

Umweltschutz als wasserschutzpolizeiliche Aufgabe

Von EPHK Uwe Jacobshagen, Hamburg

Das Thema Umweltschutz gewinnt in der Arbeit der Polizei immer mehr an Bedeutung. Gerade bei der Kontrolle von Wasserfahrzeugen auf dem Gebiet der Seeschifffahrt, wo die Antriebsmaschinen mit Schwerölen angetrieben werden dürfen, deren Abgase bis zu 0,5% Schwefel enthalten können, ist eine Beachtung der umweltrechtlichen Vorschriften durch Entwicklung und Anwendung moderner Technik sehr wichtig.

1 Einführung



Das Wort Umweltschutz ist in der Bundesrepublik am 7.11.1969 entstanden, als Mitarbeiter des damaligen Innenministers Hans-Dietrich Genscher den Begriff „*Environment Protection*“ aus den USA übernahmen und wörtlich übersetzten. Mit Verfassungsänderung im Oktober 1994 wurde der Art. 20a und damit der Umweltschutz in das Grundgesetz als Staatsziel eingefügt und damit festgeschrieben, dass der Staat „*auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung*“ schützt. Staatsziele sind, laut einer Definition der Sachverständigenkommission „*Staatsziele – Gesetzgebungsaufträge*“ Verfassungsnormen mit rechtlich bindender Wirkung. Der Jurist Werner Hoppe bezeichnete sie einmal in der im Jahr 2000 erschienenen Publikation „*Umweltrecht*“ als „*Richtlinie und Direktive des staatlichen Handelns*“.²

Mittlerweile werden etwa 90% aller Waren weltweit mit Seeschiffen transportiert. Die meisten Seeschiffe werden mit Schweröl (heavy fuel oil – HFO) betrieben, einem Rückstandsöl aus der Destillation oder aus Crackanlagen der Erdölverarbeitung. Schweröl enthält bedeutend mehr Schwefel als z.B. Kraftstoffe, die an Land eingesetzt werden. Die Schifffahrt belastet die Meeresumwelt erheblich, nicht nur durch Öl und Schiffsabgase, sondern auch durch Chemikalien, Schiffsabwasser und Schiffsmüll. Schätzungen gehen davon aus, dass die weltweit rund 50.000 Seeschiffe jährlich etwa 370 Mio. Tonnen Schweröl verbrauchen.³ Die Entwicklung moderner Technologien muss daher in allen Bereichen der Schifffahrt mit der Novellierung der Umweltvorschriften Schritt halten. Der Gütertransport per Binnenschiff auf deutschen Wasserstraßen steht an dritter Stelle hinter dem Transportaufkommen auf der Straße und auf der Schiene. Wie bei der Seeschifffahrt gibt es in der Binnenschifffahrt eine Reihe unterschiedlicher Schiffstypen – neben Motorgüter-, Container- und Autotransporterbinnenschiffen existieren verschiedenste Arten von Schlepperschiffen und Tankmotorschiffen. Vorteile des Schiffsverkehrs sind die allgemein niedrigen Transportkosten. Die Emissionen sind verglichen mit dem LKW-Verkehr, gerade in der Schifffahrt, insbesondere der Binnenschifffahrt, erheblich geringer. Kein anderer Verkehrsträger ist in der Lage, die gleiche Verkehrsleistung so umweltfreundlich zu erbringen wie das Verkehrssystem Binnenschiff/Wasserstraße.

Im Vergleich zwischen dem Lkw-Verkehr und dem Transport mit Binnenschiffen wurde festgestellt, dass die Umweltbelastungen während des gewerblichen Straßenverkehrs bedeutend höher sind als auf den Wasserstraßen. Als Emissionen werden Stickstoffoxide, Kohlenwasserstoffe, differenziert nach Methan und Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffen sowie Benzol, Kohlenmonoxid, Partikel, Ammoniak, Distickstoffoxid, Kohlendioxid und Schwefeldioxid erfasst. Bilanziert werden die direkten Emissionen einschließlich der Verdunstungsemissionen und diejenigen Emissionen, die in der dem Endenergieverbrauch vorgelagerten Prozesskette entstehen.⁴ Jeder Schiffsverkehr geht mit einer Belastung der Umwelt einher und diese lässt sich nicht vermeiden. Durch Rechtssetzung und vor allem Rechtsanwendung kann eine Belastung der Umwelt nur minimiert und damit eine Verschlechterung der Umwelt verhindert werden. Jeder Beteiligte an dem Transport von Gütern und Personen auf dem Wasser, also Schifffahrtstreibende, Behörden und Nutzer des Gemeingebrauchs, tragen Verantwortung für die Reinhaltung

der Umweltmedien gegenüber künftigen Generationen.

