

BESCHLUSSEMPFEHLUNG UND BERICHT

des Ausschusses für Klimaschutz, Landwirtschaft und Umwelt (6. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung
- Drucksache 8/643 -

Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen im Land Mecklenburg-Vorpommern (Schiffsabfallentsorgungsgesetz – SchAbfEntG M-V)

A Problem

Mit der am 7. Juni 2019 veröffentlichten Richtlinie (EU) 2019/883 wurde die bisher für die Schiffsabfallentsorgung geltende Richtlinie 2000/59/EG aufgehoben. Zudem erfolgten ergänzende Änderungen der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle sowie der Richtlinie 2010/65/EU über Meldeformalitäten für Schiffe.

Ziel der Richtlinie 2000/59/EG war es, durch die Umsetzung von Teilen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) die Übergabe von Schiffsabfällen für anlaufende Schiffe in den Häfen zu regeln. Rund 17 Jahre nach ihrem Inkrafttreten bedurfte die Richtlinie 2000/59/EG einer Anpassung, die unter anderem durch die Fortentwicklung des MARPOL-Übereinkommens und seiner Anlagen notwendig geworden ist.

Die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/883 wären durch die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 24 Absatz 1 Satz 1 bis zum 28. Juni 2021 umzusetzen gewesen.

B Lösung

Der vorliegende Gesetzentwurf setzt die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/883 um, die auf eine weitestgehende Angleichung an das MARPOL-Übereinkommen, insbesondere in Bezug auf den Geltungsbereich, die Begriffsbestimmungen und die Formulare, abzielen, auch wenn die vollständige Angleichung nicht möglich ist, da der Schwerpunkt der Richtlinie auf dem Hafensbetrieb liegt, während sich das MARPOL-Übereinkommen vorwiegend auf Tätigkeiten auf See konzentriert. Die Richtlinie behandelt zudem die rechtlichen, operativen und finanziellen Zuständigkeiten aller Akteure im Einzelnen. Darüber hinaus gilt die Richtlinie grundsätzlich für alle Schiffe auf See und alle von ihnen angelaufenen EU-Häfen.

Im Detail regelt die Richtlinie die landseitige Abfallbewirtschaftung von Schiffsabfällen in Häfen durch Bestimmungen, die die Verfügbarkeit von Hafenauffangeinrichtungen und die Entladung von Abfällen in diesen Einrichtungen gewährleisten. Die Vorgaben regeln die rechtlichen, praktischen und finanziellen Zuständigkeiten an der Schnittstelle Land-See und ergänzen die Bestimmungen des MARPOL-Übereinkommens. Die Regelungen zum Umgang mit Abfällen wurden auf weitere Schiffsabfälle ausgedehnt. Nunmehr sind auch Abfälle, insbesondere Rückstände aus den Abgasreinigungssystemen von Schiffen, nach der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens und passiv gefischte Abfälle in der Richtlinie enthalten.

Das mit der EU-Richtlinie vorgeschlagene Kostendeckungssystem ist gegenüber den Vorgaben der alten Richtlinie strenger hinsichtlich der Grundsätze, die bei der Festlegung der indirekten Gebühren für Schiffsabfälle, einschließlich der passiv gefischten Abfälle, anzuwenden sind.

Da das Einbringen von Schiffsabfällen in die Meere zu erheblichen Problemen führt, wird ein „sondergebührenfreies System“ vorgeschlagen, bei dem die Zahlung einer indirekten Gebühr Schiffen das Recht einräumen soll, den gesamten an Bord befindlichen Schiffsabfall, welcher sich im Rahmen der gemeldeten maximalen spezifischen Ladekapazität hält, gemäß Anlage V des MARPOL-Übereinkommens zu entladen, ohne zusätzliche direkte Gebühren zahlen zu müssen. Unter diesem Regime soll auch die Entsorgung von alten Fischernetzen und passiv gefischten Abfällen erfolgen.

Im Ergebnis seiner Beratungen ist der Ausschuss den wesentlichen Argumenten des Fachressorts hinsichtlich der Notwendigkeit und Eilbedürftigkeit des Schiffsabfallentsorgungsgesetzes sowie den redaktionellen Änderungsempfehlungen des Fachressorts und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gefolgt; u. a., weil europäisches Recht im Wesentlichen 1:1 umgesetzt wird. Der Ausschuss empfiehlt einvernehmlich, bei Enthaltung seitens der Fraktion der FDP, den Gesetzentwurf mit der Maßgabe der in der Beschlussempfehlung aufgeführten Änderungen und im Übrigen unverändert anzunehmen.

Einvernehmen im Ausschuss

C Alternativen

Keine.

D Kosten

Keine.

Beschlussempfehlung

Der Landtag möge beschließen,

den Gesetzentwurf der Landesregierung auf Drucksache 8/643 mit folgenden Maßgaben und im Übrigen unverändert anzunehmen:

I. § 3 Absatz 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

1. Nach den Wörtern „eingesetzt werden“ wird das Komma durch einen Punkt ersetzt.
2. Das Wort „zu“ wird durch das Wort „Zu“ ersetzt.
3. Nach dem Wort „Ladungsrückständen“ wird das Komma durch das Wort „sowie“ ersetzt.

II. § 9 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 1 werden die Wörter „eingesetzt ist, bei der“ durch die Wörter „, bei dem“ ersetzt.
2. In Nummer 2 werden die Wörter „liegenden Hafen“ durch die Wörter „liegenden Hafens“ ersetzt.
3. In Nummer 2 Buchstabe c) wird nach den Wörtern „erfolgen und“ das Wort „der“ durch das Wort „dieser“ ersetzt.

III. In § 11 Absatz 4 Nummer 1 wird nach dem Wort „fertiggestellt“ das Wort „wurde“ eingefügt.

Schwerin, den 8. Juni 2022

Der Agrarausschuss

Dr. Sylva Rahm-Präger
Vorsitzende und Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Dr. Sylva Rahm-Präger

I. Allgemeines

Der Landtag Mecklenburg-Vorpommern hat den Gesetzentwurf der Landesregierung „Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen im Land Mecklenburg-Vorpommern (Schiffsabfallentsorgungsgesetz – SchAbfEntG M-V)“ auf Drucksache 8/643 während seiner 22. Sitzung am 18. Mai 2022 in Erster Lesung beraten und federführend an den Agrarausschuss und mitberatend an den Finanzausschuss sowie den Wirtschaftsausschuss überwiesen.

