

Die antragstellende Fraktion der AfD hat direkte Abstimmung beantragt. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Inhalt des Antrags Drucksache 18/4579. Wer stimmt dem Antrag zu? – Das ist die Fraktion der AfD. Wer stimmt dagegen? – Das sind die Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU und FDP. Wer enthält sich? – Niemand. Damit ist der **Antrag Drucksache 18/4579 abgelehnt**.

Wir kommen zu:

16 Gesetz zur Änderung abfallrechtlicher Vorschriften

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/4183

Beschlussempfehlung
des Ausschusses
für Umwelt, Natur- und Verbraucherschutz,
Landwirtschaft, Forsten und ländliche Räume
Drucksache 18/4626

zweite Lesung

Alle fünf im Landtag vertretenen Fraktionen haben sich zwischenzeitlich darauf verständigt, dass die Reden zu diesem Tagesordnungspunkt zu Protokoll gegeben werden sollen (*siehe Anlage 1*).

Wir kommen daher unmittelbar zur Abstimmung. Der Ausschuss für Umwelt, Natur- und Verbraucherschutz, Landwirtschaft, Forsten und ländliche Räume empfiehlt in Drucksache 18/4626, den Gesetzentwurf Drucksache 18/4183 unverändert anzunehmen. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Gesetzentwurf Drucksache 18/4183 selbst und nicht über die Beschlussempfehlung. Wer stimmt dem Gesetzentwurf zu? – Das sind die Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU und AfD. – Ich stütze noch. Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Mir fehlt eine Fraktion. Die FDP hat sich nicht geäußert.

(Ralf Witzel [FDP]: Wir sind auch dafür!)

– Geht doch, Herr Kollege. – Dafür sind also die Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU, FDP und AfD. Wer stimmt dagegen? – Niemand. Wer enthält sich? – Niemand. Damit ist der **Gesetzentwurf Drucksache 18/4183 angenommen und verabschiedet**.

Wir kommen zu:

17 Gesetz zur Zustimmung zum Staatsvertrag über die Vereinigung der LBS Westdeutsche Landesbausparkasse, Anstalt des öffentlichen Rechts, und der LBS Norddeutsche Landesbausparkasse Berlin-Hannover, Anstalt des öffentlichen Rechts, zur LBS Landesbausparkasse NordWest, Anstalt

des öffentlichen Rechts, und über die LBS Landesbausparkasse NordWest und zur Änderung der Landeshaushaltsordnung

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/3482 – Neudruck
Vorlage 18/1346

Entschließungsantrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/4701

Beschlussempfehlung
des Hauptausschusses
Drucksache 18/4627

zweite Lesung

Ich eröffne die Aussprache und erteile für die CDU-Fraktion dem Abgeordneten Tigges das Wort.

Raphael Tigges (CDU): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir besprechen heute den vorgelegten Gesetzentwurf und ratifizieren dann den unterschriebenen Staatsvertrag über die Vereinigung – sprich: Fusion – der Westdeutschen LBS und der Norddeutschen Landesbausparkasse Berlin-Hannover zu einer LBS NordWest.

Durch die Verschmelzung dieser beiden Landesbausparkassen, die uns hier vorgeschlagen wird, soll ein neues, zukunftsorientiertes und wettbewerbsfähiges Institut entstehen. Dieser Gesetzentwurf legt dafür die landesrechtlichen Grundlagen der Fusion fest.

Durch unsere Zustimmung hier im Landtag zum Staatsvertrag ermöglichen wir, den rechtlichen Rahmen dafür zu schaffen und somit aus Sicht der CDU eine solide Grundlage für eine zukunftsfähige, wettbewerbsfähige und kundenorientierte Landesbausparkasse zu legen.

Wir als CDU-Landtagsfraktion begrüßen diesen Schritt auch, weil ein neu aufgestelltes und starkes Haus mit den geschaffenen Synergien im Wettbewerb bestehen kann und die daraus gewonnenen Vorteile im Sinne der Kundenbindung und Kundenorientierung Nutzen bringen und von Vorteil sein können. Dies ist gerade für die Kernbereiche „Bausparen“ und „Immobilienfinanzierung“ ein wichtiger Schritt – und im Übrigen auch, Herr Kollege Witzel von der FDP, die Stärkung einer dieser Säulen, die Sie in Gefahr sehen. Insofern ist es, glaube ich, auch ein richtiger Schritt.