Nur durch Kenntnis der Umweltrechtsvorschriften und deren strikte Anwendung lässt sich eine Verschlechterung der Umwelt aufhalten und deren Belastung so gering wie möglich halten.

2 Entwicklung des Umweltrechts in Deutschland

„Umweltschutz ist die Gesamtheit der Maßnahmen, welche die Umwelt des Menschen vor schädlichen Auswirkungen der Zivilisation schützen“.⁵ Der Ansatz des Umweltstrafrechts in Deutschland war lange umstritten und konnte letztendlich erst durch die Staatszielbestimmung des Art. 20a GG geklärt werden. Streitgegenstand war die Frage, ob der Umweltschutz einen reinen Schutz der Ökologie und damit der Natur zu dienen hat (ökologische Sicht) oder ob der Mensch im Mittelpunkt des Umweltschutzes zu stehen hat (anthropozentrische Sicht). Mit der Erweiterung des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland am 27.10.1994 wurde die ökologisch-anthropozentrische Sicht als Staatsziel definiert und der Mensch somit als Teil der Ökologie betrachtet, die es zu schützen gilt.

Ursprünglich enthielt das Grundgesetz kaum umweltbezogene Inhalte. Doch mit der fortschreitenden technischen und industriellen Entwicklung traten zunehmend Umweltprobleme zutage. So wuchs in den siebziger Jahren mit der Verschmutzung von Luft, Boden und Gewässern in der Bevölkerung auch das Bewusstsein für Umweltschutz.

Bereits 1971 hatte die SPD ein Grundrecht auf Umweltschutz in ihr Umweltprogramm aufgenommen. Doch es waren vor allem die Grünen, die in den frühen 1980er-Jahren für ein solches Grundrecht eintraten. Ihr Ziel: Bürgerinitiativen oder Verbände sollten bei Umweltverschmutzungen klagen können. Durchsetzen konnte sich die Partei mit dieser Forderung aber nicht, im Dezember 1983 lehnte eine Sachverständigenkommission des Innenministeriums die Einführung eines Grundrechts ab und schlug stattdessen die Einführung eines Staatsziels Umweltschutz vor.⁶

Im Verlauf der 1960er- und Anfang der 1970er-Jahre erwachte – in Zeiten gesellschaftlicher Umbrüche (insbes. Studentenbewegung) – allmählich das gesellschaftliche Interesse am Umweltschutz und führte zu lebhafter werdenden Diskussionen. Daraus entwickelte sich unter einer sozial-liberalen Koalition das erste Umweltprogramm der Bundesregierung vom 29.9.1971. Verdient gemacht hat sich das Umweltprogramm von 1971 nicht zuletzt auch dadurch, dass die elementaren Prinzipien der (west-)deutschen Umweltschutzgesetzgebung, das Vorsorgeprinzip, das Verursacherprinzip und das Kooperationsprinzip, in ihm erstmals formuliert wurden.

Diese Ziele wurden im Weiteren folgendermaßen definiert:

A Nachhaltigkeitsprinzip: Erneuerbare Naturgüter dürfen auf Dauer nur im Rahmen ihrer Regenerationsfähigkeit genutzt werden, um zukünftigen Generationen nicht verloren zu gehen. Nicht erneuerbare Naturgüter dürfen nur in dem Maße genutzt werden, wie ihre Funktionen durch andere Materialien oder andere Energieträger ersetzt werden können.

B Vorsorgeprinzip: Umweltrecht soll nicht nur zur Schadensbekämpfung oder -vermeidung dienen, sondern es soll als vordringlichste Aufgabe Umweltbelastungen gar nicht entstehen lassen.

C Verursacher- bzw. Gemeinlastprinzip: Beeinträchtigungen der Umwelt sind grundsätzlich dem konkreten Verursacher zuzurechnen; diesem ist dann die Verpflichtung zur Beseitigung oder zum Ausgleich der Umweltschädigung aufzuerlegen (UmwHG, BGB).

