



Hamburg, den 21.03.2023

Nachhaltiges Schiffsrecycling – eine Chance für Deutschland?

Die aktuelle Bundesregierung schreibt in ihrem Koalitionsvertrag 2021-2025: „Wir stärken den Schiffbau über die gesamte Wertschöpfungskette inklusive des Schiffsrecyclings als industriellen Kern in Deutschland.“ Diese Aussage begrüßen der Deutsche Nautische Verein von 1868 e. V. (DNV) sowie das Maritime Cluster Norddeutschland e. V. (MCN) sehr.

Der DNV sowie das MCN sehen bei der von der Bundesregierung proklamierten Stärkung der gesamten Wertschöpfungskette – insbesondere des Etablierens eines nachhaltigen Schiffsrecyclings – in Deutschland allerdings erhebliche Herausforderungen, woraus sich dringender Handlungsbedarf ableiten lässt.

Deutschland gilt weltweit als wichtiger Schifffahrtsstandort. Neben der hohen Bedeutung der Häfen und einhergehender Warenströme für eine auf den Export ausgerichtete Wirtschaft, ist Deutschland auch ein bedeutender Reederei- und Finanzierungsstandort. Hinzu kommt eine vielfältige Werften-, Zulieferer- und Herstellerindustrie.

Für ein nachhaltiges Ressourcenmanagement gilt es vor dem Hintergrund eines stark wachsenden Schiffsrecyclingbedarfs, Kapazitäten zur vollständigen maritimen Kreislaufwirtschaft zu schaffen. Die Industrie geht für die kommenden Jahre von einem Schiffsrecyclingbedarf über dem Niveau des Rekordjahres 2012 aus. Es ist damit zu rechnen, dass sämtliche global verfügbaren Schiffsrecyclingkapazitäten – unabhängig von deren Standards – den erwarteten Bedarf nicht abdecken können. Daraus ergibt sich eine wachsende Verantwortung für die gesamte maritime Industrie. Deutschland hat somit nicht nur das Potenzial, sondern eine nahezu einmalige Chance, sich als Standort für nachhaltiges und kompetitives Schiffsrecycling zu etablieren, wenn zeitnah agiert wird.

Der Betrieb nachhaltiger Schiffsrecyclinganlagen würde erheblich zu dem europäischen Interesse beitragen, sich zu einer Recycling-Gesellschaft mit einem hohen Maß an Effizienz der Ressourcennutzung zu entwickeln. Die nachhaltig betriebene Rückgewinnung wichtiger Wertstoffe erlangt durch die momentane geopolitische Lage zusätzliche Relevanz. Durch die bereits vorhandene weitere Infrastruktur besitzt Deutschland das Potenzial, sich für industrielles und nachhaltiges Schiffsrecycling eine besondere Vorreiterrolle zu sichern.

Zusammenfassung

Die Etablierung einer Vielzahl von Werften für das Recyceln von Schiffen in anderen EU-Mitgliedstaaten, wie beispielsweise Dänemark, Belgien oder den Niederlanden, auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 (s. Liste der die Anforderungen der Verordnung erfüllenden Abwrackeinrichtungen gemäß Art. 16) zeigen nicht nur den Weg auf, sondern setzen Deutschland unter Zugzwang, auch hier eine zeitnahe Zulassung von Schiffsrecyclinganlagen zu ermöglichen. Damit würde die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Branche gestärkt

und ein mögliches Abwandern technischen Know-hows in andere Länder der EU verhindert, sowie die Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz für die deutsche Stahlindustrie erhöht werden. Auch die Rohstoffsicherheit würde durch diese Maßnahme deutlich verbessert, so dass die Stahlwirtschaft in Deutschland resilienter gegen weltweite Krisen wird.

Es ist anzustreben, dass

- bei Abwrackeinrichtungen im Fokus stehen sollte, dass sie Schiffe demontieren und für das Recycling vorbereiten
- sie diese Tätigkeit in einer Werft ausüben könnten – in Norddeutschland wären perspektivisch mehrere Schiffsrecyclinganlagen in unterschiedlichen Bundesländern möglich. Der Bedarf für Schiffsrecycling würde eine hohe Auslastung sicherstellen. Für jeden Standort könnten Arbeitsplätze in erheblichem Maße geschaffen werden

Darum schlagen der DNV sowie das MCN eine Abstimmung aller zuständigen Ministerien und Behörden vor, um die Rechtslage klarzustellen und eine rasche Zulassung von Schiffsrecyclinganlagen in Deutschland zu ermöglichen.

Problem

Eine rasche Aufnahme der Tätigkeit als Schiffsrecyclingbetrieb in Deutschland scheitert derzeit daran, dass:

