Maßnahmen sind daher der zuständigen Behörde nach § 11 anzuzeigen. Diese prüft, ob die Genehmigungsvoraussetzungen vorliegen. Liegen die Voraussetzungen nicht vor, ergeht durch die zuständige Behörde eine entsprechende Mitteilung an den Antragsteller. In dieser wird festgestellt, dass die Maßnahme nach dem Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz zulässig ist.

Die Absätze 2 und 3 im bisher geltenden Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz bleiben inhaltlich unverändert und bilden nun die Absätze 4 und 5. Gemäß den obigen Änderungen von § 6 wurden redaktionelle Folgeänderungen vorgenommen.

Der Absatz 4 im bisher geltenden Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz bildet nunmehr den Absatz 6. In Satz 1 wird eine Ergänzung vorgenommen, um klarzustellen, dass die Erfüllungen der Voraussetzungen des Absatz 1 nicht maßgeblich für die Pflicht zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens sind. Des Weiteren wird in Angleichung an die Begrifflichkeiten im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung nunmehr auf die „Errichtung oder Änderung“ eines Hafens statt wie bisher die „Errichtung oder wesentliche Änderung“ eines Hafens abgestellt. Die im bisher geltenden Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz enthaltenen Regelungen zur Plangenehmigung entfallen gemäß der Vorgaben der Richtlinie 2014/52/EU zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten.

Der Absatz 4a im bisher geltenden Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz bleibt inhaltlich unverändert und bildet nun den Absatz 7. Der bisherige Satz 2 des Absatzes, der sich auf das Plangenehmigungsverfahren bezieht, entfällt gemäß den Änderungen in Absatz 6.

Der Absatz 5 im bisher geltenden Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz bildet nunmehr den Absatz 8. Abweichend von den bisherigen Regelungen ist nicht vorgesehen, dass rechtsverbindliche Bebauungspläne einschließlich deren Änderung und Ergänzung eine Planfeststellung ersetzen. Des Weiteren wurden redaktionelle Folgeänderungen vorgenommen.

Zu Nummer 4

In § 8 Absatz 1 wird ergänzt, dass die zuständige Hafenbehörde bei Zuwiderhandlungen gegen das Gebot der ordnungsgemäßen Einrichtung und Führung von Häfen, Anlege- und Umschlagstellen, Anlagen und Fährbetrieben Maßnahmen anordnen kann, die der Wiederherstellung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dienen. Des Weiteren werden in Absatz 1 redaktionelle Folgeänderungen vorgenommen. Absatz 1 Satz 2 im bisher geltenden Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz bildet nunmehr den Absatz 2.

Der Absatz 2 im bisher geltenden Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz wird gestrichen. Vorschriften bezüglich der Bereitstellung von Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände in Häfen sind im Gesetz über die Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen im Land Mecklenburg-Vorpommern (Schiffsabfallentsorgungsgesetz - SchAbfEntG M-V) geregelt.

Der Absatz 3 im bisher geltenden Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz wird gestrichen, da Maßnahmen zur Abhilfe bei nicht ordnungsgemäßigem Betrieb von Anlagen nunmehr in Absatz 1 geregelt ist.

Zu Nummer 5

In § 9 Absatz 2 werden redaktionelle Folgeänderungen vorgenommen. Zudem findet bei einer Zuständigkeitsregelung die Kreisgebietsreform Berücksichtigung.

Zu Nummer 6

In § 11 Absatz 1 werden redaktionelle Folgeänderungen vorgenommen. Zudem wird unter der Nummer 1 die Zuständigkeit der obersten Wasserverkehrsbehörde spezifiziert. Diese ist für den Verkehr auf den Gewässern im Land Mecklenburg-Vorpommern zuständig, die keine Bundeswasserstraße im Sinne des Bundeswasserstraßengesetzes sind. Im bisher geltenden Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz werden die Unterschiede in den Zuständigkeiten der obersten Wasserverkehrs- und der obersten Hafenbehörde nur unzureichend deutlich.

