

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Ausführungsgesetzes zum Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetz – BinSchAbfÜbkAG)

A. Problem und Ziel

Die Bundesrepublik Deutschland ist Vertragspartei des internationalen Übereinkommens vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI). Die von der Konferenz der Vertragsparteien (KVP) dieses Übereinkommens gefassten Beschlüsse sind verbindlich.

Zur Durchführung des CDNI in Deutschland wurde das Ausführungsgesetz zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (BinSchAbfÜbkAG) vom 13. Dezember 2003 (BGBl. I S. 2642) erlassen, das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 24. Mai 2016 (BGBl. I S. 1217) geändert worden ist.

Mit dem Beschluss CDNI 2017-I-4 der KVP vom 22. Juni 2017 wurde das CDNI umfassend geändert. Eingefügt wurden Bestimmungen über den Umgang mit gasförmigen Rückständen flüssiger Ladung (Dämpfe).

B. Lösung

Zur Anpassung an das geänderte CDNI soll das BinSchAbfÜbkAG neu gefasst werden. Gleichzeitig sollen in der neuen Fassung weitere punktuelle Änderungen des bisher geltenden Rechts vorgenommen werden, da sich diese in der praktischen Umsetzung als notwendig erwiesen haben.

C. Alternativen

Keine. Als Vertragspartei des CDNI ist die Bundesrepublik Deutschland zur Umsetzung der Beschlüsse verpflichtet. Derzeit im Vollzug des CDNI auftretende Probleme blieben ohne die übrigen geplanten Änderungen ungelöst.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Veränderung der jährlichen Haushaltsausgaben in Tsd. Euro:	266
– davon auf Bundesebene in Tsd. Euro:	22
– davon auf Landesebene in Tsd. Euro:	244
Einmalige Haushaltsausgaben in Tsd. Euro:	288
– davon auf Bundesebene in Tsd. Euro:	146
– davon auf Landesebene in Tsd. Euro:	142

Auf Bundesebene entstehen einmalige Haushaltsausgaben insbesondere durch das Erstellen und Betreiben einer zentralen Ordnungswidrigkeitendatei mit Bußgelddatenbank. Zusätzliche laufende Haushaltsausgaben resultieren aus dem Betreiben der Datei und im Rahmen des Datenaustauschs mit Behörden. Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Für die Länder entstehen einmalige Haushaltsausgaben und zusätzliche jährliche Haushaltsausgaben, da die Einhaltung des neuen Verbotes der Freisetzung von Dämpfen kontrolliert werden muss und ein Datenaustausch mit der Bundesebene vorgesehen ist.

E. Erfüllungsaufwand**E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Tsd. Euro:	10 221
– davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten in Tsd. Euro:	7
Einmaliger Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro:	5 202

Für die Wirtschaft entsteht vor allem durch die Entgasung ein höherer jährlicher Erfüllungsaufwand.

Ebenso werden Informationspflichten für die Wirtschaft geändert, was zu einer geringen Erhöhung der jährlichen Bürokratiekosten führt. Denn künftig müssen Nachweise über die Abgabe der Dämpfe geführt werden.

Einmaliger Erfüllungsaufwand entsteht für die Bereitstellung der benötigten Entgasungsanlagen.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Tsd. Euro:	266
– davon auf Bundesebene in Tsd. Euro:	22
– davon auf Landesebene in Tsd. Euro:	244
Einmaliger Erfüllungsaufwand in Tsd. Euro:	288
– davon auf Bundesebene in Tsd. Euro:	146
– davon auf Landesebene in Tsd. Euro:	142

Auf Bundesebene entsteht einmaliger Umstellungsaufwand insbesondere durch das Erstellen und Betreiben einer zentralen Ordnungswidrigkeitendatei mit Bußgelddatenbank. Zusätzlicher laufender Erfüllungsaufwand resultiert aus dem Betreiben der Datei und im Rahmen des Datenaustauschs mit Behörden. Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Für die Länder entsteht einmaliger Umstellungsaufwand und zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand, da die Einhaltung des neuen Verbotes der Freisetzung von Dämpfen kontrolliert werden muss und ein Datenaustausch mit der Bundesebene vorgesehen ist.

F. Weitere Kosten

Keine.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 19. August 2020

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Ausführungsgesetzes zum Übereinkommen
vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und
Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt
(Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen-
Ausführungsgesetz – BinSchAbfÜbkAG)

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG
ist als Anlage 2 beigelegt.

Der Bundesrat hat in seiner 992. Sitzung am 3. Juli 2020 gemäß Artikel 76 Absatz 2
des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich
Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in
der als Anlage 4 beigelegten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

**Entwurf eines Ausführungsgesetzes zum Übereinkommen
vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und
Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt**

**(Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen-
Ausführungsgesetz – BinSchAbfÜbkAG)**

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

I n h a l t s ü b e r s i c h t

- § 1 Räumlicher Geltungsbereich und Geltung der Begriffsbestimmungen
- § 2 Pflicht zur Einrichtung und zum Betrieb von Annahmestellen
- § 3 Vereinbarungen über gemeinsam zu nutzende Annahmestellen
- § 4 Bedarfsplan für gemeinsam zu nutzende Annahmestellen
- § 5 Weitere Entsorgung durch Annahmestellen nach der Annahme
- § 6 Allgemeine Auskunftspflichten
- § 7 Besondere Pflichten des Betreibers einer Bunkerstelle
- § 8 Besondere Pflichten des Schiffsbetreibers
- § 9 Besondere Pflichten der Betreiber der Annahmestellen und der Ladungsempfänger
- § 10 Besondere Pflichten des Schiffsführers
- § 11 Pflichten für Schiffsführer von Fahrzeugen, die kein Gasöl als Kraftstoff benutzen oder Gasöl außerhalb des Anwendungsbereiches der Anlage 1 zum Übereinkommen tanken
- § 12 Pflichten von Dritten, die mit der Annahme von Schiffbetriebsabfällen oder Dämpfen beauftragt wurden
- § 13 Ordnungswidrigkeitendatei
- § 14 Zuständige Behörden für Aufgaben des Bundes
- § 15 Zuständige Behörden der Länder
- § 16 Gleichwertigkeiten
- § 17 Eingriffsbefugnisse der zuständigen Behörden, Mitwirkungspflicht
- § 18 Verordnungsermächtigungen
- § 19 Übertragung von Aufgaben
- § 20 Datenübermittlung und Datenaustausch
- § 21 Befreiung der innerstaatlichen Institution von der Körperschaftsteuer
- § 22 Bußgeldvorschriften
- § 23 Übergangsbestimmungen
- § 24 Zeitliche Anwendungsvorschrift
- § 25 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

§ 1

Räumlicher Geltungsbereich und Geltung der Begriffsbestimmungen

(1) Die nachfolgenden Bestimmungen gelten

1. auf den Binnenwasserstraßen, die für Deutschland in Anlage 1 zum Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (BGBl. 2003 II S. 1799), das zuletzt durch die Beschlüsse vom 22. Juni 2017, 13. Dezember 2018 und 18. Dezember 2019 (BGBl. 2020 II S. 618) geändert worden ist, genannt sind, und
2. für die Schleusen, Häfen, Umschlagsanlagen, Liege- und Anlegestellen, die an den Binnenwasserstraßen nach Nummer 1 liegen.

(2) Es gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 1 des Übereinkommens und der Artikel 3.01, 5.01 und 8.01 der Anlage 2 zum Übereinkommen.

§ 2

Pflicht zur Einrichtung und zum Betrieb von Annahmestellen

(1) Die Betreiber von Umschlagsanlagen

1. außerhalb von Häfen sind verpflichtet, Annahmestellen einzurichten und zu betreiben für
 - a) Abfälle aus dem Ladungsbereich, sofern beim Entladen von Gütern nach Anhang III der Anlage 2 zum Übereinkommen entsprechende Abfälle anfallen,
 - b) Dämpfe, sofern beim Entladen von Gütern nach Anhang IIIa der Anlage 2 zum Übereinkommen entsprechende Dämpfe anfallen,
 - c) Hausmüll;
2. innerhalb von Häfen sind verpflichtet, Annahmestellen einzurichten und zu betreiben für
 - a) Abfälle aus dem Ladungsbereich, sofern beim Entladen von Gütern nach Anhang III der Anlage 2 zum Übereinkommen entsprechende Abfälle anfallen,
 - b) Dämpfe, sofern beim Entladen von Gütern nach Anhang IIIa der Anlage 2 zum Übereinkommen entsprechende Dämpfe anfallen.

Zu den Umschlagsanlagen zählen auch Häfen, die selber Güter umschlagen.

Im Falle flüssiger Ladung geht die Pflicht nach Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und b, Nummer 2 Buchstabe a und b auf die diese Umschlagsanlagen nutzenden Befrachter über.

(2) Die Betreiber von Häfen sind verpflichtet, Annahmestellen einzurichten und zu betreiben für

1. Hausmüll und
2. Slops und übrigen Sonderabfall.

(3) Die Betreiber von Liegestellen und Schleusen für die durchgehende Schifffahrt sind verpflichtet, an ihren Liegestellen und Schleusen ein ausreichend dichtes Netz von Annahmestellen für Hausmüll einzurichten, zu betreiben und entsprechend bekannt zu machen. Das Netz muss so beschaffen sein, dass die Schifffahrt ohne Umwege ihren Hausmüll regelmäßig entsorgen kann.

(4) Die Betreiber von Anlegestellen von Kabinen- oder Fahrgastschiffen sind verpflichtet, Annahmestellen für Hausmüll einzurichten und zu betreiben.

(5) Die Betreiber von als Stamm- oder Übernachtungsplatz dienenden Anlegestellen von Kabinen- oder Fahrgastschiffen mit einer Kapazität an Fahrgästen oder Schlafplätzen nach Artikel 8.02 Absatz 3 Buchstabe a

und b der Anlage 2 zum Übereinkommen sind verpflichtet, Annahmestellen für häusliches Abwasser einzurichten und zu betreiben. Sie sind von dieser Pflicht befreit, sofern sie lückenlos die Abgabe ihrer häuslichen Abwässer einschließlich ihrer Mengen an vorhandenen, geeigneten Annahmestellen nachweisen können.

(6) Die nach den Absätzen 1 bis 5 Verpflichteten können zuverlässige, fachlich geeignete Dritte mit der ihnen obliegenden Aufgabe beauftragen.

(7) Die nach Absatz 1 Verpflichteten können jeweils den Fracht- oder Schiffsführern für Waschwasser oder für Dämpfe eine vorhandene geeignete Annahmestelle im Sinne von Artikel 7.05 Absatz 1, 2 und 2a der Anlage 2 zum Übereinkommen zuweisen.

(8) Die Einrichtung und den Betrieb von Annahmestellen für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle regelt die innerstaatliche Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens*.

(9) Der Betrieb von Annahmestellen für gasförmige Ladungsreste gemäß Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b, Nummer 2 Buchstabe b sowie Satz 3 und 4 ist bis zum Zeitpunkt nach § 24 unter Berücksichtigung der Übergangsvorschriften, die in Artikel 11.01 der Anlage 2 zum Übereinkommen genannt sind, sicherzustellen. Im Übrigen gelten die Anforderungen der Absätze 1 bis 7 unmittelbar.

§ 3

Vereinbarungen über gemeinsam zu nutzende Annahmestellen

(1) Betreiber und Befrachter können Vereinbarungen über gemeinsam zu nutzende Annahmestellen und deren Art und Umfang treffen, und zwar

1. nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 Buchstabe b verpflichtete Betreiber von Umschlagsanlagen sowie im Falle flüssiger Ladung die diese Umschlagsanlagen nutzenden Befrachter hinsichtlich der Annahme von Dämpfen;
2. nach § 2 Absatz 2 verpflichtete Betreiber von Häfen hinsichtlich der Annahme von Slops und übrigen Sonderabfall.

(2) Betreiber und Befrachter, die eine Vereinbarung nach Absatz 1 treffen, müssen vor Errichtung der Anlage einen Bedarfsplan nach § 4 Absatz 1 aufstellen.

(3) Eine gemeinsam zu nutzende Annahmestelle darf nur betrieben werden, wenn ein genehmigter Bedarfsplan gemäß § 4 Absatz 1 vorliegt.

§ 4

Bedarfsplan für gemeinsam zu nutzende Annahmestellen

(1) Im Bedarfsplan sind die nach § 3 Absatz 1 gemeinsam zu nutzenden Annahmestellen im Wasserstraßenbereich, für den die Vereinbarung gelten soll, festzulegen.

(2) Die Verteilung der gemeinsam zu nutzenden Annahmestellen muss sich an den betrieblichen Belangen der Binnenschifffahrt orientieren. Das Netz dieser Annahmestellen muss ausreichend dicht sein. Zu berücksichtigen sind

1. das in bestimmten Wasserstraßenbereichen unterschiedliche regionale Verkehrsaufkommen und
2. die in den Umschlagsanlagen je nach Art und Menge der anfallenden Abfälle oder Dämpfe geltenden unterschiedlichen Anforderungen an die Annahmestelle.

(3) Der Bedarfsplan muss unter Berücksichtigung der Absätze 1 und 2 folgende Angaben enthalten:

* Innerstaatliche Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens ist nach Artikel 1 Absatz 1 des Staatsvertrags der Länder über die Bestimmung einer innerstaatlichen Institution nach dem Gesetz zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (Bilgenentwässerungsverband-Staatsvertrag) von 2008 der Bilgenentwässerungsverband mit Sitz in Duisburg.

1. die Namen der an der Vereinbarung Beteiligten,
2. den Namen des Betreibers der gemeinsam zu nutzenden Annahmestelle,
3. Standort, Art und Umfang der gemeinsam zu nutzenden Annahmestelle,
4. Anmelde- und Abfertigungsmodalitäten für die gemeinsam zu nutzende Annahmestelle und
5. sonstige spezifische Anforderungen, die durch die Schifffahrt vorgegeben werden wie die Längen der Anlegestellen, Anzahl gleichzeitig liegender Schiffe, Gefahrgut transportierende Schiffe.

(4) Der Bedarfsplan muss hinsichtlich des Netzes von Annahmestellen durch die jeweils zuständige Landesbehörde genehmigt werden.

(5) Häfen oder Umschlagsanlagen oder Befrachter, die an einer Vereinbarung nach § 3 beteiligt sind, die jedoch in einem genehmigten Bedarfsplan nicht als Annahmestelle aufgeführt werden, sind von folgenden Verpflichtungen befreit:

1. Annahmestellen nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 Buchstabe b für Dämpfe zu errichten und zu betreiben, sofern die im Bedarfsplan ausgewiesenen Annahmestellen der Annahme von Dämpfen dienen,
2. Annahmestellen nach § 2 Absatz 2 Nummer 2 für Slops und übrigen Sonderabfall zu errichten und zu betreiben, sofern die im Bedarfsplan ausgewiesenen Annahmestellen der Annahme von Slops und übrigem Sonderabfall dienen.

Diese Häfen, Umschlagsanlagen oder Befrachter können verpflichtet werden, einen Beitrag zu den Kosten derjenigen Annahmestellen zu leisten, die im Bedarfsplan aufgeführt sind. Bei der Festlegung der Kosten können die bei den einzelnen Beteiligten vorrangig anfallenden Abfallarten und -mengen oder Dämpfe sowie der mit Errichtung und Betrieb bestimmter Annahmestellen verbundene besondere Aufwand berücksichtigt werden. Die Verpflichtung und die Höhe der anteilig zu tragenden Kosten sind in die Vereinbarung nach § 3 aufzunehmen.

§ 5

Weitere Entsorgung durch Annahmestellen nach der Annahme

Die weitere Entsorgung der Abfälle, die den Annahmestellen nach den Vorschriften des Übereinkommens übergeben worden sind, bestimmt sich nach dem hierfür geltenden Abfallrecht und Abwasserrecht sowie im Fall von Dämpfen zusätzlich nach dem Immissionsschutzrecht des Bundes und des für die jeweilige Annahmestelle zuständigen Landes.

§ 6

Allgemeine Auskunftspflichten

(1) Die nach Absatz 4 Verpflichteten haben hinsichtlich der Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens bei Kontrollen auf Verlangen umfassend und wahrheitsgemäß Auskunft über die Tatsachen zu erteilen, die notwendig sind für

1. die Überwachung der Einhaltung der Anforderungen des Übereinkommens und
2. die Überwachung der Einhaltung der §§ 2 bis 5 und 7 bis 12.

(2) Die nach Absatz 1 zur Auskunft Verpflichteten haben diejenigen Bescheinigungen und Nachweise auf Verlangen vorzulegen, die sie vorzuhalten haben nach

1. Artikel 2.03 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1 der Anlage 2 zum Übereinkommen,
2. Artikel 3.04 Absatz 1 Satz 1 der Anlage 2 zum Übereinkommen,
3. Artikel 6.03 Absatz 1 Satz 1 der Anlage 2 zum Übereinkommen,

4. Artikel 7.02 Absatz 2 Satz 2 der Anlage 2 zum Übereinkommen,
5. den Artikeln 7.09, 10.01 Absatz 2 der Anlage 2 zum Übereinkommen und Absatz 3 Satz 6 Anhang II der Anlage 2 zum Übereinkommen und
6. § 7 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b oder Nummer 2 Buchstabe a, § 9 Absatz 2 Nummer 6 oder § 11 Absatz 1.
(3) Ein nach Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 4 zur Auskunft Verpflichteter kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen
 1. der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung aussetzen würde oder
 2. der Gefahr eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.(4) Nach diesem Gesetz verpflichtete Personen sind:
 1. die Befrachter,
 2. die Ladungsempfänger,
 3. die Betreiber einer Umschlagsanlage,
 4. die Frachtführer,
 5. die Schiffsführer,
 6. die Betreiber von Bunkerbetrieben,
 7. die Betreiber von Häfen,
 8. die Betreiber von Liegestellen,
 9. die Betreiber von Anlegestellen und
 10. die Betreiber von Schleusen.

§ 7

Besondere Pflichten des Betreibers einer Bunkerstelle

Der Betreiber einer Bunkerstelle ist in Bezug auf Anlage 2 zum Übereinkommen verpflichtet,

1. im Falle der Entrichtung der Entsorgungsgebühr über das elektronische Zahlungssystem nach Artikel 3.03 Absatz 4
 - a) beim Bunkern die Entsorgungsgebühr nach Artikel 3.03 Absatz 5 Satz 2 Buchstabe d Satzteil vor Satz 2 mittels Magnetkarte des Schiffsführers und eines mobilen elektronischen Terminals des elektronischen Zahlungssystems im Sinne des Artikels 3.01 Buchstabe b abzubuchen,
 - b) nach jedem Bunkervorgang dem Schiffsführer unverzüglich eine Ausfertigung des nach Artikel 3.04 Absatz 1 Satz 1 auszufertigenden Bezugsnachweises für Gasöl mit der beizufügenden Quittung für die Entrichtung der Gebühr nach Artikel 3.04 Absatz 2 Satz 1 auszuhändigen;
2. im Falle des schriftlichen Verfahrens nach Artikel 3.03 Absatz 6
 - a) nach jedem Bunkervorgang dem Schiffsführer unverzüglich eine Ausfertigung des nach Artikel 3.04 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 3 auszufertigenden Bezugsnachweises für Gasöl auszuhändigen,
 - b) die in Artikel 3.03 Absatz 7 Satz 1 bezeichneten Angaben zu den in Artikel 3.03 Absatz 7 bezeichneten Zwecken spätestens sieben Tage nach dem Bunkervorgang an die innerstaatliche Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens zu übermitteln;

3. eine weitere Ausfertigung der in Nummer 1 Buchstabe b oder Nummer 2 Buchstabe a bezeichneten Unterlagen nach Artikel 3.04 Absatz 2 Satz 3 zwölf Monate nach der Aushändigung bei der Bunkerstelle aufzubewahren.

