

- groß sein, insbesondere, wenn Fußstützen an den Kanten angebracht sind, wo horizontale Stringer als Laufstege benutzt werden, um auf diese Weise ein rasches Abfließen des Wassers zu ermöglichen, wenn der Wasserspiegel im Tank fällt;
- .5 bei der Anbringung von Innenträgern, Längsspannten, Versteifungsrippen, Zwischenplatten und Böden sollen zusätzliche Abflussöffnungen vorgesehen werden, die ein möglichst ungehindertes Abfließen des Wassers beim Ablassen und Restlezen ermöglichen;
  - .6 wenn Innenbauteile gegen Schotten stoßen, soll der Einbau so erfolgen, dass die Bildung von stehendem Wasser oder Sedimentansammlungen vermieden wird;
  - .7 an den Verbindungen der Innenboden- (Tankdecken-) Längsspannten oder der Zwischenplatten und Böden sollen Ausschnitte vorgesehen werden, um eine gute Luftzirkulation und somit das Austrocknen eines leeren Tanks zu ermöglichen. Dadurch kann die Luft beim Füllen durch das Luftrohr entweichen, so dass möglichst wenig Luft im Tank eingeschlossen wird;
  - .8 Rohrsysteme sollen so entworfen werden, dass bei der Abgabe von Ballast das im Tank befindliche Wasser möglichst stark aufgewühlt wird, damit sich durch die Wasserbewegung die Sedimente wieder auflösen;
  - .9 die Strömungsmuster in Ballastwassertanks sollen (zum Beispiel mittels der Rechnergestützten Strömungsdynamik (CFD)) untersucht und geprüft werden, um beim Entwurf des Innenaufbaus ein wirksames Spülen vorzusehen. Der Umfang der Innenbauteile in Doppelbodentanks reduziert die Möglichkeiten einer Verbesserung der Fließmuster. Das hydrodynamische Verhalten des Ballasttanks ist von entscheidender Bedeutung für das Ausspülen von Sedimenten.
- 4.2 Entwürfe, die sich auf die Wasserströmung zum Lösen von Sedimenten stützen, sollen, soweit möglich, kein Eingreifen des Menschen vorsehen, um so die Arbeitsbelastung der Schiffsbesatzung beim Betrieb des Systems auf ein Mindestmaß zu beschränken.
  - 4.3 Die Vorteile eines Entwurfskonzepts zur Verringerung von Sedimentansammlungen bestehen darin, dass beim Lenzen von Ballastwasser ein großer Teil der Sedimente entfernt wird und nur eine geringe Menge an Sedimenten im Tank verbleibt und somit eine Verringerung oder Entfernung der Sedimente durch andere Mittel nicht erforderlich ist.
  - 4.4 Beim Entwurf aller Schiffe soll darauf geachtet werden, dass ein sicherer Zugang für die Entfernung von Sedimenten sowie die Probenentnahme vorhanden ist.
  - 4.5 Der Entwurf von Ballastwassertanks soll den Einbau von Ansaugstellen für Wasser auf Hoher See an jeder Tankseite ermöglichen.
  - 4.6 Wenn dies möglich ist, soll eine Ausrüstung zur Entfernung von Schwebstoffen bei der Wasseraufnahme eingebaut werden.

(VkBli. 2011 S. 234)

**Nr. 70 Richtlinien zum Internationalen Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen: Bekanntmachung der Richtlinien für die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch (G14)**

Am 13. Oktober 2006 hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) mit der Entschließung MEPC.151(55) die „Richtlinien für die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch (G14)“ verabschiedet.

Der Zweck dieser Richtlinien besteht darin, den Hafenstaaten eine Anleitung für die Ermittlung, Bewertung und Festlegung von Seegebieten zu geben, in denen Schiffe den Ballastwasser-Austausch gemäß Regel B-4 Absatz 2 des Internationalen Übereinkommens zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Übereinkommen) durchführen können.