Die Regelung bezüglich der Zuständigkeiten der obersten Wasserverkehrs- und obersten Hafenbehörde in Absatz 1 Nummer 3 (vormals Nummer 2) wird konkretisiert. Diese ist im bisher geltenden Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz zuständig für die Genehmigung einer wesentlichen Änderung oder den Betrieb eines Hafens oder einer Umschlagstelle, der beziehungsweise die dem Fahrgastschiffs- beziehungsweise Fährverkehr über See oder dem Güterumschlag dient. Da eine besondere verkehrliche Bedeutung von wasserverkehrlichen Anlagen des Personenverkehrs nur beim Fährverkehr, nicht jedoch beim Fahrgastschiffverkehr über See, welcher in der Regel dem Ausflugsverkehr entspricht, gegeben ist, wird die Zuständigkeit auf ersteren Sachverhalt beschränkt. Die Formulierung „Fährverkehr über See“ wird zur Klarstellung durch die Formulierung „Fähr- oder Kreuzschiffahrtverkehr im internationalen Seeverkehr“ ersetzt. Des Weiteren wird klargestellt, dass sich die Zuständigkeit für die Genehmigung auch auf landeseigene Häfen bezieht sowie - unter den in § 11 Absatz 1 Nummer 3 genannten Voraussetzungen - auch auf die Durchführung von Planfeststellungsverfahren nach § 6 Absatz 6.

Zu Nummer 7

In § 17 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 sowie Absatz 5 Satz 1 werden redaktionelle Folgeänderungen vorgenommen.

Zu Nummer 8

Es erfolgt eine redaktionelle Änderung der Bezeichnung des für Verkehr zuständigen Ministeriums. Mit der neutralen Bezeichnung der nach dieser Vorschrift zuständigen Behörde wird berücksichtigt, dass sich die Geschäftsverteilung und die konkrete Bezeichnung einer Behörde im Laufe der Zeit ändern können.

Zu Artikel 2 (Änderung des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes)

Mittels der Fußnote wird darauf verwiesen, dass Artikel 2 dieses Gesetzes der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/2087 der Kommission vom 18. November 2015 zur Änderung von Anhang II der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Landungsrückstände dient. Mit diesem Verweis wird Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2015/2087 umgesetzt, wonach die Mitgliedstaaten bei Erlass der Vorschriften der Richtlinie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug nehmen.

Zu Nummer 1

Durch die Streichung der Sätze 2 und 3 in § 4 Absatz 1 wird die dort getroffene Regelung auf ihren Kernbereich beschränkt. Denn der verbleibende Satz 1 der Vorschrift setzt den durch das EU-Recht geschaffenen Rahmen für einen verstärkten Schutz der Meeresumwelt vollinhaltlich in nationales Recht um. Danach haben die Hafенbetreiber in Mecklenburg-Vorpommern zu gewährleisten, dass für die den Hafen üblicherweise anlaufenden Schiffe ausreichende Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände zur Verfügung gestellt werden. Das trägt zu der durch die EU angestrebten Verringerung der Meeresverschmutzung bei. Im Hinblick darauf und speziell in Bezug auf die Umsetzung der Richtlinie 2000/59/EG sind die beiden gestrichenen Sätze nicht erforderlich. Die Verpflichtung des Hafens zur ordnungsgemäßen Entsorgung der Schiffsabfälle und Ladungsrückstände ergibt sich bereits aus dem Abfallrecht und bedarf daher keiner Regelungen im Schiffsabfallentsorgungsgesetz.

Zu Nummer 2

In § 6 wird neu geregelt, in welcher Form die Meldung der nach Anlage 2 des Gesetzes zu tätigen Angaben durch die Schiffsführerin oder den Schiffsführer der Schiffe an die zuständige Behörde zu erfolgen hat. Analog zur Regelung der Meldeverpflichtungen nach der Verordnung für die Häfen in Mecklenburg-Vorpommern sowie der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter in den Häfen von Mecklenburg-Vorpommern wird durch einen Verweis auf § 10 Absatz 2 der Verordnung für die Häfen in Mecklenburg-Vorpommern festgelegt, dass die Meldung in elektronischer Form über das vom Verkehr zuständigen Ministerium bekannt gegebenen Datenverarbeitungssystem zu erfolgen hat. Hierdurch wird die in der Praxis bereits übliche Form der elektronischen Meldung für verbindlich erklärt. Des Weiteren wird geregelt, dass die Hafenbehörde Abweichungen von den vorgeschriebenen Meldeverpflichtungen zulassen kann.