Gemäß § 46 Absatz 2a der Geschäftsordnung des Landtages Mecklenburg-Vorpommern hat die Landesregierung dem Landtag die Liste der im Rahmen der Verbandsanhörung durch die Landesregierung angehörten Institutionen vorgelegt. Danach seien an der Verbandsanhörung insgesamt 25 Verbände, Behörden und Unternehmen beteiligt worden. Nur der Verband Deutscher Reeder, der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e. V., der Landesverband Hafenwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern e. V., das Hafen und Seemannsamt Rostock sowie das Hafenamtsamt der Hansestadt Wismar hätten inhaltliche Stellungnahmen abgegeben.

Der Agrarausschuss hat diese Liste zur Kenntnis genommen und sich die Stellungnahmen aus der Verbandsanhörung durch das Agrarministerium zuleiten lassen. Darüber hinaus hat der WWF Deutschland unaufgefordert eine Stellungnahme zum Gesetzentwurf unmittelbar vor der abschließenden Beratung eingereicht.

Während seiner 15. Sitzung am 8. Juni 2022 hat der Agrarausschuss einvernehmlich dafür votiert, den Gesetzentwurf der Landesregierung auf Drucksache 8/643 mit der Maßgabe der in der Beschlussempfehlung aufgeführten redaktionellen Änderungen und im Übrigen unverändert anzunehmen.

II. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

1. Finanzausschuss

Der Finanzausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 14. Sitzung am 2. Juni 2022 beraten und empfiehlt einvernehmlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, CDU und DIE LINKE, bei Stimmenthaltung seitens der Fraktionen der AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der FDP, aus finanzpolitischer Sicht die unveränderte Annahme des Gesetzentwurfes.

2. Wirtschaftsausschuss

Der Wirtschaftsausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 12. Sitzung am 2. Juni 2022 beraten und empfiehlt einvernehmlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, CDU, DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, bei Enthaltung seitens der Fraktion der AfD, den Gesetzentwurf, soweit seine Zuständigkeit betroffen ist, unverändert anzunehmen.

III. Wesentliche Ergebnisse der Beratungen des Agrarausschusses

Dem Ausschuss gegenüber wurde dargelegt, dass weltweit jährlich ca. 10 Mio. Tonnen Abfall, vornehmlich Kunststoffabfälle, in die Weltmeere gelangten. Hochrechnungen über die Gesamtmenge gingen von bis zu 150 Mio. Tonnen Kunststoffabfällen bis heute aus. Gerade Kunststoffabfälle hätten teilweise katastrophale Auswirkungen auf Meereslebewesen. Viele höherentwickelte Tierarten stürben, weil sie Kunststoffabfälle fräßen und/oder in sogenannten Geisternetzen verendeten, wie z. B. Schildkröten, Wale, Haie, Robben, Wasservögel, etc. Insofern habe die gesicherte Entsorgung von Schiffsabfällen eine wesentliche Bedeutung für die Meeresumwelt und den Artenschutz; es seien ca. 135 Tierarten davon betroffen.

Beim vorliegenden Gesetzentwurf handele es sich im Wesentlichen um eine 1:1-Umsetzung europäischen Rechts unter Berücksichtigung des internationalen MARPOL-Übereinkommens. Das Land stehe unter Zeitdruck das Gesetz zu verabschieden, weil die Europäische Kommission am 7. Juni 2019 die alte EU-Richtlinie überarbeitet habe und die neuen Regelungen in den Bundesländern hätten unverzüglich umgesetzt werden müssen. Dies sei bislang nicht geschehen. Bei weiteren zeitlichen Verzögerungen könne es gegebenenfalls dazu kommen, dass das Land Strafzahlungen wegen der Nichtumsetzung der EU-Richtlinie in Deutschland und den Bundesländern leisten müsse. Denn gegen die Bundesrepublik Deutschland sei von der Europäischen Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet worden. Coronabedingt sei es bei der Umsetzung der EU-Richtlinie zu Verzögerungen gekommen. Insofern sei das Gesetz noch vor der parlamentarischen Sommerpause in Zweiter Lesung und Schlussabstimmung zu verabschieden.

Mit der Überarbeitung des Gesetzes werde die Übergabe von Schiffsabfällen von anlaufenden Schiffen in den Häfen noch weitreichender als bisher geregelt. Das Gesetz verfolge das Ziel, dass Schiffsabfälle, aber auch schiffsbetriebsbedingte Abfälle, wie beispielsweise Rückstände aus der Abgaswäsche oder Sonderabfälle, umweltgerecht in den Häfen auf der Grundlage eines pauschalierten Hafententgelts entsorgt werden könnten. Für die Umsetzung des Abfallrechts seien die Hafenkommunen zuständig.

Neu sei, dass neben üblichen Hausmüll- und Ladungsabfällen/-rückständen zukünftig ein erweiterter Abfallartenkatalog gelte, der eben auch Rückstände aus Abgasreinigungsanlagen die sogenannten Geisternetze und andere Kunststoffabfälle erfasse, die im Zuge des passiven Fischens „gefangen“ würden. Realisiert werden solle dies u. a. auch durch ein einheitliches Kostenregime. Neu sei, dass Schiffsabfälle zukünftig konkret (d. h. quantitativ und qualitativ) in elektronischer Form bei den zuständigen Hafenbehörden anzumelden seien. Die Finanzierung der Entsorgung werde über ein pauschaliertes Hafententgelt geregelt.

Das Gesetz fokussiere auf eine Entsorgungspflicht, jedoch könnten auf der Grundlage von einheitlichen europarechtlichen Ausnahmetatbeständen durch eine Verordnungsermächtigung des Landes Ausnahmen durch die Kommunen im Zuge der Entsorgung von Schiffsabfällen in den Landeshäfen zugelassen werden.

Ebenfalls neu sei die Pflicht zur Erststellung und Übergabe einer (elektronischen) Abfallabgabebescheinigung durch die Betreiber von Hafenauffangeinrichtungen oder Hafenbehörden nach der Entladung der Schiffsabfälle durch die Schiffsführer.

