



IVH-Stellungnahme zum Entwurf der Gefahrgut- und Brandschutzverordnung Hafen Hamburg (GGBVHH)

Die Hamburger Industrie begrüßt das erkennbare Ansinnen, mit dem Entwurf der neuen GGBVHH redundante Regelungen sowie unnötigen Verwaltungsaufwand aus den bislang gültigen Gesetzestexten zu streichen. Der Entwurf der GGBVHH verfolgt das Ziel, aktuelle Gegebenheiten im Hafen besser abzubilden und zu mehr Rechtssicherheit zu verhelfen. Als Beispiel für eine gelungene Anpassung an die Erfordernisse in der Praxis kann der Wegfall der restriktiven Auslegung der für den Nachweis der Sachkunde erforderlichen formalen Voraussetzungen nach altem § 6 LGGVHH Landesgefahrenverordnung Hafen Hamburg genannt werden.

Dies vorausgeschickt, sehen wir jedoch noch Anpassungsbedarf in folgenden Punkten:

§ 1 Zielsetzung, Geltungsbereich und anzuwendende Rechtsvorschriften

Aus Sicht der Hamburger Industrie sollten diejenigen Betriebsbereiche, die der Zwölften Verordnung zur Durchsetzung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, der sogenannten Störfall-Verordnung, unterliegen und innerhalb der Hochwasserschutzanlagen liegen, nicht dem Geltungsbereich der GGBVHH unterworfen werden. Vor diesem Hintergrund schlagen wir folgende Ergänzung des § 1 vor:

(1) Die Vorschriften dieser Verordnung dienen

...

2. dem Brandschutz

im Geltungsbereich des Hafensicherheitsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung. ***Für Betriebsbereiche, die den Vorschriften der Zwölften Verordnung zur Durchsetzung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Störfall-Verordnung) in der jeweils geltenden Fassung unterliegen, gelten die Vorschriften dieser Verordnung abweichend von Satz 1 auf den Landflächen im Geltungsbereich des Hafensicherheitsgesetzes jedoch nur in den Betriebsbereichen außerhalb der Hochwasserschutzanlagen. Für in diesen Bereichen installierte Einrichtungen gelten die Bestimmungen und Auflagen der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung vor den Vorschriften dieser Verordnung.***

(2) ...

§ 3 Anmeldung von gefährlichen Gütern

Für interne Transporte oder Verschieben von Gefahrstoffen auf dem Betriebsgelände sollen keine Anmeldepflichten eingeführt werden. Dies gilt auch für den Fall, dass die Stoffe bereits verfüllt werden, aber erst zu einem späteren Zeitpunkt zu einem Ziel

außerhalb des Geländes abtransportiert werden sollen. Aus unserer Sicht existiert keine trennscharfe Abgrenzung zwischen den Begriffen Gefahrstoff und Gefahrgut. Der Übergang zum Gefahrgut kann nicht zu einem früheren Zeitpunkt als dem Start des Transportvorganges eintreten. Beim Kesselwagen beispielsweise erst dann, wenn er zum Abtransport zu einem externen Ziel bereit gemacht wird, wenn die Ausstattung mit den notwendigen Dokumenten erfolgt ist. Somit ist § 3 Abs. 2 um folgende Ziffer 3. zu ergänzen:

(2) Die in Absatz 1 genannten Anmeldepflichten gelten nicht

...

3. für den Transport von gefährlichen Stoffen mit Eisenbahnwagen auf Gleisanlagen auf Unternehmens- beziehungsweise Betriebsgelände.

(3)...