D Kooperationsprinzip: Im Umweltschutz soll Kooperation vor Konfrontation gehen, d. h., dass Maßnahmen, die zur Vermeidung oder zum Ausgleich von Umweltschädigungen erforderlich sind, im Einvernehmen mit den Betroffenen durchgeführt und nicht durch staatlichen Zwang herbeigeführt werden sollen.

Der Folgeprozess, der auch die am 5.6.1972 beginnende erste Umweltkonferenz der Vereinten Nationen in Stockholm flankierte, ist von umfangreichen Gesetzgebungsaktivitäten des Bundes begleitet worden – es wird in diesem Zusammenhang von der „Pionierphase der Umweltgesetzgebung“ gesprochen.

Das Umweltrecht in Deutschland wurde dann erst mit der Neuschaffung des 29. Abschnitts im StGB durch das 18. StrÄndG – Gesetz zur Bekämpfung der Umweltkriminalität – vom 28.3.1980 sortiert und durch Rechtsnormen hinterlegt. Dadurch wurde der 29. Abschnitt in das StGB neu aufgenommen und u.a. die Strafnormen § 324 StGB (Gewässerverunreinigung), § 325 StGB (Luftverunreinigung und Lärm) und § 326 StGB (Umweltgefährdende Abfallbeseitigung) geschaffen. Gleichzeitig wurden

u.a. die neu gefassten §§ 324, 326 StGB als „*Katalogstraftaten*“ in den vorhandenen § 5 StGB (Auslandstaten mit besonderem Inlandsbezug) aufgenommen. Dies jedoch noch mit der Einschränkung, dass die Tat im Bereich des deutschen Festlandssockels begangen worden sein muss. Später wurde der Tatort auf die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone beschränkt, aber nur soweit völkerrechtliche Übereinkommen zum Schutze des Meeres⁷ ihre Verfolgung als Straftaten gestatten.

3 Verfassungsrechtliche Grundlagen

Wie bereits beschrieben ist der Umweltschutz bereits seit 1994 in Deutschland als verfassungsrechtliches Staatsziel definiert. Adressaten des Staatsziels Umweltschutz sind nach Art. 20a GG die Legislative und, nach Maßgabe von Gesetz und Recht, auch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung.

Für das Umweltrecht von besonderer Bedeutung war die Neuverteilung der Gesetzgebungskompetenzen für den Umweltschutz durch die Ergebnisse der Föderalismusreform I.⁸ Bis zur Reform verteilte das Grundgesetz die Gesetzgebungskompetenzen des Bundes für den Umweltschutz auf verschiedene, meist nicht umweltspezifische Kompetenztitel. Sie unterfielen entweder der konkurrierenden oder der Rahmengesetzgebungskompetenz des Bundes. Eine umfassende und einheitliche Regulierung war dem Bund daher oft nicht möglich. Im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz (z.B. Abfallwirtschaft) konnte er nur dann Regelungen schaffen, wenn er nachweisen konnte, dass es einer bundeseinheitlichen Regelung bedurfte (Erforderlichkeitsklausel). Die Rahmengesetzgebungskompetenz (z.B. zum Wasserhaushalt) beschränkte ihn auf Rahmenregelungen, die die Länder ausfüllen durften.⁹

Die Föderalismusreform I hat die Kompetenzlage des Bundes im Bereich der Umweltpolitik verbessert:

Der Übergang einiger Umweltrechtsmaterien von der abgeschafften Rahmengesetzgebungskompetenz in die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz ermöglicht dem Bund in diesen Bereichen Vollregelungen.

Für bestimmte Materien der konkurrierenden Gesetzgebung schaffte der Reformgeber das Kriterium der Erforderlichkeit aus Art. 72 Abs. 2 GG ab. Diese Erforderlichkeitsklausel hatte in der Vergangenheit einheitliche Regelungen des Bund erschwert. Dieser Rechtfertigungszwang ist für wichtige Umweltbereiche (Luftreinhaltung, Lärmbekämpfung, Abfallwirtschaft, Materien der früheren Rahmengesetzgebung) entfallen.

Zwar unterfallen einige der vom Bund regelbaren Umweltrechtsmaterien der Abweichungsgesetzgebung der Länder (Art. 72 Abs. 3 GG, z.B. Wasserhaushalt, Naturschutz und Landschaftspflege, Raumordnung). Wichtige Bereiche sind jedoch davon ausgenommen (z.B. stoff- oder anlagenbezogene Regelungen beim Wasserhaushalt)

Die zentralen Umweltbereiche Abfall und Luftreinhaltung unterfallen weder der Abweichungsgesetzgebung noch der Erforderlichkeitsklausel, sodass der Bund hier frei regeln kann.