Im Zuge des Beratungsverfahrens hat der Agrarausschuss das Agrarministerium auch um eine Information zum Ergebnis der durchgeführten Prüfung gemäß der am 30. Juli 2020 in Kraft getretenen „Verwaltungsvorschrift zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/958 über eine Verhältnismäßigkeitsprüfung vor Erlass neuer Berufsreglementierungen bei Gesetzesinitiativen, Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften durch die Landesregierung in Mecklenburg-Vorpommern“ hinsichtlich möglicher mit dem Gesetzentwurf verbundener Auswirkungen auf den Zugang zu reglementierten Berufen oder deren Ausübung gebeten.

Hierzu hat das Agrarministerium mitgeteilt, dass der Gesetzentwurf auf Drucksache 8/643 keine Regelungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2018/958 enthalte, die die Aufnahme oder Ausübung eines Berufs oder einer bestimmten Art seiner Ausübung beschränken würden. Eine Verhältnismäßigkeitsprüfung im Sinne der vorgenannten Richtlinie sei daher im Rahmen der Erarbeitung des Gesetzentwurfes nicht durchzuführen gewesen.

Dieses Prüfungsergebnis hat der Agrarausschuss in seiner 14. Sitzung am 1. Juni 2022 zur Kenntnis genommen und ihm nicht widersprochen.

1. Wesentliche Ergebnisse des Anhörungsverfahrens der Landesregierung

Dazu hat das Fachressort ausgeführt, dass das Kabinett am 15. Februar 2022 die Verbandsanhörung zum Ressortentwurf des Entwurfes eines Gesetzes über die Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen im Land Mecklenburg-Vorpommern (Schiffsabfallentsorgungsgesetz – SchAbfEntG M-V beschlossen habe. Um die Erste Lesung des Gesetzentwurfes im Landtag im Mai 2022 zu ermöglichen, habe die Staatskanzlei im Dezember 2021 bereits einer Verkürzung der Frist für eine Verbandsanhörung von sechs auf vier Wochen zugestimmt. Mit Schreiben vom 16. Februar 2022 sei insgesamt 25 Verbänden die Möglichkeit der Stellungnahme zum Gesetzesentwurf gegeben worden. Folgende Verbände, Behörden und Unternehmen seien um Stellungnahme gebeten worden: Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern e. V., Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern, e. V., Verband kommunaler Unternehmen e. V., BUND Mecklenburg-Vorpommern e. V., NABU Mecklenburg-Vorpommern e. V., Tourismusverband e. V., Landesverband Hafenwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern e. V., Verband deutscher Reeder, Umschlagsbetreiber Hafen Vierow-Sassnitz, Umschlagsbetreiber Lubmin, Umschlagsbetreiber Hafen Mukran, Hafenamt Wismar, Hafenamt Rostock, Hafenamt Sassnitz, Hafenamt Stralsund, Hafenamt Lubmin, Hafenamt Greifswald, Hafenamt Wolgast, Hafenamt Ueckermünde, Hafenamt Eggesin, BDE/Remondis Nord, Veolia Umweltservice Nord GmbH, ALBA Nord GmbH, Nehlsen, Secamin.

Bis zum Ablauf der Anhörungsfrist seien vom Verband Deutscher Reeder, Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e. V. Landesverband Hafenwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern e. V., Hafen- und Seemannsamt Rostock sowie vom Hafenamt der Hansestadt Wismar inhaltliche Stellungnahmen abgegeben worden.

Inhaltlich wurde ausgeführt, dass diejenigen Verbände, die sich inhaltlich geäußert hätten, die notwendigen Änderungen des SchAbfEntG M-V zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/883 in nationales Recht grundsätzlich mittragen. Der Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern und der Verband kommunaler Unternehmen hätten sich zwar nicht inhaltlich geäußert, den Gesetzesentwurf jedoch begrüßt.

Im Ergebnis der Verbandsanhörung seien die folgenden Änderungen im Gesetzentwurf und in der Begründung vorgenommen worden:

Aufgrund des Hinweises aus dem Hafenamts Wismar sei eine Konkretisierung in § 5 Absatz 3 Satz 1 des Gesetzesentwurfs zur Art der Bekanntgabe der Abfallbewirtschaftungspläne dahingehend erfolgt, dass die öffentliche Bekanntgabe im Internet zu erfolgen habe.

Auf die Stellungnahme des Hafen- und Seemannsamts Rostock sei zudem das Erfordernis der Datenaktualität der Informationen, die zum Abfallbewirtschaftungsplan eines Hafens in das SafeSeaNet zu übermitteln sind, in § 5 Absatz 3 Satz 3 des Gesetzesentwurfs ergänzt worden.

Nach kritischer Bewertung durch den Verband Deutscher Reeder, dem Zentralverband Deutscher Schiffsmakler und dem Landesverband Hafenwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern sei die im früheren Gesetzesentwurf in § 7 Absatz 3 normierte Pflicht der Umschlagsanlagenbetreiber, Ladungsrückstände und Waschwässer zu übernehmen, gestrichen worden. Es wurde deutlich, dass diese Pflicht der Umschlagsanlagenbetreiber nicht in das Gesamtkonzept der umzusetzenden Richtlinie (EU) 2019/883 passe, welche allein die Entladung von Schiffsabfällen, einschließlich Ladungsrückständen, in Hafenauffangeinrichtungen vorsehe. Dementsprechend sei die somit entbehrlich gewordene Legaldefinition zum Betreiber von Umschlagsanlagen durch eine neue Legaldefinition zum Schiffsbetreiber in § 2 Nummer 19 des Gesetzesentwurfs ersetzt worden.

Nach Anmerkung des Hafenamtes Wismar sei in der Gesetzesbegründung zu § 7 Absatz 5 Satz 1 das Rangverhältnis der zur Ausstellung der Abfallabgabebescheinigung verpflichteten Hafenbehörden und Betreiber der Hafenauffangeinrichtungen konkretisiert worden. Es werde nun vertieft ausgeführt, dass die beidseitige gesetzliche Verpflichtung zwar auf einer 1:1-Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/883 beruhe, die Aufgabenausführung in der Praxis jedoch vorrangig bei den Betreibern der Hafenauffangeinrichtungen liege.

In Folge der Äußerung des Verbandes Deutscher Reeder sei in der Begründung zu § 9 Absatz 1 ausgeführt worden, dass es für den Fall nicht ausreichend vorhandener Hafenauffangeinrichtungen das Instrument der Meldung einer Unzulänglichkeit gebe und bereits von Gesetzes wegen keine Entlade- und Entgeltzahlungspflicht bestehe, soweit die Entladung für jedermann tatsächlich und objektiv unmöglich sei.

Im Gesamteindruck der Stellungnahmen des Verbandes der Deutschen Reeder, des Zentralverbandes Deutscher Schiffsmakler und des Landesverbandes Hafenwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern sei die Aufnahme einer Ermächtigungsgrundlage der Landesregierung in § 9 Absatz 2 des Gesetzesentwurfs erfolgt, künftig bei Bedarf durch Verordnung Befreiungstatbestände von der Anmelde-, Entlade- und Entgeltspflicht für Schiffsabfälle bestimmen zu können. Ob tatsächlich ein entsprechender Bedarf bestehe, könne erst nach Auswertung erster praktischer Vollzugserfahrungen zum neuen Schiffsabfallentsorgungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern beurteilt werden.

Weiter hat das Fachressort ausgeführt, dass die Bewertung weiterer Stellungnahmen aus der Verbandsanhörung im Ergebnis zu keinen Änderungen im Gesetzesentwurf oder in der Begründung geführt hätten.

Der Verband der Deutschen Reeder, der Zentralverband der Deutschen Schiffsmakler und der Landesverband Hafenwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern hätten einen weiteren Ausnahmetatbestand in § 9 Absatz 1 des Gesetzentwurfs begehrt, der es hätte ermöglichen sollen, Schiffsführer von der Entlade- und Entgeltpflicht, insbesondere für die Entladung von Waschwässern bei unzureichenden Hafenauffangeinrichtungen, zu befreien. Diesem Ansinnen sei nicht gefolgt worden, da die Richtlinie (EU) 2019/883 eine solche Ausnahme nicht kenne. Stattdessen sei die Begründung zu § 9 Absatz 1 ergänzt worden, dass im Fall einer objektiven Unmöglichkeit der Entladung von Schiffsabfällen aufgrund nicht ausreichend vorhandener Hafenauffangeinrichtungen bereits von Gesetzes wegen insoweit keine Entlade- und Entgeltpflichten bestünden. Zudem sei in § 9 Absatz 2 des Gesetzentwurfs eine Verordnungsermächtigung für die Landesregierung geschaffen worden, bei tatsächlichen Bedarfen in der Zukunft im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2019/883 weitere Befreiungstatbestände schaffen zu können.

Vom Hafen- und Seemannsamt Rostock seien Hinweise zu den erforderlichen technischen Meldedetails für die gemäß § 5 Absatz 3 des Gesetzentwurfs von den Hafenbetreibern zu übermittelnden Informationen übermittelt worden. Zwischen dem Hafen- und Seemannsamt und einem Vertreter des Ministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit als oberste Hafenbehörde und Fachaufsicht für die Koordinierungsstelle für elektronische Schifffahrtsmeldung sei abgestimmt worden, detaillierte Regelungen zu den erforderlichen Meldungen in Form von Handlungsleitfäden an die Hafenbetreiber zu adressieren. Entsprechende Vorgaben müssten somit nicht im Gesetzestext verankert werden.

Der Landesverband Hafenwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern, in dem die Hafenbetreiber der Seehäfen vertreten seien, habe insbesondere zu dem mit der Richtlinie (EU) 2019/883 vorgegebenen Kostendeckungssystem Anmerkungen vorgetragen, die darauf abzielten, erstens bei der Finanzierung der Entsorgung von Schiffsabfällen Mengenbegrenzungen für Abfälle nach Anlage I (Sludge) und IV (Schiffsabwasser) des MARPOL-Übereinkommens vorzunehmen, zweitens Mengenbegrenzungen für gefährliche Abfälle nach Anlage V (Hausmüll) des MARPOL-Übereinkommens vorzusehen, drittens das Prinzip fortlaufend zu erhebender Entsorgungsentgelte für Abfälle nach Anlage V des MARPOL-Übereinkommens von Schiffen mit längeren Liegezeiten (Auflieger) sowie Entgeltrabattierungen für Schiffe im Liniendienst anzuwenden. Die diesbezügliche Äußerung des Landesverbandes habe jedoch keine Änderung in Gesetz und Begründung zur Folge, weil Mengenbegrenzungen der Hafenbetreiber bei der Entgelterhebung für Abfälle nach Anlage I und VI des MARPOL-Übereinkommens bereits nach dem aktuellen Gesetzentwurf möglich seien. Denn der Gesetzentwurf bestimme in § 8 Absatz 1 Satz 1 bis 3 gemäß den Vorgaben des Artikel 8 der Richtlinie (EU) 2019/883, dass die Abfallentsorgungsgebühr in Gestalt eines nutzungsunabhängigen, pauschalierten Entgelts für Schiffe zu erheben sei. Die Ausgestaltung des pauschalierten Entgelts könne nach Art, Größe und Kategorie des Schiffes, der Gefährlichkeit der Schiffsabfälle und der Entsorgung inner- oder außerhalb regulärer Betriebszeiten im Hafen differenziert werden. Die Bemessung der Gebühr müsse aber gewährleisten, dass diese mindestens 30 Prozent der direkten Betriebskosten und 100 Prozent der Verwaltungskosten für die Abfallentsorgung durch den Hafenbetreiber decke. Um anhand der in den vergangenen Jahren in einem Hafen abgegebenen Schiffsabfälle diese Entsorgungspauschale zu kalkulieren, sei regelmäßig der Bezug auf Mengen erforderlich. Insofern werde eine Vorgabe der Abgabemenge für Abfälle nach Anlage I und IV des MARPOL-Übereinkommens durch die Hafenbetreiber auch zukünftig möglich sein. Sofern diese Abfallmengen überschritten würden, werde neben der Entsorgungspauschale auch ein entsorgungsspezifisches Entgelt nach § 8 Absatz 5 des Gesetzentwurfs fällig.

Mengenbegrenzungen der Hafengebiete bei der Entgelterhebung für gefährliche Abfälle nach Anlage V des MARPOL-Übereinkommens seien dagegen nach Maßgabe der Richtlinie (EU) 2019/883 nicht möglich. Der Gesetzesentwurf sehe in § 8 Absatz 1 Satz 4 im Einklang mit Artikel 8 der Richtlinie (EU) 2019/883 vor, dass die Entsorgungskosten für alle Abfälle nach Anlage V des MARPOL-Übereinkommens über das pauschalierte Entgelt abgedeckt würden, soweit diese Abfälle die für sie gemeldete maximale spezifische Lagerkapazität nicht überschritten. Werden diese spezifische Lagerkapazität nicht überschritten, seien zusätzliche Entgelte für die Entsorgung auch von gefährlichen Abfällen nach Anlage V des MARPOL-Übereinkommens, unabhängig von ihrer Menge, ausgeschlossen. Als Obergrenze der Menge an Abfällen nach Anlage V des MARPOL-Übereinkommens, die innerhalb der Entsorgungspauschale vom Hafengebiete zu entsorgen sei, gelte damit allein die spezifische Lagerkapazität des jeweiligen Schiffes.

Der Gesetzesentwurf ermögliche zudem bereits jetzt angemessene Kostendeckungsregelungen für Abfälle nach Anlage V des MARPOL-Übereinkommens von sogenannten Auflagern. Liege ein Schiff für einen längeren Zeitraum im Hafen, würden laufend Abfallmengen erzeugt. Anfallende Abfälle seien vom pauschalisierten Entgelt nach § 8 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzesentwurfs solange abgedeckt, bis die spezifische Lagerkapazität durch Summierung der Abfallmengen aus der Voranmeldung des Schiffes vor Einlaufen in den Hafen und während der Liegezeit überschritten werde. Überstiegen diese Mengen die spezifische Lagerkapazität für Abfälle nach Anlage V des MARPOL-Übereinkommens, rechne der Hafengebiete die Entsorgungskosten insoweit über ein entsorgungsspezifisches Entgelt nach § 8 Absatz 5 des Gesetzesentwurfs ab. Eine wiederholte Erhebung der Entsorgungspauschale sei nicht möglich.

Die vom Landesverband für Hafenwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern gewünschte Möglichkeit die Entsorgungspauschale für Schiffe, die in dichter Folge mehrere Häfen anliefen, zu reduzieren, werde zudem bereits mit der Regelung in § 8 Absatz 4 des Gesetzesentwurfs grundsätzlich eröffnet.

Während der vierwöchigen Frist der Verbandsanhörung seien zudem den Anregungen der Normprüfstelle aus der Ressortanhörung zur Prüfung von weitergehenden formalen Optimierungen in Gesetzestext und Begründung wiederholt evaluiert worden. Der Normprüfstelle sei die aktualisierte Gesetzesvorlage im Nachgang erneut vorgelegt worden. Die sich aus der Verbandsanhörung ergebenden Änderungen seien vor der Kabinettsbefassung ebenfalls mit der Normprüfstelle sowie mit dem Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit abgestimmt worden. Andere Ressorts seien von diesen Änderungen nicht betroffen gewesen.

2. Unaufgeforderte Stellungnahme des WWF Deutschland

Der WWF hat mitgeteilt, dass er sich mit der Thematik der Meeresverschmutzung durch verloren gegangenes Fischereigerät, auch Geisternetze genannt, seit Jahren befasst. In einem umfangreichen Projekt entwickle er Methoden zum Suchen, Bergen und Recyceln von Geisternetzen und informiere proaktiv die Bevölkerung, zuständige Behörden, Ämter und Ministerien über die Umweltgefahren, die damit einhergingen. Die Schiffsabfallentsorgung sei in diesem Zusammenhang ein zentrales Thema des Geisternetz-Projektes, u. a. in Zusammenarbeit mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern. Bei der Umsetzung des Projektes gebe es stets die gleichen Probleme wie bei der Entsorgung von aktiv geborgenem Meeresmüll.

Vor diesem Hintergrund hat der WWF den Gesetzentwurf grundsätzlich begrüßt und in seiner Stellungnahme insbesondere Vorschläge zur Konkretisierung der EU-Begriffsbestimmungen unterbreitet, um die Ziele der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL) zum Schutz der Meeresumwelt und das Erreichen eines guten Umweltzustands aller Meeressgewässer anzustreben.

Insofern hat der WWF die fehlende Begriffsbestimmung „aktiv geborgene Abfälle“ moniert. Denn in der Einleitung unter „A) Problem und Ziel“ stehe: „Berücksichtigt wird auch die Strategie der Europäischen Kommission für die Kreislaufwirtschaft zur Verringerung der an Stränden gefundenen Abfälle aus dem Meer sowie auf See verloren gegangenes Fanggerät.“ Im Gesetzentwurf werde in § 2 Nummer 5 jedoch ausschließlich auf „passiv gefischte Abfälle abgestellt, die bei Fischfangtätigkeiten in Netzen gesammelt werden“. Durch eigene Erfahrungen im Umgang mit aktiv geborgenem Fischereigerät sollten daher beide Abfallsammelarten (aktiv/passiv) dem Gesetzestext hinzugefügt werden und dementsprechend die nachfolgenden Artikel angepasst werden.

Vor diesem Hintergrund hat der WWF vorgeschlagen, in § 2 die neue Nummer 6 einzufügen:

„6. aktiv geborgene Abfälle: Meeresmüll, der gezielt aus dem Meer geborgen und an Land entsorgt wird“. Die nachfolgende Nummerierung sei entsprechend anzupassen.

Zur Finanzierung der Entsorgung passiv gefischter und aktiv geborgener Abfälle hat der WWF ausgeführt, dass die Hafennutzer, u. a. Fischer, über ein „pauschalisiertes Entgelt“ (§ 8 Absatz 1) über die Hafengebühren für die anteiligen Entsorgungskosten herangezogen werden sollen, damit den Kommunen keine zusätzlichen Kosten entstünden. Allerdings stünden die Fischereibetriebe zurzeit/mittelfristig massiv unter finanziellem Druck. Daher sei es unverständlich, warum Betriebe für ihre Leistungen zur Verbesserung des Umweltzustands der Ostsee im Sinne der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL) zur „Reduzierung der Auswirkungen von Plastikmüll auf die Meeresumwelt“ mit zusätzlichen Kosten belastet werden sollen. Durch das Aufsammeln/Bergen und Anlanden der Abfälle seien den Betrieben bereits Unkosten entstanden, die über das Entgelt weiter erhöht würden. Die positive ökosystemverbessernde Leistung werde damit nicht gewürdigt und sei finanziell auch nicht lukrativ. Die Kosten für die Entsorgungswege von aufgefischten Abfällen sowie von aus dem Meer geborgenen Fanggeräten seien durch das Land bereitzustellen, um eine Akzeptanz und Eindeutigkeit zu gewährleisten.

Im jetzigen Gesetzesentwurf sei nur eine Kann-Bestimmung vorgesehen. In § 8 Absatz 3 heiße es: „Um zu vermeiden, dass die Kosten für die Sammlung und Behandlung passiv gefischter Abfälle ausschließlich von den Hafennutzern getragen werden, kann, soweit erforderlich, das Land Mecklenburg-Vorpommern im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel den Hafenbetreibern die Kosten für die Entsorgung dieser Schiffsabfälle vollständig oder anteilig erstatten.“

Durch diese Formulierung sehe der WWF die Gefahr, dass der Gesetzgeber damit billigend in Kauf nehme, dass sich Häfen und Fischereibetriebe aus dem Fishing-for-Litter-Projekt sowie den Altlasten-Bergungsaktivitäten zurückziehen würden. Die damit festgeschriebene Unsicherheit wirke dann kontraproduktiv mit fatalen Folgen für die Meeresumwelt. Der Programm-Entwurf des Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds (EMFAF) umfasse ausdrücklich die Einrichtung von Hafenauffangeinrichtungen, wie Sammelstellen für passiv gefischte Abfälle und Fanggeräteabfälle sowie die Möglichkeit der Finanzierung der Bergung von verloren gegangenen Fischereigeräten.

Vor diesem Hintergrund hat der WWF empfohlen, § 8 Absatz 3 Satz 1 wie folgt zu formulieren:

„(3) Um zu vermeiden, dass die Kosten für die Sammlung und Behandlung passiv und aktiv gefischter Abfälle ausschließlich von den Hafennutzern getragen werden, wird das Land Mecklenburg-Vorpommern im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel den Hafenbetreibern die Kosten für die Entsorgung dieser Schiffsabfälle vollständig erstatten.“

In diesem Zusammenhang hat der WWF auch die Begründung zu § 8 kritisiert, da allein auf passiv gefischte Abfälle abgestellt wird und die aktive Bergung von Abfällen unberücksichtigt bleibe.

Darüber hinaus vermisste der WWF in Anlage 4 den expliziten Hinweis auf die Fördermöglichkeiten des EMFAF. Eine sofortige Erstattung der Kosten sollte daher formuliert werden, um nicht die aktuellen Ansätze und Pilotprojekte zur Entsorgung passiv gefischter und aktiv geborgener Abfälle zu gefährden und Entscheidungen durch eine zusätzliche Evaluierungsphase zu verzögern.

Zur Herstellerverantwortung hat der WWF ausgeführt, dass in § 5 Absatz 2 den umsetzenden Organisationen der erweiterten Herstellerverantwortung eine prominente Rolle eingeräumt werde. In der Begründung zu § 5 werde ferner die Richtlinie 2019/904/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2019 über die Verringerung der Auswirkungen bestimmter Kunststoffprodukte auf die Umwelt (ABl. L 155 vom 12. Juni 2019, S. 1) zu Recht angeführt. Denn nach Auffassung des Verbandes werde dieser Punkt bei der Entlastung der Landesmittel (Nettoeinnahmen im Sinne Anlage 4) zukünftig eine entscheidende Bedeutung einnehmen und sollte bereits bei der Gesetzgebung verstärkt berücksichtigt werden.

Angesichts dessen hat der WWF empfohlen, bereits in § 1 deutlicher auf die Herstellerverantwortung mit der Ergänzung des Satzes hinzuweisen: „Eine besondere Bedeutung bei der Finanzierung der Beseitigung der Abfälle kommt der Herstellerverantwortung im Sinne der Richtlinie 2019/904/EU zu.“

Darüber hinaus hat der WWF gebeten zu prüfen, ob die von der EU geforderten Begriffe noch stärker im Gesetz verankert werden können, damit das Gesetz auch in der Praxis dem Schutz der Meere dienen werde.

3. Ergebnisse der Ausschussberatungen

Seitens des Fachressorts wurde dargelegt, dass die Novellierung des Gesetzes im Wesentlichen darauf abziele, dieses an das europäische Recht anzupassen. Coronabedingt sei man ein Jahr im Verzug. Vor diesem Hintergrund drohe Deutschland ein Klageverfahren vor dem EuGH. Damit der Gesetzentwurf noch vor der parlamentarischen Sommerpause in Zweiter Lesung und Schlussabstimmung verabschiedet werden könne, habe man eine verkürzte Ressortanhörung durchgeführt. Vom Ausgang des seinerzeitigen Beteiligungsverfahrens sei man überrascht gewesen, weil insgesamt nur fünf Stellungnahmen eingereicht worden seien. Diese seien allerdings schlüssig gewesen und hätten teilweise zu inhaltlichen Änderungen und Klarstellungen des Gesetzestextes geführt.

Es habe zwar eine Vielzahl von Änderungswünschen gegeben, jedoch seien diese nicht alle berücksichtigt worden, weil sie über die 1:1-Umsetzung der EU-Richtlinie hinausgegangen wären und somit nicht der Zielsetzung entsprochen hätten. Im Wesentlichen ziele die Richtlinie darauf ab, Abfälle ohne Ausnahmen in den Hafenauffangeinrichtungen zu entsorgen, um einer illegalen Abfallverbringung zu begegnen.

In Bezug auf die Kritik der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, dass gemäß § 9 Absatz 2 Ausnahmen von der Meldepflicht zugelassen würden und keine anderen Bundesländer entsprechende Regelungen hätten, hat das Fachressort dargelegt, dass § 9 Ausnahmen ermögliche, sofern diese nachgewiesen würden. So habe insbesondere der Verband Deutscher Reeder dafür geworben, dass Waschwässer erst im nachfolgenden Hafen entsorgt werden dürften. Grundsätzlich seien solche Ausnahmen aber bereits momentan möglich, weil die Entladepflicht beschränkt werde, sofern Schiffe ausreichende Ladekapazitäten für Abfallstoffe nachweisen könnten. Dies sei von den Hafenbehörden zu prüfen. Mit Verordnungsermächtigungen sollten weitere Ausnahmetatbestände ermöglicht werden, wenn die Praxis zeige, dass dies erforderlich sei. Auch das Bundesland Niedersachsen sehe eine ähnliche Möglichkeit vor, die allerdings über die Entgeltregelung erfolge. Die Verordnungsermächtigung sei im Grunde genommen eine Vorsorgeregelung, weil man noch nicht wisse, wie sich die Praxis in den Häfen zukünftig gestalte. Das Hauptziel bestehe darin, mit einer Kann-Bestimmung die Verklappung von Abfällen in der Ostsee zu unterbinden. Zudem könne das Land dadurch ohne großen Aufwand reagieren.

Hinsichtlich der Entladepflicht und deren Monitoring wurde ausgeführt, dass es, sofern Ladekapazitäten nicht vorhanden oder erschöpft seien, das Instrument der „Unzulänglichkeitsmeldung“ gebe. Der diesbezügliche Anwendungshinweis beziehungsweise die Meldekette sei in einem Rundschreiben des Umweltausschusses der International Maritime Organization (IMO) festgelegt. Danach hätten Schiffsführer ein Meldeformular an den Flaggenstaat zu übermitteln. Parallel dazu gelange die Meldung auch an den zuständigen Hafenstaat. Dieser kontrolliere die Meldung und informiere die IMO sowie den Schiffsführer über seine Entscheidung. Sofern bestimmte Bedingungen eines Schiffes erfüllt seien, könne auf eine Entsorgung verzichtet werden, wenn die Abfälle im nächsten Hafen entsorgt werden könnten. Voraussetzung sei aber, dass die Meldekette entsprechend angewendet werde. Dieselbe Anwendungspraxis gelte für Häfen ohne Auffangeinrichtungen.

4. Zu den einzelnen Bestimmungen

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hatte sich im Wesentlichen von der unaufgeforderten Stellungnahme des WWF leiten lassen und beantragt,

1. in § 1 Satz 2 wie folgt zu fassen:

„Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU, zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG (ABl. L 151 vom 7. Juni 2019, S. 116) sowie der Umsetzung der Richtlinie 2019/904/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2019 über die Verringerung der Auswirkungen bestimmter Kunststoffprodukte auf die Umwelt.“;

2. dem § 1 den Satz „Eine besondere Bedeutung bei der Finanzierung der Beseitigung der Abfälle kommt der Herstellerverantwortung im Sinne der Richtlinie 2019/904/EU zu.“ anzufügen;
3. in § 2 nach der Ziffer 5 die neue Ziffer 6 mit dem Wortlaut „6. aktiv geborgene Abfälle: Meeresmüll, der gezielt aus dem Meer geborgen und an Land entsorgt wird.“ einzufügen und die folgenden Ziffern entsprechend anzupassen;
4. in § 8 Absatz 3 den Satz 1 wie folgt neu zu fassen:
„Um zu vermeiden, dass die Kosten für die Sammlung und Behandlung passiv und aktiv gefischter Abfälle ausschließlich von den Hafennutzern getragen werden, wird das Land Mecklenburg-Vorpommern im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel den Hafenbetreibern die Kosten für die Entsorgung dieser Schiffsabfälle vollständig erstatten.“; sowie
5. in § 9 den Absatz 2 ersatzlos zu streichen.

Zum Antrag 1 hat die Landesregierung ausgeführt, dass die Umsetzung der Richtlinie 2019/904/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2019 über die Verringerung der Auswirkungen bestimmter Kunststoffprodukte auf die Umwelt durch andere Gesetze und Vereinbarungen umgesetzt werde. Das SchAbfEntG diene nicht der Umsetzung dieser EU-RL, sondern ausschließlich der 1:1-Umsetzung der EU-Hafenauffang-RL.

Dieser Auffassung hatten sich die Ausschussmitglieder im Wesentlichen angeschlossen.

Den Antrag 1 der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat der Ausschuss mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und DIE LINKE, bei Zustimmung seitens der Fraktionen der CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der FDP sowie bei Enthaltung seitens der Fraktion der AfD, abgelehnt.

Zum Antrag 2 hat die Landesregierung ausgeführt, dass der ergänzende Verweis nicht zielführend sei, weil er, wie beim Antrag 1 auf eine andere Richtlinie abstelle und gegebenenfalls irreführend ausgelegt werden könne. § 1 solle den Gesetzeszweck beschreiben. Ein Hinweis auf die besondere Bedeutung anderer Richtlinien sei nicht zweckdienlich und solle entfallen.

Dieser Auffassung hatten sich die Ausschussmitglieder im Wesentlichen angeschlossen.

Den Antrag 2 der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat der Ausschuss mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und DIE LINKE, bei Zustimmung seitens der Fraktionen der CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der FDP sowie bei Enthaltung seitens der Fraktion der AfD, abgelehnt.

Zum Antrag 3 hat die Landesregierung ausgeführt, dass aktiv gefischte Abfälle ausdrücklich nicht der EU-Hafenauffang-Richtlinie unterfielen. Dies sei intensiv mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) erörtert worden. Sofern diesem Antrag zugestimmt würde, würde diese Regelung über die 1:1-Umsetzung hinausgehen. Zudem sei eine solche Regelung kosten- und wettbewerbsrelevant. Insofern solle dem Antrag nicht zugestimmt werden.

Dieser Auffassung hatten sich die Ausschussmitglieder im Wesentlichen angeschlossen.

Den Antrag 3 der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat der Ausschuss mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und DIE LINKE, bei Zustimmung seitens der Fraktionen der AfD, CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der FDP, abgelehnt.

Zum Antrag 4 hat die Landesregierung hinsichtlich der Kostenerstattung für aktiv gefischte Abfälle wiederholt ausgeführt, dass diese nicht der EU-Hafenauffang-Richtlinie unterfielen. Es gebe keine rechtliche Regelung, die auf aktiv gefischte Abfälle abstelle. Für diese gelte das allgemeine Abfallrecht, das Kreislaufwirtschaftsgesetz. Sobald Abfälle angelandet würden, unterfielen sie den normalen abfallrechtlichen Regelungen. Schiffsabfälle unterfielen einem besonderen Entsorgungsrecht. Außerdem sei gegenwärtig nicht absehbar, ob eine Erstattung zusätzlicher Kosten überhaupt erforderlich sein werde, die über das Ausmaß für passiv gefischte Abfälle hinausgehe. Derzeit lägen auch keine Zahlen zum aktiv gefischten Abfallaufkommen vor. Sofern der Erstattungsaufwand für diese Kosten unerwartet zunähme, könnten Hafenbetreiber ihrerseits eine Erstattung beim Land beantragen. Dies sei im Gesetz so vorgesehen. Insofern solle dieser Antrag ebenfalls abgelehnt werden.

Die Fraktion der AfD hatte in diesem Zusammenhang die Meinung vertreten, dass sich ein aktives Fischen von Kunstabfällen positiv auf die Meeresumwelt auswirken könne. Die Sachverhalte die von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in den Fokus gerückt worden seien, würden über die Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie geregelt.

Diesbezüglich hat das Fachressort ergänzend dargelegt, dass man mit den Umweltverbänden eng und erfolgreich beim Projekt „fishing for litter“ zusammenarbeite.

Der Auffassung des Fachressorts hatten sich die Ausschussmitglieder im Wesentlichen angeschlossen.

Den Antrag 4 der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat der Ausschuss mehrheitlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und DIE LINKE, bei Zustimmung seitens der Fraktionen der AfD, CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der FDP, abgelehnt.

Zur Begründung des Änderungsantrages 5 hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ausgeführt, dass im Anhörungsverfahren der Landesregierung zum Referentenentwurf nicht nachvollziehbar dargelegt worden sei, warum es pauschale Befugnisse für die Landesregierung geben solle, weitergehende Befreiungen zu den Festlegungen des Gesetzes zu erlassen. Sämtliche nachvollziehbare Befreiungstatbestände ließen sich mit dem Gesetz regeln. Sollte aber zu einem späteren Zeitpunkt der Rechtsanwendung erkennbar werden, dass weitergehende Befreiungstatbestände erforderlich seien, so seien diese im Rahmen eines Gesetzgebungsverfahrens zu erörtern und gegebenenfalls aufzunehmen. Andere Bundesländern würden auf entsprechende Verordnungsermächtigungen verzichten, da Ausnahmen bereits durch andere Gesetzes geregelt würden.

Die Vertreter der Fraktionen der SPD und DIE LINKE hatten sich die Begründung der Vertreter des Fachressorts zu eigen gemacht, wonach die Voraussetzungen (Delegation durch ein formelles Gesetz, hinreichende Bestimmtheit der Verordnungsermächtigung nach Inhalt, Zweck und Ausmaß) gemäß Artikel 57 Absatz 1 Satz 1 und 2 der Verfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern für die Delegation der Rechtssetzungsbefugnis vom Parlament auf die Landesregierung vorlägen.

Durch die Ermächtigung solle die Voraussetzung geschaffen werden, dass die Landesregierung unter Beachtung der Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/883 (Hafenauffangrichtlinie) kurzfristig in angemessener Weise auf praktische Erfordernisse der Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft im Land reagieren könne, die eventuell nach dem Inkrafttreten des neuen Gesetzes zu Tage treten könnten.

Dies könne z. B. im Hinblick auf das Zusammenwirken der Regelungen zu Entladepflichten und der Meldung von Unzulänglichkeiten bei der Abfallabgabe zum Tragen kommen. Die Hafenauffangrichtlinie sehe die Anwendung des Meldeverfahrens nach den Regularien der Internationalen Maritimen Organisation (MEPC.1/Circ. 834/Rev. 1) vor. Demnach gelange die Meldung des Schiffsführers über den Flaggenstaat des Schiffes und die IMO an den Hafenstaat Deutschland. Danach folge wiederum eine Weitergabe der Meldung über Bundesbehörden an die zuständigen Landesbehörden. Der eigentlichen Prüfung des Problems vor Ort sei demnach ein umfangreiches Verwaltungsverfahren vorgeschaltet.

Im Gesamteindruck der Stellungnahmen des Verbandes Deutscher Reeder, des Zentralverbandes Deutscher Schiffsmakler sowie des Landesverbandes Hafenwirtschaft werde hier gegebenenfalls eine Kollision mit praktischen Erfordernissen der Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft wie z. B. zeitnahes Entladen und Wiederfreiwerden des Liegeplatzes befürchtet. Etwaigen Schwierigkeiten in der Praxis könne mit der Verordnungsermächtigung kurzfristig und flexibel Rechnung getragen werden, ohne das Parlament einbinden zu müssen. Durch die Beteiligung der Landesregierung und damit aller Ressorts im Verfahren sei zudem eine hinreichende Prüfung aller Belange im Verfahren gewährleistet. Ob sich aus der Anwendung der gesetzlichen Vorgaben tatsächlich hinreichende Beweggründe für eine EU-konforme Regelung von weiteren Ausnahmen ergäben, lasse sich zum jetzigen Zeitpunkt aber nicht abschätzen.

Dem Antrag 5 der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat der Ausschuss, bei Zustimmung seitens der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, bei Ablehnung seitens der Fraktionen der SPD und DIE LINKE sowie bei Enthaltung seitens der Fraktionen der AfD und CDU, mehrheitlich nicht entsprochen.

Den auf Empfehlung der Landesregierung sowie von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vorgeschlagenen redaktionellen Änderungen entsprechend der Beschlussempfehlung hat der Ausschuss einstimmig entsprochen.

Zur Beschlussempfehlung insgesamt

Der Ausschuss hat einvernehmlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, AfD, CDU, DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bei Enthaltung seitens der Fraktion der FDP, dafür votiert, dem Landtag zu empfehlen, den Gesetzentwurf der Landesregierung auf Drucksache 8/643 mit der Maßgabe der in der Beschlussempfehlung aufgeführten Änderungen und im Übrigen unverändert anzunehmen.

Schwerin, den 8. Juni 2022

Dr. Sylva Rahm-Präger
Vorsitzende und Berichterstatterin