Die Frist für die Aufbewahrung der in Satz 1 Nummer 3 bezeichneten Unterlagen beginnt mit deren jeweiliger Aushändigung.

§ 8

Besondere Pflichten des Schiffsbetreibers

(1) Der Schiffsbetreiber ist verpflichtet, die Entsorgungsgebühr nach Artikel 6 Absatz 1 Satz 1 erster Halbsatz des Übereinkommens vor dem Bunkern von Gasöl zu entrichten. Das Vorgehen hierbei richtet sich nach den Absätzen 2 bis 4.

(2) Der Schiffsbetreiber ist in Bezug auf Anlage 2 zum Übereinkommen verpflichtet, dafür zu sorgen, dass vor jedem Bunkervorgang eines seiner Schiffe ein ausreichendes Guthaben nach den Bestimmungen des Artikels 3.03 Absatz 5 Buchstabe c der Anlage 2 zum Übereinkommen auf seinem ECO-Konto bei der innerstaatlichen Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens vorhanden ist.

(3) Wird aufgrund eines der in Artikel 3.03 Absatz 6 der Anlage 2 zum Übereinkommen genannten Fälle die Entsorgungsgebühr im schriftlichen Verfahren entrichtet, hat der Schiffsbetreiber den geschuldeten Betrag nach Aufforderung durch die innerstaatliche Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens an diese zu überweisen.

(4) In den Fällen des Artikels 3.03 Absatz 6 Buchstabe b und c der Anlage 2 zum Übereinkommen muss die Überweisung auch die nach Artikel 3.03 Absatz 8 der Anlage 2 zum Übereinkommen zu entrichtende Verwaltungsgebühr enthalten.

§ 9

Besondere Pflichten der Betreiber der Annahmestellen und der Ladungsempfänger

(1) Der Betreiber einer Annahmestelle und im Falle der Entladung des Fahrzeugs zusätzlich der Ladungsempfänger oder der von einem Ladungsempfänger oder Befrachter beauftragte Betreiber einer Umschlagsanlage sind verpflichtet,

1. spätestens nach Abschluss der Annahme eines Schiffsbetriebsabfalles diese Tätigkeit gemäß Absatz 2 zu bestätigen,
2. spätestens nach Abschluss der Entladung eines Fahrzeugs diese Tätigkeit gemäß Absatz 2 zu bestätigen oder
3. sofern er die Aufgabe übernommen hat, die Laderäume oder Ladetanks zu waschen oder zu entgasen, spätestens nach Abschluss des Waschens oder Entgasens diese Tätigkeit gemäß Absatz 2 zu bestätigen.

(2) Die Bestätigung erfolgt in den nachfolgend genannten Unterlagen und nach den folgenden Maßgaben:

1. nach Artikel 2.03 Absatz 2 Satz 2 der Anlage 2 zum Übereinkommen im Ölkontrollbuch nach dem Muster nach Anhang I der Anlage 2 zum Übereinkommen die Annahme öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle;
2. nach Artikel 7.01 Absatz 1 der Anlage 2 zum Übereinkommen in der Entladebescheinigung nach den Mustern nach Anhang IV der Anlage 2 zum Übereinkommen
 - a) die Entladung des Fahrzeugs,
 - b) das Waschen oder Entgasen, sofern er die Aufgabe übernommen hat, die Laderäume oder Ladetanks zu waschen oder zu entgasen, und
 - c) die Annahme der Abfälle aus dem Ladungsbereich;

3. nach Artikel 7.01
 - a) Absatz 2 der Anlage 2 zum Übereinkommen die Annahme von Waschwasser,
 - b) Absatz 3 der Anlage 2 zum Übereinkommen die Durchführung der Entgasung in der Entladebescheinigung nach den Mustern nach Anhang IV der Anlage 2 zum Übereinkommen;
4. nach Artikel 9.03 Absatz 3 der Anlage 2 zum Übereinkommen die Annahme von Klärschlamm in einer Annahmebescheinigung, die Folgendes enthält:
 - a) Datum der Annahme,
 - b) Schiffsname und einheitliche europäische Schiffsnummer,
 - c) Ort der Annahmestelle,
 - d) Anschrift des Betreibers der Annahmestelle,
 - e) Menge des angenommenen Klärschlammes,
 - f) Unterschrift des Betreibers der Annahmestelle und des Schiffsführers;
5. nach Artikel 10.01 Absatz 2 der Anlage 2 zum Übereinkommen die Annahme von Slops in einer Annahmebescheinigung, die Folgendes enthält:
 - a) Datum der Annahme,
 - b) Schiffsname und einheitliche europäische Schiffsnummer,
 - c) Ort der Annahmestelle,
 - d) Anschrift des Betreibers der Annahmestelle,
 - e) Menge der angenommenen Slops,
 - f) Unterschrift des Betreibers der Annahmestelle und des Schiffsführers;
6. nach § 2 Absatz 5 Satz 2 dieses Gesetzes die Annahme von häuslichen Abwässern in einer Annahmebescheinigung, die Folgendes enthält:
 - a) Datum der Annahme,
 - b) Schiffsname und einheitliche europäische Schiffsnummer,
 - c) Ort der Annahmestelle,
 - d) Anschrift des Betreibers der Annahmestelle,
 - e) Menge der angenommenen häuslichen Abwässer,
 - f) Unterschrift des Betreibers der Annahmestelle und des Schiffsführers.

§ 10

Besondere Pflichten des Schiffsführers

Der Schiffsführer ist verpflichtet, die Eintragungen, die in den in § 9 Absatz 2 genannten Unterlagen von ihm vorzunehmen sind, nach Abgabe der Schiffsbetriebsabfälle oder der Ladung einschließlich der Ladungsabfälle oder nach der Entgasung unverzüglich, spätestens jedoch bei Aufforderung durch den Betreiber der Annahmestelle vorzunehmen.

§ 11

Pflichten für Schiffsführer von Fahrzeugen, die kein Gasöl als Kraftstoff benutzen oder Gasöl außerhalb des Anwendungsbereiches der Anlage 1 zum Übereinkommen tanken

(1) Der Schiffsführer eines Fahrzeugs,

1. das kein Gasöl im Sinne des Artikels 1 Buchstabe m des Übereinkommens tankt und
2. dessen öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle nicht über das System nach Artikel 6 des Übereinkommens entsorgt werden,

hat gemäß Absatz 2 einen Nachweis darüber an Bord mitzuführen, wann die letzte Entsorgung der Schiffsbetriebsabfälle oder die letzte Abgabe der Schiffsbetriebsabfälle erfolgt ist.

(2) Der Schiffsführer hat den Nachweis zwölf Monate an Bord mitzuführen, gerechnet ab dem Tag, an dem die Entsorgung oder Abgabe erfolgt ist.

(3) Für Schiffsführer von Fahrzeugen, die außerhalb des Anwendungsbereiches der Anlage 1 zum Übereinkommen tanken, gelten die Absätze 1 und 2 entsprechend. Dies gilt nicht, wenn sie einen Nachweis über das Tanken durch einen Bezugsnachweis für Gasöl nach Artikel 3.04 Absatz 1 Satz 1 der Anlage 2 zum Übereinkommen an Bord mitführen.

§ 12

Pflichten von Dritten, die mit der Annahme von Schiffsbetriebsabfällen oder Dämpfen beauftragt wurden

(1) Wurden Dritte mit der Annahme von Schiffsbetriebsabfällen oder Dämpfen beauftragt, gehen die jeweiligen Pflichten

1. nach den §§ 2, 6 und 9 auf den beauftragten Dritten über sowie
2. nach Artikel 13 des Übereinkommens, den Artikeln 7.01, 7.03 Absatz 2 und 3, Artikel 7.04 Absatz 1, 2, 3 Buchstabe b und c, Artikel 10.01 der Anlage 2 zum Übereinkommen auf den beauftragten Dritten über.

Die ursprüngliche Verantwortung der nach diesem Gesetz Verpflichteten für die Erfüllung ihrer Pflichten bleibt hiervon unberührt und so lange bestehen, bis die Pflichtenerfüllung endgültig und ordnungsgemäß abgeschlossen ist.

(2) Die beauftragten Dritten müssen ihre Zuverlässigkeit und fachliche Eignung gegenüber der zuständigen Behörde nachweisen können.

§ 13

Ordnungswidrigkeitendatei

(1) Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt führt eine Datei über die von ihr verfolgten Ordnungswidrigkeiten zum Übereinkommen zur Bearbeitung von Ordnungswidrigkeitenverfahren nach § 22 Absatz 5.

(2) Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt ist befugt, zu dem in Absatz 1 genannten Zweck folgende Daten zu erheben, zu speichern und zu verwenden:

1. Familienname, Geburtsname, Vornamen, Tag und Ort der Geburt, Anschrift des oder der Betroffenen und gegebenenfalls Name und Anschrift des gesetzlichen Vertreters, Name und Anschrift des Unternehmens sowie des Zustellungsbevollmächtigten,

2. bei fahrzeugbezogenen Ordnungswidrigkeiten nach § 22 Absatz 2 Nummer 1, 3 Buchstabe f, q und s die einheitliche europäische Schiffsnummer,
3. die zuständige Bußgeldstelle und das Aktenzeichen des Ordnungswidrigkeitenverfahrens,
4. Tatzeit und Tatort,
5. die Tatvorwürfe durch Angabe der gesetzlichen Vorschriften und die nähere Bezeichnung der Ordnungswidrigkeiten,
6. das Datum der Einleitung des Verfahrens sowie
7. das Datum und die Art der Verfahrenserledigungen durch die Bußgeldstelle und die Staatsanwaltschaft und das Gericht unter Angabe der gesetzlichen Vorschriften.

(3) Die nach Absatz 2 gespeicherten personenbezogenen Daten sind von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt unverzüglich zu löschen, soweit sie für die Erfüllung der in Absatz 1 genannten Aufgabe nicht mehr erforderlich sind, spätestens jedoch unverzüglich nach dem Ende der Vollstreckungsverjährung. In Verfahren von besonderer Bedeutung sind die Daten unverzüglich nach Ablauf der im jeweiligen Einzelfall festgelegten Frist zu löschen.

(4) Bis zur Errichtung der Datei nach Absatz 1 dürfen die Daten nach Absatz 2 von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zu dem in Absatz 1 genannten Zweck erhoben und in den in ihren Außenstellen regional geführten Dateien gespeichert und verwendet werden.

(5) Die in Absatz 4 genannten, in den Außenstellen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt geführten Dateien sind am Tag der Errichtung der Datei nach Absatz 1 unverzüglich zu löschen.

§ 14

Zuständige Behörden für Aufgaben des Bundes

(1) Zuständige Behörde für die technischen Untersuchungen von Nachlenzsystemen im Sinne des Anhangs II der Anlage 2 zum Übereinkommen ist für den Bereich der Bundeswasserstraßen die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Sie erstellt als Ergebnis der Untersuchung den Nachweis nach Muster 3 des Anhangs II der Anlage 2 zum Übereinkommen.

(2) Die Prüfung von Nachlenzsystemen nach Absatz 1 einschließlich des Ausstellens des Nachweises kann statt durch die zuständige Behörde auch durch eine nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung anerkannte Klassifikationsgesellschaft vorgenommen werden.

(3) Zuständige Behörden für das Ausstellen oder die Erneuerung des Ölkontrollbuchs im Sinne des Artikels 2.03 Absatz 1 der Anlage 2 zum Übereinkommen sind für den Bereich der Bundeswasserstraßen

1. bei untersuchungspflichtigen Fahrzeugen
 - a) für die erstmalige Ausstellung des Ölkontrollbuchs die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt;
 - b) für die Erneuerung des Ölkontrollbuchs die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter;
2. bei nicht untersuchungspflichtigen Fahrzeugen die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter.

(4) Zuständige Bundesbehörde für die Prüfung von Befreiungen bei Sondertransporten nach Artikel 6.03 Absatz 7 Satz 3 der Anlage 2 zum Übereinkommen ist für die Bundeswasserstraßen die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt.

(5) Bundeswasserstraßen im Sinne dieses Gesetzes sind jene im Sinne des § 1 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 4 des Bundeswasserstraßengesetzes.

§ 15

Zuständige Behörden der Länder

(1) Soweit nach diesem Gesetz keine Behörde des Bundes zuständig ist, obliegt die Wahrnehmung der Aufgaben nach diesem Gesetz den aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen und nach dem Übereinkommen den zuständigen Landesbehörden.

(2) Die nach Landesrecht zuständigen Stellen bestimmen die zur Ausführung dieses Gesetzes zuständigen Behörden für die Länder. Ist keine Bestimmung durch die zuständigen Stellen erfolgt, so bestimmt die Landesregierung die zuständigen Behörden.

(3) Die Landesregierung kann die Ermächtigung weiter übertragen.

§ 16

Gleichwertigkeiten

(1) Den Bescheinigungen nach § 14 Absatz 1, 2, den Ölkontrollbüchern nach § 14 Absatz 3 oder Befreiungen nach § 14 Absatz 4 stehen gleich die von der zuständigen Behörde eines Landes nach landesrechtlichen Vorschriften für den Bereich der Landeswasserstraßen ausgestellten

1. Bescheinigungen im Sinne von § 14 Absatz 1 Satz 2,
2. Ölkontrollbücher im Sinne von § 14 Absatz 3 und
3. Befreiungen im Sinne von § 14 Absatz 4.

(2) Die Gleichwertigkeit gilt jedoch nur, wenn

1. die Anforderungen des Übereinkommens erfüllt sind und
2. keine Erleichterungen oder örtlichen Einschränkungen erteilt worden sind.

§ 17

Eingriffsbefugnisse der zuständigen Behörden, Mitwirkungspflicht

(1) Zum Zweck der Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen dieses Gesetzes, der nach diesem Gesetz erlassenen Rechtsverordnungen und des Übereinkommens können die zuständigen Behörden sowie die von diesen Behörden beauftragten Sachverständigen

1. während der üblichen Geschäfts- und Betriebszeiten an Bord eines Fahrzeugs gehen sowie öffentlich zugängliche Geschäfts- und Diensträume, Annahmestellen, Hafen- und Umschlagsanlagen, Schleusen und Liegestellen der in § 6 Absatz 4 genannten Personen betreten,
2. alle gebotenen Überprüfungen von Fahrzeugen sowie von Annahmestellen und Umschlagsanlagen vornehmen,
3. Einsicht in alle Bücher, Nachweise und sonstigen Unterlagen, ausgenommen Krankenunterlagen, nehmen, von denen anzunehmen ist, dass aus ihnen Anhaltspunkte zur Einhaltung der Vorgaben dieses Gesetzes, der nach diesem Gesetz erlassenen Rechtsverordnungen und des Übereinkommens hervorgehen oder abgeleitet werden können.

(2) Liegen tatsächliche Anhaltspunkte für einen Verstoß gegen Bestimmungen dieses Gesetzes, der nach diesem Gesetz erlassenen Rechtsverordnungen und des Übereinkommens vor, sind die zuständigen Behörden über Absatz 1 hinaus befugt,

1. die im Einzelfall zur Feststellung des Verstoßes erforderlichen und angemessenen Aufklärungsmaßnahmen gegenüber den in § 6 Absatz 4 genannten Personen zu treffen,
2. gegenüber den in § 6 Absatz 4 genannten Personen die Anordnungen und Maßnahmen zu treffen, die erforderlich und angemessen sind zur Beseitigung eines festgestellten oder zur Verhütung eines zukünftigen Verstoßes gegen die Bestimmungen
 - a) dieses Gesetzes,
 - b) der nach diesem Gesetz erlassenen Rechtsverordnungen oder
 - c) des Übereinkommens und
3. Fahrzeuge, Annahmestellen und Umschlagsanlagen zu überprüfen auf die Einhaltung der Bestimmungen
 - a) dieses Gesetzes,
 - b) der nach diesem Gesetz erlassenen Rechtsverordnungen und
 - c) des Übereinkommens.

(3) Zur Abwehr dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit im Hinblick auf dieses Gesetz, die nach diesem Gesetz erlassenen Rechtsverordnungen und das Übereinkommen können die zuständigen Behörden über die Absätze 1 und 2 hinaus auch außerhalb der üblichen Geschäfts- und Betriebszeiten

1. die Räumlichkeiten an Bord eines Fahrzeugs betreten oder
2. die nicht öffentlich zugänglichen Räumlichkeiten einer Annahmestelle oder Umschlagsanlage betreten;

das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt.

(4) Durchsuchungen sind von den in den Absätzen 1 bis 3 genannten Befugnissen nicht umfasst.

(5) Die in § 6 Absatz 4 genannten Personen sind verpflichtet, den zuständigen Behörden sowie den von diesen Behörden beauftragten Sachverständigen die Maßnahmen nach den Absätzen 1 bis 3 zu ermöglichen und die Maßnahmen zu dulden.

(6) Wird bei einer Überprüfung festgestellt, dass ein Fahrzeug, eine Annahmestelle oder eine Umschlagsanlage nicht den Vorgaben dieses Gesetzes, der nach diesem Gesetz erlassenen Rechtsverordnungen oder des Übereinkommens entspricht und stellt diese Tatsache eine schwere oder wiederholte Verletzung der Vorgaben dar, so kann die zuständige Behörde

1. die Weiterfahrt des betroffenen Fahrzeugs untersagen oder
2. den Weiterbetrieb der betroffenen Annahmestelle oder Umschlagsanlage untersagen,

bis die erforderlichen Maßnahmen getroffen worden sind oder der Verstoß beseitigt worden ist. Die Pflicht aus Artikel 7.05 der Anlage 2 zum Übereinkommen in Verbindung mit § 2 Absatz 7 bleibt unberührt.

(7) Landesrechtliche Regelungen zu Eingriffsbefugnissen, Weiterfahrverboten und Weiterbetriebsverboten zur Durchsetzung geltender Vorschriften bleiben von den vorhergehenden Absätzen unberührt.

§ 18

Verordnungsermächtigungen

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Folgendes festzulegen:

1. Einzelheiten zur Umsetzung der in Artikel 3 Absatz 1, Artikel 4 Absatz 3, den Artikeln 11, 12 und 13 des Übereinkommens sowie der Anlage 2 zum Übereinkommen enthaltenen Ge- und Verbote im Geltungsbereich nach § 1 Absatz 1,
2. Einzelheiten
 - a) des einheitlichen Verfahrens zur Sammlung und Abgabe von Schiffsabfällen an den Annahmestellen und des Nachweises über die ordnungsgemäße Abgabe der Abfälle nach Artikel 4 Absatz 2 des Übereinkommens sowie
 - b) zu den Vorgaben der Anlage 2 zum Übereinkommen,
3. Einzelheiten zur Umsetzung des in Artikel 6 Absatz 1 des Übereinkommens enthaltenen Verfahrens der Finanzierung der Annahme und Entsorgung öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle einschließlich
 - a) der Sicherstellung der in Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens genannten, den Schiffsführern und Bunkerstellen obliegenden Verpflichtungen sowie
 - b) der Kontrolle der Gebührenerhebung und der Kosten der Annahme sowie der Entsorgung nach Artikel 3.04 Absatz 2 bis 7 der Anlage 2 zum Übereinkommen,
4. Einzelheiten der Finanzierung der Annahme und Entsorgung von sonstigen Schiffsbetriebsabfällen nach Artikel 7 des Übereinkommens.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, ohne Zustimmung des Bundesrates Änderungen der Anlagen nach Artikel 19 Absatz 5 des Übereinkommens in Kraft zu setzen, sofern diese Änderungen den Zielen des Übereinkommens entsprechen.

(3) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nummer 1 bis 3 und Absatz 2 bedürfen des Einvernehmens mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit.