Den Begriff oder gar eine Definition „*Umwelt*“ fügte der Gesetzgeber nicht in das Grundgesetz ein. Die Föderalismusreform I hatte dem Bund die Möglichkeit gegeben, ein Umweltgesetzbuch zu schaffen. Der Bundesgesetzgeber kann für alle Umweltrechtsmaterien Vollregelungen schaffen, von denen die Länder allerdings nachträglich in bestimmten Bereichen abweichen können.

Der in der 16. Legislaturperiode erarbeitete Entwurf eines UGB wurde allerdings nicht ins Gesetzgebungsverfahren eingebracht. Trotz intensiver Abstimmung der Entwürfe mit allen maßgeblichen Akteuren konnte sich die Bundesregierung nicht auf einen gemeinsamen Entwurf einigen. Stattdessen haben Bundestag und Bundesrat Teile der ursprünglich im UGB vorgesehenen Vorschriften als Einzelgesetze verabschiedet. Damit werden die Anforderungen im Wasser- und Naturschutzrecht bundesweit vereinheitlicht. Das Wasserhaushaltsgesetz, das zur Grundgesetzänderung 2006 als Rahmengesetz des Bundes fungierte, wurde mit der Ausfertigung vom 31.7.2009 neuregelt. Gleichzeitig dient es nationaler Umsetzung mehrerer europäischer Richtlinien. Bis zur Änderung des Grundgesetzes auf Grundlage der Ergebnisse der Föderalismuskommission I waren in Art. 75 GG die Rahmengesetzgebung des Bundes vorgesehen. Rahmengesetze waren Bundesgesetze, die nur die wesentlichen Grundzüge eines Regelungsinhalts enthielten und die Detailregelungen der Gesetzgebung der einzelnen Länder überließen. Seit dem 1.9.2006 sind die Regelungsmaterien zum Teil in die ausschließliche oder konkurrierende Gesetzgebung des Bundes überführt worden und zum anderen Teil den Ländern zugefallen. Der Art. 75 GG enthielt als Rahmengesetzgebungskompetenz des Bundes in Punkt 4 das Jagdwesen, die Raumordnung und den Wasserhaushalt und somit das Wasserhaushaltsgesetz. Nach der Grundgesetzänderung 2006 und dem Wegfall des Art. 75 GG ist das Wasserhaushaltsgesetz Teil der konkurrierenden Gesetzgebung des Bundes nach Art. 72 GG.

Die konkurrierende Gesetzgebung erstreckt sich gem. Art. 74 GG neben dem Wasserhaushalt, den Naturschutz und die Landschaftspflege, die Bodenverteilung und die Raumordnung auch auf die Abfallwirtschaft, die Luftreinhaltung und die

Lärmbekämpfung (ohne Schutz vor verhaltensbezogenem Lärm) und vor allem die Hochsee- und Küstenschifffahrt sowie die Seezeichen, die Binnenschifffahrt, den Wetterdienst, die Seewasserstraßen und die dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen. Im Bereich des Wasserhaushalts wurden die Regelungen der Rahmengesetzgebung auf dem Gebiet des Gemeingebrauchs in die neu geschaffenen verfassungsrechtlichen Regelungen übernommen. Beispielhaft dafür steht die Formulierung des § 25 WHG und der Hinweis auf die Anwendung der landesrechtlichen Regelungen.

4 Gewässerschutz als Umweltschutz

In der EU steht laut einer Studie etwa jeder achte Todesfall in Zusammenhang mit Umweltverschmutzung. Etwa 630.000 Todesfälle im Jahr 2012 in der Europäischen Union und dem damals noch zur EU gehörenden Großbritannien hätten auf Umweltverschmutzungen zurückgeführt werden können, heißt es in der veröffentlichten Untersuchung der Europäischen Umweltagentur (EUA). Dies entsprach einem Anteil von 13%. Die Daten von 2012 sind die jüngsten, die für die Studie vorlagen.¹⁰ Die größten Gesundheitsrisiken sind demnach Luftverschmutzung und die Belastung durch Chemikalien, aber auch und in besonderem Maß die Verunreinigung von Gewässern.