Die Richtlinien werden im Anschluss an die allgemeine Bekanntmachung (VkBli. 2011 S. 133) nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 14.03.2011  
WS 24/6247.3/1

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung  
Im Auftrag  
Katharina Schmidt

**Entschließung MEPC.151(55)  
angenommen am 13. Oktober 2006**

**Richtlinien für die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch (G14)**

Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt –

gestützt auf Artikel 38 Buchstabe a des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben, die dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt durch die internationalen Übereinkünfte zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung übertragen werden;

sowie gestützt auf die Tatsache, dass die Internationale Konferenz über die Behandlung von Ballastwasser von Schiffen im Februar 2004 das Internationale Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Ballastwasser-Übereinkommen) zusammen mit vier Konferenz-Entschlüssen verabschiedet hat;

in Kenntnis der Tatsache, dass nach Regel A-2 des Ballastwasser-Übereinkommens das Einleiten von Ballastwasser nur im Rahmen der Ballastwasser-Behandlung nach Maßgabe der Anlage des Übereinkommens durchgeführt werden darf;

ferner in Kenntnis der Tatsache, dass Regel B-4 Absatz 2 des Übereinkommens vorsieht, dass in Seegebieten, in denen die Entfernung vom nächstgelegenen Land oder die Wassertiefe nicht den in Regel B-4 Absatz 1 genannten Werten entspricht, der Hafenstaat in Konsultation mit angrenzenden oder gegebenenfalls mit anderen Staaten Gebiete festlegen kann, in denen ein Schiff den Ballastwasser-Austausch durchführen kann, und dass MEPC 52 Bedarf für eine zusätzliche Anleitung für die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch ermittelt hat;

sowie in Kenntnis der Tatsache, dass die von der Internationalen Konferenz über die Behandlung von Ballastwasser von Schiffen beschlossene Entschließung 1 die Organisation auffordert, die Richtlinien für eine einheitliche Anwendung des Übereinkommens als dringliche Angelegenheit zu erarbeiten;

nach Prüfung des von der Arbeitsgruppe „Ballastwasser“ erarbeiteten Entwurfs der „Richtlinien für die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch (G14)“ in seiner fünfundfünfzigsten Sitzung und der vom Unterausschuss Flüssige Massengüter und Gase in seiner zehnten Sitzung abgegebenen Empfehlung –

1. nimmt die in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben „Richtlinien für die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch“ (G14) an;
2. fordert die Regierungen auf, diese Richtlinien so bald wie möglich oder wenn das Übereinkommen für sie gilt, anzuwenden;
3. stimmt zu, die Richtlinien zu beobachten.

### Anlage

#### Richtlinien für die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch (G14)

- 1 Zweck**
  - 1.1 Der Zweck dieser Richtlinien besteht darin, den Hafenstaaten eine Anleitung für die Ermittlung, Bewertung und Festlegung von Seegebieten zu geben, in denen Schiffe den Ballastwasser-Austausch gemäß Regel B-4 Absatz 2 des Internationalen Übereinkommens zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Übereinkommen) durchführen können.
- 2 Einführung**
  - 2.1 Regel B-4 Absatz 2 des Übereinkommens gestattet es den Hafenstaaten, in Konsultation mit angrenzenden oder gegebenenfalls mit anderen Staaten Gebiete festzulegen, in denen Schiffe den Ballastwasser-Austausch durchführen können.
  - 2.2 Diese Richtlinien geben eine allgemeine Anleitung zur Förderung einer einheitlichen Anwendung der Regel B-4 Absatz 2 bei der Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch, um das Risiko der Einführung schädlicher Wasserorganismen und Krankheitserreger zu verringern. Eine Vertragspartei oder mehrere Vertragsparteien, die ein Gebiet gemäß Regel B-4 Absatz 2 festlegen, sollen sich (nach Artikel 2 Absatz 6 des Überein-

kommens) darum bemühen, die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen in ihrem Hoheitsgebiet oder dem angrenzender oder anderer Staaten nicht zu beeinträchtigen oder zu schädigen.

### 3 Anwendung

- 3.1 Diese Richtlinien sind an Hafenstaaten gerichtet, die die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch gemäß Regel B-4 Absatz 2 prüfen und beabsichtigen. Regel B-4 Absatz 2 legt fest, dass „in Seegebieten, in denen die Entfernung vom nächstgelegenen Land oder die Wassertiefe nicht den in Absatz 1.1 oder 1.2 genannten Werten entspricht, [...] der Hafenstaat in Absprache mit angrenzenden oder gegebenenfalls mit anderen Staaten Gebiete festlegen [kann], in denen ein Schiff [...] den Ballastwasser-Austausch durchführen kann“.