(4) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nummer 3 und 4 sowie Absatz 2 bedürfen des Einvernehmens mit dem Bundesministerium der Finanzen.

(5) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nummer 1 und 2 bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates.

(6) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, ohne Anhörung des Bundesrates durch Einzelanordnung einen vorläufigen Einleitungsstandard im Sinne des Artikels 6.01 Absatz 4 Satz 2 der Anlage 2 zum Übereinkommen festzulegen.

§ 19

Übertragung von Aufgaben

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates juristischen Personen des Privatrechts die Wahrnehmung einzelner in § 14 Absatz 1 oder 3 genannte Aufgaben übertragen oder diese Personen beauftragen, an der Wahrnehmung mitzuwirken.

§ 20

Datenübermittlung und Datenaustausch

(1) Die Dienststellen der Zollverwaltung sind berechtigt, die nach § 30 der Abgabenordnung geschützten Verhältnisse der Betroffenen der innerstaatlichen Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens mitzuteilen, soweit dies erforderlich ist, um die Erfüllung der nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens genannten, den Schiffsführern und Bunkerstellen obliegenden Verpflichtungen sowie die Kontrolle der Gebührenerhebung zu überwachen. Im Falle einer elektronischen Datenübermittlung ist § 87a Absatz 1 Satz 3 der Abgabenordnung zu beachten.

(2) Zum Zweck von Kontrollen und zur Wahrnehmung ihrer übrigen Aufgaben nach dem Übereinkommen und nach diesem Gesetz dürfen

1. die nach § 14 Absatz 1 oder 3, auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung aufgrund des § 18 Absatz 1, zuständige Behörde und
2. die innerstaatliche Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens

die nach diesen Vorschriften erhobenen und gespeicherten Daten untereinander austauschen, wenn dies im Einzelfall jeweils für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich ist.

(3) Die übermittelten Daten sind vom Empfänger unmittelbar nach Wahrnehmung der jeweiligen Aufgabe nach den Absätzen 1 und 2, spätestens jedoch nach Ablauf eines Jahres nach der Übermittlung, zu löschen.

(4) Die nach § 13 Absatz 2 gespeicherten personenbezogenen Daten dürfen von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt an die in den Nummern 1 bis 4 genannten Empfänger und an entsprechende Stellen der Unterzeichnerstaaten des Übereinkommens zu folgenden Zwecken übermittelt werden:

1. zum Vollzug der Bestimmungen dieses Gesetzes, der nach diesem Gesetz erlassenen Rechtsverordnungen und des Übereinkommens an die Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, an die nach dem Übereinkommen, nach diesem Gesetz oder nach Landesrecht zuständigen Behörden der Länder, an die Zolldienststellen, an die innerstaatliche Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens sowie an die Bundeskasse,
2. zur Verfolgung von Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Übereinkommen stehen, oder zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten in Bezug auf das Übereinkommen an Gerichte, an Staatsanwaltschaften, an Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und an nach dem Übereinkommen und nach diesem Gesetz zuständige Behörden der Länder,
3. zur Vollstreckung von Bußgeldbescheiden oder von Anordnungen der Einziehung des Wertes von Taterträgen im Sinne des § 29a des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten an Gerichte, an Staatsanwaltschaften und an Hauptzollämter oder
4. zur statistischen Auswertung von Schiffsunfällen an Dienststellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes,

soweit dies im Einzelfall zur Erfüllung der in den Nummern 1 bis 4 genannten Aufgaben jeweils erforderlich ist.

(5) Die nach § 13 Absatz 2 gespeicherten personenbezogenen Daten dürfen von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt auch übermittelt werden, wenn der Empfänger unter Angabe der Personalien des Betroffenen schriftlich glaubhaft darlegt, dass

1. er die Daten zur Geltendmachung, Sicherung oder Vollstreckung oder zur Befriedigung oder Abwehr von Rechtsansprüchen im Zusammenhang mit dem Übereinkommen oder zur Erhebung einer Privatklage wegen im Rahmen des Übereinkommens begangener Ordnungswidrigkeiten oder Straftaten benötigt,
2. ihm ohne Kenntnis der Daten die Geltendmachung, Sicherung oder Vollstreckung oder die Befriedigung oder Abwehr des Rechtsanspruchs oder die Erhebung der Privatklage nicht möglich ist und
3. er die Daten auf andere Weise nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand erlangen kann.

Die Übermittlung ist nur zulässig, wenn der Betroffene kein überwiegendes schutzwürdiges Interesse an dem Ausschluss der Übermittlung hat. Der Empfänger ist darauf hinzuweisen, dass die Daten nur zu dem Zweck verarbeitet werden dürfen, zu dem sie übermittelt worden sind.

§ 21

Befreiung der innerstaatlichen Institution von der Körperschaftsteuer

Die innerstaatliche Institution nach Artikel 9 Absatz 1 des Übereinkommens ist von der Körperschaftsteuer befreit.

§ 22

Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 2 Absatz 1, 2, 3 Satz 1, Absatz 4 oder 5 Satz 1, jeweils auch in Verbindung mit Absatz 6, eine Annahmestelle nicht betreibt,
2. entgegen § 3 Absatz 3 eine dort genannte Annahmestelle betreibt,
3. entgegen § 6 Absatz 1 eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig erteilt,
4. entgegen § 6 Absatz 2 eine Bescheinigung oder einen Nachweis nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vorlegt,
5. entgegen § 7 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a eine Entsorgungsgebühr nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig abbucht,
6. entgegen § 7 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b oder Nummer 2 Buchstabe a eine dort genannte Ausfertigung nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,
7. entgegen § 7 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b eine Angabe nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig übermittelt,
8. entgegen § 7 Satz 1 Nummer 3 eine dort genannte Ausfertigung nicht oder nicht mindestens zwölf Monate aufbewahrt,
9. entgegen § 9 Absatz 1 eine dort genannte Tätigkeit nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig bestätigt,
10. entgegen § 11 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 3 Satz 1, einen Nachweis nicht oder nicht mindestens zwölf Monate mitführt oder
11. einer vollziehbaren Anordnung nach § 17 Absatz 6 Satz 1 zuwiderhandelt.

(2) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen das Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (BGBl. 2003 II S. 1799), das zuletzt durch die Beschlüsse vom 22. Juni 2017, 13. Dezember 2018 und 18. Dezember 2019 (BGBl. 2020 II S. 618) geändert worden ist, verstößt, indem er

1. entgegen dessen Artikel 3 Absatz 1, auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 18 Absatz 1 Nummer 1 oder 2 Buchstabe a, Schiffsabfälle oder Teile der Ladung in eine Wasserstraße einbringt oder einleitet oder Dämpfe in die Atmosphäre freisetzt,
2. entgegen dessen Artikel 4 Absatz 3 in Verbindung mit Artikel 2.03 Absatz 2, Artikel 6.03 Absatz 2 bis 8, der Artikel 7.03, 7.04 und 10.01 Absatz 1 der Anlage 2 zum Übereinkommen, auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 18 Absatz 1 Nummer 1, Schiffsabfälle nicht annimmt,

3. gegen eine Vorschrift der Anlage 2 zum Übereinkommen verstößt, indem er
- a) entgegen deren Artikel 2.02 Absatz 1 Satz 1 nicht sicherstellt, dass öl- oder fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle an Bord getrennt in dafür vorgesehenen Behältern oder Bilgenwasser in den Maschinenraumbilgen gesammelt werden,
 - b) entgegen deren Artikel 2.02 Absatz 2 einen dort genannten Behälter als Altölsammelbehälter verwendet, Abfälle an Bord verbrennt oder die dort genannten Reinigungsmittel in die Maschinenraumbilgen einbringt,
 - c) entgegen deren Artikel 2.03 Absatz 1 Satz 1 ein gültiges Ölkontrollbuch nicht an Bord hat,
 - d) entgegen deren Artikel 2.03 Absatz 1 oder Artikel 6.03 Absatz 1 Satz 1 oder 2 ein Kontrollbuch oder eine Entladebescheinigung nicht oder nicht mindestens sechs Monate aufbewahrt,
 - e) entgegen deren Artikel 3.04 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit § 7 Satz 2 eine dort genannte Kopie nicht oder nicht mindestens zwölf Monate an Bord aufbewahrt,
 - f) entgegen deren Artikel 6.03 Absatz 3, 4 oder 6 eine Fahrt fortsetzt,
 - g) entgegen deren Artikel 7.03 Absatz 2 Satz 1 oder Absatz 3 Satz 1, jeweils auch in Verbindung mit Artikel 7.08 Satz 1, nicht dafür sorgt, dass das Fahrzeug frei von Umschlagsrückständen bleibt,
 - h) entgegen deren Artikel 7.03 Absatz 2 Satz 2 oder Absatz 3 Satz 2, jeweils auch in Verbindung mit Artikel 7.08 Satz 1, nicht dafür sorgt, dass Umschlagsrückstände beseitigt werden,
 - i) entgegen deren Artikel 7.04 Absatz 1 Satz 1 oder 3, jeweils auch in Verbindung mit Artikel 7.08 Satz 1, nicht dafür sorgt, dass der Ladetank oder Laderaum in einem dort genannten Zustand übergeben wird,
 - j) entgegen deren Artikel 7.04 Absatz 1 Satz 2 oder 7, jeweils auch in Verbindung mit Artikel 7.08 Satz 1, eine Restladung oder Umschlagsrückstände nicht annimmt,
 - k) entgegen deren Artikel 7.04 Absatz 2 Satz 1, auch in Verbindung mit Artikel 7.08, nicht für einen waschreinen oder entgasten Laderaum oder Ladetank sorgt,
 - l) entgegen deren Artikel 7.05 Absatz 1 das Waschwasser nicht annimmt oder eine Annahmestelle nicht zuweist,
 - m) entgegen deren Artikel 7.05 Absatz 2 oder 2a eine Annahmestelle nicht zuweist,
 - n) entgegen deren Artikel 7.09 eine Bezeichnung oder eine Nummer nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig angibt,
 - o) entgegen deren Artikel 9.03 Absatz 1 Satz 1 oder Absatz 4 nicht sicherstellt, dass die dort genannten Abfälle oder Abwässer in einer dort genannten Weise gesammelt oder abgegeben werden,
 - p) entgegen deren Artikel 9.03 Absatz 2 Abfälle verbrennt,
 - q) entgegen deren Artikel 9.03 Absatz 3 nicht dafür sorgt, dass Klärschlamm ordnungsgemäß abgegeben wird,
 - r) entgegen Absatz 3 Satz 6 des Anhang II der Anlage 2 zum Übereinkommen einen Nachweis nicht mitführt oder
 - s) entgegen Nummer 2 des Anhangs V der Anlage 2 zum Übereinkommen einen dort genannten Grenzwert nicht einhält.

(3) Die Bußgeldvorschriften

1. des Absatzes 1 Nummer 5 bis 8 gelten auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 18 Absatz 1 Nummer 3,
2. des Absatzes 2 Nummer 1 und 2 gelten auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 18 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a,
3. des Absatzes 2 Nummer 3
 - a) Buchstabe a, b, f bis m, o, p, q und s,
 - b) Buchstabe c, d, n und r

gelten auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 18 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b.

(4) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 und 11, des Absatzes 2 Nummer 1 bis 3 Buchstabe a, b, f bis m, o, p, q und s und des Absatzes 3 Nummer 2 und 3 Buchstabe a mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro und in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden.

(5) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist für die Bundeswasserstraßen im Sinne des § 14 Absatz 5 die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt.

§ 23

Übergangsbestimmungen

(1) Annahmestellen nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 Buchstabe b sind gemäß den Übergangsbestimmungen nach Artikel 11.01 der Anlage 2 zum Übereinkommen zu errichten.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, ohne Zustimmung des Bundesrates Übergangsbestimmungen durch Rechtsverordnungen zu erlassen, die sich aufgrund von Änderungen der Anlagen zum Übereinkommen nach Artikel 19 Absatz 5 des Übereinkommens ergeben.

§ 24

Zeitliche Anwendungsvorschrift

Folgende Regelungen sind erst ab dem ersten Tag des sechsten Monats nach der Hinterlegung der letzten Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde zum Beschluss CDNI 2017-I-4 beim Verwahrer des Übereinkommens wie folgt anzuwenden:

1. in Bezug auf die Bestimmungen zu Dämpfen
 - a) § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 Buchstabe b in Verbindung mit Satz 3, Absatz 6, 7 und 9,
 - b) § 3 Absatz 1 Nummer 1,
 - c) § 4 Absatz 2 Nummer 2, Absatz 5 Satz 1 Nummer 1 und Satz 3,
 - d) § 5,
 - e) § 12,
 - f) § 20 und
 - g) § 22 Absatz 1 Nummer 1, Absatz 2 Nummer 1 und 2,

2. in Bezug auf die Bestimmungen zum Entgasen

- a) § 9 Absatz 1 Nummer 3 in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe b und Nummer 3 Buchstabe b,
- b) § 10,
- c) § 20 und
- d) § 22 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe k.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gibt den Tag der Hinterlegung im Bundesgesetzblatt bekannt. Bis dahin ist das Übereinkommen in der Fassung vom 13. Dezember 2003 (BGBl. 2003 II S. 1799), das zuletzt durch die Verordnung vom 17. Juli 2018 (BGBl. 2018 II S. 330) geändert worden ist, anzuwenden.

§ 25

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft, gleichzeitig tritt das Binnenschiffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetz vom 13. Dezember 2003 (BGBl. I S. 2642), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 24. Mai 2016 (BGBl. I S. 1217) geändert worden ist, außer Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Bundesrepublik Deutschland ist Vertragspartei des internationalen Übereinkommens vom 9. September 1996 zur Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI). Weitere Unterzeichner sind die übrigen Vertragsstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) sowie Luxemburg. Das CDNI ist am 1. November 2009 in Kraft getreten. Die von seiner Konferenz der Vertragsparteien (KVP) gefassten Beschlüsse sind verbindlich und national umzusetzen. Zur Durchführung des CDNI in Deutschland wurde das Ausführungsgesetz zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (BinSchAbfÜbkAG) vom 13. Dezember 2003 erlassen (BGBl. I S. 2642), das durch das Erste Gesetz zur Änderung des Ausführungsgesetzes vom 18. September 2013 (BGBl. I 2013, 3602) inhaltlich und zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 24. Mai 2016 in sonstiger Hinsicht (BGBl. I S. 1217) geändert worden ist.

Mit Beschluss CDNI 2017-I-4 der KVP vom 22. Juni 2017 (korrigiert durch die Beschlüsse CDNI 2018-II-5 vom 13. Dezember 2018 und CDNI 2019-II-4 vom 18. Dezember 2019) wurde das CDNI umfassend geändert. Eingelegt wurden Bestimmungen über den Umgang mit gasförmigen Rückständen flüssiger Ladung (Dämpfe). Diese Änderung erfordert eine Anpassung des BinSchAbfÜbkAG. Bei dieser Gelegenheit sollen weitere punktuelle Änderungen vorgenommen werden, die sich in der praktischen Umsetzung des Ausführungsgesetzes als notwendig erwiesen haben. Aufgrund der Vielzahl der Änderungen und um die Struktur des Ausführungsgesetzes zu bereinigen, wird eine Neufassung des BinSchAbfÜbkAG angestrebt.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

1. Der Entwurf sieht in erster Linie Anpassungen an das geänderte CDNI vor. Hierzu werden neue Bestimmungen in Hinblick auf Dämpfe aufgenommen. Die Regelungen folgen in ihrer Struktur den vorhandenen Bestimmungen zu den bisher geregelten Fällen (Abfälle, Waschwasser etc.). Daher müssen Betreiber von Umschlagsanlagen und Befrachter künftig auch Annahmestellen für Dämpfe aus dem Ladungsbereich einrichten oder hierfür vorhandene Annahmestellen zuweisen (§ 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b, Nummer 2 Buchstabe b und § 2 Absatz 7) oder können hierüber Vereinbarungen treffen (§ 3 Absatz 1) und sind dann von der Annahmepflicht befreit (§ 4 Absatz 5). Bei der Aufstellung des Bedarfsplans können auch in Bezug auf Dämpfe regionale Unterschiede berücksichtigt werden (§ 4 Absatz 2). Die Bestätigung in der Entladebescheinigung, bestimmte Pflichten ausgeführt zu haben, bezieht sich künftig auch auf den Fall des Entgasens (§ 9 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe b und Nummer 3 Buchstabe b). Parallel zum Einbringen oder Einleiten von Schiffsabfällen oder Ladungsteilen wird es künftig als Ordnungswidrigkeit geahndet, Dämpfe in die Atmosphäre freizusetzen (§ 22 Absatz 2 Nummer 1). Ebenso wie bisher der Befrachter eine Ordnungswidrigkeit begeht, wenn er keine Annahmestelle für Waschwasser zuweist, so begeht er künftig auch eine Ordnungswidrigkeit, wenn er keine solche für das Entgasen zuweist (§ 22 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe m).
2. Aufgrund der zahlreichen Probleme, die sich in den vergangenen Jahren in der Vollzugspraxis insbesondere bei Fahrgastschiffen mit und ohne Bordkläranlagen ergeben haben, werden verschiedene Regelungen neu eingeführt. Verfügen Kabinenschiffe mit mehr als 50 Schlafplätzen und Fahrgastschiffe, die zur Beförderung von mehr als 50 Fahrgästen zugelassen sind, über keine Bordkläranlage, gelten in Hinblick auf sie künftig folgende Ordnungswidrigkeiten: Der Schiffsführer handelt ordnungswidrig, stellt er nicht sicher, dass die häuslichen Abwässer an Bord gesammelt werden (§ 22 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe o). Gleiches gilt für den Schiffsbetreiber: Verfügen die genannten Kabinenschiffe oder Fahrgastschiffe über eine Bordkläranlage, gilt künftig die neue Ordnungswidrigkeit in § 22 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe q. Demnach handelt der

Betreiber eines Fahrgastschiffes oder eines Kabinenschiffes ordnungswidrig, wenn er nicht für eine ordnungsgemäße Abgabe des Klärschlammes gegen Nachweis sorgt.

3. Als besonders wichtige Ergänzung wird eine Regelung eingefügt, wonach bei schweren Verstößen und im Wiederholungsfalle auch ein Weiterfahrverbot ausgesprochen werden kann (§ 17 Absatz 6). Dies speist sich aus Erfahrungen insbesondere mit Bordkläranlagen von Fahrgastschiffen und soll den Vollzugsbehörden der Länder eine Vorgabe an die Hand geben, wann ein Weiterfahrverbot verhängt werden kann. Spezielle landesrechtliche Regelungen hinsichtlich eines Weiterfahrverbotes bleiben von dieser Regelung unberührt. Bei den Ordnungswidrigkeiten wird im Übrigen die Höhe der Geldbußenrahmen jeweils deutlich erhöht, § 22 Absatz 4. Der Entwurf sieht außerdem die Grundlage für die Einrichtung einer Ordnungswidrigkeitendatei vor (§ 13).
4. Der Entwurf sieht außerdem Rechtsänderungen vor, die sich aus Erkenntnissen aus der Praxis ergeben haben. Eine Erweiterung der Ordnungswidrigkeiten bestimmt, dass künftig auch den Tatbestand erfüllt, wer Dokumente zwar mitführt, diese aber nicht ordnungsgemäß ausgefüllt sind (§ 22 Absatz 1 Nummer 9); hiervon ist z. B. das Ölkontrollbuch erfasst. Klärungsbedarf hatte sich in der Vergangenheit auch zur Frage gezeigt, wer die zuständige Behörde auf Bundes- und auf Landesebene für die Erteilung von Befreiungen von Sondertransporten ist; hierfür wurde in § 14 Absatz 4 eine Klarstellung eingefügt. Außerdem wird der Bilgenentwässerungsverband gemäß § 21 von der Körperschaftsteuer befreit. Der Verband ist diejenige innerstaatliche Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens, die in Deutschland das System zur Finanzierung der Annahme und Entsorgung öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle organisiert.
5. Daneben erfolgen einige Bereinigungen, die aufgrund Zeitablaufs nötig geworden sind. So werden in § 2 (dem bisherigen § 1) die inzwischen abgelaufenen Fristen für die Einrichtung von bestimmten Annahmestellen gestrichen. Um das gesamte Gesetz verständlicher und lesbarer zu gestalten, erfolgte eine vollständige redaktionelle Überarbeitung. Die inhaltlichen Bestimmungen des bisherigen Gesetzes blieben dabei weitgehend erhalten. Hierbei werden auch redaktionelle Unstimmigkeiten bereinigt (statt „Anlage 2 des Übereinkommens“ heißt es nun einheitlich gemäß der amtlichen deutschen CDNI-Übersetzung „Anlage 2 zum Übereinkommen“).

