



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.

Positionspapier des VSM

Schiffsrecycling als wichtiger Beitrag für eine verbesserte Kreislaufwirtschaft

Vorschlag für eine Anpassung der 4. BlmschV

Das Thema Schiffsrecycling hat in den vergangenen Jahren bemerkbar an Bedeutung gewonnen, nicht zuletzt durch Bemühungen um eine internationale und europäische Standardisierung. Unter Schiffsrecycling ist zu verstehen, dass Altschiffe, die das Ende ihrer Betriebszeit erreicht haben und zur Verschrottung vorgesehen sind, umwelt- und sozialverträglich verwertet und die aus dem Prozess entstehenden Bestandteile fachgerecht recycelt werden.

Beim Schiffsrecycling in Deutschland wird es nicht darum gehen, Schiffe wie in Südasien am Strand zu zerlegen, sondern in kleineren Einheiten in zugelassenen Betrieben zu recyceln.

Daneben kann es sinnvoll sein, die Rohstoffe, die in einem Schiff stecken, als Beitrag für eine nachhaltigere Stahlproduktion in Europa durch die Verwertung von Schrottstahl zu sehen und die Recyclingquote¹ zu erhöhen. Der Koalitionsvertrag für die aktuelle Bundesregierung hält dazu folgendes fest: „Wir stärken den Schiffbau über die gesamte Wertschöpfungskette inklusive des Schiffsrecyclings als industriellen Kern in Deutschland.“

Ergänzend heißt es im Bundestagsantrag (Drs. 20/7571) der Regierungsfractionen im Vorfeld der 13. Nationalen Maritimen Konferenz dazu: „Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf (...), um knappe Rohstoffe effizient nutzen zu können, die Etablierung von Recyclingkapazitäten in Deutschland für Schiffe als entscheidenden Schritt in Richtung maritimer Kreislaufwirtschaft voranzubringen sowie durch Instrumente zur Anschubfinanzierung zu unterstützen“

Dafür gilt es nun, die gesetzlichen Grundlagen soweit anzupassen, dass Schiffsrecycling auch in Deutschland machbar ist. In den nächsten Jahren werden vermehrt Schiffe fachgerecht in zertifizierten Werften verwertet werden müssen: Einerseits auf Grundlage der europäischen Ship Recycling Regulation für Schiffe über 500 BRZ. Andererseits aber auch und insbesondere bestünde für Schiffsrecycling in Deutschland Potenzial in den Bereichen Küsten- und Binnenschiffe sowie Behördenschiffe unter 500 BRZ.

Wenn es um das Abwracken und Schiffe und die Überführung in eine Kreislaufwirtschaft geht, muss man zunächst das Thema ausdifferenzieren.



Rechtlicher Rahmen:

Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation IMO hat bereits 2009 in der Hong Kong Convention die Entsorgung von Schiffen in internationaler Fahrt über 500 BRZ geregelt, doch erst 2023 haben ausreichend Mitgliedsstaaten die Convention ratifiziert, sodass sie nun im Juni 2025 weltweit in Kraft treten kann. Dieser IMO-Regelung unterliegen weltweit etwa 50.000 Schiffe. Die Europäische Union (EU) hat die sog. Hong Kong Regeln bereits 2013 in einer eigenen Verordnung (1257/2013) und einer Richtlinie (2009/16/EG) adaptiert. Danach müssen alle EU-geflaggten Schiffe bereits die Hong Kong Regeln zum Schiffsrecycling einhalten.

In Folge dürfen Schiffseigner von EU-geflaggten Schiffen diese nur in zertifizierte Recyclingbetriebe geben. Die EU hat dafür Kriterien erlassen, die – wenn eingehalten, also mit denselben Standards weltweit überprüft und zertifiziert – zur Erteilung einer Abwrackgenehmigung führen sollen. In dieser sog. EU White List finden sich neben einer US-Werft auch einige Werften in Dänemark, den Niederlanden oder in der Türkei, aber bisher keine deutsche Werft.

Von diesen Schiffen, die in der Hong Kong Convention geregelt sind, sind die restlichen Schiffe zu unterscheiden, die kleiner 500 BRZ, nicht in internationaler Fahrt oder nicht EU-geflaggt sind (aber europäischen Reedern gehören). Die EU hat für diese Altschiffe in der Verordnung (1013/2006) das Baseler Übereinkommen zum Abfallmanagement angewandt, dass diese nicht außerhalb der OECD verbracht, also nur innerhalb der OECD entsorgt werden dürfen.

Die bisherige Erfahrung zeigt, dass kein Betrieb in Deutschland bislang einen potenziell erfolgreichen Markt in der Entsorgung der Schiffe der Hong Kong Convention sieht. Deshalb hat keine deutsche Werft sich bislang für die EU White List zertifizieren lassen. Ein behördliches Einschreiten scheint hier zumindest aktuell nicht weiter erforderlich.

Schiffe in Größenordnung unter 500 BRZ

Anders sieht es bei der Entsorgung der Schiffe unter 500 BRZ aus, worunter auch Binnenschiffe fallen.

Jede Werft in Deutschland die gem. Anhang 1 Nummer 3.18 der 4. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) als Anlage zur Herstellung oder Reparatur von Schiffskörpern oder -sektionen (Schiffswerft) aus Metall mit einer Länge von 20 Metern oder mehr genehmigungspflichtig ist, benötigt eine allgemeine Betriebserlaubnis, die den Neubau und die Reparatur bzw. den Umbau von Schiffen umfasst. Dort ist bisher nicht enthalten, dass diese Erlaubnis auch das Abwracken von Schiffen umfasst. Nun wurde oben dargelegt, dass für das Abwracken von Schiffen der Hong Kong Convention ohnehin ein europäisch geregelter Zertifizierungsprozess zu durchlaufen ist, aber auch Schiffe, die nicht unter die Hong Kong Convention fallen, dürfen nach dieser Betriebserlaubnis nicht abgewrackt werden.