Auf der Erde scheint es ausreichend Wasser zu geben, um die Versorgung der Menschen sicherzustellen und gleichzeitig alle erforderlichen Maschinen und Anlagen mit dem nötigen Betriebswasser zu versorgen. Die Erdoberfläche ist bisher nur von 29% Landmasse bedeckt, 71% bedecken die Gewässer wie Ozeane, Meere, Seen und Flüsse. Insgesamt kann man davon ausgehen, dass die Wasservorräte der Erde 1,4 Milliarden CKM¹¹ umfassen. Salzwasser macht davon 97,4%¹² aus, also 1,36 Milliarden CKM, und fließt in den Meeren und Ozeanen. Es steht somit der Menschheit nicht direkt als Trinkwasser zur Verfügung und müsste auch zur maschinellen Nutzung, z.B. als Kühlwasser für Schiffsmotoren, aufbereitet und vor allem entsalzt werden. Lediglich etwa 2,5% sind also Süßwasser. Davon sind wiederum mehr als zwei Drittel in Gletschern und als ständige Schneedecke bzw. Eis gebunden. Weitere 30% befinden sich als Grundwasser unter der Erde, knapp 1% bilden Bodenfeuchtigkeit, Grundeis, Dauerfrost und Sumpfwasser. Nur etwa 0,3% der Süßwasservorräte – und damit rund 100.000 CKM bzw. 0,008% allen Wassers – sind relativ leicht, vor allem in Seen und Flüssen, für den Menschen zugänglich.

Jeder Mensch verbraucht täglich Wasser: zum Kochen, für die Toilettenspülung oder zum Duschen. Doch Kommunen und Privathaushalte machen mit 12% nur einen vergleichsweise kleinen Anteil des weltweiten Wasserverbrauchs aus. Selbst die Industrie verbraucht – inklusive der Energieproduktion – gerade einmal 19% des Süßwassers, das uns weltweit zur Verfügung steht. Hinzu kommen weitere 8.000 CKM, die durch Dämme aufgestaut werden. Weltweit existieren mehr als 50.000 Großstaudämme (mit einer Höhe von mehr als 15 Metern oder einem Fassungsvermögen von mindestens 3 Mio. CBM), rund 100.000 mittelgroße Dämme (Fassungsvermögen: 0,1 bis 3 Mio. CBM) sowie eine Million kleinere Staudämme (Fassungsvermögen: < 0,1 Mio. CBM). Die Staudämme sind zu einem unverzichtbaren, aber ökologisch vielfach problematischen Bestandteil der Wasserversorgung geworden.

Weltweit werden jährlich rund 4.000 CKM Frischwasser entnommen.¹² Den Großteil verbraucht die Landwirtschaft (69%), denn die Flächen, auf denen ein Großteil aller Lebensmittel wächst, müssen künstlich bewässert werden. Auch Viehzucht und Aquakultur erfordern den Einsatz großer Wassermengen. Der weltweite Wasserverbrauch hat sich zwischen 1930 und 2000 etwa versechsfacht. Hierfür war die Verdreifachung der Weltbevölkerung und die Verdoppelung des durchschnittlichen Wasserverbrauchs pro Kopf verantwortlich.¹³ Die Wasserentnahme pro Kopf schwankt hinsichtlich der jährlichen Entnahmemenge zwischen 5.753 CBM in Turkmenistan und 11 CBM in der Demokratischen Republik Kongo. Weltweit liegt die jährliche Entnahmemenge bei durchschnittlich rund 540 CBM pro Kopf, in Deutschland lag sie im Jahr 2010 bei 411 CBM.

In der gewerblichen Schifffahrt wird Wasser als Brauchwasser (oder Betriebswasser) und zur Nutzung durch den Menschen als Trinkwasser, Grau- und Schwarzwasser gebraucht. Die Europäische Norm 12056-1 definiert Grauwasser als fäkalienfreies, gering verschmutztes Abwasser, wie es etwa aus Dusche, Badewanne, Handwaschbecken und Waschmaschine anfällt und zur Aufbereitung zu Betriebswasser dienen kann. Das Küchenabwasser hingegen wird wegen seiner hohen Belastung mit Fetten und Speiseabfällen ausgenommen.¹⁴ Abwasser ist als Oberbegriff zu verstehen und kann Schwarz- und Grauwasser zusammen oder auch einzeln bezeichnen, abhängig vom Zusammenhang. Im englischen wird der Begriff „Wastewater“ analog benutzt. Der Begriff Abwasser ist also wenig trennscharf. Der Begriff Schwarzwasser wird von Seiten der regulierenden Behörden nicht offiziell verwendet und ist deshalb nicht klar definiert. Im Allgemeinen wird der Begriff Schwarzwasser analog des englischen „Sewage“ im Sinne des Umweltrechts verwendet.