III. Alternativen

In Hinblick auf die Anpassung des Ausführungsgesetzes an das geänderte CDNI gibt es keine Alternativen. Die Bundesrepublik Deutschland ist völkerrechtlich zur Umsetzung des CDNI verpflichtet, wozu entsprechende Ausführungsregelungen erforderlich sind. In Hinblick auf die übrigen angestrebten neuen Ausführungsvorschriften blieben praktische Umsetzungsprobleme bestehen, beließe man es bei den derzeit geltenden Regelungen.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Zuständigkeit des Bundes für das Ausführungsgesetz ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 (Abfallwirtschaft, Luftreinhaltung) des Grundgesetzes sowie in Hinblick auf die Bußgeldvorschriften aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 des Grundgesetzes (Strafrecht).

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Gesetzentwurf dient der Ausführung der völkerrechtlichen Bestimmungen zum Abfallrecht in der Binnenschifffahrt. Die Europäische Kommission hat mit Schreiben Ref. Ares(2017)2321273 – 05/05/2017 vom 5. Mai 2017 gegenüber den Niederlanden bestätigt, dass die geplante Änderung im Einklang mit der Richtlinie 94/63/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 1994 zur Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen (VOC-Emissionen) bei der Lagerung von Ottokraftstoff und seiner Verteilung von den Auslieferungslagern bis zu den Tankstellen steht.

VI. Gesetzesfolgen

Der Entwurf hat Auswirkungen auf die Wirtschaft und auf die zuständige Verwaltung der Länder.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch die Neufassung wird das Ausführungsgesetz in seiner Struktur bereinigt und einfacher handhabbar.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Gesetzentwurf steht im Einklang mit der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Er enthält Regelungen, die darauf gerichtet sind, auf nationaler Ebene eine konsequente Umsetzung des internationalen Abfallübereinkommens zu ermöglichen. Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Betroffen sind die Bereiche SDG 3 Gesundheit und Wohlergehen (Indikator 3.2.a Emissionen von Luftschadstoffen), SDG 6 Sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen (Indikator 6.1 Gewässerqualität), SDG 9 Industrie, Innovation und Infrastruktur, SDG 11 Nachhaltige Städte und Gemeinden (Indikator 11.2 Mobilität), SDG 12 Nachhaltiger Konsum und Produktion (Indikator 12.2), SDG 15 Leben an Land (Indikator 15.2.a Eutrophierung der Ökosysteme).

Der nachhaltige Charakter des Regelungsvorhabens ergibt sich dadurch, dass es das geänderte CDNI auszuführen hilft und damit dazu beiträgt, dass schädliche Dämpfe aus dem Ladungsbereich nicht in die Atmosphäre gelangen. Das Regelungsvorhaben unterstützt das geänderte CDNI damit in seinem Ziel, die Luftreinhaltung zu verbessern. Mit Einführung der Änderungen den CDNI – Verbot der Freisetzung von Dämpfen aus dem Ladungsbereich – wird erwartet, dass voraussichtlich 95 % der schädlichen Entgasungen von Schiffen in die Atmosphäre im Geltungsbereich des CDNI vermieden werden können (3.2a). Das dient dem Schutz der benachbarten Siedlungen (11.2). Das Ausführungsgesetz trägt hierzu konkret bei, indem es den Aufbau einer Infrastruktur für die Annahme von Dämpfen vorschreibt (SDG 9). Damit wird mittelbar verhindert, dass Dämpfe in das Wasser gelangen, was dem Trinkwasserschutz (6.1) und der Tier- und Pflanzenwelt in den Binnengewässern (SDB 15) zugutekommt. Zum anderen trägt der Entwurf zu den Nachhaltigkeitszielen bei, da es Regelungen einführt, um das verbotene Einleiten von Schmutzwasser effektiver zu vollziehen (15.2a).

Damit sind zugleich die Prinzipien 3 und 4 einer nachhaltigen Entwicklung gewahrt (natürliche Lebensgrundlagen erhalten, nachhaltiges Wirtschaften stärken). Indem die Gewässerbelastung durch Schmutzwasser gesenkt wird, trägt das Vorhaben dazu bei, die Eutrophierung von Ökosystemen zu verringern. Das Vorhaben dient damit dem Schutz natürlicher Lebensgrundlagen. Außerdem wird der Transport von Stoffen für die Petrochemie umweltfreundlicher, wenn die beim Transport entstehenden schädlichen Dämpfe fachgerecht entsorgt werden. Hierzu leistet das Gesetzesvorhaben einen Beitrag.

3. Auswirkungen auf mittelständische Unternehmen (KMU)

Die neuen Regelungen dieses Gesetzes richten sich an Betreiber von Umschlagsanlagen und an Befrachter (Einrichten von Annahmestellen für Dämpfe), an die Betreiber von Annahme- oder Umschlagstellen bzw. an den Ladungsempfänger (Dokumentieren der Entgasung), den Schiffsbetreiber (Ordnungswidrigkeiten in Hinblick auf Klärschlamm) und den Frachtführer. Die Mehrzahl dieser Normadressaten sind kleine und mittlere Unternehmen. Solche Unternehmen speziell zu entlasten, sieht die mit diesem Gesetz umzusetzende Änderung des Übereinkommens nicht vor. Die Änderung legt vielmehr das Verursacherprinzip zu Grunde. Wer für die Entstehung schädlicher Dämpfe verantwortlich ist, ist auch für deren ordnungsgemäße Entsorgung (Entgasung) zuständig. Eine gewisse Erleichterung stellt jedoch die Möglichkeit dar, dass mehrere Unternehmen eine gemeinsame Annahmestelle betreiben können und nicht jedes Unternehmen gezwungen wird, eine eigene Entsorgungsmöglichkeit zu schaffen. Diese Möglichkeit wird im auch vorliegenden Gesetz eröffnet (siehe § 3). Aufgrund der ansonsten überschaubaren Pflichten, die neu eingeführt werden, erscheinen die KMU im Weiteren insgesamt nur wenig belastet.

4. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Auf Bundesebene fallen einmalig Haushaltsausgaben in Höhe von ca. 146 000 Euro an, insbesondere für das Erstellen und Betreiben einer zentralen Ordnungswidrigkeitendatei mit Bußgelddatenbank. Zusätzliche laufende

Haushaltsausgaben in Höhe von etwa 22 000 Euro ergeben sich aus dem Betreiben dieser Datei und im Rahmen des Datenaustauschs mit Behörden. Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Auf Landesebene entstehen einmalige Haushaltsausgaben in Höhe von 142 000 Euro insbesondere durch Genehmigungen der Entgasungsanlagen und Mitarbeiterschulungen. Die jährlich laufenden Haushaltsausgaben für die Länder erhöhen sich um ungefähr 244 000 Euro. Diese ergeben sich für die Inspektionen der Entgasungsanlagen, für zusätzliche oder ausgedehntere Kontrollen sowie für den Datenaustausch mit dem Bund.

5. Erfüllungsaufwand

Das Statistische Bundesamt hat aufgrund von Befragungen von Verbänden, Unternehmen und Behörden folgenden Erfüllungsaufwand ermittelt:

a) Erfüllungsaufwand der Wirtschaft

Für die Wirtschaft entstehen durch die neu vorgeschriebene Entgasung einmaliger Erfüllungsaufwand, ein höherer jährlicher Erfüllungsaufwand und Bürokratiekosten.

aa) Einmaliger Erfüllungsaufwand

Einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 5 202 000 Euro entsteht der Wirtschaft durch das Einrichten von Annahmestellen für Dämpfe, für das Erstellen eines Bedarfsplans mit vorherigen Abstimmungen sowie durch das Einrichten von Annahmestellen für Hausmüll.

Nach Auskunft verschiedener Ansprechpartner innerhalb der Branche wird von zwei neuen stationären Entgasungsanlagen in Deutschland ausgegangen. Die Höhe der einmaligen Umstellungskosten für eine Entgasungsanlage wird von den Befragten sehr unterschiedlich eingeschätzt, liegt aber schätzungsweise bei 2,5 Millionen Euro je Anlage.

Wenn eine Entgasungsanlage von mehreren Unternehmen genutzt wird, fallen hierfür Kosten für Verhandlungen zwischen den Beteiligten, für Genehmigungen, für das Erstellen von Unterlagen sowie die Dokumentation an. Nach Einschätzung der Befragten liegen diese bei insgesamt 50 000 Euro je Anlage. Hiervon dürfte für die Erstellung des Bedarfsplans nach § 3 Absatz 3 anhand der Zeitwerttabelle Wirtschaft für die Erarbeitung ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von 16 000 Euro entstehen, ausgehend von zwei neuen Entgasungsanlagen.

Für die Schaffung von Annahmestellen für Hausmüll ergibt sich ein einmaliger Umstellungsaufwand von rund 102 000 Euro. Dieser entfällt in erster Linie auf die rund 100 privaten Liegestellen und die 110 Binnenhäfen. Von letzteren dürfte nur noch ein Viertel nachgerüstet werden müssen, so dass allerhöchstens in 128 Fällen eine Abfallbox für rund 800 Euro beschafft werden müsste.

bb) Jährlicher Erfüllungsaufwand

Der jährliche Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft erhöht sich auf 10 221 000 Euro, einschließlich Bürokratiekosten in Höhe von 7 000 Euro. Der Erfüllungsaufwand entsteht mit Durchführung der neu vorgeschriebenen Entgasungen, dem Ausfüllen der Entladebescheinigung in Hinblick auf das Entgasen und dem Betreiben von Annahmestellen für Hausmüll.

Die Fallzahl für Entgasungen in Deutschland wird von den Befragten auf rund 1 000 Vorgänge geschätzt. Nach Aussagen der Ansprechpartner können die Kosten für eine „einfache“ Entgasung bei circa 5 000 Euro liegen. Bei einer „komplizierten“ (schwieriges chemisches Produkt) Entgasung können rund 30 000 Euro veranschlagt werden, wobei mit vorwiegend einfachen Entgasungen zu rechnen ist. Für die Schätzung wird angenommen, dass die Dienstleister dem Befrachter im Durchschnitt 10 000 Euro für eine Entgasung in Rechnung stellen. Sie finden sich als Sachaufwand der Wirtschaft in Höhe von schätzungsweise rund 10 Millionen Euro jährlich wieder.

Die laufenden Kosten für das Betreiben von Annahmestellen für Hausmüll belaufen sich für Binnenhäfen im Schnitt auf 3 000 Euro je Hafen und für Liegestellen und Annahmestellen auf jeweils circa 1 300 Euro. Bei 28 betroffenen Häfen sind das jährlich zusätzlich rund 84 000 Euro. Für die 100 privaten Liegestellen und Umschlagplätze ergeben sich Gesamtkosten in Höhe von rund 130 000 Euro. Dies summiert sich auf einen jährlichen Erfüllungsaufwand von rund 214 000 Euro.

Eine Erhöhung der Bürokratiekosten aus geänderten Informationspflichten ergibt sich daraus, dass künftig in der Entladebescheinigung für die Tankschiffahrt Nachweise über die Abgabe von Dämpfen geführt werden müssen. Für jede Entgasung muss eine Entladebescheinigung für die Tankschiffahrt ausgefüllt werden. Der Zeitaufwand hierfür beträgt im Schnitt rund 16 Minuten. Angesichts von Lohnkosten von 28,10 Euro pro Stunde ergeben sich bei 1 000 auszufüllenden Entladebescheinigungen Personalkosten von rund 7 500 Euro.

Dieser jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft stellt im Sinne der „One in, one out“-Regel der Bundesregierung in diesem Regelungsvorhaben ein „In“ von 10,2 Millionen Euro dar. Dieser Erfüllungsaufwand wird mit einem anderen Regelungsvorhaben kompensiert.

b) Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Auf Bundes- und auf Länderebene entsteht jeweils einmaliger und jährlicher Erfüllungsaufwand.

aa) Einmaliger Erfüllungsaufwand auf Bundesebene

Für den Bund entsteht einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von ca. 146 000 Euro. Diese Kosten resultieren aus der Anpassung des Bußgeldkatalogs Binnenschiffahrt sowie aus dem Erstellen einer zentralen Ordnungswidrigkeitendatei mit Bußgelddatenbank.

Für die Anpassung des Bußgeldkataloges Binnenschiffahrt wird ein einmaliger Zeitaufwand von insgesamt 4 Arbeitstagen angenommen. Davon entfallen 2 Arbeitstage auf den gehobenen Dienst und 2 Arbeitstage auf den höheren Dienst. Der Richtwert für einen Personenarbeitstag im öffentlichen Dienst liegt bei 8 Stunden. Der Lohnsatz des höheren Dienstes des Bundes liegt bei 65,40 Euro/Stunde; im gehobenen Dienst sind es 43,40 Euro/Stunde. Hieraus errechnet sich ein einmaliger Personalaufwand von unter 2 000 Euro. Hinzu kommt ein Sachaufwand für Reise- und Hotelkosten für interne und externe Besprechungen, die je Dienstreise bei schätzungsweise 246 Euro liegen. Zusammen ergeben der einmalige Personalaufwand und der einmalige Sachaufwand einen Umstellungsaufwand von knapp 2 000 Euro.

Für die Einrichtung der zentralen Ordnungswidrigkeitendatei entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von 144 000 Euro. Wegen des vielfältigen Abstimmungsbedarfs rechnet die Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) mit einem Zeitaufwand beim behördeneigenen Personal von 6 Personenmonaten im höheren Dienst und 4 Personenmonaten im gehobenen Dienst. Ein Personenmonat im öffentlichen Dienst wird entsprechend dem Leitfaden Erfüllungsaufwand mit 134 Arbeitsstunden veranschlagt. Für die Programmierung der Datenbank wird ein Sachaufwand von schätzungsweise höchstens 500 000 Euro anfallen. Aufgrund der Nutzung der Datenbank für die vier Säulen Binnenschiffahrtspolizeirecht, Strompolizeirecht, Gefahrgutrecht und Abfallrecht wird ist der Gesamtaufwand nach Angaben der GDWS zu vierteln. Für den Anteil dieses Ausführungsgesetzes beläuft sich der einmalige Personalaufwand auf rund 1,5 Personenmonate im höheren und einen Personenmonat im gehobenen Dienst. Durch Multiplikation mit dem entsprechenden Lohnsatz ergeben sich einmalige Personalkosten i. H. v. rund 19 000 Euro. Der anteilige einmalige Sachaufwand beträgt rund 125 000 Euro.

bb) Einmaliger Erfüllungsaufwand auf Landesebene (einschließlich Kommunen)

Für die Länder entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 142 000 Euro.

Hiervon entfallen rund 6 000 Euro für das Verfahren zur Genehmigung der zwei neuen stationären Entgasungsanlagen. Die Genehmigung einer stationären Entgasungsanlage inkl. Genehmigung des Bedarfsplans obliegt den zuständigen kommunalen Behörden (z. B. Hafenämter, Landratsämter). Basierend auf den Angaben einer Landesbehörde wird mit einem einmaligen Aufwand von rund 3 000 Euro je Genehmigungsverfahren ausgegangen, wobei es sich hauptsächlich um Personalaufwand handeln dürfte.

Ein weiterer Teil des einmaligen Erfüllungsaufwands entfällt auf die Mitarbeiterschulungen. Hier liegt der Zeitaufwand im Durchschnitt bei jeweils 24,5 Stunden im höheren Dienst (60,50 Euro/Std.) und im gehobenen Dienst (40,80 Euro/Std.), wodurch sich Personalkosten von rund 2 482 Euro errechnen. Es fällt ein geringfügiger Sachaufwand für die Erstellung der Schulungsmaterialien in Höhe von durchschnittlich rund 50 Euro an. In Summe ergeben Personal- und Sachkosten einen durchschnittlichen einmaligen Erfüllungsaufwand je Bundesland von rund 2 500 Euro. Es wird vermutet, dass in Ländern mit höherem Güter- und Containerumschlag auch mehr Schulungsbedarf besteht. Daher wird für die Hochrechnung mit dem Durchschnittswert von rund 2 500 Euro anhand

der durchschnittlichen Güter- und Containerumschlags im Jahr 2018 der Erfüllungsaufwand je Tonne in Höhe von 0,000329 Euro errechnet. Daraus ergibt sich insgesamt eine Summe von rund 80 000 Euro für die betroffenen Bundesländer.

In Hinblick auf die Ordnungswidrigkeitendatei könnte es bei den zuständigen kommunalen Behörden zu einmaligen Zeitaufwand kommen, um eine Berechtigung für den Systemzugang zu erhalten. Dieser wird auf circa 20 Stunden im höheren Dienst (60,50 Euro/Std.) geschätzt. Sachaufwand fällt vermutlich nicht an. Der einmalige Erfüllungsaufwand liegt bei rund 1 200 Euro. Bezogen auf eine Tonne Umschlag liegt der Erfüllungsaufwand bei 0,000234 Euro. Legt man den Güterumschlag in den Bundesländern aus dem Jahre 2018 zugrunde, liegt der geschätzte einmalige Umstellungsaufwand in den Kommunen bei insgesamt rund 56 000 Euro.

cc) Jährlicher Erfüllungsaufwand des Bundes

Dem Bund entsteht ein höherer jährlicher Erfüllungsaufwand im Umfang von 22 000 Euro. Dieser resultiert aus dem Betreiben der Ordnungswidrigkeitendatei, aus vermehrten Anfragen zu den neuen Regelungen sowie aus dem Datenaustausch mit Behörden. Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Der jährliche Erfüllungsaufwand für das Betreiben der gesamten Ordnungswidrigkeitendatei beinhaltet das Erfassen neuer Daten und laufende Sachbearbeitung, Aufwand für Datensatzanpassungen und generelle technische Pflege und Wartung. Im Jahr liegt der Aufwand beim behördeneigenen Personal bei schätzungsweise 12 Arbeitstagen, wobei circa $\frac{1}{4}$ der Zeit auf Beschäftigte im höheren Dienst und $\frac{3}{4}$ auf Beschäftigte im gehobenen Dienst entfällt. Für einen Arbeitstag wird wiederum der Richtwert von 8 Stunden angesetzt. Sachaufwand entsteht laut GDWS durch die Kosten für die Inanspruchnahme externer Dienstleistungen, insbesondere für die technische Wartung in Höhe von rund 50 000 Euro pro Jahr. Wiederum ist lediglich ein Viertel dieses zusätzlichen jährlichen Aufwands auf das vorliegende Ausführungsgesetz anzurechnen. Das sind rund 6 Stunden im höheren Dienst und rund 18 Stunden im gehobenen Dienst sowie Sachkosten von rund 12 500 Euro.

