

**ZENTRALVERBAND
DEUTSCHER SCHIFFSMAKLER E.V.**

Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.
Schopenstehl 15 - 20095 Hamburg

Telefon (040) 32 60 82
Telefax (040) 33 19 95
E-Mail info@schiffsmakler.de
Internet www.zvds.de

Frau Dr. Moll-Osthoff
Bundesministerium für Verkehr
WS 22 – Klima- und Umweltangelegenheiten in der
Seeschifffahrt, BSH
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Schopenstehl 15 – 20095 Hamburg

27. Mai 2025

Aktuelle Probleme mit der Ballastwasserkonvention

Sehr geehrte Frau Dr. Moll-Osthoff,

bitte erlauben Sie mir, Sie in einer Angelegenheit anzuschreiben, die in der praktischen Umsetzung für unsere Mitglieder mit erheblichen Herausforderungen verbunden ist.

Bekanntermaßen sieht das Ballastwasser-Übereinkommen vor, dass Ballastwasser an Bord von Schiffen vor der Einleitung gemäß dem sog. D-2-Standard behandelt werden muss. Die Einhaltung dieser verbindlichen Vorgaben ist nur durch den Betrieb von zertifizierten Ballastwasser-Behandlungsanlagen einzuhalten.

Das ist so weit auch alles nachvollziehbar und bekannt, aber in der Praxis nicht unproblematisch. Im operativen Bordbetrieb treten nämlich Probleme auf, für die es in den rechtlichen Vorgaben keine praktikablen Lösungen gibt.

Als Hafenagenten betreuen unsere Mitglieder regelmäßig Schiffe, die zwar Anlagen an Bord haben und denen die Vorgaben auch bekannt sind. Aufgrund der besonderen Bedingungen in den Vorhäfen ist Ihnen die Einhaltung des D-2-Verfahrens aber nicht möglich.

Wie Sie wissen, verfügen die meisten der Anlagen zur Behandlung von Ballastwasser Filteranlagen, mit denen im Vorfeld bereits größere Partikel und Organismen entfernt werden, um den Wirkungsgrad der späteren Behandlungsstufen zu erhöhen. Wenn aber die Wasserqualität in den Vorhäfen aufgrund einer starken Trübung oder aufgrund eines hohen Sedimentgehalts eingeschränkt ist, kann es vorkommen, dass entnommenes Ballastwasser gar nicht oder nur sehr eingeschränkt behandelt werden kann, da ansonsten die Filteranlagen verstopfen. Dies kommt nach Aussage unserer Mitglieder regelmäßig in Nordseehäfen mit starker Tide vor.

Das Phänomen ist der IMO auch nicht unbekannt, und mit den „*Interim Guidance on the Application of the BWM Convention to Ships Operating in Challenging Water Quality Conditions*“ wurden alternative Lösungen formuliert. Leider passen diese nicht auf unsere Fälle, da geforderte Entfernungen zur Küste im Fall der Nord- und Ostsee nicht eingehalten werden können und es zumindest im Fall der Nordsee leider kein ausgewiesenes Austauschgebiet mehr gibt.

Da es auch in den deutschen Häfen kaum bzw. keine Auffanganlagen für Ballastwasser gibt, die zu angemessenen Preisen operieren können, möchten wir anregen, zumindest für den Intra-Nordseeverkehr nochmals über die Schaffung einer angemessenen Austauschzone nachzudenken, um die praktischen Probleme zu lösen, die sich aus der Wasserqualität der Tidehäfen ergibt.

Aus unserer Sicht ist es dringend erforderlich, solche alternative Handlungsoptionen zu entwickeln und umzusetzen, um Situationen zu begegnen, in denen Schiffe die Vorgaben ohne Eigenverschulden nicht einhalten können. Es würde uns sehr freuen, wenn wir im Dialog mit Ihnen praktikable und rechtsichere Lösungen entwickeln können.

Gerne stehen wir Ihnen für weitere Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß

ZENTRALVERBAND
DEUTSCHER SCHIFFSMAKLER E.V.


Dr. Alexander Geisler
Geschäftsführer