5 Luftverunreinigung durch Seeschiffe

Ein wichtiger und mit der Arbeit der Wasserschutzpolizei nicht immer in Zusammenhang gebrachte Bereich der Überwachung des Umweltschutzes stellt die Erforschung von Verstößen gegen die Vorschriften zur Reinhaltung der Luft dar. Neben den nationalen Vorschriften des Bundesimmissionsschutzgesetzes und den damit verbundenen Verordnungen sind zahlreiche europäische und internationale Rechtsetzungen zum Schutz vor Luftverunreinigungen für die Schifffahrt zu beachten. Gerade die Seeschifffahrt stellt durch eine Vielzahl von Erlaubnistatbeständen das schwarze Schaf der Verkehrsträger dar. In der öffentlichen Diskussion zur Luftverunreinigung durch Dieselfahrzeuge auf den deutschen Straßen sind gerade die negativen Folgen der CO₂- und Schwefel-Emissionen bekannt.

Während die Schwefelmenge im Kraftstoff für den Straßenverkehr und in der Binnenschifffahrt einen Anteil von 0,001% nicht überschreiten darf, liegt der seit dem 1.1.2015 gültige Grenzwert für Schiffskraftstoff in den Schwefelkontrollgebieten (Sulphur Emission Control Area – SECA), wie der Nord- und Ostsee, mit 0,10% immer noch um das 100-fache höher. Laut dem Naturschutzbund Deutschland emittiert ein großes Kreuzfahrtschiff dieselbe Menge an Schadstoffen wie fünf Mio. PKW auf gleicher Strecke. So betragen z.B. die Emissionen von Schwefeldioxid (SO₂) im Jahr 2012 bei einem Kreuzfahrtschiff 7500 KG pro Tag, bei einem Pkw nur 0,00002 KG. Damit emittiert ein Kreuzfahrtschiff soviel SO₂ wie 376.030.220 Pkw.¹⁵

Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (International Maritime Organization – IMO) hat bereits 1973 im „*Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe*“ (MARPOL-Konvention; MARPOL 73/78) Umweltschutzaufgaben für die Seeschifffahrt geregelt. In sechs Anlagen sind Regelungen bezüglich der Verhütung der Verschmutzung durch Öl (Anlage I), schädliche flüssige Stoffe (Anlage II), Schadstoffe in verpackter Form (Anlage III), Abwasser (Anlage IV), Schiffsmüll (Anlage V) sowie zur Luftverunreinigung durch Seeschiffe (Anlage VI) enthalten. Die in der Anlage VI enthaltenen Anforderungen an die Luftschadstoffe umfassen bislang nur Vorgaben für Schwefeloxid- (SO_x) und Stickoxidemissionen (NO_x) sowie Regelungen bezüglich der Energieeffizienz.

Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation traf im Oktober 2016 auf der Sitzung des Meeresumweltausschusses (MEPC) wichtige Entscheidungen zum maritimen Umweltschutz. Das BSH führt die Umsetzung begleitende Forschungsprojekte durch, deren Ergebnisse auf internationaler Ebene eingebracht werden. Eins dieser Forschungsprojekte ist MesMarT (Messung von Schiffsemissionen in der marinen Troposphäre), das durch das Institut für Umweltphysik der Universität Bremen in Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern durchgeführt wird. Als Ziele des Projekts wurden definiert:

Welche Messmethoden eignen sich zur Erfassung der Schiffsemissionen?

Welchen Einfluss haben Schiffsemissionen auf die Luftqualität?

Validierung eines Chemie-Transportmodells des Helmholtz-Zentrums Geesthacht – Wie effektiv sind langfristig die gültigen und zukünftigen Regulierungen?

Wie kann die Einhaltung emissionsmindernder Regelungen effektiv überwacht werden?

Methode zur Bestimmung des Schwefelgehaltes in Schifftreibstoffen

Verbesserung der Luftqualität in Häfen und in Küstennähe.