Die GDWS rechnet insbesondere in der Anfangszeit mit einem erhöhten Aufkommen an Anfragen zur Auslegung und Anwendungen der Entgasungsvorschriften durch die Wasserschutzpolizei und die gewerbliche Schifffahrt. Daraufhin könnte der Zeitaufwand laut GDWS im Jahr um rund 1 Personenarbeitstag à 8 Stunden im höheren Dienst und 2 Personenarbeitstage à 8 Stunden im gehobenen Dienst ansteigen. Möglicherweise fällt zusätzlicher geringfügiger laufender Sachaufwand für Reisekosten im Rahmen von internen Besprechungen an.

In Hinblick auf die neue Ordnungswidrigkeitendatei rechnet die GDWS aufgrund des hohen Nutzens dieser Daten und deren Speicherung an zentraler Stelle mit einem Anstieg von Anfragen seitens der Wasserschutzpolizei, von Landesumweltbehörden, anderen öffentlichen Stellen und Verbänden. Sie geht von rund 30 Anfragen zusätzlich im Jahr aus. Der personelle Mehraufwand wird auf rund 80 Stunden im höheren Dienst (65,40 Euro/Std.) und 40 Stunden im gehobenen Dienst (43,40 Euro/Std.), der zusätzliche Sachaufwand für Büromaterial auf circa 500 Euro jährlich geschätzt. Der zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand des Bundes liegt demzufolge schätzungsweise bei rund 7 500 Euro.

Das Modell des Erfüllungsaufwandes geht von einem normkonformen Verhalten aus und bezieht insofern anfallenden Personal- und Sachaufwand für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten in die Schätzung nicht ein. Im Übrigen ging die im Bereich Bundeswasserstraßen zuständige Behörde von 20 zusätzlichen Anzeigen jährlich aus.

dd) Jährlicher Erfüllungsaufwand der Länder (einschließlich Kommunen)

Auf Landesebene steigt der jährliche Erfüllungsaufwand auf ungefähr 244 000 Euro. Diese Summe fällt an für die Inspektionen der Entgasungsanlagen, für zusätzliche oder ausgedehntere Kontrollen sowie für den Datenaustausch mit dem Bund.

Genehmigungspflichtige Anlagen, zu denen die Entgasungsanlagen gehören, werden nach dem BImSchG in Abständen sicherheitstechnischen Prüfungen unterzogen. Basierend auf dem geschätzten rund 18 400 Euro jährlichem Kontrollaufwand für geschätzt 10 Anlagen ergibt sich ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand je Anlage von rund 1 840 Euro. Bei 2 stationären Anlagen beläuft sich der zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand aufgrund von Inspektionen auf rund 3 700 Euro.

In Hinblick auf die Kontrollen wird geschätzt, dass sie entweder vermehrt durchgeführt werden oder dass die bestehenden Kontrollen hinsichtlich der Entgasung ausgedehnt werden müssen. Im Durchschnitt liegt der zusätzliche Zeitaufwand bei 40 Stunden im höheren Dienst (60,50 Euro/Std.) und 55 Stunden im gehobenen Dienst (40,80 Euro/Std.). Daraus berechnen sich durchschnittliche Personalkosten von 4 664 Euro. Zuzüglich eines jährlichen Sachaufwands von durchschnittlich 100 Euro ergibt sich ein durchschnittlicher jährlicher Mehraufwand je Bundesland von rund 4 800 Euro. Bezogen auf eine Tonne Güter- und Containerumschlag beläuft sich dieser auf 0,000619 Euro. In der Hochrechnung auf die betroffenen Bundesländer ergibt sich ein geschätzter zusätzlicher laufender Erfüllungsaufwand von rund 146 000 Euro jährlich, wobei dieser sich zu rund 98 % aus Personalaufwand und rund 2 % Sachaufwand zusammensetzt.

Hinsichtlich der künftigen Ordnungswidrigkeitendatei wird angenommen, dass der jährliche Personalaufwand durch zusätzliche Dateneingaben ansteigt. Geschätzt wird der zusätzliche Aufwand auf rund 50 Stunden im gehobenen Dienst (40,80 Euro/Std.). Sachaufwand fällt vermutlich nicht an. Der jährliche zusätzliche Erfüllungsaufwand liegt bei rund 2 000 Euro. Bezogen auf eine Tonne Umschlag sind das 0,000395 Euro. Hochgerechnet liegt der geschätzte jährliche Erfüllungsaufwand der Kommunen bei insgesamt rund 94 000 Euro.

6. Weitere Kosten

Sonstige Kosten, insbesondere Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau sind nicht zu erwarten.

7. Weitere Gesetzesfolgen

Weitere Gesetzesfolgen sind nicht zu erwarten. Insbesondere hat der Entwurf keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung kommt nicht in Betracht, da es sich um Ausführungsbestimmungen zu unbefristeten völkerrechtlichen Regelungen handelt.

Das Regelungsvorhaben ist mit einem jährlichen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft von mehr als 1 Million Euro nach dem Beschluss des Staatssekretärsausschusses Bürokratieabbau vom 23.01.2013 als wesentlich einzuordnen, so dass eine Evaluierung erforderlich ist.

Die Evaluierung dient dem Ziel zu überprüfen, ob die mit dem Gesetz angestrebten Zwecke (siehe oben unter A. II.) erreicht worden sind. Diese umfassen im Wesentlichen eine Anpassung an das geänderte CDNI, wirksame Vorbeugung und Bekämpfung des Einleitens von ungeklärten Abwässern, abschreckende Geldbußen und eine wirksame Bekämpfung von Ordnungswidrigkeiten sowie ein verbesserter Vollzug des CDNI in Deutschland.

Als Prüfindikatoren, d.h. woran das Erreichen dieser Ziele gemessen werden soll, wird Folgendes herangezogen: Zu- und Abnahme bereits bestehender Ordnungswidrigkeiten, Ergebnisse von Kontrollen der Wasserschutzpolizeien sowie Befragung von Industrie- und Binnenschifffahrtsverbänden nach Zufriedenheit mit den neuen Regelungen.

Die hierfür nötige Datengrundlage bildet die Ordnungswidrigkeitendatei mit den darin enthaltenen Ordnungswidrigkeiten, die Statistik der Wasserschutzpolizei oder hilfsweise eine Befragung sowie eine Abfrage bei den Industrieverbänden hinsichtlich der Annahmestellen für Dämpfe (ausreichende Anzahl, Belegung, Kosten).

Die Evaluierung soll 5 Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes durchgeführt werden. Der Evaluierungsbericht wird gemäß dem Beschluss des Staatssekretärs-Ausschusses Bürokratieabbau vom 23.01.2013 („Konzeption zur Evaluierung neuer Regelungsvorhaben“) den betroffenen Ressorts sowie dem Koordinator der Bundesregierung für Bürokratieabbau und bessere Rechtsetzung im Bundeskanzleramt und dem Nationalen Normenkontrollrat zur Kenntnis gegeben.

B. Besonderer Teil

Zu § 1 (Geltungsbereich)

Diese neu eingefügte Bestimmung dient dazu, den Geltungsbereich der einzelnen Regelungen an zentraler Stelle für das gesamte Gesetz festzulegen. Der Geltungsbereich entspricht dem Geltungsbereich des Übereinkommens. Zudem wird klargestellt, dass die Begriffsbestimmungen des Übereinkommens gleichermaßen für das vorliegende Gesetz gelten.

Zu § 2 (Pflicht zur Einrichtung und zum Betrieb von Annahmestellen)

Dieser Paragraph übernimmt weitgehend inhaltsgleich die Absätze 1, 2, 3 und 5 des bisherigen § 1, gibt ihm eine Überschrift und fügt im Absatz 1 Bestimmungen über Dämpfe ein. Zur deutlichen Verbesserung der praktischen Handhabung erfolgt aber eine neue Gliederung getrennt nach den Verantwortlichen, die eine Annahmestelle einrichten und betreiben müssen.

Absatz 1 gilt für die Betreiber von Umschlagsanlagen. Die Betreiber von Umschlagsanlagen werden verpflichtet, Annahmestellen für Dämpfe zu schaffen, sofern sie Güter umschlagen, bei denen während oder nach der Entladung Dämpfe entstehen. Des Weiteren wird festgelegt, dass zu den Umschlagsanlagen auch Häfen gehören, die als Umschlagsanlage fungieren (Satz 2). Neu ist zudem geregelt, dass die Pflicht zur Schaffung von Annahmestellen für Abfälle aus dem Ladungsbereich und für Dämpfe im Fall flüssiger Ladung auf die jeweiligen Befrachter übergeht (Satz 3). Dies entspricht genauer der Intention des Übereinkommens, das vom Verursacherprinzip ausgeht.

Absatz 2 besagt, welche Annahmestellen die Betreiber von Häfen zu errichten und zu betreiben haben. Im Sinne der praktischen Handhabung und der adäquaten Umsetzung des Artikels 8.02 Absatz 2 der Anlage 2 zum Übereinkommen werden nur noch die Betreiber der Häfen zur Schaffung von Annahmestellen für Slops und übrigen Sonderabfall verpflichtet. Umschlagsanlagen sind hiervon nicht mehr betroffen. Die bisher den Häfen auferlegte Pflicht zur Schaffung von Annahmestellen für Abfälle aus dem Ladungsbereich wird nun im Sinne des Übereinkommens präziser den Umschlagsanlagen in den Häfen zugeordnet und entfällt daher bei den Betreibern von Häfen.

Absatz 3 regelt im Sinne des Artikels 8.02 Absatz 1 Buchstabe c der Anlage 2 zum Übereinkommen die Pflichten der Betreiber von Liegestellen und Schleusen zur Annahme von Hausmüll, während Absatz 4 diese Pflicht im Sinne von Artikel 8.02 Absatz 1 Buchstabe b für die Betreiber von Anlegestellen für die Fahrgast- und Kabinenschiffahrt enthält. Es wäre nicht angemessen, an jeder Liegestelle und Schleuse eine solche Annahmestelle zu verlangen. Wegen des höheren Abfallaufkommens bei Kabinen- und Fahrgastschiffen ist es hingegen sachgerecht, an jeder dieser Anlegestellen eine Annahmestelle für Hausmüll vorzusehen.

Absatz 5 enthält in Satz 1 die Pflicht zur Schaffung von Annahmestellen für häusliche Abwässer für die Fahrgast- und Kabinenschiffahrt ab einer bestimmten Größe gemäß Artikel 8.02 Absatz 3 der Anlage 2 zum Übereinkommen. Dieser Satz entspricht den Bestimmungen des § 1 Absatz 2 der bisherigen Fassung des Ausführungsgesetzes.

Da es unverhältnismäßig wäre, die Einrichtung von Annahmemöglichkeiten für häusliche Abwässer an allen Anlegestellen zu fordern, wird dies ausdrücklich nur für so genannte Stammliegeplätze und nicht für jede kurz genutzte Anlegestelle vorgeschrieben. Eine solche Einschränkung wird bereits im Übereinkommen gemacht; Annahmestellen werden dort nur an bestimmten, als Stamm- oder Übernachtungsliegeplatz dienenden Anlegestellen gefordert (Artikel 8.02 Absatz 3 der Anlage 2 zum Übereinkommen). Um eine ordnungsgemäße Abgabe von häuslichem Abwasser zu gewährleisten und gleichzeitig die Betreiber zu entlasten, wird in Satz 2 die Möglichkeit geschaffen, sich von der Pflicht aus Satz 1 zu befreien. Der Nachweis erfolgt gemäß § 9 Absatz 2 Nummer 6.

In Absatz 6 wird nun festgelegt, dass alle die in den Absätzen 1 bis 5 Verpflichteten auch zuverlässige Dritte mit den ihnen obliegenden Aufgaben betreuen können. Dies erlaubt einem Verpflichteten, diese Aufgabe an besser geeignete Unternehmen übergeben, sofern er sich nicht in der Lage sieht, eine Annahmestelle selbst zu schaffen. Zuvor war diese Möglichkeit nur in den bisherigen § 1 Absätzen 3 und 5 vorgesehen.

Absatz 7 erweitert Absatz 6 dahingehend, dass alle der nach Absatz 1 Verpflichteten berechtigt sind, Annahmestellen für Waschwasser oder für Dämpfe dem jeweiligen Fracht- oder Schiffsführer zuzuweisen, wenn diese anderweitig vorhanden sind. Nur wenn solche Annahmestellen vorhanden sind, kann der jeweils Verpflichtete von dieser Alternative Gebrauch machen. Andernfalls muss er selbst oder ein von ihm beauftragter Dritter die Annahmestelle einrichten. Bisher galt diese Möglichkeit nur für die Abgabe von Waschwasser.

Absatz 8 enthält ohne Änderungen die bisher in § 1 Absatz 4 enthaltenen Bestimmungen zum Einrichten und zum Betrieb des Annahmestellennetzes für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle.

Absatz 9 präzisiert den Zeitpunkt, ab dem die Annahmestellen zu betreiben sind.

Zu § 3 (Vereinbarungen über gemeinsam zu nutzende Annahmestellen)

Dieser Paragraph enthält in den Absätzen 1 und 2 die bisher in § 1 Absatz 6 enthaltenen Bestimmungen zu Vereinbarungen über gemeinsame Annahmestellen und erweitert die bisherige Regelung für Slops und übrigen Sonderabfall einerseits auch auf Dämpfe und andererseits auf die Befrachter als mögliche Partner der Vereinbarung.

Zusätzlich wird mit Absatz 3 eine Regelung eingeführt, wonach der Betrieb einer gemeinsam zu nutzenden Annahmestelle einen genehmigten Bedarfsplan erfordert. Hierdurch soll mit Blick auf § 4 Absätze 2 und 4 ein ausreichend dichtes Netz an Annahmestellen sichergestellt werden.

Zu § 4 (Bedarfsplan für gemeinsam zu nutzende Annahmestellen)

Dieser Paragraph enthält die bisher in § 1 Absatz 7 bis 9 geregelten Bestimmungen und präzisiert die Angaben, die ein solcher Bedarfsplan zu enthalten hat. Über § 3 Absatz 1 Nummer 1 gilt die Vorschrift auch in Hinblick auf die Annahme von Dämpfen.

Zu § 5 (Weitere Entsorgung durch Annahmestellen nach der Annahme)

§ 5 enthält die bisher in § 1 Absatz 10 enthaltenen Bestimmungen zur weiteren Entsorgung und erweitert diese für den Anwendungsfall Annahme von Dämpfen.

Der sachliche Geltungsbereich des Übereinkommens, das dem Rechtskreis des Abfallrechts zuzuordnen ist, erstreckt sich vom Entstehungsort der Schiffsbetriebsabfälle bzw. der Abfälle aus dem Ladungsbereich bis einschließlich auf die Annahmestellen dieser Abfälle bzw. der Ladung und Dämpfe. § 5 entspricht diesem Grundsatz, in dem klargestellt ist, dass sich die weitere Entsorgung der den Annahmestellen im Geltungsbereich des Übereinkommens nach dessen Vorschriften übergebenen Abfälle nach dem hierfür geltenden Abfall-, Wasser-, im Fall von häuslichen Abwässern zusätzlich dem hierfür geltenden Abwasser- und im Fall von Dämpfen zusätzlich dem hierfür geltenden Immissionsschutzrecht des Bundes und des für die jeweilige Annahmestelle zuständigen Landes bestimmt.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass gemäß Artikel 1 Buchstabe f des Übereinkommens Dämpfe nicht zu den Abfällen gehören.

Zu § 6 (Allgemeine Auskunftspflichten)

Dieser Paragraph enthält die bisher in § 1b Absatz 1 enthaltenen Bestimmungen. Sie sind erforderlich, weil das Übereinkommen hier für das deutsche Recht zu ungenau formuliert.

Eingefügt wurden aus Gründen der Bestimmtheit neue Verweise. Diese beziehen sich in Absatz 2 Nummer 1 bis 5 auf die einschlägigen Bescheinigungen und Nachweise gemäß Anlage 2 zum Übereinkommen (Ölkontrollbuch, Bezugsnachweis einschließlich Quittung, Entladebescheinigung, Vereinbarung eines höheren Entladungsstandards, Transportauftrag und Beförderungspapiere, Bescheinigung über die Abgabe von Slops, Nachweis über Restmengen im Nachlenzsystem) sowie in Absatz 2 Nummer 6 auf die entsprechenden Nachweise und Bescheinigungen nach dem vorliegenden Ausführungsgesetz.

In Absatz 3 wurden die bisherigen Bestimmungen redaktionell für mehr Klarheit überarbeitet.

Ergänzt wird der Paragraph ferner um einen Absatz 4, der die nach diesem Gesetz verpflichteten Personen benennt.

Zu § 7 (Besondere Pflichten des Betreibers einer Bunkerstelle)

Dieser Paragraph enthält die bisher in § 1b Absatz 2 enthaltenen Bestimmungen. Sie sind erforderlich, weil das Übereinkommen hier für das deutsche Recht zu ungenau formuliert. Die in Bezug genommenen Regelungen sind solche aus Anlage 2 zum Übereinkommen.

Zu § 8 (Besondere Pflichten des Schiffsbetreibers)

Dieser Paragraph enthält die bisher in § 1b Absatz 3 enthaltenen Bestimmungen. Sie sind erforderlich, weil das Übereinkommen hier für das deutsche Recht zu ungenau formuliert. Ergänzt wurde aus Gründen der Bestimmtheit eine Präzisierung in Hinblick auf den Zeitpunkt der Pflicht.

Zu § 9 (Besondere Pflichten der Betreiber der Annahmestellen und der Ladungsempfänger)

Dieser Paragraph enthält weitgehend die bisher in § 1b Absatz 4 enthaltenen Bestimmungen. Diese werden um entsprechende Bestimmungen für Dämpfe und das Entgasen sowie um Anforderungen an die Befrachter ergänzt.

Die Bestimmungen sind erforderlich, weil das Übereinkommen hier für das deutsche Recht zu ungenau formuliert. Nur so kann erreicht werden, dass das Nichtausstellen oder die Nichtübergabe oder die Nichtvorhaltung von Dokumenten, die zum Nachweis der Entsorgung der Schiffsbetriebsabfälle zwingend notwendig sind, geahndet werden können.

Zu § 10 (Besondere Pflichten des Schiffsführers)

Dieser Paragraph enthält die bisher in § 1b Absatz 4 letzter Satz enthaltenen Bestimmungen. Diese sind erforderlich, weil das Übereinkommen hier für das deutsche Recht zu ungenau formuliert. Es geht hier insbesondere darum sicherzustellen, dass die notwendige Quittierung in den Bescheinigungen vorgenommen wird.

Zu § 11 (Pflichten für Schiffsführer von Fahrzeugen, die kein Gasöl als Kraftstoff benutzen oder Gasöl außerhalb des Anwendungsbereichs der Anlage 1 zum Übereinkommen tanken)

Dieser Paragraph enthält die bisher in § 1a enthaltenen Bestimmungen. Ergänzt wurde in Absatz 1 eine Verknüpfung mit Absatz 2, um den Handlungszeitpunkt zu präzisieren.

Zusätzlich wurde ein neuer Absatz 3 eingefügt. Er erfasst Schiffe, die aus Ländern wie Polen, der Tschechischen Republik oder dem Donauraum kommen. Diese Schiffe können bis dato, sofern sie in ihren Heimatländern getankt haben, kostenlos in Deutschland ihre öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle abgeben. Dies bedeutet eine Ungleichbehandlung zu den Fahrzeugen, die von den Bestimmungen des CDNI erfasst sind. Mit der neuen Bestimmung wird diese Ungleichbehandlung abgeschafft.