Aus meiner früheren Tätigkeit als Bankkaufmann in der Sparkassenorganisation, der sehr häufig Immobilienfinanzierungen von Kunden begleitet hat, kann ich sagen, dass Bausparen nach wie vor ein wichtiges und auch sehr nachgefragtes Instrument im

Anlage 1

Zu TOP 16 – „Gesetz zur Änderung abfallrechtlicher Vorschriften“ – zu Protokoll gegebene Reden

Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr:

Der vorliegende Entwurf des Gesetzes zur Änderung abfallrechtlicher Vorschriften beinhaltet im Wesentlichen eine notwendige Anpassung des bereits geltenden Landesschiffsabfallgesetzes an die europarechtlichen Vorgaben der EU-Richtlinie 2019/883 vom 17.04.2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Schiffsabfällen.

Zudem sollen geringfügige, rein redaktionelle Änderungen im Landeskreislaufwirtschaftsgesetz vorgenommen werden.

Ziel der Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen ist es, die Verschmutzung der Meere durch das Einbringen von Schiffsabfällen zu reduzieren.

Dies erfolgt durch die Einführung eines neuen Kostendeckungssystems, das eine Gebührenerhebung unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme von Hafenauffangeinrichtungen vorsieht. Damit wird verhindert, dass Schiffsabfälle aus Kostengründen illegal entsorgt werden.

Darüber hinaus sollen jetzt auch sogenannte passiv gefischte Abfälle in den Anwendungsbereich des Landesschiffsabfallgesetzes aufgenommen werden. Passiv gefischte Abfälle sind Abfälle, die bei Fischfangtätigkeiten in den Netzen landen. Für die Abgabe dieser Abfälle in den Häfen wird kein direktes Entgelt erhoben, um auch hier keine Anreize für eine illegale Entsorgung zu schaffen.

Der Anwendungsbereich der Richtlinie umfasst alle Häfen, die normalerweise von Schiffen angefahren werden, die im Seegebiet eingesetzt werden können.

Solche seegängigen Schiffe laufen im Fluss-See-Verkehr auch nordrhein-westfälische Binnenhäfen an. Daher muss die Richtlinie auch in nordrhein-westfälisches Landesrecht umgesetzt werden.

Mit Artikel 1 des Gesetzesentwurfs wird die Richtlinie entsprechend im Landesschiffsabfallgesetz umgesetzt.

Artikel 2 des Gesetzesentwurfs enthält, wie eingangs erwähnt, rein redaktionelle Änderungen des Landeskreislaufwirtschaftsgesetzes.

Die Landesregierung bittet um Ihre Zustimmung zum Gesetzesentwurf.

Dr. Ralf Nolten (CDU):

Heute an Bord, morgen geht's fort – wohin denn mit den Abfällen an Deck, den Ladungsrückständen nach dem Löschen der Fracht?

Wer soll auf hoher See den Verbleib oder die Einhaltung von internationalen Vorgaben kontrollieren? Ist nicht das Prinzip „Aus den Augen, aus dem Sinn“ über Jahrzehnte prägend gewesen, als unsere Flüsse eher einer Kloake gleichen als einem Biotop? Den Anblick von schmutziggrauem, ölschillernden und mit Plastikabfällen übersäten Wässern in Hafenbecken hat vermutlich noch jeder vor Augen.

Und doch – es wird seit Jahrzehnten versucht, sowohl für Hochsee, Küstengewässer wie auch die schiffbaren Binnengewässer die einfache Verklappung, das Entsorgen über und in die Gewässer zu unterbinden. Seien es Siedlungen, Industrie, Landwirtschaft oder der Verkehr als Verursacher – sie alle unterliegen mittlerweile mannigfaltiger Auflagen und Vorgaben, die die aquatische Umwelt in NRW, der Bundesrepublik und unseren Nachbarstaaten deutlich verbessert haben.

MARPOL, das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, feiert dieses Jahr seinen 50. Geburtstag. Auch auf EU-Ebene haben verschiedene Richtlinien aus den verschiedensten Fachbereichen versucht, zur Reinhaltung beizutragen. Abfallrechtliche Vorgaben, die Wasserrahmenrichtlinie 2000/60/EG, aber auch explizit die EU-Richtlinie 59/2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände sind hier zu nennen. Hinsichtlich der Pflichten der Internationalen Meeresorganisation (IMO) für Handelsschiffe haben sich vor wenigen Jahren Verschärfungen der bei der Voranmeldung der Abfälle, der Abfallabgabebescheinigung, der Meldung von unzureichenden Abgabemöglichkeiten sowie der Berichtsanforderungen zu den Hafenauffangeinrichtungen ergeben.

Der nun vorliegende Gesetzesentwurf reagiert auf die geänderten EU-Vorgaben, insbesondere der RL 2019/883/EU und deren nationaler Umsetzung durch das Binnenschiffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetzes vom 21. Januar 2021. Die Änderungen beziehen sich auf eine stärkere Meldung und Kontrolle des Abfallübergangs beim Hafenanlauf seegehender Schiffe, eine stärkere Anpassung der Schiffsabfallbewirtschaftungspläne sowie der kommunalen respektive regionalen Abfallbewirtschaftungspläne in Kenntnis dieser Zahlen in ihren Veränderungen. Die Entsorgung der Schiffsabfälle über die vor Ort vorgehaltene Hafenauffangeinrichtung ist nachzuweisen und bei Kontrolle vorzulegen.

Dabei ist es richtig, dass der Gesetzesentwurf nicht zur kostendeckenden und verursachergerechten

Gebührenberechnung und -erhebung verpflichtet. Denn aus der Höhe der Entsorgungsgebühren darf kein Anreiz zur illegalen Beseitigung der Schiffsabfälle jeglicher Art erwachsen. Auf der anderen Seite darf keine Überforderung der Hafentreiber durch unbotmäßig große Abfallmengen entstehen. Die Nachweisführung ist zudem so zu gestalten, dass eine vollständige Angleichung der Meldeformulare erreicht wird, um für die Hafennutzer unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden.

Weiterhin im Blick bleibt das Bestreben, geeignete Aufnahmebehältnisse in ausreichender Form vorzuhalten und sachgerechte Kontrollen durchzuführen. Ein risikobasierter Ansatz bei der Überprüfung, der noch dazu sich auf 15 % der angelaufenen Schiffe bezieht, sollte dies sicherstellen. Denn in anderen Politikfeldern liegt dieser Prozentsatz deutlich niedriger.

Bleibt die Frage, ob denn nun die Nachschärfung auch für Binnenhäfen in dieser Form und insbesondere hinsichtlich der Kontrollvorgaben sein muss. Schließlich hat NRW keine Küstengewässer, wird nicht von Hochseeschiffen oder Fischtrawlern angesteuert. Wenn aber alleine der Duisburger Hafen von über 2.000 Frachtschiffen im Jahr angesteuert wird, wenn Rheincargo in Neuss, Düsseldorf und Köln Millionen Tonnen Fracht umsetzt, der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen in unserem Bundesland 22 Mitglieder hat, dann ist es nicht nur Kleinvieh, dass da Mist macht. Dann ist der vorgelegte Gesetzesentwurf der Landesregierung nicht nur in der Umsetzung EU-rechtlicher Vorgaben erforderlich, sondern mit der dargestellten Zielsetzung auch begrüßenswert.

Denn eines haben wir in den umweltpolitischen Diskursen der vergangenen Jahre wirklich gelernt: „Aus den Augen, aus dem Sinn“ stimmt nicht – es landet irgendwo und kommt spätestens über den Umweg Meer–Fischerei irgendwann auch wieder auf unserem Teller.

Ralf Stoltze (SPD):

Das vorliegende Gesetz zur Änderung abfallrechtlicher Vorschriften dient in erster Linie dazu die EU-Richtlinie 2019/883 umzusetzen. Ziel der Richtlinie ist es das Einbringen von Schiffsabfällen auf See zu verhindern. Das Gesetz regelt dafür die Bereitstellung und Inanspruchnahme von Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle in Art. 1 Landdesschiffahrtsgesetz.

Neben der Änderungen des Art. 1 Landesschiffahrtsgesetz enthält das Gesetz noch mehrere redaktionelle Änderungen am Art. 2 Landeskreislaufwirtschaftsgesetz. Hier hätten wir uns gewünscht, dass die Landesregierung die Chance

nutzt und auch ein paar substantielle Anpassungen vornimmt.

Zum Beispiel hätte man die öffentlichen Abfallsorgung bei der Beschaffung von Fahrzeugen mit Elektro- oder Hybridantrieb unterstützen können. Derzeit gibt es hier noch gebührenrechtliche Schwierigkeiten. Diese hätte man jetzt mit der Ergänzung eines einzelnen Spiegelstriches lösen können.

Da die Änderungen der abfallrechtlichen Vorschriften aber notwendig sind, stimmen wir dem Gesetz zur Änderung abfallrechtlicher Vorschriften zu.

Dr. Volkhard Wille (GRÜNE):

Die sogenannte PRF-Richtlinie, die EU-Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, betrifft Nordrhein-Westfalen zwar eher am Rande, muss aber durch Änderungen im bereits geltenden Landesschiffsabfallgesetz landesrechtlich umgesetzt werden. Das geschieht nun durch das vorliegende Gesetz zur Änderung abfallrechtlicher Vorschriften. Mit diesem wird im gleichen Zuge das Landeskreislaufwirtschaftsgesetz rein redaktionell angepasst.

Die PRF-Richtlinie hat zum Ziel, die Verschmutzung der Meere durch das Einbringen von Schiffsabfällen zu reduzieren. Dafür ist es notwendig, dass in den Häfen geeignete Auffangeinrichtungen für Schiffsabfälle, aber auch Ladungsrückstände bereitgestellt werden. Das betrifft alle Häfen, die von Schiffen angelaufen werden, die auf der Hochsee eingesetzt werden können. Auch nordrhein-westfälische Binnenhäfen werden von hochseetauglichen Schiffen gelegentlich angelaufen, weswegen die PRF-Richtlinie in unserem Bundesland ebenfalls Anwendung findet, wenn auch nur in einem geringen Umfang. Die Änderungen sind Eins-zu-eins-Umsetzungen der neuen Regelungen, welche die PRF-Richtlinie gegenüber ihrer Vorgängerrichtlinie getroffen hat. Die Mitgliedstaaten müssen nun dafür sorgen, dass die Kostendeckungssysteme der Hafenauffangeinrichtungen keinen Anreiz dafür bieten, dass Abfälle illegal entsorgt werden, um dadurch Kosten zu vermeiden. Unabhängig von der Entladung von Abfällen, sollen Schiffe in einer Hafenauffangeinrichtung nun Gebühren zahlen.

Der Umsetzungstermin für die PRF-Richtlinie ist bereits abgelaufen, sodass vor dem Hintergrund eines laufenden Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland diese Änderung des Landesschiffsabfallgesetzes dringend ist und von uns unterstützt wird.

Dietmar Brockes (FDP):

Die vorliegenden Änderungen abfallrechtlicher Vorschriften sind eine Anpassung an EU-Recht. Es handelt sich um redaktionelle Änderungen. Der Anwendungsbereich des Gesetzes für Schiffe im Fluss-See-Verkehr und für Häfen in Nordrhein-Westfalen werden definiert und der Anwendungsbereich im bisherigen Landesschiffsabfallgesetz (LSchAbfG) wurde konkretisiert.

Die FDP Landtagsfraktion NRW stimmt dem Gesetzentwurf zu.

Zacharias Schalley (AfD):

Dieser Gesetzentwurf zur Änderung abfallrechtlicher Vorschriften beinhaltet lediglich redaktionelle Änderungen und Aktualisierungen bezüglich von Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände und zur Umsetzung des Übereinkommens vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt für das Land Nordrhein-Westfalen.

Große Auswirkungen auf das Land Nordrhein-Westfalen sind nicht zu erwarten.

Die AfD-Fraktion stimmt dem Gesetzentwurf zu.

