

Gefahrgut- und Brandschutzverordnung Hafen Hamburg – GGBVOHH

Amtliche Begründung

I. Allgemeines

Durch die Gefahrgut- und Brandschutzverordnung Hafen Hamburg (GGBVOHH) soll die bestehende Landesgefahrgutverordnung Hafen Hamburg (LGGVHH) ersetzt und ergänzt werden, durch die überarbeitete Anordnung über die Zuständigkeiten im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter soll auf Veränderungen im maßgeblichen Bundesrecht reagiert werden.

Die neue GGBVOHH enthält – wie die bundesrechtlichen Gefahrgutvorschriften – Regelungen, die die Sicherheit bei der Beförderung von gefährlichen Gütern, also beim Transport, beim Umschlag und beim zeitweiligen Aufenthalt gewährleisten soll. Das maßgebliche Bundesrecht steht dieser Regelungsabsicht nicht entgegen; denn das Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBefG) enthält in § 1 Absatz 2 Nr. 2 eine Öffnungsklausel, die regelt, dass dieses (Gefahrgutbeförderungsgesetz-)Gesetz nicht die auf örtlichen Besonderheiten beruhenden Sicherheitsvorschriften des Bundes, der Länder oder der Gemeinden berührt. Es lässt von daher im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter lokale Regelungen auf Grund einer besonderen örtlichen Sicherheitssituation zu. Das Bundesrecht enthält nur marginal Sicherheitsvorschriften für den zeitweiligen Aufenthalt, den Umschlag und die Überladung als Segmente des Beförderungsvorgangs. Derartige Regelungen sind für die Sicherheit des Hamburger Hafens als Umschlags- und Bereitstellungsplatz für eine sehr große Anzahl von Gefahrgütern jedoch unabdingbar. Durch diese Vorschrift soll die Regelungslücke geschlossen und die Öffnungsklausel des § 1 Absatz 2 GGBefG genutzt werden.

Der Hamburger Hafen gehört zu den größten See- und Binnenhäfen in Europa und hat sich seit Jahren in der Weltspitze der größten Containerhäfen etabliert.

Im Jahre 2011 haben den Hamburger Hafen jeweils rund 10.000 See- und Binnenschiffe angelaufen, der Güterumschlag belief sich auf 121 Mio. t, über die Hafenanlagen wurden ca. 9 Mio. Container umgeschlagen. Damit einher geht eine Ballung der Güterverkehrsströme auf der Straße, der Schiene, den Binnen- und Seeschiffahrtstraßen: der Hamburger Hafen nimmt die Funktion eines logistischen Drehkreuzes innerhalb der Lieferkette wahr.

Ein nicht geringer Teil der auf den Hafen zulaufenden, im Hafen umgeschlagenen und vom Hafen ablaufenden Warenmengen stellen die sog. gefährlichen Güter dar, also Stoffe und Gegenstände, von denen auf Grund ihrer Natur, ihrer Eigenschaften oder ihres Zustands im Zusammenhang mit der Beförderung Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere für die Allgemeinheit, für wichtige Gemeingüter, für Leben und Gesundheit von Menschen sowie für Tiere und Sachen ausgehen können. Dabei umfasst der Beförderungs-

begriff nicht nur den Vorgang der Ortsveränderung, sondern auch die Übernahme und die Ablieferung des Gutes, Vorbereitungs- und Abschlusshandlungen (Verpacken und Auspacken der Güter, Be- und Entladen) sowie – hafentypisch – insbesondere zeitweilige Aufenthalte im Verlauf der Beförderung.

Diese Arbeitsabläufe sind im Gebiet des Hamburger Hafens nicht nur auf Anlagen mit See- und Binnenschiffsumschlag beschränkt, sondern finden auch auf Güter- und Rangierbahnhöfen sowie im Hafengebiet ansässigen Distributionszentren statt, die als Schnittstelle innerhalb des Straßengüterverkehrs sowie zwischen Straßen- und Schienenverkehr dienen.

Die bei der Beförderung einschließlich der dazu notwendigen Vorbereitungs- und Abschluss-handlungen sowie des zeitweiligen Aufenthalts innerhalb des Beförderungsvorgangs einzu-haltenden Sicherheitsmaßnahmen werden maßgeblich durch das GGBefG einschließlich der daraufhin erlassenen verkehrsträgerspezifischen Rechtsverordnungen Gefahrgutverordnung Straße-, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) sowie Gefahrgutverordnung Seeschiff-fahrt (GGVSee) bestimmt. Die Gesetzes- und Verordnungskompetenz liegt beim Bund sowie - insbesondere im Zusammenhang mit dem Vollzug des Gesetzes (Überwachung, Kontrol-len, Ausnahmen) - bei den Ländern. In Hamburg wurde mit der Zuständigkeitsanordnung des Senats vom 22.12.1981 die Behörde für Inneres mit dem Vollzug eines großen Teils der Ge-fahrgutvorschriften beauftragt. Regelungen, die die Zulassung, Prüfung und technische Überwachung von Tanks, Tankfahrzeugen, Kesselwagen, Tankcontainern, Aufsetztanks, Gefäßen und Gefäßbatterien betreffen, sind der Behörde für Gesundheit und Verbraucher-schutz zugewiesen worden.

Von dem durch das GGBefG definierten weiten Beförderungsbegriff ist das Lagern - das Aufbewahren zur späteren Verwendung sowie zur Abgabe an andere - zu unterscheiden. Die Abgrenzung zwischen Lagern und dem (weiten) Beförderungsbegriff ist vor allem rechtlich von erheblicher Relevanz. Das Lagern von gefährlichen Stoffen und Gegenständen wird ins-besondere durch die Gefahrstoffverordnung (GefStoffV) geregelt und dient in erster Linie dem Schutz der damit arbeitenden Beschäftigten im Bereich des ortsfesten Lagerplatzes. Von daher liegt die behördliche Zuständigkeit im Zusammenhang mit dem Lagern bei den Arbeitsschutzbehörden von Bund und Ländern.

Neben den Regelungen, die die Beförderung von gefährlichen Gütern betreffen, beinhaltet die vorliegende Verordnung jedoch auch besondere Sicherheitsbestimmungen, die den Brandschutz innerhalb des Hafens erhöhen sollen. Gefährliche Güter, aber auch der allge-meine Güterumschlag im Hafen sowie Reparaturarbeiten am Schiff begründen eine erhöhte Brandgefahr. Da dieses Risiko sich nicht ausschließlich auf die Beförderung gefährlicher Güter beschränkt, sondern generell auf den Hamburger Hafen zutrifft, ist als Ermächtigungs-grundlage für den dem Brandschutz dienenden Teil dieser Verordnung das Hamburger Feu-erwehrgesetz heranzuziehen. Gemäß § 28 Absatz 1 Feuerwehrgesetz wird der Senat er-mächtigt, durch Rechtsverordnung Vorschriften zu erlassen, um Gefahren abzuwehren, die der Allgemeinheit, dem Einzelnen oder erheblichen Sachwerten durch Brände, Explosionen, Unglücksfälle oder ähnliche Ereignisse drohen.