Wenn der Schiffseigner allerdings bis zu 70% ersetzen lassen und nur 30% des alten Schiffskörpers für den Umbau nutzen möchte, dann ist dies durch die Betriebserlaubnis abgedeckt. Selbstredend müssen für die Entsorgung des abgeschweißten 70%-Teils des Schiffes alle erforderlichen abfallrechtlichen Regelungen eingehalten werden, aber die Werft benötigt keine gesonderte behördliche Genehmigung.

Dies gilt auch, wenn Reparaturen und Umbauten von Schiffen außerhalb einer Werft wie bspw. an einer Pier in einem beliebigen Hafen oder während des Schiffsbetriebs erfolgen oder aber von einem Betrieb ausgeübt werden, der keine gemäß Nr. 3.18 des Anhangs 1 der 4. BImSchV genehmigungspflichtige Anlage betreibt.

Soll allerdings das komplette Schiff entsorgt werden, muss die Werft u. a. eine entsprechende Genehmigung der zuständigen Unteren Umweltbehörde nach Abfallrecht als Entsorgungsfachbetrieb (gem. Entsorgungsfachbetriebsverordnung EfbV) einholen und das ist in Deutschland aufgrund erhöhter Anforderungen sehr zeitaufwändig und herausfordernd. Es gibt Erfahrungsberichte, wonach eine solche Genehmigung schlicht nicht erteilt wird oder das Verfahren über ein Jahr benötigt und erhebliche Investitionen erfordert. Werften sind im Falle des Schiffrecyclings keine Entsorgungsbetriebe im eigentlichen Sinne, sondern Betriebe zum fachgerechten Verwerten des Altschiffes, ggf. Lagern von Recyclingstoffen und der entsprechenden Materialien.

Bereits heute werden Abfälle und Sonderabfälle von Schiffen in Werften fachgerecht verwertet und entsorgt. Dies beschränkt sich jedoch auf Stoffe von Schiffen, die sich im Betrieb befinden, z. B. im Zuge einer Wartung oder eines Umbaus. Für ausgemusterte ganze Schiffe gibt es nach wie vor in Deutschland sehr hohe Hürden für fachgerechtes Recycling. Diese Hürden erschweren die praktische Umsetzung in Werftanlagen erheblich. Die deutschen Binnenschiffe, die abgewrackt werden müssen, landen in der Regel in Osteuropa.

Neben allgemeinen betriebswirtschaftlichen Erwägungen ist die nahezu schiere Unmöglichkeit, eine solche Genehmigung zum fachgerechten Schiffrecycling zu erhalten, eines der größten Hindernisse, weswegen in Deutschland hinsichtlich einer möglichen Steigerung der Kreislaufwirtschaft im Schiffbau bzw. der Schifffahrt kein Fortschritt erkennbar ist.

Aktuelle Genehmigungsverfahren

- Erweiterungsgenehmigungen des als Werft zugelassenen Betriebs nach 4. BImSchV und verschiedene zusätzliche Einzeltätigkeiten (8.11/8.12 BImSchV) sowie ggf. zusätzliche Genehmigungen nach UVP
- Hinzu kämen die für einen Entsorgungsfachbetrieb erforderlichen Genehmigungen nach Abfallrecht (u. a. EfbV)



Empfehlung

Sinnvoll wäre insofern, um Schiffsrecycling auch in Deutschland zu ermöglichen, den rechtlichen Rahmen über die BImSchV anzupassen. Wir schlagen daher die zwei nachfolgenden Anpassungen vor:

1. **In Nummer 3.18 des Anhangs 1 der 4. BImSchV auch das fachgerechte Recycling bzw. die Demontage von Schiffen zu ergänzen, sodass hierfür keine gesonderten weiteren Genehmigungen mehr einzuholen sind.** Sollten Werften in Deutschland einen Markt für das Recycling von Schiffen größer als 500 BRZ sehen, wäre durch diese Ergänzung auch dieser Fall abgedeckt und den Werften stünde gleichfalls die zusätzliche Zertifizierung für die „EU White-List“ gem. EU SRR als Möglichkeit offen.
2. **Erweiterung um einen neuen Unterpunkt unter Nr. 8 (Verwertung und Beseitigung von Abfällen und sonstigen Stoffen) im Anhang 1 der 4. BImSchV zu schaffen: „Anlage zum Rückbau von Schiffen größer 500 BRZ und maritimen Anlagen vergleichbarer Größe“ auf Basis eines vereinfachten Genehmigungsverfahrens nach § 19 BImSchG.** Dies ermöglicht die Zusammenarbeit von qualifizierten Betrieben (Rückbau als Vorstufe der Verwertung und Beseitigung) und Entsorgungsbetrieben (Fachgerechte Verwertung und Beseitigung).

Wir erachten als erforderlich, dass der Bund **Handlungsempfehlungen** an zuständige und exekutive Ämter wie die Unteren Umweltbehörden und Gewerbeaufsichtsämter gibt, die den politischen Willen verdeutlichen und die technische Realisierbarkeit ermöglichen.

ⁱ Nach einer Analyse des [Leibniz-Zentrums für marine Tropenforschung \(ZMT\)](#) in Bremen kommen ab 2033 jährlich weltweit mehr als 20 Millionen Tonnen Stahlschrott aus dem Abbruch von Fracht- und Passagierschiffen auf den Markt. Etwa fünf Prozent des weltweiten Schrottbedarfes kämen dann allein aus dem Schiffsrecycling.