### 4 Begriffsbestimmungen

- 4.1 Im Sinne dieser Richtlinien gelten die Begriffsbestimmungen des Übereinkommens.

### 5 Verfahren für die Festlegung von Seegebieten für den Ballastwasser-Austausch

- 5.1 Das Verfahren für die Festlegung eines Gebiets als Gebiet für den Ballastwasser-Austausch besteht aus drei wesentlichen Schritten: Ermittlung, Bewertung und Festlegung. Die Richtlinien bieten Kriterien, die bei jedem dieser Schritte (siehe Abschnitte 7, 8 und 9) thematisiert und erwogen werden sollen; allerdings sollen diese Kriterien nicht erschöpfend sein.
- 5.2 Ein Hafenstaat, der die Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch in Erwägung zieht, soll dies gemäß seinen völkerrechtlichen Rechten und Pflichten tun.

### 6 Konsultation und regionale Zusammenarbeit

- 6.1 Der Hafenstaat soll bei der Ermittlung, Bewertung und Festlegung von möglichen Gebieten für den Ballastwasser-Austausch angrenzende oder gegebenenfalls andere Staaten konsultieren. Es muss anerkannt werden, dass einige Staaten möglicherweise nicht Vertragspartei des Übereinkommens sind; dies soll jedoch das Konsultationsverfahren nicht verhindern. Der Hafenstaat, der das Konsultationsverfahren einleitet, soll, soweit möglich, einen Informationsaustausch vornehmen und alle Standpunkte und Stellungnahmen der angrenzenden und anderen Staaten berücksichtigen. Die Staaten sollen bestrebt sein, alle erkannten Probleme zu beseitigen.
- 6.2 Haben mehrere Vertragsparteien den Wunsch, gemeinsam Gebiete für den Ballastwasser-Austausch festzulegen, so können sie dies durch eine regionale Übereinkunft nach Artikel 13 Absatz 3 des Übereinkommens tun.

### 7 Ermittlung möglicher Seegebiete für den Ballastwasser-Austausch

- 7.1 Abhängig von der Beschaffenheit der Meere, die den Hafenstaat umgeben, kann es als angemess-

sen angesehen werden, ein einzelnes oder mehrere Gebiete für den Ballastwasser-Austausch zu ermitteln.

- 7.2 Die folgenden Erwägungen sollen bei der Ermittlung von möglichen Seegebieten für den Ballastwasser-Austausch berücksichtigt werden:

#### Rechtliche Aspekte

- 7.2.1 Alle nationalen oder internationalen rechtlichen Vorschriften oder Verpflichtungen sollen bei der Ermittlung möglicher Seegebiete zur Festlegung nach Regel B-4 Absatz 2 berücksichtigt werden.
- 7.2.2 Seegebiete außerhalb der Hoheitsgewalt eines Hafenstaates sind möglicherweise die Gebiete, die für den Ballastwasser-Austausch am besten geeignet sind. Eine Vertragspartei soll keine Gebiete für den Ballastwasser-Austausch in den Gewässern unter der Hoheitsgewalt eines anderen Staates ohne dessen Zustimmung und ohne Konsultation mit angrenzenden oder anderen Staaten festlegen. Die Konsultation soll dabei so schnell wie möglich eingeleitet werden, um den Austausch von Informationen und die Verständigung bezüglich der Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch zu erleichtern (siehe Abschnitt 6).

#### Wichtige Ressourcen und Schutzgebiete

- 7.2.3 Bei der Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch sollen die Vertragsparteien, soweit möglich, etwaige ungünstige Auswirkungen auf nach nationalem oder internationalem Recht geschützte Gewässer sowie andere wichtige aquatische Ressourcen, einschließlich derjenigen von wirtschaftlicher und ökologischer Bedeutung, berücksichtigen und vermeiden.