Der Inhalt der GGBVOHH ist von dem Gedanken getragen, redundante Regelungen, insbe-

sondere des Beförderungs- und Lagerrechts zu vermeiden. Alle Betriebe, die im Hamburger Hafen mit gefährlichen Gütern umgehen (Umschlag, zeitweiliger Aufenthalt während der Beförderung), unterliegen den bundesrechtlichen Gefahrgutvorschriften. Ein großer Teil dieser Betriebe unterliegt parallel dem sog. „Lagerrecht“ und somit der GefStoffV. Außerdem müssen nahezu alle „Gefahrgutbetriebe“ Umweltschutzvorschriften, d.h. das Bundesimmissionschutzrecht und/oder wasserrechtliche Vorschriften anwenden. Dem Grundgedanken folgend, Regelungs-Redundanzen zu vermeiden, wurde für jeden zu regelnden Sachverhalt geprüft, ob der gewollte Sicherheitsstandard nicht bereits durch die Anwendung anderer Vorschriften neben dem Gefahrgutrecht gewährleistet wird. Dabei sind in erster Linie Sicherheitsmaßnahmen, die auf Grund der GefStoffV und des Umwelt- und Wasserrechts erlassen worden sind und zugleich auf den Betrieb, der mit Gefahrgütern umgeht, zur Anwendung kommen, berücksichtigt worden. Wird mit diesen bereits vorhandenen Vorschriften die Sicherheit des Hafens auch aus gefahrgutrechtlicher Sicht gewährleistet, besteht für eine besondere gefahrgutrechtliche Vorschrift auf Grund einer fehlenden Erforderlichkeit kein Raum.

Mittlerweile hat sich in Seehäfen - und somit auch im Hamburger Hafen - durch Prosperität und eine rasante technische Entwicklung von Umschlagseinrichtungen und Beförderungseinheiten eine Wandlung zu immer größeren, von EDV gestützten und mit nur noch schlanken Schnittstellen versehenen Containerterminals und Schiffen vollzogen. Davon ist gerade der Ablauf des Umschlags von Gütern einschließlich gefährlicher Güter betroffen (Stichworte: „Containerisierung“, „just-in-time“, „Feeder-Konzept“, „Automatisierung“ usw.).

Durch die Überarbeitung bzw. Ablösung der LGGVHH erfolgt insofern eine Anpassung an den aktuellen Stand der Entwicklung. Außerdem wird eine Reihe von Einzelpunkten, die seit der letzten Neufassung als korrektur- oder ergänzungsbedürftig aufgefallen sind, entsprechend gestrichen, geändert oder ergänzt.

Im Kern beruhen die Vorschriften der neuen GGBVOHH auf den Regelungen der Landesgefahrenverordnung Hafen Hamburg.

II.

Zu den Vorschriften im Einzelnen

Zur Präambel

Die nunmehr in § 5 und § 15 festgeschriebenen Brandschutzvorschriften beziehen sich nicht nur auf den sicheren Umgang mit gefährlichen Gütern, sondern tragen dem Umstand Rechnung, dass im Hamburger Hafen generell erhöhte Anforderungen an das Rauchen und den Gebrauch von Feuer und offenem Licht gestellt werden müssen. Die Ermächtigungsgrundlage des Hafensicherheitsgesetzes ist für solche Sachverhalte nicht ausreichend, da diese sich nur auf die Sicherheit im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter bezieht. Insofern ist es notwendig, als Verordnungsermächtigung im Hinblick auf die Brandschutzvorschriften § 28 Absatz 1 Feuerwehrgesetz heranzuziehen.

Zu § 1

Zielsetzung, Geltungsbereich und grundsätzlich anzuwendende Rechtsvorschriften

Absatz 1 stellt klar, dass die Regelungen der vorliegenden Verordnung ausschließlich der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter und der Erhöhung des Brandschutzes und der Gefahrenabwehr im Geltungsbereich des Hafensicherheitsgesetzes dienen.

Der Begriff „Beförderung gefährlicher Güter“ ist auf Grund der Begriffsbestimmung im GGBefG nicht nur durch den Vorgang der Ortsveränderung, sondern auch durch die Übernahme und die Ablieferung des Gutes sowie zeitweilige Aufenthalte im Verlauf der Beförderung sowie Vorbereitungs- und Abschlusshandlungen definiert. Insofern sind die vorliegenden Regelungen auf die Ortsveränderung (Beförderung im eigentlichen Sinne), das Abstellen zum Zwecke des zeitweiligen Aufenthaltes (Bereitstellen), den Umschlag, die unmittelbare Überladung und die Durchfuhr von gefährlichen Gütern beschränkt und betreffen ausdrücklich nicht das Lagern von gefährlichen Stoffen.

Daneben soll die GGBVOHH mit ihren Brandschutz- und Gefahrenabwehrregelungen zum einen der erhöhten Feuergefahr in einem Gebiet, wie das des Hamburger Hafens gerecht werden. Durch hafentypische Besonderheiten - wie der Konzentration gefährlicher Güter und brennbarer Stoffe einerseits - und häufiger gefahrgeneigter Tätigkeiten - wie Reparaturen „am offenen“ Schiff mit Brenn- und Schweißgeräten andererseits - geht von dem Hafen im Gegensatz zu anderen Arealen Hamburgs eine erhöhte Gefahr aus, der mit besonderen Brandschutzregeln begegnet werden muss. Zum anderen soll durch die Zielbestimmung „Gefahrenabwehr“ herausgestellt werden, dass es sich nicht nur um den Brandschutz im engeren Sinne handelt, sondern um Gefahrenabwehrmaßnahmen im Allgemeinen, d.h. z.B. die Beseitigung von Leckagen, also um sog. ABC-Einsätze bzw. andere technische Hilfeleistungen durch die Feuerwehr.

Die Gefährdungen, sowohl im Hinblick auf gefährliche Güter als auch auf die Brandentstehung, sind im Gebiet des Hamburger Hafens nicht nur auf Umschlagsanlagen, die dem See- oder Binnenschiffsverkehr dienen, beschränkt. Die die Beförderung charakterisierenden Vorgänge, wie Ortsbewegung, das Abstellen zum Zwecke des zeitweiligen Aufenthaltes, den Umschlag, die unmittelbare Überladung und die Durchfuhr findet unabhängig von einer bestimmten Verkehrsträgerzuordnung in Betrieben und auf Plätzen im gesamten Hafengebiet statt. Von daher entspricht der örtliche Geltungsbereich der GGBVOHH dem Gebiet des Hafensicherheitsgesetzes. Die Vorschriften gelten insofern auch in im Hamburger Hafen gelegenen reinen Landbetrieben, also Bereichen, in denen z.B. ausschließlich Straßen- oder Eisenbahnfahrzeuge mit Gefahrgütern be- und entladen bzw. zum zeitweiligen Aufenthalt abgestellt werden.