So lagen z.B. im Januar und Februar 2015 die Treibstoff-Schwefelgehalte der meisten erfassten Schiffe (92–96% von 625 Abgasfahnen) unter dem MARPOL VI Grenzwert von 0,1% S (in SECA-Zonen). Fernerkundungsmethoden ermöglichen NO²- und SO₂-Messungen unabhängig von der Windrichtung sowie Informationen über die Ausbreitung der Abgaswolke (mangels korrespondierender CO₂-Messergebnisse kann damit die Schwefelgehaltsberechnung allerdings nur über ein Emissionsmodell erfolgen). Beide Methoden in Kombination können den Wasserschutzpolizeien der norddeutschen Bundesländer helfen, effektiver individuelle Schiffskontrollen nach MARPOL VI durchzuführen.

6 Polizeiliche Kontrollen

Ein Zitat, das Benjamin Franklin zugeschrieben wird lautet: „*Wenn der Brunnen ausgetrocknet ist, erkennen wir den Wert des Wassers.*“ Um das Versiegen unserer Brunnen zu vermeiden bedarf es eines verlässlichen Partners für das Umweltmedium Wasser und alle anderen Umweltmedien (Luft, Boden).

Die Wasserschutzpolizeien der Bundesländer werden in der Öffentlichkeit gerne als Umweltschutzpolizei wahrgenommen. Tatsächlich hat der Bund den größten Teil seiner Aufgaben auf dem Gebiet des Umweltschutzes den Wasserschutzpolizeien der Länder übertragen und diese durch Vereinbarungen (BLV/BLZV¹⁶) für zuständig erklärt. Als Exekutive kontrollieren die Beamten der Wasserschutzpolizeien so die Einhaltung der einschlägigen internationalen Verträge, der europäischen Verordnungen und

der nationalen Rechtsetzungen. Diese Aufgaben sind mittlerweile so umfassend, dass sich Kontrollbeamte auf dem Gebiet des Umweltschutzes spezialisieren mussten und so auch der Schifffahrtswirtschaft und den Behörden im Rahmen des Kooperationsprinzips als Ansprech- und Entscheidungspartner zur Verfügung stehen.

Die Süddeutsche Zeitung schrieb am 12.4.2017 „Umweltschutz ist wichtig, Autofahren ist wichtiger“.¹⁷ Der Umweltschutz steht in der Rangordnung der aktuell wichtigsten Probleme an dritter Stelle, hinter Zuwanderung und Kriminalität. Für die Seewirtschaft und damit die Schifffahrt gilt dann umso mehr „Umweltschutz ist wichtig – Schifffahrt auch“. Erreichbare Synergien können dazu führen, dass sowohl der Seehandel weiter floriert und gleichzeitig die Umwelt geschont wird. Um das Zusammenwirken von florierendem Seehandel und vernünftigem Umweltschutz gewährleisten zu können, ist es unumgänglich, dass Kontrollbeauftragte, wie die Wasserschutzpolizeien und Schifffahrtsbehörden, die erforderlichen Kontrollen in vernünftiger Quantität und möglichst hoher Qualität durchführen. Um diesen Standard zu erreichen und zu halten bedarf es einer qualifizierten Ausbildung und der ständigen Fortbildung. So können Kontrollorgane den Schifffahrtstreibenden auf Augenhöhe und somit als Partner entgegentreten. Und nur so erzielen angeordnete Ahndungen bei Verstößen, die sogar als Straftat belangt werden können, neben der Erfüllung des Haftungsgedanken auch eine erzieherische Wirkung, die weitere Verstöße und damit eine Verschlechterung der Umwelt minimiert.

7 Aus- und Fortbildung der Kontrollbeamten

„Eine umfassende Bildung ist eine gut dotierte Apotheke; aber es besteht keine Sicherheit, daß nicht für Schnupfen Zyankali gereicht wird“ schrieb der österreichische Schriftsteller, Publizist, Satiriker, Lyriker, Aphoristiker und Dramatiker Karl Kraus (1874 – 1936).¹⁸ Nicht nur die Vermittlung der Inhalte bestehender Rechtsvorschriften zum Umweltschutz sind erforderlich für das Erreichen der Schutzziele, sondern insbesondere das Verständnis der Zusammenhänge und der praktischen Anwendung. Für die Wasserschutzpolizeien der Bundesländer wird sowohl die Aus- als auch die Fortbildung zentral durch die Wasserschutzpolizei-Schule in Hamburg organisiert und durchgeführt. Das Ziel soll sein, dass alle Kontrollen zum Umweltschutz im Bundesgebiet den gleichen Voraussetzungen unterliegen, ganzheitlich durchgeführt werden und nach einheitlichen Standards durchgeführt werden.