- die deutsche Gesetzgebung bezüglich des umweltgerechten Schiffsrecyclings überprüfungs- und ggf. anpassungsbedürftig ist.
- Schiffe nach dem Erwägungsgrund (35) der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 grundsätzlich vom „Abfall“-Begriff gemäß Art. 2 Nr. 1 Basler Übereinkommen erfasst sein können
- Schiffe nach Art. 3 Nr. 1 Richtlinie 2008/98/EG über Abfälle iVm § 3 Abs. 1 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) „Abfall“ sind, wenn sich der Besitzer ihrer entledigt, entledigen will oder entledigen muss. Nach § 3 Abs. 2 KrWG ist eine Entledigung anzunehmen, wenn der Besitzer Stoffe oder Gegenstände einer Verwertung oder Beseitigung im Sinne des KrWG zuführt oder die tatsächliche Sachherrschaft über sie unter Wegfall jeder weiteren Zweckbestimmung aufgibt. Verwertung und Recycling sind nach § 3 Abs. 23 und 25 iVm Anlage 2 KrWG Verfahren, deren Hauptergebnis u.a. die Rückgewinnung von Metallen ist
- für die Behandlung von Abfällen eine langwierig zu erwirkende Zulassung als Entsorgungsbetrieb notwendig sein kann (§ 56 Kreislaufwirtschaftsgesetz, §4 Bundes-Immissionsschutzgesetz). So müssen neue Schiffsrecyclingbetriebe vor Aufnahme ihrer Tätigkeit das gesamte Verfahren nach BImSchG durchlaufen – auch wenn sie bestehende Werftinfrastruktur nutzen und in ihrer Demontagetätigkeit werftübliche Emissionen (vergl. Schiffsreparatur) anfallen
- dem „Schiffsrecycling“-Begriff nicht abweichend vom allgemeinen „Recycling“-Begriff der Richtlinie 2008/98/EG Art. 3 Nr. 17 eine eigenständige Definition für das Recycling von Schiffen gegeben wird (Erwägungsgrund 13 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013): So bezeichnet Schiffsrecycling den „...Vorgang des vollständigen oder teilweisen Demontierens

eines Schiffes in einer Abwrackeinrichtung zwecks Rückgewinnung von Bauteilen und Materialien...“ Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Art. 3 (1) Nr. 6

- bei der Errichtung und dem Betrieb einer Abwrackeinrichtung für das Recycling von Schiffen – einer Werft – handelt es sich um eine genehmigungsbedürftige Anlage gemäß der Vierten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (4. BImSchV). In Anhang 1 dieser Verordnung werden Anlagenbeschreibungen aufgeführt. In Anlagenbeschreibung Nr. 3.18 wird eine Schiffswerft aber als „Anlage zur Herstellung oder Reparatur von Schiffskörpern oder -sektionen...“ bezeichnet. Das Wort „Recycling“ bzw. „Demontage“ fehlt hier. In den Ziffern für Abfallbehandlungsanlagen (Ziffer 8 ff.) findet sich keine passende Beschreibung für Schiffsrecycling, hier bleibt nur allgemeine Abfallbehandlung – damit bleibt das BImSchG deutlich hinter den Fachvorschriften (EU-VO 1257 / IMO Richtlinien) zurück
- eine Vielzahl von Behörden involviert sind. Gemäß Artikel 18 und 19 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 und der Liste „Information on designated competent authorities, administrations and contact persons in the Member States“ sind dies das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), die Berufsgenossenschaft Verkehr (Dienststelle Schiffsicherheit), das Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie die für jedes Bundesland zuständigen Landesumweltministerien bzw. -behörden. Hierbei sind die Herangehensweisen in den verschiedenen Bundesländern sehr unterschiedlich und Ergebnisse sind nicht übertragbar

Die herausfordernde Situation ergibt sich daraus, dass sich die zuständigen Genehmigungsstellen der Bundesländer am „Recycling-Begriff“ stören, welcher den Abfallbehandlungsmethoden zugeordnet wird. Nach dieser Auffassung müsste eine langwierige Zulassung als Entsorgungsfachbetrieb erwirkt werden. Für die Zulassung als Werft fehlt wiederum der Begriff „Recycling“ bzw. „Demontage“ in der Anlagenbeschreibung einer Werft in Anhang 1 Nr. 3.18 (4. BImSchV). Somit entsteht für die zuständigen Genehmigungsbehörden auch hier eine Unsicherheit. Derweil entstehen jedoch im EU-Ausland diverse Werften zum Recycling von Schiffen

Lösungsansätze

- Im Fokus stehen sollte daher die **Demontage** von Schiffen und nicht die Behandlung von Abfällen
- Das Recyceln bzw. Demontieren von Schiffen wird in einer hierfür vorgesehenen Anlage, z.B. einer Werft durchgeführt, die dann als Schiffsrecyclinganlage bezeichnet wird (Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Art. 3 (1) Nr. 7)
- Bei der Demontage von Schiffen werden neben den zurückgewonnenen Rohstoffen auch Abfälle anfallen. Die umweltgerechte Behandlung entsprechend der jeweiligen Abfallschlüssel würde insofern sichergestellt sein, da ausreichend zugelassene Entsorgungsfachbetriebe in Deutschland vorhanden sind (Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Art. 3 (2) d). Analog handeln Werften oder andere Produktionsbetriebe, da für die Gewährleistung der umweltgerechten Behandlung von bei der Betriebstätigkeit anfallenden Abfällen keine eigene Zulassung als Entsorgungsfachbetrieb gemäß Abfallrahmenrichtlinie notwendig ist.

Papier ausgearbeitet von Ingo Berger (DNV) und Dr. Susanne Neumann (MCN) mit Anmerkungen von Dr. Simone Claußen (LEBUHN & PUCHTA Partnerschaft von Rechtsanwälten und Solicitor mbB), Dr. Hans-Heinrich Nöll, Simeon Hiertz (Leviathan GmbH), Henning Gramann (GSR Services GmbH), Henning Edlerherr (MCN).



Dr. Susanne Neumann, MCN
Leiterin der Taskforce des StFA im DNV