Durch die Regelung in Absatz 2 wird klargestellt, dass bei der Beförderung von gefährlichen Gütern, einschließlich des zeitweiligen Aufenthaltes, grundsätzlich die bundesrechtlichen Gefahrgutvorschriften gelten. Dies gilt im Übrigen auch für die Beförderung mit Hafenfahrzeugen; dieser Sachverhalt unterliegt im Rahmen der Beförderung von gefährlichen Gütern auf schiffbaren Gewässern der GGVSEB.

Zu § 2

Begriffsbestimmungen

Ein großer Teil der in dieser Vorschrift verwendeten Begriffe ist bereits durch das GGBefG bzw. der daraufhin erlassenen Rechtsverordnungen sowie – was schiffahrts- und hafentechnische Ausdrücke angeht – durch das Hafenverkehrs- und Schifffahrtsgesetz und der daraufhin erlassenen Rechtsverordnungen – definiert. Redundant werden Begriffe nur in den Fällen definiert, soweit es der Anwenderfreundlichkeit dient oder aber aufgrund einer notwendigen abweichenden Definition erforderlich ist.

In der GGBVOHH werden Maßnahmen häufig auf „gefährliche Güter“ (Nr. 12) abgestellt, wobei die verschiedenen Gefahrgutvorschriften keinen einheitlichen Katalog von Stoffen und Gegenständen aufweisen. Zur Klarstellung wird festgelegt, dass es sich bei den gefährlichen Gütern grundsätzlich um Stoffe und Gegenstände der Gefahrgutverordnung See sowie der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt handelt.

In der GGBVOHH liegt ein Schwerpunkt der Sicherheitsvorschriften auf dem „zeitweiligen Aufenthalt“ (Nr. 22) als Bestandteil der Beförderung von gefährlichen Gütern. Der zeitweilige Aufenthalt als Begriff des Gefahrgutrechts ist abzugrenzen von dem Begriff Lagern als wesentliche Voraussetzung für die Anwendung des Gefahrstoff- und Umwelt- bzw. Immissionschutzrechts; wobei Lagern das Aufbewahren zur späteren Verwendung sowie zur Abgabe an andere bedeutet, soweit es sich in der Folge nicht um eine Weiterbeförderung handelt.

In der Vorschrift wird regelmäßig auf weitere, die Gefahrgutbeförderung regelnde Vorschriften Bezug genommen, z.B. „ADN“ (Nr. 2), „ADR“ (Nr. 3), „Anlaufbedingungsverordnung“ (Nr. 4) sowie den „IMDG-Code“ (Nr. 15). Für eine bessere Lesbarkeit der einzelnen Verordnungsvorschriften werden die aus Gründen der Rechtsförmlichkeit notwendigen Angaben des vollen Titels sowie Datums- und Fundstellenangabe in den Begriffsbestimmungen – sofern nicht bereits in der Vorschrift selbst geschehen - aufgenommen.

Die Begriffe „Durchfuhr“ (Nr. 9), „Umschlag“ (Nr. 19) und „unmittelbare Überladung“ (Nr. 20) sind Teilprozesse innerhalb des Beförderungsvorgangs, die im GGBefG nicht definiert werden, in der GGBVOHH jedoch einer Differenzierung bedürfen. Insofern dienen diese Begriffsbestimmungen der Klarstellung.

Zur Vermeidung der wiederkehrenden Aufzählung einzelner Fahrzeugarten ist der Begriff „Wasserfahrzeug“ (Nr. 21) eingeführt worden. Die Definition des Begriffes „Tankschiff“ (Nr. 17) ist erforderlich, um deutlich zu machen, dass auf Grund der hafenspezifischen Gegebenheiten in Hamburg über den allgemeingültigen Rahmen u.a. auch Tankreinigungsfahrzeuge und schwimmende Bunkerstationen hinzuzurechnen sind.

Für eine stringente Struktur dieser Vorschrift war es erforderlich, die Definition des Begriffes „Tankschiffhafen“ (Nr. 18) aus § 23 Absatz 1 (LGGVHH-alt) in die Begriffsbestimmungen zu überführen.

Nach wie vor stellen Gutachten von „Sachverständigen“ (Nr. 16) Voraussetzungen für Genehmigungen und Ausnahmen von Sicherheitsmaßnahmen dar, die sich aus der GGBVOHH ableiten lassen. Die bislang unklare Regelung, unter welchen Voraussetzungen welche Institution bzw. behördliche Einrichtung die auf diesem Gebiet einzusetzenden Sachverständigen anerkennt, wird durch die vorliegende Definition abgestellt. Zuständig für die öffentliche Bestellung und Vereidigung von Sachverständigen in Hamburg ist die Handelskammer.

Zur besseren Les- und Bestimmbarkeit des Vorschriftentextes werden die Begriffe „Betrieb“ (Nr. 7), „Bunkern“ (Nr. 8) und „Feuergefährliche Arbeiten“ (Nr. 10) an dieser Stelle definiert.

Zu § 3

Anmeldung von gefährlichen Gütern

Absatz 1 begründet eine Pflicht zur Anmeldung von gefährlichen Gütern, wodurch gewährleistet wird, dass die zuständigen Behörden jederzeit einen aktuellen Stand über die Art, den Umfang und damit über das Gefahrenpotential der im Gebiet des Hamburger Hafens befindlichen gefährlichen Güter haben. Mit den vorliegenden Daten werden im Falle eines Gefahrgutunfalls die für die Schadensbekämpfung zuständigen Stellen - insbesondere Feuerwehr und Polizei - in die Lage versetzt, ihre Aufgaben effizienter, wirkungsvoller und unter Berücksichtigung der notwendigen Eigensicherung zu erfüllen. Gleichzeitig wird die für die Gefahrgutüberwachung zuständige Wasserschutzpolizei in die Lage versetzt, im zeitlichen Vorfeld der Anlandung gefährlicher Güter im Gebiet des Hamburger Hafens Plausibilitätsprüfungen und ggf. daraus resultierend gezielte Gefahrgutkontrollen durchzuführen.

Eine Anmeldung hat bei nachfolgenden Sachverhalten zu erfolgen:

1. Beim Einbringen von gefährlichen Gütern in den Geltungsbereich dieser Verordnung durch Wasserfahrzeuge. Im Regelfall sind davon See- und Binnenschiffe betroffen, die gefährliche Güter - unabhängig davon, ob die gefährlichen Güter in Hamburg umgeschlagen werden sollen - über die Elbe in den Hamburger Hafen bringen. Insofern umfasst diese Regelung auch die sog. Transit- bzw. Durchfuhrgüter.