Zu § 12 (Pflichten von Dritten, die mit der Annahme von Schiffsbetriebsabfällen oder Dämpfen beauftragt wurden)

Dieser Paragraph wird neu eingeführt. Das Übereinkommen und das BinSchAbfÜbkAG lassen es zu, dass Dritte bestimmte Aufgaben der Betreiber von Annahmestellen übernehmen. Daher ist es erforderlich, auch für diese Dritten entsprechende Pflichten in Analogie zu denen der ursprünglich vorgesehenen Verpflichteten zu formulieren.

Zu § 13 (Ordnungswidrigkeitendatei)

Dieser Paragraph wird neu eingefügt. Sein Wortlaut orientiert sich an der entsprechenden Regelung im BinSchAufgG. Eine solche Datei ist für ein einheitliches Handeln des Bundes und der Länder eine wichtige Voraussetzung. Dabei werden zum Schutz der personenbezogenen Daten Regelungen zum Löschen der Daten und zur vorübergehenden Nutzung der regionalen Dateien getroffen (Absätze 3, 4 und 5).

Zu § 14 (Zuständige Behörden für Aufgaben des Bundes)

Dieser Paragraph enthält mit Ergänzungen die bisher in § 1c enthaltenen Bestimmungen.

In Absatz 1 wird klargestellt, auf welche technischen Untersuchungen sich die Zuständigkeit der GDWS beschränkt. Es ist darauf hinzuweisen, dass im Übrigen die technische Untersuchung von Fahrzeugen zur Zulassung zum Verkehr auf Basis der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398, 2032), die durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1518) geändert worden ist, erfolgt; diese technischen Untersuchungen sind nicht Bestandteil des CDNI.

Der neue Absatz 4 wurde erforderlich, um gemäß der Vorgabe des Artikels 6.03 Absatz 7 der Anlage 2 zum Übereinkommen die zuständige Behörde für Befreiungen von bestimmten Sondertransporten zu benennen. In Deutschland war hierfür bis dato noch keine Behörde benannt worden.

Des Weiteren wird in Absatz 5 auf Anregung der beteiligten Länder der Begriff „Bundeswasserstraßen“ im Zusammenhang mit dem Ausführungsgesetz näher bestimmt und zwar durch Verweis auf das Bundeswasserstraßengesetz.

Zu § 15 (Zuständige Behörden der Länder)

Dieser Paragraph wird neu eingefügt.

Zur Klarstellung wird in Absatz 1 eine Bestimmung eingefügt, dass die Länder für den Vollzug zuständig sind, wo das Gesetz nicht ausdrücklich Bundesbehörden für zuständig erklärt. Das soll verdeutlichen, dass insbesondere die Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen dieses Gesetzes, der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen und des Übereinkommens den Ländern obliegt, sofern es sich nicht um die wenigen Fälle handelt, in denen der Bund zuständig ist. Die Klarstellung entspricht dem Artikel 83 Grundgesetz, wonach Länder die Bundesgesetze als eigene Angelegenheit ausführen.

Die Absätze 2 und 3 setzen den Wunsch der Länder nach einer Ermächtigungsgrundlage zur Bestimmung zuständiger Behörden der Länder um, wodurch die praktische Anwendung der Bestimmungen dieses Gesetzes erleichtert werden soll.

Zu § 16 (Gleichwertigkeiten)

Dieser Paragraph enthält die bisher in § 1c Absatz 5 enthaltenen Bestimmungen. Die Regelung erstreckt sich jetzt auch auf von Landesbehörden ausgestellte Befreiungen und ist besser verständlich formuliert.

Zu § 17 (Eingriffsbefugnisse der zuständigen Behörden, Mitwirkungspflicht)

Dieser Paragraph wird neu eingefügt. Um ein einheitliches Vorgehen bei Kontrollen im gesamten Bundesgebiet sicherzustellen, werden im § 17 die Eingriffsbefugnisse der zuständigen Behörden im Fall von Kontrollen festgelegt. Diese Regelung ermächtigt diese Behörden, im Rahmen ihrer ordnungsbehördlichen Zuständigkeiten bestimmte Maßnahmen vorzunehmen.

Die Struktur der Absätze 1 bis 3 folgt dem steigenden Grad der Gefahr. Während Absatz 1 keinen Anlass verlangt, erfordert Absatz 2 einen Gefahrenverdacht, bevor schließlich Absatz 3 eine besondere Gefahr betrifft. Die jeweils zur Verfügung stehenden Befugnisse umschließen dabei diejenigen der niedrigeren Stufe, was in den Einleitungssätzen in den Absätzen 2 und 3 verdeutlicht wird.

In Absatz 1 wird festgelegt, welche Befugnisse zu Überwachungszwecken bestehen. Ein Anfangsverdacht ist hierfür nicht nötig, was stichprobenartige Kontrollen ermöglicht. Neben den zuständigen Behörden können auch von ihnen beauftragte Sachverständige die Überprüfungen vornehmen.

Das Betretungsrecht der Nummer 1 stützt sich auf die Erleichterungen für behördliche Betretungsrechte von Betriebs- und Geschäftsräumen während der Betriebs- und Geschäftszeiten (BVerfGE 32, 54f). Wie bei den Geschäfts- und Diensträumen liegt auch bei den Fahrzeugen in Hinblick auf den offenen, von außen einsehbaren Bereich an Deck eine vergleichbare Situation der Öffentlichkeit vor. Übliche Betriebszeiten werden hier im Wesentlichen bestimmt durch die Tageszeit; Arbeiten an Bord, Laden und Löschen von Ladung, Aufnahme von Fahrgästen erfolgen in der Regel tagsüber. Miteinbezogen werden Örtlichkeiten wie Hafenanlagen, auch wenn sie je nach den Umständen des Einzelfalles nicht von Artikel 13 GG erfasst sind.

Absatz 2 regelt die Befugnisse bei Vorliegen eines Anfangsverdachts. Die Nummern 1 und 2 legen die Handlungsmöglichkeiten gegenüber Personen fest, während sich Nummer 3 auf Gegenstände und Örtlichkeiten bezieht.

In Absatz 3 sind Bestimmungen getroffen zu den vom Grundrecht aus Artikel 13 GG erfassten Räumlichkeiten, für die anders als für die in Absatz 1 Nummer 1 genannten Räumlichkeiten keine Erleichterungen für behördliche Betretungsrechte gelten. Um hier den Anforderungen des Artikel 13 Absatz 7 GG zu entsprechen, können Eingriffe nur zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit vorgenommen werden.

In Absatz 4 wird mit Blick auf Artikel 13 Absatz 2 Grundgesetz die Bestimmung eingefügt, dass Durchsuchungen nicht von den Befugnissen der vorhergehenden Absätze umfasst sind. Die dort genannten Orte und Räumlichkeiten dürfen also nicht durchsucht werden, es sei denn, die zusätzlichen Voraussetzungen des Artikel 13 Absatz 2 GG sind erfüllt.

In Absatz 5 wird bestimmt, welche Pflichten auf Seiten der betroffenen Personen den Befugnissen der Behörden und Sachverständigen gegenüber stehen.

Absatz 6 bestimmt, dass bei schweren oder wiederholten Rechtsverstößen ein Weiterfahrverbot beziehungsweise ein Weiterbetriebsverbot ausgesprochen werden kann. Dies gilt, bis die verlangte Maßnahme von dem Betroffenen getroffen oder der Verstoß beseitigt wurde. Hiermit soll schweren und wiederholten Verstößen gegen das Übereinkommen, dieses Gesetz und nach diesem Gesetz erlassenen Rechtsverordnungen vorgebeugt bzw. diese angemessen verfolgt werden. Schwere Verstöße sind beispielsweise illegale Einleitungen von Waschwasser oder häuslichen Abwässern in großer Menge, eine über Jahre verschleppte Einrichtung einer Annahmestelle oder illegale Umgehungen von Bordkläranlagen oder Abwassersammeltanks. Zuständig für die Anordnung des Weiterfahr- und -betriebsverbot sind die Wasserschutzpolizeien, die insoweit in eigener Zuständigkeit für das jeweilige Land handeln. Angesichts der Parallele zum schweren Verstoß setzt die Anordnung beim wiederholten Verstoß in der Regel voraus, dass bereits mehrfach gegen Vorgaben verstoßen wurde. Gibt es landesrechtlich geregelte Weiterfahr- und Weiterbetriebsverbote, gelten die landesrechtlich vorgesehenen Voraussetzungen hierfür, siehe Absatz 7. Im Falle eines Weiterbetriebsverbotes bleibt die Pflicht zur Zuweisung einer Annahmestelle nach Artikel 7.05 der Anlage 2 zum Übereinkommen bestehen.

Absatz 7 stellt klar, dass mögliche landesrechtliche Regelungen unberührt bleiben. Eine solche Öffnungsklausel im Bundesrecht ist möglich; abweichendes Landesrecht kann auf diese Weise zugelassen werden. Es besteht dann keine Kollision im Sinne des Artikels 31 GG.

Zu § 18 (Verordnungsermächtigungen)

Dieser Paragraph enthält in Absatz 1 und 2 die bisher geltende Ermächtigung aus § 2 Absatz 1.

Die in Absatz 1 enthaltene Ermächtigung, durch Rechtsverordnung zur innerstaatlichen Umsetzung des Übereinkommens erforderliche nähere Einzelheiten zu den dort genannten Vorschriften des Übereinkommens, seiner Anwendungsbestimmung und den darin enthaltenen Ge- und Verboten, Nachweisverfahren und Sorgfaltspflichten zu regeln, soll eine einheitliche Anwendung des Übereinkommens auf allen dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen im gesamten Bundesgebiet sicherstellen, d. h. gleichermaßen auf Bundeswasserstraßen, in Häfen und auf sonstigen Binnenwasserstraßen, unabhängig davon, ob hinsichtlich bestimmter Maßnahmen im Einzelfall die Schifffahrt, Annahmestellen, Umschlagsanlagen, Frachtführer, Befrachter oder Ladungsempfänger angesprochen sind.

Der bisherige § 2 Absatz 1 Nummer 5 wurde zu § 18 Absatz 2, da es anders als in Absatz 1 nicht um die Regelung von Einzelheiten, sondern um Änderungen geht. Im Fall der Anwendung von Artikel 19 Absatz 5 des Übereinkommens handelt es sich um Änderungen der Bestimmungen der Anlage 2 zum Übereinkommen. Artikel 19 Absatz 5 des Übereinkommens lässt bei der innerstaatlichen Umsetzung keinen Ermessensspielraum zu. Daher haben die Länder keine Möglichkeit, Änderungen über einen Bundesratsbeschluss zu erwirken. Insofern scheint die Beteiligung des Bundesrates entbehrlich.

Die Absätze 3 und 4 enthalten die bisher in § 2 Absatz 2 enthaltenen Bestimmungen zum Einvernehmen.

Absatz 5 enthält die bisher in § 2 Absatz 3 enthaltene Bestimmung über die entbehrliche Zustimmung des Bundesrates.

Im neuen Absatz 6 wird eine Ermächtigungsgrundlage eingefügt, um künftig neue Einleitungsstandards im Sinne des Artikel 6.01 Absatz 4 Satz 2 der Anlage 2 zum Übereinkommen vorläufig für Deutschland festlegen zu können.

Zu § 19 (Übertragung von Aufgaben)

Dieser Paragraph enthält die bisher in § 1c Absatz 4 enthaltene Bestimmung zur Übertragung von Aufgaben an juristische Personen des Privatrechts. Dies kann ggf. zu Kosteneinsparungen oder zur Minderung von Verwaltungsaufwand führen.

Zu § 20 (Datenübermittlung und Datenaustausch)

Dieser Paragraph übernimmt in den Absätzen 1 bis 3 den bisherigen § 4. Mit den Bestimmungen soll sichergestellt werden, dass die zur einheitlichen Umsetzung des Übereinkommens erforderlichen Daten unter Berücksichtigung der Belange des Datenschutzes zwischen den zuständigen Behörden des Bundes und der Länder und den Strafverfolgungsbehörden ausgetauscht werden können. Hierbei wird jeweils der konkrete Zweck benannt.

In Absatz 2 werden die Verweisungen an die neue Nummerierung des Gesetzes angepasst und eine kleinere redaktionelle Änderung vorgenommen.

Die Absätze 4 und 5 werden neu eingefügt. Sie beziehen sich auf die neue Ordnungswidrigkeitendatei nach § 13 und regeln die Voraussetzungen für den Austausch der darin gespeicherten personenbezogener Daten.

Absatz 4 ermächtigt die GDWS zu einer Weitergabe der Daten an Stellen innerhalb Deutschlands, aber auch an Stellen in den übrigen Vertragsstaaten des Übereinkommens. Diese Gleichbehandlung ist datenschutzrechtlich zulässig, da für die Übermittlung sowohl an andere EU-Mitgliedstaaten als auch an die Schweiz (siehe § 1 Absatz 7 Bundesdatenschutzgesetz) dieselben Voraussetzungen gelten wie bei der Datenübermittlung an deutsche Stellen.

Nummer 1 regelt die Übermittlung zu dem Zweck, dass die Daten für den Vollzug der Regelwerke durch die dort genannten Stellen verwendet werden können. Sinn der Übermittlung an die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und an die Vollzugsbehörden der Länder ist es, dass diese Behörden begangene Verstöße etwa bei Kontrollen berücksichtigen können, z. B. durch genauere oder häufigere Überprüfungen von bereits einschlägig in Erscheinung getretenen Personen. Die WSV könnte die Wasserschutzpolizeien der Länder hierzu anhalten. Die Datenübermittlung an die Zolldienststellen sowie an den Bilgenentwässerungsverband als innerstaatliche Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens dient dazu, im Falle von Unregelmäßigkeiten bei der Entrichtung der Entsorgungsgebühren einen möglichen Datenabgleich und Plausibilitätsprüfungen vornehmen zu können. Die Datenübermittlung an die Bundeskasse geschieht für den Fall, dass der Betroffene nicht zahlt. In diesem Falle ist es gängige Praxis, dass die Bundeskasse den ausstehenden Betrag anmahnt; hierfür benötigt sie die entsprechenden Daten von der Ausgangsbehörde.

Die Nummern 2 bis 4 ermächtigen jeweils zur Datenübermittlung in Hinblick auf Strafverfolgung, Vollstreckung und statistische Zwecke. Hinsichtlich dieser statistischen Zwecke nach Nummer 4 ist sicherzustellen, dass keine sogenannten „Tabelleneinsen“ (Häufigkeit von eins in einem Tabellenfeld) entstehen, wodurch ein Personenbezug in Form der Personenbeziehbarkeit vermieden werden soll.

Zum Schutz der in der Ordnungswidrigkeitendatei enthaltenen Daten wird klargestellt, dass sie stets nur dann und nur in solchem Umfang ausgetauscht werden dürfen, wie es im jeweiligen Einzelfall erforderlich ist.

Absatz 5 regelt ergänzend zu Absatz 4 den Austausch von personenbezogenen Daten für besondere Fälle.

Zu § 21 (Befreiung der innerstaatlichen Institution von der Körperschaftsteuer)

Dieser Paragraph wird neu eingefügt. Da die innerstaatliche Institution keine Gewinne erwirtschaften darf, sondern die zwischenzeitlich auflaufenden Überschüsse gemäß den Bestimmungen des Übereinkommens in das System der Annahmestellen fließen müssen, dürfen diese zwischenzeitlich auflaufenden Überschüsse nicht der Körperschaftsteuer unterliegen. Insofern ist die innerstaatliche Institution (der Bilgenentwässerungsverband Duisburg) von der Zahlung dieser Steuer zu befreien, parallel zum Vorgehen beim Erdölbevorratungsverband.

Zu § 22 (Bußgeldvorschriften)

Dieser Paragraph übernimmt die Regelung des bisherigen § 3 in komprimierter und redaktionell neu strukturierter Form, fügt eine Überschrift ein und passt die Binnenverweisungen an die neue Nummerierung des Gesetzes an. Zudem werden Ordnungswidrigkeitentatbestände für Verstöße gegen die Bestimmungen zum Umgang mit Dämpfen in Analogie zu den Bestimmungen im Umgang mit Waschwasser eingeführt.

Absatz 1 enthält nun die Bestimmungen zu Verstößen gegen das vorliegende Gesetz und entspricht damit dem bisherigen § 3 Absatz 1.

Nummer 1 wurde umformuliert und bezieht sich nun auf die Pflicht, eine Annahmestelle gemäß § 2 zu betreiben. Das fehlende Betreiben umfasst auch die unterbliebene Einrichtung einer Annahmestelle. Denn diese bildet eine Vorfeldpflicht zu der eigentlichen Dauerpflicht, die im Betreiben einer Annahmestelle besteht. Die Bewehrung

der Betriebspflicht setzt das Errichten zwingend voraus und wird von dieser Bewehrung somit „automatisch“ erfasst.

Im Übrigen wurde Absatz 1 ergänzt: Einmal um Vorschriften über den Umgang mit Dämpfen und darüber hinausgehend um neue Ordnungswidrigkeiten für folgende Fälle:

- wenn eine gemeinsam genutzte Annahmestelle ohne einen genehmigten Bedarfsplan betrieben wird (Nummer 2);
- wenn eine Entsorgungsgebühr nicht ordnungsgemäß entrichtet wird (Nummer 5), wobei es um die Pflicht der Bunkerstelle gemäß den völkerrechtlichen Bestimmungen aus dem CDNI aus Artikel 3.03 Absatz 5 Buchstabe d in Verbindung mit Artikel 3.04 der Anlage 2 zum Übereinkommen geht,
- wenn das Ölkontrollbuch nicht ordnungsgemäß ausgefüllt ist (Nummer 9 jetzt allgemein umfassender und damit auch das Ölkontrollbuch betreffend);
- beim Verstoß gegen die Pflicht des Mitführens eines Nachweises in § 11 bei Fahrzeugen, die kein Gasöl als Kraftstoff benutzen oder außerhalb des Anwendungsbereichs des CDNI tanken (Nummer 10);
- wenn eine Zuwiderhandlung gegen eine vollziehbare Anordnung vorliegt (Nummer 11).

Absatz 2 enthält Bestimmungen zu Verstößen gegen das CDNI. Hierbei werden die Bestimmungen des bisherigen § 3 Absatz 2 komprimiert übernommen. Um die Anwendung in der Praxis zu erleichtern, wird nicht mehr nach Personen, sondern nur noch nach den jeweiligen Bestimmungen unterschieden, gegen die verstoßen wurde.

Über den Umgang mit Dämpfen hinausgehend werden neue Ordnungswidrigkeiten bei Verstößen gegen die Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen in Nummer 3 eingeführt:

- wenn häusliche Abwässer an Bord von Fahrgastschiffen nicht ordnungsgemäß gesammelt und an einer Annahmestelle abgegeben werden (Nummer 3 Buchstabe o);
- um den fehlenden Nachweis über die ordnungsgemäße Abgabe von Klärschlamm zu sanktionieren (Nummer 3 Buchstabe q).

In Absatz 3, der dem gleich bezifferten bisherigen Absatz entspricht, erfolgen Anpassungen aufgrund der Umstellungen und Ergänzungen in Absatz 1 und 2. Dasselbe gilt für den Absatz 4.

Zusätzlich werden in Absatz 4 weitere Ordnungswidrigkeiten in den Kreis derjenigen einbezogen, die mit einer hohen Geldstrafe geahndet werden können. Künftig kann auch ein Verstoß gegen das Einbringungs- und Einleitungsverbot (Absatz 2 Nummer 1) mit dem höheren Bußgeld sanktioniert werden, ebenso ein Verstoß gegen das neue Verbot der Freisetzung von Dämpfen (ebenfalls Absatz 2 Nummer 1). Eine höhere Bußgeldbewehrung gilt künftig auch, wenn der Ladungsempfänger Waschwasser nicht annimmt und dem Schiffsführer keine Annahmestelle zuweist (Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe l). Im Falle des Entstehens von Dämpfen, die ein Entgasen erfordern, verhält sich der Befrachter ordnungswidrig, wenn er dem Frachtführer im Transportauftrag keine Annahmestelle für Dämpfe zuweist (Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe m). Zugleich werden die Bußgelder so angehoben, dass der Betrag eine deutlich größere abschreckende Wirkung erzielen sollte.