#### Schifffahrtsbedingungen

- 7.2.4 Bei der Festlegung von Gebieten für den Ballastwasser-Austausch sollen Auswirkungen auf die Schifffahrt, einschließlich Verspätungen wünschenswerterweise zu reduzieren, möglichst unter Berücksichtigung der folgenden Punkte beachtet werden:

- .1 das Gebiet soll, wenn möglich, an bestehenden Schifffahrtsrouten liegen,
- .2 ist dies nicht möglich, soll es so nah wie möglich an den Schifffahrtsrouten liegen.

- 7.2.5 Bei der Auswahl der Lage und Größe des Gebiets für den Ballastwasser-Austausch müssen die Bedingungen für die sichere Schifffahrt berücksichtigt werden. Zu diesen Erwägungen gehören unter anderem die folgenden:

- .1 erhöhte Schiffsverkehrsdichte;
- .2 Nähe zu sonstigem Schiffsverkehr (Kleinfahrzeuge, Offshore-Plattformen usw.);
- .3 angemessene Navigationshilfen;
- .4 Sicherheit des Gebiets;
- .5 Schifffahrtswege/Routen.

#### 8 Bewertung der ermittelten Seegebiete

- 8.1 Die Risikobewertung ist ein logisches Verfahren, um bestimmten Ereignissen objektiv Wahrschein-

lichkeit und Folgen zuzuweisen. Risikobewertungen können qualitativ oder quantitativ erfolgen und eine wertvolle Entscheidungshilfe darstellen, wenn sie systematisch und gewissenhaft durchgeführt wird.

- 8.1.1 Die folgenden Schlüsselgrundsätze bestimmen die Art und Durchführung der Risikobewertung:

- .1 **Effektivität** – die Risikobewertungen wägen die Risiken im erforderlichen Umfang genau ab, um ein angemessenes Schutzniveau zu erreichen.
- .2 **Transparenz** – die Begründungen und Nachweise für die durch die Risikobewertung empfohlenen Maßnahmen sowie Bereiche, in denen Unsicherheiten bestehen (und ihre möglichen Folgen für die Empfehlungen), werden klar dokumentiert und den Entscheidungsträgern vorgelegt.
- .3 **Konsistenz** – die Risikobewertungen erreichen einheitlich ein hohes Leistungsniveau unter Verwendung eines einheitlichen Verfahrens sowie einer einheitlichen Methodik.
- .4 **Ganzheitlichkeit** – der volle Wertebereich aus den Bereichen Wirtschaft, Umwelt, Gesellschaft und Kultur wird bei der Bewertung der Risiken und der Erarbeitung von Empfehlungen berücksichtigt.
- .5 **Risikomanagement** – es mag risikoarme Szenarien geben, Risikofreiheit ist jedoch nicht erreichbar; insofern sollen Risiken gesteuert werden, indem ein annehmbarer Risikograd im Einzelfall festgelegt wird.
- .6 **Vorbeugemaßnahmen** – Risikobewertungen sollen bei der Aufstellung von Vermutungen und Empfehlungen gewisse Vorbeugemaßnahmen einschließen, um unsichere, unzuverlässige und unzulängliche Informationen abzusichern. Fehlende oder unsichere Informationen sollen daher als ein Hinweis auf mögliche Risiken angesehen werden.
- .7 **wissenschaftliche Grundlage** – Risikobewertungen sollen auf den besten verfügbaren Informationen beruhen, die mithilfe wissenschaftlicher Methoden gesammelt und analysiert wurden.
- .8 **ständige Verbesserung** – jedes Risikomodell soll regelmäßig überprüft und aktualisiert werden, um neue Kenntnisse berücksichtigen zu können.

- 8.2 Die für den Ballastwasser-Austausch ermittelten Gebiete sollen bewertet werden, um sicherzustellen, dass die Festlegung dieser Gebiete die Gefahr von Schäden für die Umwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen vermindert; dabei sollen unter anderem die folgenden Kriterien berücksichtigt werden:

#### 8.2.1 Ozeanographische Faktoren (z. B. Strömungen, Tiefen)

- Strömungen, Auftriebe der Tiefengewässer und Strudel sollen ermittelt und im Bewertungsverfahren berücksichtigt werden. Wenn möglich sollen Seegebiete ausgewählt wer-