Diese Fallgruppe ist erforderlich, um zu gewährleisten, dass Gefahrgutinformationen auch von noch nicht festgemachten, auf der Elbe befindlichen Wasserfahrzeugen den zuständigen Behörden vorliegen.

2. Beim Beladen von Wasserfahrzeugen mit gefährlichen Gütern innerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung. Unabhängig vom späteren Ziel des Wasserfahrzeugs müssen gefährliche Güter im Zusammenhang mit der Beladung gemeldet werden. Dies gilt sowohl für See- und Binnenschiffe, als auch für Hafenschiffe, die nach Beladung die gefährlichen Güter innerhalb des Hamburger Hafens transportieren.

Durch diese Fallkonstellation kommen die zuständigen Behörden auch in denjenigen Fällen an Informationen über gefährliche Güter, die mittels Landverkehre in den Hafen eingebracht und anschließend auf ein Schiff verladen worden sind.

3. Beim Transport von gefährlichen Gütern mit Eisenbahnwagen auf Gleisanlagen der Hafenbahn. Die Anmeldepflicht für derartige Sachverhalte begründet sich damit, dass ein Großteil der gefährlichen Güter, die in Hamburg verladen bzw. gelöscht werden, den Umschlagsanlagen über das Schienennetz der Hafenbahn zugeführt bzw. von dort ins Hinterland abgeleitet werden. Von daher haben die für die Schadensbekämpfung zuständigen Behörden jederzeit auch für den Bereich der Eisenbahn innerhalb des Hamburger Hafens einen Zugriff auf die im Gefahrenfall notwendigen Daten. Diese Regelung umfasst dabei nicht nur den Transport auf dem Schienenstrang, sondern insbesondere – da hier ein erhöhtes Unfallrisiko besteht – den Aufenthalt von gefährlichen Gütern auf Rangierbahnhöfen.
4. Während des Abstellens von verpackten gefährlichen Gütern zum Zwecke des zeitweiligen Aufenthalts auf einem Betriebsgelände oder auf einem Wasserfahrzeug im Geltungsbereich dieser Verordnung. Hiervon sind Einrichtungen und Betriebe betroffen, in denen gefährliche Güter für einen späteren Weitertransport abgestellt („bereitgestellt“) werden. Ausdrücklich genannt werden auch Wasserfahrzeuge, da z.B. Hafengüterfahrzeuge immer häufiger auf Grund von Kapazitätsproblemen in den eigentlichen Umschlagsbetrieben zum Zwecke des zeitweiligen Aufenthalts genutzt werden.

Absatz 2 lässt Ausnahmen von der Anmeldepflicht zu. Für die in Nummer 1 genannten Wasserfahrzeuge wäre eine Anmeldung unverhältnismäßig, zumal es sich in diesen Fällen regelmäßig auch um weniger gefährliche Gefahrgüter handelt. Daneben sind diese Sachverhalte, wie gerade auch die in Nummer 2 und 3 genannten Ausnahmen, größtenteils von der Anwendung der Gefahrgutvorschriften befreit. Die in Nummer 4 genannten Raffinerien und Tanklager sind charakterisiert durch dort lagernde Mineralölprodukte in großen Mengen. Transporte, Verlagerungen bzw. das Bereitstellen derartiger Produkte innerhalb des Betriebsgeländes haben keine Auswirkungen auf die Intensität der Gefahr und sind somit für einsatztaktische Maßnahmen der Feuerwehr und der Polizei bei einem Schadensereignis nur von geringer Relevanz. Durch die Übergangsregelung in Satz 2 wird dem Umstand Rechnung getragen, dass bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung im Zusammenhang mit dem Abstellen von Gefahrgütern zum Zwecke des zeitweiligen Aufenthalts auf einem Betriebsgelände nur Betriebe mit wasserseitigem Umschlag betroffen waren. Für die nach dieser Verordnung neu verpflichteten Betriebe ist eine Übergangsfrist für die notwendige technische Anpassung erforderlich.

Absatz 3 schreibt durch Verweis auf Anlage 1 den Inhalt und Umfang der zu übermittelnden Daten, die Form der Datenübertragung und die Frist einer Datenaktualisierung vor.

Die Daten sind durch die in § 4 Absatz 2 genannten Verantwortlichen an das Gefahrgutinformationssystem GEGIS zu übermitteln - ein durch die Fa. Dakosy betriebenes Datenverarbeitungssystem. Parallel dazu besteht für die das deutsche Hoheitsgebiet anlaufenden Seeschiffe auf Grund der Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen (Anlaufbedingungsverordnung) ebenfalls eine Anmeldepflicht von Gefahrgütern in die zentrale Meldestelle im Maritimen Lagezentrum des Havariekommandos (ZMGS).

Beide Systeme – GEGIS und ZMGS - sind über eine Datenschnittstelle miteinander verbunden, die eine ständige Datenübermittlung vom Landes- zum Bundessystem ermöglicht. Von daher ist, sofern eine Anmeldung der Gefahrgüter nach Landesrecht durchgeführt wurde, eine zusätzliche Meldung von Gefahrgütern auf Grund der Anlaufbedingungsverordnung nicht erforderlich. Die entsprechenden im Gefahrgutinformationssystem GEGIS eingegangenen Daten werden innerhalb von 24 Stunden in das Bundessystem übermittelt. Voraussetzung ist jedoch eine Kompatibilität der einzelnen Daten. Insofern orientieren sich die in Anlage 1 aufgeführten Daten sowohl am Erfordernis von Feuerwehr und Polizei für Schadensbekämpfungsmaßnahmen, als auch – in den Fällen der Seeschiffe - an den zu meldenden Informationen gemäß der Anlaufbedingungsverordnung.

Die Aktualisierungsfrist von maximal 2 Stunden begründet sich dadurch, dass von der Meldepflicht betroffene Betriebe nicht in jedem Falle über einen technischen Automatisierungsgrad verfügen, der eine sofortige elektronische Aktualisierung ermöglicht.

Zu § 4

Anmeldefristen und Verantwortlichkeiten

Bei den in Absatz 1 genannten Fristen handelt es sich um zeitliche Vorgaben, die national und international in der Schifffahrt üblich sind.

Die Möglichkeit, dass gemäß Nummer 2 Satz 2 die Meldung der Stauposition in Abweichung von der 24-Stunden-Frist auch nach deren Bekanntwerden, jedoch spätestens vor der Abfahrt des Wasserfahrzeuges, erfolgen kann, begründet sich durch den hafentypischen Umstand, dass kurz vor der Verladung die ursprünglich festgelegten Staupositionen durchaus geändert werden können.

Absatz 2 legt die Verantwortlichkeiten für die Durchführung der Anmeldungen fest. Dabei orientiert sich die Aufzählung in Nummer 1 an den Vorgaben der Anlaufbedingungsverordnung.