Absatz 5 enthält die bisher in § 3 Absatz 6 enthaltende Bestimmungen zur Verwaltungsbehörde.

Zu § 23 (Übergangsbestimmungen)

In Absatz 1 wird geregelt, dass den zur Errichtung von Annahmestellen für Dämpfe Verpflichteten eine angemessene Zeit bleibt, um diesen Pflichten nachkommen zu können.

Es ist darauf hinzuweisen, dass für die Güter mit den Nummern UN 1203, 1268 und 3475 bereits jetzt ein Entgasungsverbot gemäß der 20. BImSchV besteht. In der Folgenabschätzung zum Beschluss CDNI 2017-I-4 wird Benzol als besonders umweltschädlich benannt und daher eine zeitnahe Einführung des Verbotes gefordert. Im Übrigen hat die Bundesrepublik kein Ermessen bei der Umsetzung des CDNI; das gilt auch für die Übergangsbestimmung.

In Absatz 2 wird dem BMVI die Möglichkeit eingeräumt, bei Änderungen der Anlagen zum Übereinkommen weitere Übergangsbestimmungen per Rechtsverordnung zu erlassen.

Zu § 24 (Zeitliche Anwendungsvorschrift)

In dieser Vorschrift wird die Anwendbarkeit all jener Regelungen des vorliegenden Gesetzes festgelegt, die sich aus der Änderung des CDNI ergeben. Es wird der Zeitpunkt für die Anwendbarkeit bestimmt, in dem auf völkerrechtlicher Ebene die Änderungen des CDNI in Kraft treten, siehe die gleichlautenden Vorgaben im Beschluss CDNI 2017-I-4 und im Artikel 19 Absatz 4 Satz 2 des CDNI. Durch die Regelung in § 24 können die Ausführungsbestimmungen im vorliegenden Gesetz über Dämpfe erst dann angewendet werden, wenn im CDNI die Regelungen über Dämpfe in Kraft sind. Zur eindeutigen Erkennbarkeit dieses Zeitpunktes wird er bekanntgegeben. Ein Auflisten von allgemeinen Bestimmungen in Hinblick auf Dämpfe und Entgasung erübrigt sich, da diese Bestimmungen ihre Wirkung erst mit dem Inkrafttreten der Bestimmungen zu Dämpfen entfalten. Zur Klarstellung wird im letzten Satz eine Weitergeltung des CDNI in seiner bisherigen Fassung bis zu dem Zeitpunkt des Inkrafttretens geregelt.

Zu § 25 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)

Hierin wird geregelt, wann das vorliegende Gesetz in Kraft tritt und wann das bisherige Ausführungsgesetz außer Kraft tritt

Anlage 2

**Aktualisierte Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates
gem. § 6 Absatz 1 NKRG**

**Entwurf eines Ausführungsgesetzes zu dem Übereinkommen
vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und
Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt
(NKR-Nr. 4925, BMVI)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	10,2 Mio. Euro
davon aus Informationspflichten:	7.000 Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	5,2 Mio. Euro
Verwaltung	
Bund	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	22.000 Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	146.000 Euro
Länder	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	244.000 Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	142.000 Euro
‘One in, one out’-Regel	Im Sinne der ‚One in, one out‘-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein ‚In‘ von 10,2 Mio. Euro dar. Das BMVI wird den Erfüllungsaufwand außerhalb dieses Regelungsvorhabens kompensieren.
Evaluierung	Das Gesetz wird fünf Jahre nach Inkrafttreten evaluiert.
Ziele:	Ziele des Regelungsvorhabens sind die Vorbeugung sowie das Unterbleiben der Einleitung von ungeklärten Abwässern durch eine wirksame Bekämpfung von Ordnungswidrigkeiten und abschreckende Geldbußen.

Kriterien/Indikatoren:	Zu-/Abnahme von einschlägigen Ordnungswidrigkeiten und Ergebnisse von Kontrollen der Wasserschutzpolizeien.
Datengrundlage:	Befragung von Industrie- und Binnenschiffsverkehrsverbänden hinsichtlich der Annahmestellen für Dämpfe; Ordnungswidrigkeitendatei; Statistik der Wasserschutzpolizei.
KMU-Betroffenheit	Der Gesetzentwurf betrifft vor allem kleine und mittlere Unternehmen. Grundsätzlich liegt das Verursacherprinzip zu Grunde, d.h. wer für die Entstehung schädlicher Dämpfe verantwortlich ist, hat sie ordnungsgemäß zu entsorgen. Es ist jedoch vorgesehen, dass mehrere Unternehmen eine gemeinsame Annahmestelle für Dämpfe betreiben. Dies ist für kleinere Unternehmen hilfreich, weil nicht jedes Unternehmen eine eigene Entsorgungsmöglichkeit schaffen muss.
Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Folgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Das Straßburger Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) wurde von sechs Ländern (Großherzogtum Luxemburg, Schweiz, Niederlande, Belgien, Deutschland und Frankreich) mit Wirkung für ihre Binnenschifffahrt angenommen. Ziele dieses Übereinkommens sind der Schutz der Umwelt und die Verbesserung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt. Zur Erreichung dieser Ziele strebt das Übereinkommen eine bessere Kontrolle des Abfallaufkommens an, insbesondere durch eine sichere, getrennte Sammlung und anschließende Beseitigung der Schiffsbetriebsabfälle und die Übernahme der Sammlungs- und Beseitigungskosten durch die Abfallverursacher. Mit Beschluss vom 22. Juni 2017 (korrigiert durch Beschlüsse vom 13. Dezember 2018 und 18. Dezember 2019) wurde das CDNI geändert. Eingefügt wurden Bestimmungen über den Umgang mit gasförmigen Rückständen flüssiger Ladung (Dämpfe). Zur Anpassung an das geänderte CDNI wird mit dem vorliegen Regelungsvorhaben das Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetz neugefasst.

II.1. Erfüllungsaufwand

Das BMVI hat den Erfüllungsaufwand in Zusammenarbeit mit dem Statistischen Bundesamt ermittelt.

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch den Gesetzentwurf kein Erfüllungsaufwand.

Wirtschaft

Das CDNI befasst sich mit flüssigen wie auch festen Reststoffen. Es sieht ein generelles Verbot der Einbringung oder Einleitung von Schiffsabfällen vor. Entgasen ist eine technische Lösung für den Umgang mit gasförmigen Resten. Die Entgasung von Binnenschiffen kann über mobile und stationäre Anlagen erfolgen. Eine Entgasung ist beispielsweise bei chemischen Produkten notwendig, um die hohen Reinheitsanforderungen einzuhalten, wenn die Ladungsfolge eines Binnenschiffs unterschiedliche chemische Produkte vorsieht.

Einmaliger Erfüllungsaufwand

Das BMVI geht davon aus, dass aufgrund des Regelungsvorhabens zwei neue stationäre Entgasungsanlagen in Deutschland errichtet werden müssen. Es schätzt die Baukosten für eine Entgasungsanlage auf 2,5 Mio. Euro. Insgesamt entsteht damit ein einmaliger Erfüllungsaufwand der Wirtschaft von 5 Mio. Euro. Da die Entgasungsanlagen voraussichtlich von mehreren Unternehmen genutzt werden, können die Beteiligten Vereinbarungen über Art und Umfang der Nutzung der Annahmestelle treffen. Auf Unternehmensseite fallen Kosten für Verhandlungen zwischen den Beteiligten, für Genehmigungen, für das Erstellen von Unterlagen sowie die Dokumentation an. Das BMVI schätzt die Kosten dafür auf insgesamt 100.000 Euro für beide Anlagen.

Im CDNI ist geregelt, wie Hausmüll zu entsorgen ist. Der meiste Müll fällt voraussichtlich bei den Liegestellen des Bundes an, weil sie eine sehr hohe Auslastung haben. Das sind öffentliche Liegestellen und Schleusen. Dort gibt es in der Regel schon Annahmestellen für Hausmüll. Darüber hinaus gibt es private Liegestellen. Das BMVI schätzt, dass es 100 private Liegestellen und Umschlagplätze gibt. Die Vorgabe betrifft auch die 110 Binnenhäfen. Das BMVI nimmt an, dass 28 Binnenhäfen nachrüsten müssen. Insgesamt resultiert daraus eine Fallzahl von 128. Der Kaufpreis für gewerbliche Müllgroßbehälter (660 Liter) liegt bei rund 800 Euro. Damit entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 102.400 Euro.

Jährlicher Erfüllungsaufwand

Durch die zusätzlichen Entgasungsvorgänge kommt es in der Wirtschaft zu einem jährlichen Mehraufwand. Laut BMVI sind jedes Jahr rund 1.000 Ladungen von einer Entgasung betroffen. Es nimmt an, dass dem Befrachter für eine Reinigung in einer Entgasungsanlage im Durchschnitt 10.000 Euro in Rechnung gestellt werden. Damit ergibt sich als Erfüllungsaufwand der Wirtschaft ein Betrag von jährlich 10 Mio. Euro.

Die laufenden Kosten für das Betreiben von Annahmestellen für Hausmüll, insbesondere die wöchentliche Abholung, unterscheiden sich je nach Größe der Binnenhäfen. Die Kosten in Binnenhäfen liegen im Durchschnitt bei jährlich 3.000 Euro. Das sind bei 28 Häfen jährlich 84.000 Euro. Der jährliche Aufwand für private Liegestellen und Annahmeplätze wird nach Annahme des BMVI bei 1.300 Euro liegen. Für die 100 privaten Liegestellen und Umschlagplätze ergeben sich Gesamtkosten von 130.000 Euro. Damit entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand von 214.000 Euro.

Künftig müssen in der Entladebescheinigung für die Tankschiffahrt Nachweise über die Abgabe von Dämpfen geführt werden. Insgesamt ergibt sich dafür ein Zeitaufwand von 16 Minuten. Das BMVI setzt Lohnkosten von 28,10 Euro/Stunde an, da angenommen wird, dass die Bescheinigung vom Schiffspersonal ausgefüllt wird. Bei 1.000 Entladebescheinigungen ergibt sich ein Erfüllungsaufwand von 7.490 Euro. Diese Vorgabe ist eine neue Informationspflicht.

Das Ressort hat die Berechnung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft plausibel und nachvollziehbar dargestellt. Es ergaben sich keine Anhaltspunkte, die gegen die Darstellung im vorliegenden Regelungsentwurf sprechen.

Verwaltung

Auf Bundesebene entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von 146.000 Euro insbesondere durch das Erstellen einer zentralen Ordnungswidrigkeitendatei mit Bußgelddatenbank. Zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 22.000 Euro entsteht aufgrund des Betriebs der Datei, aus vermehrten Anfragen zu den neuen Regelungen sowie aus dem Datenaustausch mit Behörden.

Den Landesverwaltungen entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von 142.000 Euro insbesondere aufgrund der Genehmigungsverfahren der Entgasungsanlagen. Ferner müssen Mitarbeiter für den Vollzug der neuen Regelungen geschult werden. Den Ländern müssen die Voraussetzungen für den technischen Zugang zur neuen Ordnungswidrigkeitendatei und für den vorgeschriebenen Datenaustausch geschaffen werden. Der jährliche Erfüllungsaufwand für die Länder erhöht sich um 244.000 Euro. Dieser fällt an für die Inspektionen der Entgasungsanlagen, für zusätzliche oder ausgedehntere Kontrollen sowie für den Datenaustausch mit dem Bund.

Das BMVI hat die Berechnung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung detailliert und nachvollziehbar dargelegt.

II.2. „One in one Out“-Regel

Im Sinne der „One in, one out“-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „In“ von 10,2 Mio. Euro dar. Der Erfüllungsaufwand wird mit einem anderen Regelungsvorhaben kompensiert.

II.3. Evaluierung

Die Evaluierung soll fünf Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes durchgeführt werden. Mit der Evaluierung wird das BMVI überprüfen, ob die Ziele des Gesetzes erreicht worden sind. Ziele des Regelungsvorhabens sind die Vorbeugung sowie das Unterbleiben der Einleitung von ungeklärten Abwässern durch eine wirksame Bekämpfung von Ordnungswidrigkeiten und abschreckende Geldbußen. Als Indikatoren wird Folgendes herangezogen: Zu- / Abnahme bereits bestehender Ordnungswidrigkeiten, Ergebnisse von Kontrollen der Wasserschutzpolizeien sowie Befragungen von Industrie- und Binnenschiffverkehrsverbänden. Die Datengrundlage wird die Ordnungswidrigkeitendatei, die Statistik der Wasserschutzpolizei und eine Abfrage bei den Industrieverbänden hinsichtlich der Annahmestellen für Dämpfe (ausreichende Anzahl, Belegung, Kosten) bilden.

II.4. KMU-Betroffenheit

Das Regelungsvorhaben betrifft Betreiber von Umschlagsanlagen, Befrachter, Betreiber von Annahme- oder Umschlagstellen bzw. Ladungsempfänger, Schiffsbetreiber und Frachtführer. Die Mehrzahl dieser Normadressaten sind kleine und mittlere Unternehmen. Solche Unternehmen speziell zu entlasten, sieht die mit diesem Gesetz umzusetzende Änderung des Übereinkommens nicht vor. Die Änderung legt vielmehr das Verursacherprinzip zu Grunde. Wer für die Entstehung schädlicher Dämpfe verantwortlich ist, ist auch für deren ordnungsgemäße Entsorgung (Entgasung) zuständig. Das Regelungsvorhaben ermöglicht mehreren Unternehmen eine gemeinsame Annahmestelle zu betreiben. Dies ist für kleinere Unternehmen hilfreich, weil nicht jedes Unternehmen eine eigene Entsorgungsmöglichkeit schaffen muss.

III. Ergebnis

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Folgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatte

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 992. Sitzung am 3. Juli 2020 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu § 2 Absatz 5 Satz 2 BinSchAbfÜbkAG

§ 2 Absatz 5 Satz 2 ist wie folgt zu fassen:

„Sie können von dieser Pflicht befreit werden, sofern sie die Abgabe der häuslichen Abwässer einschließlich der anfallenden Mengen an vorhandene, geeignete Annahmestellen nachweisen können.“

Begründung:

Artikel 8.02 Absatz 3 der Anlage 2 zum Übereinkommen enthält die Pflicht zur Einrichtung von Annahmestellen für häusliches Abwasser „an bestimmten als Stamm- und Übernachtungsliegeplätze“ der Fahrgast- und Kabinenschiffahrt dienende Anlegestellen. Zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit und zur Entlastung der Betreiber (s. Gesetzesbegründung) sollen die Betreiber nun mit § 2 Absatz 5 Satz 2 unmittelbar durch Gesetz und ohne weitere Prüfung von ihrer gesetzlichen Pflicht befreit sein, „sofern sie lückenlos die Abgabe ihrer häuslichen Abwässer einschließlich ihrer Mengen an vorhandenen, geeigneten Annahmestellen nachweisen können.“

Diese Regelung wäre weder geeignet, die mit dem Übereinkommen eingegangenen Verpflichtung umzusetzen, noch wäre sie vollzugstauglich. Sie überließe es den Betreibern, von der eigenen Befreiung auszugehen und lässt offen, wem gegenüber die regelmäßig vor einer Befreiung von einer Verpflichtung vorzulegenden Nachweise zu erbringen wären. Der Hinweis auf die Nachweispflicht in § 9 Absatz 2 Nummer 6 in der Begründung des Gesetzentwurfs ist irreführend, da sich diese Regelung auf die Bestätigungspflichten des Betreibers gegenüber den Schiffsführern bezieht. Ein Nachweis über eine Befreiung von der gesetzlichen Pflicht, eine Annahmestelle zu errichten, ist aber nicht gegenüber Schiffsführern zu führen.

Eine Übersicht darüber, wo Annahmestellen errichtet wurden, errichtet werden müssen und wo entsprechende Überwachungen erforderlich wären, ist überdies so nicht möglich.

Die Regelung stellt zudem auf die häuslichen Abwässer der Betreiber, nicht auf die an der Anlegestelle zu erwartenden oder anfallenden Schiffsabwässer ab.

2. Zu § 2 Absatz 6 BinSchAbfÜbkAG

§ 2 Absatz 6 ist wie folgt zu fassen:

„(6) Die nach den Absätzen 1 bis 5 Verpflichteten können zur Erfüllung der ihnen obliegenden Aufgaben zuverlässige, fachlich geeignete Dritte beauftragen. Auch in diesem Falle bleiben sie dafür verantwortlich, dass die Aufgaben ordnungsgemäß erfüllt werden. Dies haben sie durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, insbesondere durch Vorbehalt ausreichender Zeichnungs- und Weisungsbefugnisse im Zusammenhang mit der Drittbeauftragung.“

Begründung:

Bei der Weiterübertragung der Pflichten nach § 2 Absatz 1 bis 5 an Dritte besteht das Risiko, dass Unklarheiten über Verantwortlichkeit und Ansprechpartner für die zuständigen Behörden entstehen. Außerdem ist der Gefahr eines Verantwortungsvakuums vorzubeugen, wenn sich die Aufgabenwahrnehmung durch „Dritte“ als unzureichend erweist. Daher sollte eine Weiterübertragung von Aufgaben nur ermöglicht wer-

den, wenn es bei der klaren Letztverantwortung des Betreibers der jeweiligen Stellen verbleibt. Die Begrifflichkeit eines „Betreibers“ setzt im Übrigen voraus, dass dieser die Fäden in der Hand behält, und für die Aufgabenerfüllung gerade steht.

3. Zu § 3 Absatz 2 BinSchAbfÜbkAG

In § 3 Absatz 2 sind die Wörter „vor Errichtung der Anlage“ zu streichen.

Begründung:

Einzelne Annahmestellen für Slops und übrigen Sonderabfall sind bereits errichtet und in Betrieb. Diese müssen bei der Aufstellung eines Bedarfsplanes Eingang finden können.

4. Zu § 4 Absatz 3 Nummer 5 BinSchAbfÜbkAG

In § 4 Absatz 3 Nummer 5 sind vor dem Wort „Schifffahrt“ die Wörter „Erfordernisse der im Geltungsbereich des Bedarfsplans verkehrenden“ einzufügen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten. Der Bedarfsplan muss auf die Erfordernisse der Schifffahrt ausgerichtet sein, für die die Annahmestellen errichtet werden.

5. Zu § 17 Absatz 1 Nummern 1 und 2,
Absatz 2,
Absatz 3 BinSchAbfÜbkAG

§ 17 ist wie folgt zu ändern:

a) In Absatz 1 sind die Nummern 1 und 2 wie folgt zu fassen:

- „1. während der üblichen Geschäfts- und Betriebszeiten Geschäfts- und Betriebsgrundstücke sowie Geschäfts- und Betriebsräume eines Fahrzeugs und der von der Überwachung betroffenen Anlagen betreten,
2. technische Ermittlungen und Prüfungen vornehmen,“

b) Absatz 2 ist wie folgt zu fassen:

„(2) Die zuständige Behörde ordnet nach pflichtgemäßen Ermessen gegenüber den in § 6 Absatz 4 genannten Personen die Maßnahmen an, die im Einzelfall zur Beseitigung eines festgestellten oder zur Verhütung eines zukünftigen Verstoßes gegen die Bestimmungen dieses Gesetzes, der nach diesem Gesetz erlassenen Rechtsverordnungen oder des Übereinkommens notwendig sind.“

c) Absatz 3 ist wie folgt zu fassen:

„(3) Zur Abwehr dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit im Hinblick auf dieses Gesetz, der nach diesem Gesetz erlassenen Rechtsverordnungen und das Übereinkommen können die zuständigen Behörden Geschäfts- und Betriebsgrundstücke sowie Wohn-, Geschäfts- und Betriebsräume an Bord eines Fahrzeugs oder auf Anlagen auch außerhalb der üblichen Geschäfts- und Betriebszeiten betreten; das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt.“

Begründung:

Die Änderungen sind zur Schaffung effektiver und rechtsklarer Überwachungs- und Eingriffsbefugnisse der zuständigen Behörden erforderlich.