Zu Nummer 3

In § 10 Satz 1 wird nach dem Wort „anfallen“ das Wort „(Standardentsorgung)“ eingefügt. Dadurch wird der Anspruch auf Entsorgung, der von den Entgeltspflichtigen durch die Zahlung des pauschalierten Entgeltes auf die Schiffsabfälle erworben wird, klar auf die Standardentsorgung beschränkt. Dafür legen die Hafенbetreiber Höchstmengen für die Entsorgung der regelmäßig anfallenden Schiffsabfälle pro Hafenanlauf fest. Besonders entsorgungsaufwändige Schiffsabfälle können - wie bisher - von der Standardentsorgung ausgeschlossen werden.

Zu Nummer 4

§ 11 Absatz 1 Satz 1 beschränkt in seiner neuen Fassung die Entgeltordnungen der Hafentreiber nur noch auf die Standardentsorgung. Die unregelmäßig anfallenden Übermengen an Schiffsabfällen unterfallen nicht mehr der Entgeltordnung. Die Verpflichtung der Hafentreiber, für die über die Standardentsorgung hinausgehende Entsorgung ein gesondertes Entgelt oder eine gesonderte Abgabe festzusetzen (§ 11 Absatz 3 Satz 4), entfällt. Für diese Übermengen benennen die Hafentreiber der Schiffsführerin oder dem Schiffsführer im Bedarfsfall Dienstleister, die diese Entsorgung anbieten und nach Beauftragung durchführen (§ 11 Absatz 3 Satz 3 neu). Durch diese Öffnung der Entsorgung der Übermengen für den freien Wettbewerb sollen die Kosten in diesem Bereich nachhaltig gesenkt werden. Die Änderung des § 10 macht die Regelung des § 11 Absatz 3 Satz 3 hinfällig.

Zu Nummer 5

Am 15. Juli 2011 nahm die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) die Entschliebung MEPC.201(62) an, mit der Anlage V zum MARPOL-Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsabwasser geändert und eine neue und detailliertere Abfallkategorisierung eingeführt wurde. Die geänderte Anlage V zum MARPOL-Übereinkommen trat am 1. Januar 2013 in Kraft. Dieser neuen Kategorisierung wird mit dem Standardformat für das Anmeldeformular für die Abgabe von Abfall in Hafenauffanganlagen (IMO-Rundschreiben MEPC.1/Circ. 644/Rev.1) und dem Standardformat für die Abfallabgabebescheinigung für die Nutzung von Hafenauffanganlagen durch ein Schiff (IMO-Rundschreiben MEPC.1/Circ. 645/Rev.1) Rechnung getragen. Im Sinne der Kohärenz mit den IMO-Maßnahmen und zur Vermeidung von Unklarheiten zwischen den Hafennutzern und den Hafenbehörden wurde mit Richtlinie (EU) 2015/2087 die in Anhang II der Richtlinie 2000/59/EG enthaltene Tabelle mit den verschiedenen Arten und Mengen von zu entsorgenden oder an Bord verbleibenden Abfällen und Ladungsrückständen an die neue Kategorisierung von Abfällen gemäß der geänderten Anlage V zum MARPOL-Übereinkommen angepasst. Mit der Übernahme der entsprechenden Abfallkategorien in den Anhang 2 des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes erfolgt die Umsetzung der Anpassung in Mecklenburg-Vorpommern.

Des Weiteren sieht die Änderung der Richtlinie 2000/59/EG durch die Richtlinie (EU) 2015/2087 vor, dass in die Tabelle von Anhang II zusätzlich auch Angaben zur Art und Menge der Schiffsabfälle aufgenommen werden, die im letzten Anlaufhafen in Hafenauffanganlagen entsorgt wurden. Hierdurch soll eine zuverlässigere Grundlage für die Entscheidung geschaffen werden, ob einem Schiff, das seinen Schiffsabfall nicht vollständig im Hafen entsorgt, die Weiterfahrt zum nächsten Anlaufhafen gestattet werden kann. Gemäß der Richtlinie wird in der Tabelle im Anhang 2 des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes eine Spalte ergänzt, in welche die beim vorherigen Hafenanlauf entsorgten Abfallmengen einzutragen sind.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.