Zu § 5

Abstellen von verpackten gefährlichen Gütern zum Zweck des zeitweiligen Aufenthalts

Ein Hafen zeichnet sich in erster Linie als Umschlagsplatz für Güter zwischen den landgebundenen Verkehrsträgern Bahn und Straße auf der einen und der See- und Binnenschifffahrt auf der anderen Seite aus. Auf Grund der Konzentrationswirkung eines Hafens und der damit verbundenen verstärkten Ansiedlung von Logistikzentren im Hafengebiet werden Güter jedoch nicht nur auf Anlagen mit wasserseitigem Anschluss umgeschlagen, sondern auch zwischen landgebundenen Verkehrsträgern ausgetauscht. Für den konkreten Umschlagsvorgang ist es – unabhängig von dem Verkehrsträger - nahezu immer erforderlich, dass die Güter auf dem Betriebsgelände für den Wechsel des Transportmittels im Rahmen eines zeitweiligen Aufenthalts abgestellt werden.

In § 5 werden die Sicherheitsmaßnahmen für eine der zentralen Funktionen eines Hafens - den zeitweiligen Aufenthalt von gefährlichen Gütern - geregelt. Hier wird das Grundprinzip der GGBVOHH besonders deutlich: Sicherheitsmaßnahmen für den zeitweiligen Aufenthalt als Teil der Beförderung werden zuallererst durch das Gefahrgutrecht des Bundes geregelt. Nur wenn auf Grund der örtlichen Besonderheiten diese Bundesvorschriften nicht ausreichen bzw. abweichende Regelungen erforderlich sind, können landesrechtliche Vorschriften - wie die GGBVOHH - erlassen werden. Dabei sollen jedoch in jedem Falle bereits bestehende Regelungen berücksichtigt werden, um Redundanzen zu vermeiden. Dies gilt auch für Vorschriften, die nicht explizit die Sicherheit beim Umgang mit gefährlichen Gütern betreffen, sondern für parallele Sachverhalte erlassen worden sind (z.B. Umwelt- und Arbeitsschutz im Zusammenhang mit dem Lagern von Gefahr- oder Wasser gefährdenden Stoffen) und deren Anwendung mittelbar auch die Sicherheit beim Umgang mit gefährlichen Gütern betrifft.

Auf die Situation im Hamburger Hafen übertragen bedeutet dies, dass die Verpackungs-, Bezeichnungs- und Kennzeichnungsregeln der einzelnen bundesrechtlich geregelten Gefahrgutvorschriften gelten. Darüber hinausgehende, auf Grund der örtlichen Besonderheit des Hamburger Hafens unbedingt erforderliche Sicherheitsvorschriften (z.B. Mengengrenzen, Trennvorschriften etc.) sind in der GGVSEB oder GGVSee im Wesentlichen nicht enthalten. Von daher ist mit dem Erlass der GGBVOHH der Spielraum des GGBefG für lokale Regelungen bzw. Landesvorschriften ausgeschöpft worden. - Regelungen zu Mengengrenzen, Trennabständen usw. sind weitestgehend jedoch bereits in Genehmigungen des Immissionsschutz- bzw. Wasserrechts, des Chemikalien- und Gerätesicherheits- sowie des Sprengstoffrechts enthalten. In solchen Genehmigungen werden im Rahmen der Konzentrationswirkung gebündelt Aspekte der Ausgestaltung der Anlagen hinsichtlich des Umwelt- und Feuerschutzes sowie des Arbeitsschutzes berücksichtigt und entsprechende Maßnahmen verpflichtend festgeschrieben. Im Regelfall umfassen diese Genehmigungen sowohl unmittel- als auch mittelbar die gefährlichen Güter, die auf einem Betriebsgelände zum Zwecke des zeitweiligen Aufenthalts abgestellt werden. In diesen Genehmigungen wird geregelt, wie die Stellfläche z.B. zum Schutz des Erdreiches oder des Grundwassers ausgestaltet sein muss, wie die Stoffe zum Schutz der Arbeitnehmer, zur Vermeidung von Bränden sowie anderen Schadensfällen in welcher Menge und in welchen Abständen gestellt werden dürfen. Es liegt auf der Hand, solche Sicherheitsvorschriften - auch wenn sie für das Lagern entwickelt wurden - gleichwohl für das Abstellen während des zeitweiligen Aufenthaltes im Laufe der Beförderung anzuerkennen. - Diesem Gedanken entspricht Absatz 1.

Werden verpackte gefährliche Güter in Beförderungseinheiten (Lastkraftwagen, Eisenbahnwaggons, Frachtcontainer, Binnenschiffe - ausgenommen Hafenfahrzeuge -) abgestellt, finden hinsichtlich Stauung und Trennung in diesen Beförderungsmitteln die hierfür jeweils geltenden Beförderungsvorschriften Anwendung; für Ladungseinheiten (Unit Loads) gilt dies entsprechend.

Die Regelung in Absatz 2 zielt ab in der Hauptsache auf das Abstellen von gefährlichen Gütern zum Zwecke des zeitweiligen Aufenthalts auf Binnenschiffen oder Hafenfahrzeugen nach oder vor einem Transport bzw. Weitertransport mit einem Seeschiff. Der Verantwortliche bekommt dadurch die Möglichkeit, für den Zwischenaufenthalt auf dem - grundsätzlich

der GGVSEB unterliegenden Binnenschiff oder Hafenfahrzeug – in vorhinein oder im Anschluss an den Seetransport die seeverkehrsrechtlichen Gefahrgutvorschriften in Bezug auf Sicherheitsabstände und besondere Sicherheitsbestimmungen, sofern sie sich auf die Stauung von Gefahrgütern beziehen, anzuwenden; es findet kein unnötiger Wechsel der Rechtsgrundlage statt.

Durch Absatz 3 wird eine Ausnahmemöglichkeit durch die zuständige Behörde festgeschrieben, um in Einzelfällen auf individuelle und unvorhersehbare Situationen im Hafen reagieren zu können. Durch den ausdrücklichen Hinweis auf die Absätze 1 und 2 wird noch einmal deutlich, dass sich das Abstellen von gefährlichen Gütern zum Zwecke des zeitweiligen Aufenthalts in erster Linie an die Bedingungen der Genehmigungen des Arbeits- und Immissionsschutzes sowie des Wasserrechts orientieren.

Bei der Entscheidung über eine Ausnahmegenehmigung berücksichtigt die zuständige Behörde auch den Umstand, wenn in vergleichbaren Fällen in einem anderen deutschen Seehafen bereits auf die beantragte Weise mit Zustimmung der dort zuständigen Behörde verfahren wird oder wenn die Sicherheit im Einzelfall gutachterlich nachgewiesen wird.