Die Nummern 1 und 2 des Absatzes 1 werden neu formuliert, um sicherzustellen, dass alle von den Verpflichtungen des CDNI und dieses Gesetzes betroffenen Anlagen – und nicht nur die in der bisherigen Nummer 1 aufgezählten – mit den entsprechenden Befugnissen überwacht werden können. Weil sich die zu überwachenden Pflichten nicht nur auf öffentlich zugängliche Bereiche beschränken, ist diese im Regierungsentwurf vorgesehene Einschränkung zu streichen.

Absatz 2 ist neu zu fassen, um die behördlichen Anordnungsbefugnisse eindeutig, widerspruchsfrei und umfassend zum Ausdruck zu bringen. Die bisher im Regierungsentwurf vorgesehene Differenzierung zwischen Befugnissen zum Zweck der Überwachung ohne Anlass und den Befugnissen bei Bestehen eines Anfangsverdachts ist dem Umweltrecht fremd, erschwert einen effektiven Vollzug und ist daher aufzugeben. Die im Regierungsentwurf bisher in Absatz 2 Nummer 1 vorgesehenen weiteren Aufklärungsmaßnahmen sind über die Befugnisse nach dem vorausgehenden Absatz hinaus nicht denkbar, bleiben deshalb rechtsunklar und erschweren so den Vollzug. Die Befugnis zur Überprüfung von Fahrzeugen, Annahmestellen und Umschlagsanlagen nach Absatz 2 Nummer 3 des Regierungsentwurfs ist bereits nach der Nummer 2 des vorausgehenden Absatzes ohne das Vorliegen eines Anfangsverdachts gegeben.

Bei dringenden Gefahren für die öffentliche Sicherheit bestehen die behördlichen Betretungsbefugnisse für Geschäfts- und Betriebsgrundstücke sowie alle Räume eines Schiffes oder einer Anlage auch außerhalb der üblichen Geschäfts- und Betriebszeiten.

6. Zu § 17 Absatz 6 BinSchAbfÜbkAG

§ 17 Absatz 6 ist wie folgt zu fassen:

„(6) Wird bei einer Überprüfung festgestellt, dass ein Fahrzeug nicht den Vorgaben dieses Gesetzes, der nach diesem Gesetz erlassenen Rechtsverordnungen oder des Übereinkommens entspricht, und stellt diese Tatsache eine schwere oder wiederholte Verletzung der Vorgaben dar, so soll die zuständige Behörde die Weiterfahrt des betroffenen Fahrzeugs untersagen bis die erforderlichen Maßnahmen getroffen oder der Verstoß beseitigt worden ist.“

Begründung:

Statt einer Kann-Vorschrift ist eine Soll-Vorschrift angezeigt. Die Untersagung der Weiterfahrt des Fahrzeugs ist an „eine schwere oder wiederholte Verletzung der Vorgaben“ geknüpft. Bei Vorliegen solch gravierender Gesetzesverstöße ist ein eingeschränkter Ermessensspielraum der zuständigen Behörde gerechtfertigt, der den Vollzug zugleich erleichtert. In Ausnahmefällen kann die Behörde weiterhin von der vorgegebenen Rechtsfolge abweichen.

Außerdem wird durch eine Soll-Vorschrift eine Regelung getroffen, die sich auf bestehendes Landesrecht, das Weiterfahrverbote bei Nichteinhaltung der Vorgaben ohne weitere Voraussetzungen in das Ermessen der Behörde stellt, nicht auswirken kann. Die in Absatz 7 vorgesehene Unberührtheitsklausel verhindert nicht, dass der Bestand derartiger Landesregelungen im Hinblick auf den damit verbundenen (bei Erlass der Regelung zu prüfenden) Grundrechtseingriff in Frage gestellt wird.

Im Übrigen wird die ausdrückliche Ermächtigung zur Untersagung des Weiterbetriebs der Annahmestelle oder Umschlagsanlage gestrichen.

Das Betreiben von Annahmestellen ist nach dem CDNI in Verbindung mit diesem Gesetz eine zentrale Verpflichtung verschiedener Anlagenbetreiber. Wird deren Betreiben wegen der Nichterfüllung damit zusammenhängender Pflichten komplett untersagt, sind in der Praxis Abnahmeprobleme zu erwarten. Die gesetzlich vorgesehene Zuweisung anderer Annahmestellen bezieht sich grundsätzlich nur auf Waschwasser und Dämpfe. Die Konsequenz einer möglichen Untersagung des Betriebs der Annahmestelle für die jeweilige Anlage bleibt nach der bisherigen Regelung unklar. Insofern ist auch das bislang vorgesehene Nebeneinander des Untersagens des Weiterbetriebs (lediglich) der Annahmestelle, die von den Betreibern verschiedener Anlagen (einschließlich der Umschlagsanlagen) einzurichten ist, und der Umschlagsanlage widersprüchlich. Darüber hinaus sind Gründe dafür, von den nach CDNI betroffenen Anlagen lediglich Umschlagsanlagen für eine mögliche Betriebsuntersagung herauszugreifen, nicht ersichtlich.

Auch die Begründung des Regierungsentwurfs zu § 17 Absatz 6 bezieht sich im Wesentlichen auf die in der Praxis häufig festgestellten Verstöße durch Schiffsbetreiber, insbesondere die Entsorgung des häuslichen Abwassers betreffend. Hinsichtlich der Annahmestellen wird hier lediglich auf die über Jahre verschleppte Errichtung einer solchen eingegangen. Wird bereits die Errichtung einer Annahmestelle verschleppt, kann deren Weiterbetrieb jedoch nicht untersagt werden. Auch aus der Begründung werden insoweit keine praktisch relevanten Fälle ersichtlich, die eine Untersagung des Weiterbetriebs einer Annahmestelle erfordern.

Aus Gründen der Rechtsklarheit ist daher auf die ausdrückliche Ermächtigung zur Untersagung des Weiterbetriebs der Annahmestellen und Umschlagsanlagen zu verzichten. Im Einzelfall können solche Maßnahmen auch aufgrund der vorgesehenen allgemeinen Anordnungsermächtigung durch die zuständige Behörde ergriffen werden.

7. Zu § 17 Absatz 7 BinSchAbfÜbkAG

§ 17 Absatz 7 ist wie folgt zu fassen:

„(7) Weitergehende Rechtsvorschriften der Länder bleiben unberührt.“

Begründung:

Durch die vorgesehene Änderung wird klargestellt, dass stets die weitergehenden Regelungen des Bundes oder der Länder zu den Eingriffsbefugnissen gelten und dies unabhängig vom Zeitpunkt des Erlasses der hiermit durchzusetzenden Vorschriften. Auslegungsschwierigkeiten auch beim Erlass künftiger Änderungen werden damit vermieden.

8. Zu § 18 Absatz 1 Nummer 4 BinSchAbfÜbkAG

Der Bundesrat begrüßt die Aufnahme einer Verordnungsermächtigung zur Regelung der Einzelheiten der Finanzierung der Annahme und Entsorgung von sonstigen Schiffsbetriebsabfällen nach Artikel 7 des Übereinkommens in den Entwurf eines Ausführungsgesetzes zum Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, möglichst rasch von der Verordnungsermächtigung Gebrauch zu machen und die Finanzierung der Annahme und Entsorgung von Hausmüll und vom übrigen Sonderabfall zu regeln, da die Finanzierung der Kosten hierfür unabhängig vom Verursacherprinzip zu erfolgen hat.

Begründung:

Nach Artikel 5 des CDNI haben die Vertragsstaaten ein einheitliches Finanzierungsverfahren für die Annahme und Entsorgung von Schiffsabfällen einzuführen. Dies ist für die öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle weitgehend erfolgt.

9. Zu § 18 Absatz 5 und
§ 22 Absatz 2 Nummer 1 BinSchAbfÜbkAG

a) In § 18 Absatz 5 ist das Wort „nicht“ zu streichen.

b) In § 22 Absatz 2 Nummer 1 sind nach den Wörtern „Buchstabe a“ die Wörter „und soweit dort keine Ausnahmen vorgesehen sind“ einzufügen.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Zutreffend wird in der Gesetzesbegründung zu § 18 Absatz 5 festgestellt, dass Artikel 19 Absatz 5 des Übereinkommens bei der innerstaatlichen Umsetzung keinen Ermessensspielraum zulässt. Daher hätten die Länder

keine Möglichkeit, Änderungen über einen Bundesratsbeschluss zu erwirken. Insofern erscheint die Beteiligung des Bundesrates entbehrlich.

Allerdings gewährt Anlage 2 des Übereinkommens, zumindest durch Artikel 9.02, Ausnahmemöglichkeiten bei der Anwendung des Übereinkommens. Die nationale Festlegung zur Anwendung der Ausnahmeregelung könnte durch den Bund mit Verordnung auf Grundlage von § 18 Absatz 1 und 2 erfolgen. Da bei diesen Festlegungen wesentliche Interessen der Länder betroffen sein könnten, ist der Bundesrat vor Erlass dieser Verordnungen zu beteiligen. Gleichzeitig wird dadurch eine zwischen Bund und Ländern abgestimmte, einheitliche Umsetzung des Übereinkommens gewährleistet.

Zu Buchstabe b:

Es handelt sich um eine Folgeänderung zum Sachverhalt unter Buchstabe a, die sicherstellt, dass eine Handlung aufgrund eines nach dem Übereinkommen möglichen Ausnahmetatbestandes mit einem Bußgeld zu belegen wäre.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Ziffer 1 (§ 2 Absatz 5 Satz 2 BinSchAbfÜbkAG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 2 (§ 2 Absatz 6 BinSchAbfÜbkAG)

Die Bundesregierung hält das Ziel des Vorschlags, die weiterbestehende Verantwortlichkeit des Verpflichteten deutlicher zu betonen, für sinnvoll. Zweifel, aber keine durchgreifenden Bedenken bestehen daran, ob die Detailtiefe des Vorschlags für § 2 Absatz 6 Satz 2 erforderlich ist und ob der Vorbehalt der Zeichnungs- und Weisungsbefugnis zielführend ist, wenn der Beauftragte ein Unternehmen ist. Eine Formulierung in Anlehnung an § 22 Satz 2 Kreislaufwirtschaftsgesetz dürfte stattdessen bereits ausreichen, um das Ziel des Bundesratsvorschlages zu erreichen. Daher schlägt die Bundesregierung für § 2 Absatz 6 Satz 2 folgenden Wortlaut vor: „Ihre Verantwortlichkeit für die Erfüllung der Pflichten bleibt hiervon unberührt und so lange bestehen, bis ihre Pflichten endgültig und ordnungsgemäß abgeschlossen sind.“

Zu Ziffer 3 (§ 3 Absatz 2 BinSchAbfÜbkAG)

Die Bundesregierung greift den Sinn und Zweck des Bundesratsvorschlages auf und wird im weiteren Gesetzgebungsverfahren folgenden Wortlaut umsetzen: „Betreiber und Befrachter, die eine Vereinbarung nach Absatz 1 treffen, müssen vor der gemeinsamen Nutzung einer Anlage einen Bedarfsplan nach § 4 Absatz 1 aufstellen.“ Diese Lösung wird denjenigen Fällen gerecht, in denen die Annahmestelle bereits besteht. Durch den geänderten Wortlaut wird klargestellt, dass es nicht auf die Errichtung als baulichen Akt ankommt, sondern auf den Beginn der gemeinsamen Nutzung einer Annahmestelle.

Zu Ziffer 4 (§ 4 Absatz 3 Nummer 5)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 5 (§ 17 Absatz 1 Nummern 1 und 2, Absatz 2, Absatz 3 BinSchAbfÜbkAG)**zu Buchstabe a) (Absatz 1 Nummern 1 und 2)**

Die Bundesregierung hält die vorgeschlagenen Änderungen in § 17 Absatz 1 Nummer 1 nur zum Teil für sinnvoll.

Die Streichung von „öffentlich zugänglich“ ist zwar mit den Vorgaben des Artikels 13 Grundgesetz vereinbar, da sich die notwendige Öffnung der Räumlichkeiten nach außen bereits aus der Formulierung „Geschäfts- und Betriebsräume“ ergeben dürfte. Aus Klarstellungsgründen wäre die Beibehaltung der Formulierung „öffentlich zugänglich“ allerdings vorzuziehen.

Die Ausweitung auf „Geschäfts- und Betriebsgrundstücke“ sowie auf „Geschäfts- und Betriebsräume eines Fahrzeugs“ ist fachlich sinnvoll.

Die ursprüngliche Fassung des § 17 Absatz 1 Nummer 2 ist vorzuziehen; der Gegenvorschlag ist aus Gründen der notwendigen Normbestimmtheit abzulehnen.

zu Buchstabe b) (Absatz 2)

Die Bundesregierung hält die vorgeschlagene Fassung für unpräzise. Insbesondere fehlen in der vorgeschlagenen Fassung die notwendigen Tatbestandsvoraussetzungen für den Eingriff.

zu Buchstabe c) (Absatz 3)

Die Bundesregierung hält die vorgeschlagene Fassung mit der Ausweitung auf Grundstücke für sinnvoll. Die Bundesregierung regt folgende Formulierung an:

„(3) Zur Abwehr dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit im Hinblick auf dieses Gesetz, der nach diesem Gesetz erlassenen Rechtsverordnungen und das Übereinkommen können die zuständigen Behörden über die Absätze 1 und 2 hinaus auch außerhalb der üblichen Geschäfts- und Betriebszeiten

1. Geschäfts- und Betriebsgrundstücke,
2. Wohn, Geschäfts- und Betriebsräume an Bord eines Fahrzeugs oder auf Annahmestellen und Umschlagsanlagen

betreten; das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt.“

Zu Ziffer 6 (§ 17 Absatz 6 BinSchAbfÜbkAG)

Die Bundesregierung hält an der ursprünglichen Fassung des Gesetzentwurfs fest.

Eine Soll-Bestimmung verschärft die Vorschrift über das derzeit gebotene Maß hinaus. Das im Gesetzentwurf erstmals vorgesehene Weiterfahrverbot ist im Hinblick auf den damit verbundenen Grundrechtseingriff ein scharfes Schwert. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit erscheint daher die ursprünglich vorgesehene Kann-Regelung als angemessen. Falls sich künftig in der Praxis ergibt, dass vom Weiterfahrverbot nur zurückhaltend Gebrauch gemacht wird, könnte geprüft werden, ob eine Verschärfung als Soll-Vorschrift angezeigt ist.

Ein Streichen des Weiterbetriebsverbotes wird abgelehnt. Eine nicht ordnungsgemäß betriebene Annahmestelle ist nicht wünschenswerter als eine fehlende Annahmestelle. Über die Verweisung nicht nur auf Artikel 7.05 der Anlage 2 zum Übereinkommen, sondern auch auf § 2 Absatz 7 des Gesetzentwurfs ist ausreichend klargestellt, welche Konsequenzen ein Weiterbetriebsverbot hat.

Zu Ziffer 7 (§ 17 Absatz 7 BinSchAbfÜbkAG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Ziffer 8 (§ 18 Absatz 1 Nummer 4 BinSchAbfÜbkAG)

Die Bundesregierung nimmt die Bitte zur Kenntnis und wird prüfen, wann sinnvollerweise von der Ermächtigung Grundlage Gebrauch gemacht wird.

Zu Ziffer 9 (§ 18 Absatz 5 und § 22 Absatz 2 Nummer 1 BinSchAbfÜbkAG)**Zu Buchstabe a) (§ 18 Absatz 5)**

Die Bundesregierung sieht keine Notwendigkeit für eine Änderung. Auch bisher schon bedürfen die in § 18 Absatz 5 genannten Verordnungen nicht der Zustimmung des Bundesrates; der Gesetzentwurf ändert in diesem Punkt also nichts an der bereits seit 2003 geltenden Gesetzeslage (siehe § 2 Absatz 3 des BinSchAbfÜbkAG in der geltenden Fassung). Die in der Gesetzesbegründung von 2003 enthaltene Überlegung trifft nach wie vor zu: „Nach Absatz 3 ist die Zustimmung des Bundesrates vorgesehen für Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 3 und 4, die

den Bereich der Organisation des Systems zur Finanzierung und Entsorgung öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle, die der innerstaatlichen Institution obliegt, sowie in besonderer Weise die Häfen betreffen. [...] Nicht zustimmungsbedürftig sollen demgegenüber die Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 und 2 sein, die sich im Wesentlichen auf die unmittelbar an der Schifffahrt und der Transportabwicklung – überwiegend auf Bundeswasserstraßen – sowie an der Sammlung und Abgabe der Schiffsabfälle Beteiligten beziehen.“ Um die letztgenannten Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 und 2 geht es hier. Der Leitgedanke ist also, dass der Bundesrat überall dort zustimmen muss, wo die Länder in ihrer Zuständigkeit betroffen sind (Abfälle, Häfen). Er muss dies nicht, wenn es um die Schifffahrt, zumal überwiegend auf Bundeswasserstraßen geht.

Der Bundesrat begründet seinen Vorschlag mit Ausnahmemöglichkeiten von der Anwendungsbestimmung zum Übereinkommen, wofür Artikel 9.02 der Anwendungsbestimmung („Abweichungen vom Einleiteverbot für häusliches Abwasser“) angeführt wird. Die Begründung könnte so verstanden werden, als könne Deutschland als Vertragsstaat alleine von dieser Ausnahmemöglichkeit Gebrauch machen, was jedoch nicht der Fall ist. Die Vertragsstaaten können nur gemeinsam Ausnahmen festlegen, siehe Artikel 9.02 der Anwendungsbestimmung. Allenfalls denkbar wäre, dass der Vertragsstaat bei der Umsetzung der gemeinsam beschlossenen Ausnahmen einen Umsetzungsspielraum hätte (siehe Formulierung in der Beschlussbegründung: „nationale Festlegung zur Anwendung der Ausnahmeregelung“). Das ist bei der derzeit einzigen von den Vertragsparteien getroffenen Ausnahme, siehe Beschluss CDNI 2013-II-5, allerdings nicht der Fall. Es ist daher nicht ersichtlich, dass die Gefahr besteht, dass der Bund eigenmächtig die auf völkerrechtlicher Ebene geschaffenen Ausnahmen vom Einleiteverbot zu Lasten der Länder gestalten könnte. Zumal die Beteiligung der Länder auch ohne Bundesratszustimmungsflucht wie bisher auf verschiedenen Ebenen gesichert ist: Ländervertreter sind direkt an Beschlussfassungen der Konferenz der Vertragsparteien beteiligt sowie im nationalen Anhörungsverfahren vor Erlass einer Rechtsverordnung gemäß § 62 Absatz 2 in Verbindung mit § 47 Absatz 1 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO).

Zu Buchstabe b) (§ 22 Absatz 2 Nummer 1)

Die Bundesregierung lehnt die Änderung ab. Ausnahmebestimmungen wirken bußgeldrechtlich tatbestandseinschränkend oder rechtfertigend, ohne dass dies in der Bußgeldvorschrift ausdrücklich hervorgehoben werden muss. Eine Zitierung derartiger Ausnahmebestimmungen – zumal im Wege von salvatorischen Klauseln – ist in den Bußgeldnormen daher weder notwendig noch üblich.