§ 4 Anmeldefristen und Verantwortlichkeiten

Generell gilt, dass nur Anmeldepflichten eingeführt werden können, die im Unternehmen auch umsetzbar sind. Hinsichtlich einzelner Eigenschaften eines bestimmten Produkts, wie beispielsweise der genauen Temperatur, gilt, dass sie bei bestimmten Verladeabläufen erst beim Umfüllvorgang festgestellt werden können. Von solchen Eigenschaften kann jedoch die Frage abhängen, ob es sich um ein Gefahrgut handelt oder nicht. Müsste die Anmeldung 24 Stunden vor der Verladung erfolgen, hieße dies, dass der Tankkraftwagen für diesen Zeitraum warten müsste, jedenfalls solange, bis die notwendige Abkühlung eingetreten wäre und es sich nicht mehr um ein Gefahrgut handelte. Angesichts der knappen Hafenumflächen ist offensichtlich, dass die Unternehmen keine derartigen Stellplätze zum Abkühlen zur Verfügung stellen können.

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

In § 7, Abs.1, Satz 3 wird auf eine „von der zuständigen Behörde bestimmten Prüfliste“ verwiesen. Hier ist zum einen klarzustellen, um welche Prüfliste es sich konkret handelt. Häufig kommt es vor, dass ein Schiff eine Prüfliste hat, während die Hafenunternehmen eine andere Liste verwenden. Hier gilt es, vermeidbaren Verwaltungsaufwand konsequent zu vermeiden. Unsicherheiten, welche Angaben auf der Liste zu machen sind, müssen ausgeräumt werden. Auch Anforderungen in anderen Häfen sind zu berücksichtigen, so dass im Ergebnis auch hier redundante Abläufe gestrichen werden sollen.

§ 11 Tankschiffhäfen

In § 11, Abs.2, Satz 2 wird auf den „Stand der Technik“ verwiesen. Hierzu merken wir an, dass der Umkehrschluss, alte Installation würden grundsätzlich nicht mehr dem Stand der Technik unterliegen, nicht zutrifft.

§ 12 Besondere Sicherheitsmaßnahmen für Tankschiffe

In §12, Abs. 2 wird der Personenkreis eingeschränkt, der das Schiff betreten darf. Personal an Brücken, das zum Anschlachten das Schiff betreten muss, wäre unter Satz 3 einzuschließen. Dazu sollten auch Kontrolleure sowie Port Facility Security

Officer zählen, selbstverständlich mit der entsprechenden Erlaubnis durch den Schiffsführer. Kurzum: Alle zur Abfertigung, zum Be- und Entladen oder zum An- und Ablegen erforderlichen Personen müssen einbezogen sein.

§ 15 Rauchverbote, Gebrauch von Feuer und offenem Licht

Die bestehenden Regelungen der in den Raffinerien etablierten Arbeitsfreigabesysteme stellen in klar strukturierter Vorgehensweise für jeden Einzelfall verbindlich sicher, dass die in § 15 (3) des Entwurfs der GGBVHH enthaltene Forderung „... dass der Zustand in dem betreffenden Bereich eine gefahrlose Durchführung der vorgesehenen Tätigkeiten gestattet“ sowie die in Anlage 3 zur VO enthaltenen Mindestanforderungen sicher eingehalten sind. Sie gehen weit über die Auflagen der in den vergangenen Jahren von der zuständigen Behörde regelmäßig erteilten Ausnahme genehmigungen hinaus. Vor diesem Hintergrund regen wir an, § 15 um folgenden Absatz 4 zu ergänzen:

(4) Hat der Betrieb ein verbindliches Arbeitsfreigabesystem für Heißarbeiten aufgestellt, so gilt die Ausnahme nach Absatz 3 als erteilt. Die Ausnahme kann in begründeten Fällen widerrufen werden.

Anlage 5 (zu § 7 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1)

In Bezug auf die technischen Maßnahmen nach Anlage 5 regen wir an, die Übereinstimmung dieser Forderungen mit den international geltenden IMO Regulations zu prüfen und zu diesem Themenkomplex im Anhörungsverfahren auch internationale Reederverbände zu hören. Über die international vereinbarten Standards hinausgehende Forderungen werden von unter fremder Flagge fahrenden Schiffen regelmäßig nicht erfüllt. Wären nach internationalen Standards ausgerüstete Schiffe nicht mehr zulässig, so wären Hamburger Unternehmen von der wasserseitigen Versorgung abgeschnitten.

Hamburg, den 28. September 2012