Sofern in der Anlage 2 zu bestimmten Stoffen der Kl. 2.3 und 8 als besondere Sicherheitsanforderung „Wenn im Container, dann nur im Freien abstellen“ verlangt wird, dürfen diese Güter alternativ auch in Gebäuden abgestellt werden, sofern sie nur in Versandstücken und nicht zusätzlich in einem Container verpackt bzw. abgestellt sind. Dadurch wird dem Umstand Rechnung getragen, dass Undichtigkeiten bei Verpackungen von gefährlichen Gütern, die sich in einem Container befinden, nicht so schnell feststellbar sind. Austretende Stoffe könnten sich unbemerkt in einem Gebäude verteilen und würden eine höhere Gefährlichkeit aufweisen, als im Freien.

Zu § 6

Unmittelbare Überladung und Durchfuhr von verpackten gefährlichen Gütern

Generell gelten für die unmittelbare Überladung und die Durchfuhr von verpackten gefährlichen Gütern die verkehrsträgerspezifischen bundesrechtlichen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter. Die auf Grund von Absatz 1 in Verbindung mit der Anlage 4 genannten gefährlichen Güter beinhalten jedoch ein Gefahrenpotenzial, welches über die Beförderungsvorschriften hinausgehende örtliche Sonderregelungen erforderlich macht. Für diese Gefahrgüter sind die in Anlage 4 genannten Sicherheitsmaßnahmen, insbesondere Mengengrenzen, einzuhalten. Alle übrigen, nicht in der Anlage 4 genannten verpackten gefährlichen Güter unterliegen bei der unmittelbaren Überladung und Durchfuhr insofern keiner besonderen Beschränkung. Für sie gelten die Regelungen der GGVSEB und der GGVSee sowie die Vorschriften des Arbeitsschutz-, Umweltschutz-, Atom- und Strahlenschutzrechts.

Zu § 7**Einbringen, Umschlag und Durchfuhr von gefährlichen Gütern als Massengut**

Durch Absatz 1 werden der Umschlag und die Durchfuhr von gefährlichen Gütern als Massengut der Gefahrgutklassen 1, 5, 6.2 und 7 auf Grund ihres jeweiligen hohen Gefahrenpotenzials verboten. Die Ausweitung auf „Stoffe der Klassen, die diesen zugeordnet werden können“, dient dem Umstand, dass gefährliche Güter im Sinne des IBC-Codes¹ nicht Klassen zugeordnet sind, gleichwohl aber dieser Vorschrift unterliegen sollen.

Im Gegensatz zu den verpackten gefährlichen Gütern enthält die GGBVOHH keine Regelungen für gefährliche Güter als Massengut hinsichtlich des Abstellens bzw. Aufbewahrens zum Zwecke des zeitweiligen Aufenthalts, da diese Vorgänge umfassend von den Regelungen des Umweltschutz- und Gewerberechts erfasst werden und insofern kein Bedarf für parallele gefahrgutrechtliche Regelungen besteht.

Die gemäß Nummer 1 i.V.m. Anlage 5 und Nummer 2 aufgeführten Sicherheitsbestimmungen beruhen auf allgemeinen, international üblichen Sicherheitsstandards in Häfen und kommen in Hamburg bereits seit Jahren als Inhalt der Technischen Richtlinie zur LGGVHH zur Anwendung. Vor dem Hintergrund eines wachsenden Sicherheitsbedarfs im Hamburger Hafen werden diese Sicherheitsanforderungen nunmehr zur Normverdeutlichung und Rechtssicherheit als Teil der Verordnung eingeführt.

Die in der Nummer 3 durch die zuständige Behörde bestimmte Prüfliste bildet den international anerkannten "International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals" (ISGOTT) ab. Dadurch wird die Sicherheit der Beförderung unverpackter gefährlicher Güter an der Schnittstelle von Seetankschiffen mit anderen Schiffen oder Anlagen an Land (den Umschlagstellen) verbessert. – (Binnen)Tankschiffe, die dem ADN unterliegen, haben bereits auf Grund dortiger Vorgaben eine inhaltlich ähnliche Prüfliste einzuhalten.

Zu § 8**Transport von gefährlichen Gütern mit Wasserfahrzeugen innerhalb des Hamburger Hafens**

Insbesondere auf Grund der Überlastung des Straßennetzes im Hamburger Hafen werden zunehmend Frachtstücke und insbesondere Container statt durch LKW mit Wasserfahrzeugen, in der Regel mit Hafengüterfahrzeugen, zwischen den einzelnen Terminals transportiert.

Ausgehend von dem Grundsatz, dass für den Gefahrguttransport mit Hafenfahrzeugen bzw. mit Wasserfahrzeugen auf schiffbaren Binnengewässern grundsätzlich die Vorschriften der GGVSEB anzuwenden sind, erhält der Verantwortliche durch Absatz 1 eine Erleichterung in

¹ IBC-CODE - Internationaler Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut

Bezug auf die anzuwendende Rechtsvorschrift. Durch die alternative Möglichkeit, bei einem solchen Transport auch die Vorschriften der GGVSee anwenden zu können, wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die mit dem Wasserfahrzeug transportierten gefährlichen Güter in der Regel von einem Seeschiff gelöscht worden sind und/oder zu einem Seeschiff zwecks Ladung transportiert werden und es dadurch keinen Bruch in der Vorschriftenkette gibt.

Die als Übergangsregelung dienende Vorschrift in Absatz 2 ist zum Zwecke der Konzentration von lokalen, hamburgischen gefahrgutrechtlichen Vorschriften aus der Hafenfahrzeugverordnung in die GGBVOHH überführt worden.

Absatz 3 bietet den Verantwortlichen in Bezug auf Hafenfahrzeuge die Möglichkeit an, statt des gem. ADN vorgeschriebenen Sachkundigen eine sog. unterwiesene Person gem. GGVSee oder eine sachkundige Person gem. § 6 LGGVHH-alt einzusetzen. Dadurch wird dem Umstand Rechnung getragen, dass Hafenfahrzeuge im Sinne des Gefahrgutrechts zwar der Binnenschifffahrt zuzurechnen sind, aber in der Praxis weitestgehend eine größere Schnittstelle zum Seeverkehr haben. Dies gilt insbesondere auch für die auf Hafenfahrzeugen eingesetzte Besatzung, die sich zum größten Teil aus der Seefahrt rekrutiert. Um den Betreibern unverhältnismäßig hohe Ausbildungs- bzw. Fortbildungskosten zu ersparen, ist der Einsatz von aus der Seefahrt oder aus dem Hafen kommenden fachkundigen Personen zu gestatten, ohne dass Defizite in der Sicherheit beim Umgang mit Gefahrgütern zu befürchten sind.

Durch Absatz 4 soll erreicht werden, dass in jedem Fall jedes Wasserfahrzeug, welches gefährliche Güter transportiert, mit Telekommunikationseinrichtungen zur Abgabe von Meldungen im Sinne von § 9 Absatz 2 ausgerüstet ist. Zu den Telekommunikationseinrichtungen zählen unabhängig von den Eigentumsverhältnissen auch Mobiltelefone, sofern sie jederzeit einsatzbereit sind.

