

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/338 –**

### **Auflieger in deutschen Gewässern**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Infolge der weltweiten Wirtschaftskrise werden weniger Containerschiffe benötigt. Um Kosten zu sparen und weil Liegeplätze in Häfen zum Teil nicht ausreichen, ankern die Schiffe – sogenannte Auflieger – vor der Küste in Buchten. Bisher ist nicht absehbar, wie lange die Schiffe nicht gebraucht werden und welche Kosten und Auflagen damit verbunden sind.

1. Wie viele Schiffe ankern als sogenannte Auflieger derzeit in deutschen Gewässern außerhalb der Hafenanlagen (bitte aufschlüsseln nach Ort, Anzahl und Frachtkapazität in Twenty-foot Equivalent Unit – TEU)?

Es liegt derzeit kein Schiff als Auflieger in deutschen Gewässern.

2. Wie viele Anträge von Reedereien für Auflieger in deutschen Gewässern außerhalb der Hafenanlagen liegen derzeit vor (bitte aufschlüsseln nach Ort, Anzahl und Frachtkapazität in TEU)?

Derzeit liegt ein Antrag einer Reederei zur Genehmigung für das Aufliegen von zwei baugleichen Containerschiffen mit einer Frachtkapazität von je 1 700 TEU für die Geltinger Bucht vor.

Zusätzlich wurde bisher eine Genehmigung für das Aufliegen eines Containerschiffes mit einer Frachtkapazität von 3 430 TEU für die Geltinger Bucht erteilt. Die Genehmigung wird aktuell nicht ausgeübt, das Schiff liegt also nicht vor Ort in der Geltinger Bucht auf.

3. Welche Kosten werden durch die außerhalb der Hafenanlagen aufliegenden Schiffe verursacht, wie hoch sind die Gebühren für die Auflieger, und an wen werden sie gezahlt?

Der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) entstehen Kosten durch die Kennzeichnung des Aufliegegebietes in der Geltinger Bucht mittels vier Leuchttonnen. Diese belaufen sich auf 6 328 Euro pro Jahr.

Die Gebühr für die strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung des Aufliegens beträgt 125 Euro. Sie ist vom Antragsteller zu tragen.

Das Nutzungsentgelt für die durch das aufliegende Schiff beanspruchten Wasserflächen beträgt 0,45 Euro/m<sup>2</sup> und Jahr. Für den ersten genehmigten Auflieger ergeben sich Kosten in Höhe von rd. 8 000 Euro/Jahr bzw. rd. 670 Euro/Monat. Diese werden dem Bundeshaushalt zugeführt.

4. Auf welcher gesetzlichen Grundlage werden die Genehmigungen für Auflieger erteilt, und welche Behörden sind in die Entscheidungen einbezogen?

Rechtsgrundlage für das Aufliegen von Schiffen außerhalb von Häfen ist eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung des zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamtes gemäß § 31 des Bundeswasserstraßengesetzes.

Die Wasser- und Schifffahrtsämter gehören zur WSV. Die WSV gehört zum Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Im Vorfeld der bisher erteilten strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung ist eine fachliche Beteiligung der Umweltbehörden erfolgt.

5. Wie und von wem werden die Auflagen kontrolliert?

Die Auflagen werden vom zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) in der Regel von den zum jeweiligen WSA gehörenden Schiffen im Rahmen der strom- und schifffahrtspolizeilichen Befugnisse kontrolliert.

6. Wie informieren sich die involvierten Behörden untereinander, und wie wird sichergestellt, dass Auflagen der verschiedenen Behörden Teil der Genehmigungen werden?

Die Erteilung von Genehmigungen durch das zuständige WSA erfolgt nach dem Wasserstraßengesetz. In den in der bereits erteilten Genehmigung enthaltenen Auflagen haben fachliche Anmerkungen anderer Behörden Berücksichtigung gefunden.

7. Wer haftet bis zu welcher Höhe für möglicherweise entstehende Schäden an der Natur?

Zur Güterbeförderung von Öl werden nicht Containerschiffe, sondern Tankschiffe verwendet. Soweit es um Schäden durch Öl als Schiffstreibstoff (sog. Bunkeröl) geht, kann das Internationale Übereinkommen von 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden Anwendung finden, das von Deutschland ratifiziert wurde und für alle Verschmutzungsschäden gilt, die im Hoheitsgebiet Deutschlands einschließlich des Küstenmeeres und der ausschließlichen Wirtschaftszone verursacht worden sind. Das Bunkeröl-Übereinkommen sieht eine Schadensersatzhaftung des Schiffseigentümers

für Verschmutzungsschäden in tatsächlicher Höhe vor, lässt aber dessen Recht unberührt, seine Haftung nach dem anwendbaren nationalen oder internationalen Regelwerk zu beschränken. Dieses Regelwerk ist in Deutschland das Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen in der Fassung des Protokolls von 1996 (§ 486 Absatz 1 des Handelsgesetzbuchs).

Soweit es um andere Schäden als Ölverschmutzungsschäden geht, hängt es von den konkreten Umständen des Einzelfalls ab, wer in welcher Höhe nach welchen Vorschriften haftet.

Im Übrigen haben die in Rede stehenden Containerschiffe (Auflieger) keine Ladung, sondern nur Treibstoffe an Bord.

8. Werden bei den Genehmigungen die Möglichkeiten der Stromversorgung von Land geprüft, um die Emissionen von Abgasen zu reduzieren und weniger Lärm zu erzeugen?

In dem einzigen vor der Küste bisher ausgewiesenen Gebiet für Auflieger in der Geltinger Bucht ist eine Versorgung mit Landstrom technisch und logistisch nicht möglich.