- den, in denen Strömungen das eingeleitete Ballastwasser vom Land wegführen.
- Gebiete mit schwachem tidebedingtem Wasseraustausch oder von denen bekannt ist, dass der Gezeitenstrom trübe ist, sollen, wenn möglich, vermieden werden.
  - Wenn möglich, soll die maximal verfügbare Wassertiefe bevorzugt werden.
- 8.2.2 Physikalisch-chemische Faktoren** (z. B. Salzgehalt, Nährstoffe, gelöster Sauerstoff, Chlorophyll „a“)
- Gebiete mit hohem Nährstoffgehalt sollen, wenn möglich, vermieden werden.
- 8.2.3 Biologische Faktoren** (z. B. Vorhandensein von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern einschließlich Zysten; Organismendichte)
- Gebiete, von denen bekannt ist, dass in ihnen eine Massenvermehrung von oder ein Befall mit schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern (z. B. giftigen Algenblüten) stattfindet oder sie Populationen von ihnen enthalten, die wahrscheinlich im Ballastwasser aufgenommen werden, sollen, wenn möglich, ermittelt und vermieden werden.
- 8.2.4 Umweltfaktoren** (z. B. Verschmutzungen durch menschliche Aktivitäten)
- Seegebiete, die von durch den Menschen verursachten Verschmutzungen betroffen sein können (z. B. Gebiete in der Nähe von Abwasserläufen) und die einen erhöhten Nährstoffgehalt aufweisen können oder wo Risiken für die menschliche Gesundheit bestehen können, sollen, wenn möglich, vermieden werden.
  - Sensible Gewässer sollen vermieden werden, soweit dies möglich ist.
- 8.2.5 Wichtige Ressourcen** (z. B. Fischereigegebiete, Aquakulturanlagen)
- Gebiete mit wichtigen Ressourcen, wie Hauptfischereigegebiete und Aquakulturanlagen, sollen vermieden werden.
- 8.2.6 Ballastwasser-Betriebsvorgänge** (z. B. Mengen, Herkunft, Häufigkeit)
- Eine Schätzung der zu erwartenden Mengen sowie der Herkunft des von den Schiffen, die das festgelegte Gebiet nutzen werden, abgegebenen Ballastwassers, sollen in die Bewertung dieses Gebiets einfließen.
- 8.3** Eine Bewertung zur Festlegung der am besten geeigneten Größe des für den Ballastwasser-Austausch festgelegten Gebiets muss die oben genannten Erwägungen berücksichtigen.
- 9 Festlegung von Seegebieten für den Ballastwasser-Austausch**
- 9.1** Die Lage und Größe des festzulegenden Seegebiets soll so gewählt werden, dass eine möglichst geringe Gefahr für die Meeresumwelt, menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen besteht. Die räumlichen Grenzen der Gebiete für den Ballastwasser-Austausch sollen eindeutig be-
- stimmt werden und dem internationalen Recht entsprechen. Es kann auch möglich sein, ein Gebiet für den Ballastwasser-Austausch für bestimmte Zeiträume festzulegen; diese sollen genau festgelegt sein.
- 9.2** Zur Unterstützung der späteren Überwachung und Prüfung soll eine Referenzbeurteilung durchgeführt werden. Das Ermittlungs- und Bewertungsverfahren kann ausreichende Informationen für die Referenz liefern.
- 10 Mitteilung**
- 10.1** Eine oder mehrere Parteien, die beabsichtigen, gemäß Regel B-4 Absatz 2 Gebiete für den Ballastwasser-Austausch festzulegen, sollen diese Absicht der Organisation vor der Einrichtung des festgelegten Gebiets für den Ballastwasser-Austausch mitteilen. Diese Mitteilung soll Folgendes beinhalten:
- .1 Die genauen geografischen Koordinaten, Tiefenbegrenzung und/oder Entfernung vom nächstgelegenen Land, die das für den Ballastwasser-Austausch festgelegte Gebiet bestimmen.
  - .2 Weitere Informationen, die den Schiffen dabei helfen, die für den Ballastwasser-Austausch festgelegten Gebiete zu erkennen, wie z. B. Navigationshilfen.
  - .3 Detaillierte Merkmale des für den Ballastwasser-Austausch festgelegten Gebiets, die für Schiffe bei der Planung ihrer Reiseroute hilfreich sein können, wie z. B. