



**Verband
Deutscher
Reeder**

PRÄSIDENTIN

Dr. Gaby Bornheim

**HAUPT-
GESCHÄFTSFÜHRER**

Dr. Martin Kröger

Burchardstr. 24
20095 Hamburg

Per E-Mail

Bundesministerium für Verkehr
Frau Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz
Invalidenstrasse 44
10115 Berlin

**Novellierung der Verordnung zum Schutz der Umwelt in der Seeschifffahrt –
Zulassung von Ballastwasserbehandlungssystemen**

Sehr geehrte Frau Staatssekretärin, liebe Frau Dr. Stutz,

im Zusammenhang mit dem aktuellen Entwurf zur Novellierung der Verordnung zum Schutz der Umwelt in der Seeschifffahrt möchten wir auf einen zentralen Punkt mit erheblicher politischer Tragweite hinweisen, und zwar die vorgesehenen Regelungen zur Zulassung von Ballastwasserbehandlungssystemen. Der VDR plädiert hier aus den unten genannten Gründen nachdrücklich für eine generelle Anerkennung bereits zugelassener Anlagen.

Die Seeschifffahrt ist ein global organisierter Sektor, dessen regulatorischer Rahmen wesentlich auf internationalen Regelungen und Übereinkommen der International Maritime Organization (IMO) sowie auf europäischen Vorgaben beruht. Essenzielles Element dieses Systems ist die gegenseitige Anerkennung gleichwertiger Standards, um Wettbewerbsverzerrungen und nationale Sonderwege im Bereich der internationalen Seeschifffahrt zu vermeiden.

Vor diesem Hintergrund wirft die im Entwurf der o.g. Verordnung vorgesehene Ausgestaltung der §§ 42 und 43 grundlegende Fragen auf, die über rein technische Detailregelungen hinausgehen und die Attraktivität der deutschen Flagge und des hiesigen maritimen Standorts unmittelbar betreffen. Wir hatten bereits in unserer Stellungnahme vom 30. Juli 2025 hierauf hingewiesen und sind in großer Sorge, dass die Verordnung noch immer nicht mit einer praktikablen Anerkennungsregelung in Kraft getreten ist.

Sollte die Verordnung mit den Regelungen in der bislang im Entwurf vorgesehenen Fassung verabschiedet werden, besteht die große Gefahr, dass dies zu einer faktischen Verdrängung der deutschen Flagge beitragen und alle wichtigen und ungemein zu begrüßenden Bemühungen zur Attraktivitätssteigerung der deutschen Flagge konterkarieren und zunichtemachen könnte.

Bereits heute ist die Zahl national zugelassener Ballastwasserbehandlungssysteme äußerst begrenzt; nach derzeitigem Stand dürfte ab Juli 2026 voraussichtlich nur noch ein einziges System mit gültiger deutscher Zulassung verfügbar sein. Damit fehlt es an einer realistischen Auswahl geeigneter Lösungen, sodass Reedereien auf die Anerkennung international zugelassener Systeme angewiesen sind, sofern die deutsche Flagge geführt werden soll.

Hamburg,
26. März 2026

Die Durchführung eines nationalen Zulassungsverfahrens im Einzelfall ist keine praxistaugliche Alternative, da mit erheblichem finanziellem und administrativem Aufwand verbunden. Angesichts der vergleichsweise kleinen Flotte unter deutscher Flagge bestehen aus Sicht der Hersteller nur begrenzte wirtschaftliche Anreize, entsprechende Verfahren für den deutschen Markt zu durchlaufen.

Die praktische Konsequenz ist absehbar: Reedereien, die bereits in international zugelassene Systeme investiert haben oder auf solche Systeme angewiesen sind, könnten ihre Schiffe unter deutscher Flagge zwar theoretisch weiterhin betreiben, sie wären jedoch gezwungen, erhebliche zusätzliche Kosten für eine Umrüstung auf national zugelassene Systeme zu tragen, sofern eine verlässliche Anerkennung ausbleibt. Eine solche wirtschaftliche Mehrbelastung ist in der Regel nicht tragfähig und unverhältnismäßig. In der Folge ist zu erwarten, dass unter deutscher Flagge fahrende Schiffe ggf. ausgeflaggt werden und zudem Einflaggen unterbleiben.

Vor dem Hintergrund, dass die Schiffe mit denselben, international zugelassenen Systemen unter einer anderen Flagge weiterhin regelkonform betrieben werden können, auch im Verkehr von und nach deutschen Häfen, erscheint dies überhaupt nicht zielführend. Die vorgesehene Regelung hätte damit keinen zusätzlichen Nutzen für den Umwelt- oder Gewässerschutz, würde jedoch ausschließlich die deutsche Flagge belasten.

Gleichzeitig steht der bislang vorgesehene Prüfvorbehalt durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie für eine Anerkennung im Widerspruch zu den erklärten Zielen der Bundesregierung zum Bürokratieabbau. Anstelle eines schlanken und effizienten Verfahrens wird eine zusätzliche nationale Prüfebene eingeführt, obwohl die betreffenden Systeme bereits nach den einschlägigen internationalen IMO-Standards geprüft und zugelassen sind und sie unter ausländischen Flaggen rechtskonform betrieben werden können. Dies führt zu doppelten Verfahren, verlängerten Entscheidungsprozessen und erheblicher Rechts- und Planungsunsicherheit für die betroffenen Unternehmen.

Wir möchten daher nachdrücklich dafür werben, jetzt eine klare und rechtssichere Lösung in der Verordnung zu verankern, die die generelle Anerkennung von Zulassungen anderer Flaggenstaaten gewährleistet und insbesondere im europäischen Kontext auf den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung abstellt. Nur so lässt sich vermeiden, dass der Betrieb von Schiffen unter deutscher Flagge strukturell benachteiligt wird und die politischen Zielsetzungen der Bundesregierung zur Stärkung der deutschen Flagge und Flaggenstaatsverwaltung und zum Bürokratierückbau konterkariert werden.

Für einen weiterführenden Austausch und Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Gaby Bornheim
Präsidentin


Dr. Martin Kröger
Hauptgeschäftsführer