Zu § 9

Maßnahmen in Gefahrenfällen, Anzeigepflichten

Im Falle eines Unfalls im Zusammenhang mit gefährlichen Gütern sollen die Bestimmungen in Absatz 1 extern wie intern eine effektive Schadensbekämpfung gewährleisten. Die Daten, die der Betrieb gemäß § 3 den zuständigen Behörden zur Verfügung stellen muss, soll er auch intern jederzeit einsehbar vorhalten, um sofort eine Gefährdungseinschätzung durchführen zu können. Dadurch können Mitarbeiter, die aller Voraussicht im Regelfall zuerst am Schadensort eintreffen, vor Gefahren, die sich ihnen und der Umwelt aus dem Unfall darstellen können, rechtzeitig gewarnt werden. Gleichzeitig können gezielt die für das betroffene Gefahrgut geeigneten Maßnahmen des ersten Angriffs zur Schadensbekämpfung eingesetzt werden. Unabhängig von den sich möglicherweise daraus ergebenden besonderen Maßnahmen sind durch den Betrieb in jedem Falle die in Satz 2 aufgeführten Grundsicherungsmaßnahmen durchzuführen.

Die in Absatz 2 formulierte Meldepflicht soll die rechtzeitige Information der zuständigen Behörden sicherstellen.

Zu § 10

Liegeplatzvorschriften

Durch die Vorschrift in Absatz 1 wird auf die besonderen Brandgefahren in einer Werft oder einem Schiffsreparaturplatz reagiert. Durch Brenn- und Feuerarbeiten, die im Werft- oder Reparaturbereich zum Regelbetrieb gehören, und der damit verbundenen Wärmeentwicklung bzw. dem daraus häufig resultierenden Funkenflug besteht für ein Schiff, insbesondere mit gefährlichen Gütern, eine erhöhte Brandgefahr.

Unter den in Satz 2 formulierten Bedingungen kann von dem grundsätzlichen Verbot abgewichen bzw. durch die zuständige Behörde eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden.

Absatz 2 schreibt vor, dass die dort genannten Tankschiffe grundsätzlich nur in Tankschiffhäfen oder an anderen, besonders bekannt gemachten Liegeplätzen liegen dürfen. Für diese besonderen Hafenteile und Liegeplätze bestehen Vorgaben, die ein sicheres Liegen für derartige Tankschiffe ermöglichen.

Um auf kurzfristige Kapazitätsprobleme reagieren zu können und ohne die Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens zu beeinträchtigen, können gem. Absatz 3 Tankschiffe auch andere, als die in Absatz 2 genannten Liegeplätze einnehmen. Dies hängt jedoch gerade und insbesondere bei Tankschiffen von deren aktuellem Gefährdungspotenzial ab, das sich insbesondere an dem Gaszustand ausrichtet. Fundierte Aussagen sind dazu jedoch nur durch ein entsprechendes, qualifiziertes Sachverständigengutachten möglich. Aktuelle Positionen von festgemachten Schiffen und Hafentätigkeiten (wie Baumaßnahmen) können unabhängig von dem Gaszustand des betr. Schiffes die Sicherheit des Liegeplatzumfelds beeinflussen. Von daher ist eine vorherige Information und Zustimmung der zuständigen Behörde erforderlich.

Durch Absatz 4 ist es aus Sicherheitsgründen nur bestimmten, für die Aufrechterhaltung des Umschlags- und Schiffsbetriebs notwendigen Wasserfahrzeugen erlaubt, längsseits zu dem betroffenen Tankschiff zu liegen.

In Absatz 5 wird eine generelle Ausnahmemöglichkeit im Hinblick auf die Absätze 1 und 4 statuiert, die insbesondere von dem Gaszustand des betr. Schiffes abhängt.

Zu § 11

Tankschiffhäfen

In dieser Vorschrift wird geregelt, welche Wasserfahrzeuge unter Einhaltung bestimmter Sicherheitsmaßnahmen einen Tankschiffhafen befahren dürfen. Dies dient zur Vermeidung

von Gefahren für die im Tankschiffhafen liegenden Tankschiffe und den betreffenden Umschlagsanlagen.

Dazu dient zum einen die durch Absatz 1 festgeschriebene Reglementierung von Wasserfahrzeugen, die in Tankschiffhäfen grundsätzlich nur verkehren dürfen. Neben den in den Nummern 1 und 3 aufgeführten Tankschiffen bzw. Schubfahrzeugen werden auch Hafengüterfahrzeuge zugelassen, die gemäß der Hafenfahrzeugverordnung als Hafenfahrzeuge ohne eigene Triebkraft, die der Güterbeförderung dienen, definiert sind. Bei den Hafengüterfahrzeugen ist davon auszugehen, dass sie aufgrund ihres fehlenden Motors und damit einhergehend eines fehlenden Funkenflugs für die sicheren Arbeitsprozesse in einem Tankschiffhafen weitestgehend keine Gefahr darstellen. Die Hafengüterfahrzeuge dürfen daneben nicht mit maschinellen Einrichtungen versehen sein, wie etwa durch einen Verbrennungsmotor angetriebenen Kran, Bagger oder Ramme.

In Absatz 2 werden Sicherheitsmaßnahmen festgeschrieben, die trotz der Begrenzung der in Tankschiffhäfen erlaubten Wasserfahrzeuge gemäß Absatz 1 in jedem Falle eingehalten werden müssen. Dabei geht es im Wesentlichen um Schutz vor Funkenflug und Explosionen, aber auch um die zeitlich funktionale Begrenzung des Aufenthalts in einem Tankschiffhafen. Durch die Nummer 5 wird in Verbindung mit Nummer 4 festgeschrieben, dass ein Schiff neben ungefährlichen Gütern nur die in Nummer 4 genannten besonderen gefährlichen Güter als Ladung an Bord haben darf, wenn es sich in einem Tankschiffhafen befindet.

Absatz 3 lässt Ausnahmen zu, die z.B. für Schlepper, Lotsenboote oder Behördenfahrzeuge zur Aufrechterhaltung des Hafenbetriebs notwendig sind.

Zu § 12

Besondere Sicherheitsmaßnahmen für Tankschiffe

Zur Gewährleistung der in Absatz 1 Nummer 1 geforderten Bordwache ist es ausreichend, dass es sich um einen Bereitschaftsdienst handelt. Dieser muss personell so ausgestattet sein, dass er in Notfällen die genannten Tätigkeiten ausführen kann.

Bereitliegende Schlepplein sind gemäß Nummer 2 nur für Seetankschiffe vorgeschrieben. Andere Wasserfahrzeuge, insbesondere Binnenschiffe, zeichnen sich durch einen geringen Freibord aus, der ein unmittelbares Einwirken auf das Schiff von außen ermöglicht. Außerdem lässt sich für ein Verholmanöver im Gegensatz zu Seeschiffen die Antriebsmaschine auf anderen Wasserfahrzeugen einfacher und vor allem schneller starten.