Am 11.1.2018 war wie folgt in der Hansa-Online zu lesen:¹⁹ „Beamte der Wasserschutzpolizei haben bei einer Kontrolle des von Evergreen eingearterten Containerschiffs ‚Tokyo Triumph‘ in Hamburg diverse Verstöße gegen meeresumweltrechtliche Vorschriften festgestellt. Schon im November 2017 war das Schiff auffällig geworden. Für die festgestellten Verstöße wurden gegen den Kapitän, den Ersten Offizier sowie dem Leitenden Ingenieur Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet und eine Sicherheitsleistung in Höhe von 21.843 Å angeordnet.“

Der Erfolg der Ahndung einer solchen „Umweltsünde“ war und wird nur möglich sein, wenn sowohl die Aus- und Fortbildung als auch die Motivation aller an der Kontrolle beteiligten Beamten qualitativ sehr hoch bleibt. Dann kann gerade im Hinblick auf die Zukunft eine negative Umwelt- und Klimaveränderung zumindest verzögert werden. Letztendlich bleibt es in der Beschreibung der Notwendigkeit einer theoretischen und praktischen Aus- und Fortbildung bei der kurzen Formel, die mein Kollege Peter Berg sowohl als Kontrollbeamter als auch als Fachbereichsleiter der Wasserschutzpolizei-Schule in Anlehnung an die oben gemachte Aussage regelmäßig propagiert: „Umweltschutz ist wichtig.“

Endnoten

1. Uwe Jacobshagen ist Diplomingenieur für Schiffsbetriebstechnik, als schiffstechnischer Offizier zur See gefahren und zurzeit Erster Polizeihauptkommissar. Er ist seit 1993 Angehöriger der Landespolizei Schleswig-Holstein und seit Februar 2013 als Fachlehrer im Fachbereich Küste der Wasserschutzpolizei-Schule Hamburg tätig. Seit Oktober 2017 leitet er dort den Fachbereich Technik/Umwelt. Er ist Herausgeber und Autor mehrerer see- und seeschifffahrtsrechtlicher Publikationen.
2. Hoppe/Beckmann/Kauch, Umweltrecht, 2. Auflage, 2000.
3. www.deutsche-flagge.de/de/umweltschutz.
4. www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#textpart-2.
5. Klopfer in Kunst/Herzog (Hrsg.), Evangelisches Staatslexikon, 2. Bd., Stuttgart, 3. Auflage, 1987.
6. www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2013/47447610_kw49_grundgesetz_20a/213840.

7. Vgl. hierzu die Vorschriften des SRÜ, MARPOL 73/78 und SOLAS 74/88.
8. BGBl. I 2006, S. 2034.
9. www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales/umweltrecht/umweltverfassungsrecht/deutsches-umweltverfassungsrecht.
10. www.spiegel.de/panorama/gesellschaft/eu-jeder-achte-todesfall-steht-laut-studie-in-verbinding-mit-umweltverschmutzung-a-b948523b-2649-45aa-8270-6950f135ed9c, 8.9.2020.
11. www.quarks.de/umwelt/faq-so-viel-wasser-gibt-es-auf-der-erde/#:~:text=Die%20Oberfl%C3%A4che%20der%20Erde%20ist,in%20unseren%20Meeren%20und%20Ozeanen.
12. www.hhu.de/biodidaktik/WasserSek_I/wo_findet_man_wasser/dateien/wasser_auf_der_erde.html.
13. www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/globalisierung/52730/wasserverbrauch.
14. www.wolff-kamen.de/files/grauwasserbroschuere.pdf.
15. www.nabu.de/download/TabelleVergleichKreuzfahrtschiff_Pkw.pdf.
16. Bund-Länder-Verinbarung / Bund-Länder-Zusatzvereinbarung.
17. www.sueddeutsche.de/leben/umwelt-umweltschutz-ist-wichtig-autofahren-ist-wichtiger-1.3462590.
18. Kraus, Sprüche und Widersprüche, 1909.
19. <https://veus-shipping.com/2018/01/wasserschutzpolizei-entlarvt-umweltsuender>.