Die Sicherung der in Nummer 3 erwähnten Lüftungseinrichtungen erfolgt durch wirksame Flammendurchschlagsicherungen.

Durch Absatz 2 wird die ursprünglich nur im ADN festgeschriebene Betretungsbeschränkung auf alle Tankschiffe, also auch auf Seeschiffe erweitert. Zu dem in Nummer 3 erwähnten Personenkreis zählen alle zur Abfertigung, zum Be- und Entladen oder zum An- und Ablegen

erforderliche Personen.

Zu § 13

Reinigen und Entgasen von Wasserfahrzeugen

Durch das Reinigen und Entgasen von Lade- und Sloptanks bzw. den damit in Verbindung stehenden Rohrleitungen können Dämpfe freigesetzt werden, die die Umwelt und Gesundheit gefährden sowie eine erhöhte Entzündungsgefahr darstellen können. Von daher werden diese Vorgänge durch Absatz 1 für den Hamburger Hafen generell verboten.

Durch die in Absatz 2 formulierte Ausnahmemöglichkeit ist das Reinigen und Entgasen im Gegensatz zu früheren Vorschriften nicht mehr an bestimmte Orte gebunden bzw. nicht mehr von standardisierten Rahmenbedingungen abhängig. Um individuell auf aktuelle Liegeplatzkapazitäten Rücksicht nehmen zu können, ist nunmehr eine generelle Ausnahmemöglichkeit geschaffen worden, wobei durch die zuständige Behörde die Anforderungen von § 11 der 20. BImSchV zu berücksichtigen sind und Sicherheitsmaßnahmen ortsabhängig festgelegt werden können. Die Ausnahmezulassung durch die zuständige Behörde ist aus Sicherheitsgründen (Vermeidung einer möglichen Vermischung von gefährlichen Emissionen, Ausweitung von Ex-Zonen u.ä.) von einer Zustimmung des Liegeplatzgestellers bzw. der Umschlagsanlage abhängig.

Zu § 14

Bunkern von Schiffsbetriebsstoffen

In Absatz 1 werden zur Gewährleistung der Sicherheit beim Bunkern Flammpunktgrenzen eingeführt.

Infolgedessen darf gemäß Nummer 1 aus Bunkerschiffen kein Schiffsbetriebsstoff mit einem Flammpunkt bis zu 55 Grad Celsius (z.B. Benzin) übergeben werden; die für die Schifffahrt notwendigen Schiffsbetriebsstoffe Diesel und Schweröl dürfen in Folge dieser Bestimmung jedoch durch ein Bunkerschiff übergeben werden. Aus der Vorgabe in Nummer 2 folgt, dass aus Straßentankfahrzeugen im Wesentlichen nur Schmieröle oder Biodiesel im Rahmen des Bunkerns übergeben werden dürfen. Als Konsequenz der in den Nummern 1 und 2 festgelegten Grenzen dürfen Schiffsbetriebsstoffe mit einem Flammpunkt von 55 Grad Celsius und darunter (z.B. Benzin) nur an einer Landtankstelle übernommen / „gebunkert“ werden.

Durch die Nummern 3 bis 6 werden weitergehende, nahezu weltweit zur Anwendung kommende Sicherheitsbestimmungen verbindlich festgeschrieben, die neben dem ursprünglichen Ziel dieser Verordnung auch dem Umweltschutz (Vermeidung von Gewässerverunreinigungen durch auslaufendes Öl) dienen sollen.

Absatz 2 gestattet im Einzelfall Ausnahmen, wenn z.B. auf Grund des Liegeplatzes oder längsseits liegender Schiffe ein Bunkern aus einem Tankschiff nicht durchgeführt werden

kann. Gleichzeitig wird durch diese Ausnahmemöglichkeit dem Umstand Rechnung getragen, dass in naher Zukunft Schiffe auch mit Flüssigerdgas (LNG) betrieben werden und von daher auch mit LNG versorgt (bebunkert) werden müssten. Von einer konkreten, auf diesen Sachverhalt bezogenen Vorschrift wird zurzeit abgesehen, um zu erwartenden internationalen und nationalen Sicherheitsvorschriften nicht vorzugreifen und ggf. nicht zu widersprechen.

Zu § 15

Rauchverbote und Verbote von feuergefährlichen Arbeiten

Durch Absatz 1 wird - unabhängig vom Umgang mit gefährlichen Gütern - in Anbetracht eines auf Grund der Besonderheiten eines Hafens erhöhten Brandschutzes auf Wasserfahrzeugen und an Land eine generelle Sorgfaltspflicht beim Rauchen und beim Gebrauch von Feuer für Jedermann festgeschrieben.

Absatz 2 führt konkrete Tatbestände bzw. Sachverhalte auf, die das Rauchen und den Gebrauch von Feuer – unabhängig von der Kennzeichnung der Bereiche mit einem entsprechenden Verbot – konkret untersagen.

Zu § 16

Ausnahmen und Befreiungen von Rauchverboten und den Verboten von feuergefährlichen Arbeiten

Absatz 1 dient der Vermeidung von möglichen Kollisionen dieser Verordnung mit internen Rauchvorschriften der Hafenbetriebe, die möglicherweise in Übereinstimmung mit Rauchvorschriften aus anderen Rechtsbereichen Raucherlaubniszonen eingerichtet haben.

Durch Absatz 2 Satz 2 soll sichergestellt werden, dass der Inhaber des Betriebsgeländes in jedem Falle über Feuerarbeiten auf seinem Gelände informiert ist.

Absatz 3 nimmt den Grundgedanken dieser Verordnung auf, redundante Regelungen zu vermeiden. Sog. Arbeitsfreigabesysteme für feuergefährliche Arbeiten beruhen auf Anforderungen der Betriebssicherheitsverordnung, dem Arbeitsschutzgesetz und den berufsgenossenschaftlichen Regelungen und beinhalten einen hohen Sicherheitsstandard, der eine zusätzliche Regelung auf Grund dieser Verordnung nicht erforderlich macht. Gleichwohl bedarf es im Hinblick auf das immanent hohe Brandrisiko von Hafenbetrieben eines vorherigen Nachweises des Vorhandenseins eines Arbeitsfreigabesystems; eine sich automatisch aus dieser Verordnung abzuleitende Befreiung ist nicht ausreichend.

Die Ausnahmemöglichkeit gemäß Absatz 4 zielt insbesondere auf sog. Heiß- und Feuerarbeiten auf Wasserfahrzeugen im Rahmen von Reparaturmaßnahmen ab.

Zu § 17

Ordnungswidrigkeiten

Mit den Ordnungswidrigkeitentatbeständen soll der Gefahr der Verletzung erheblicher Sicherheitsinteressen im Hafen Rechnung getragen werden.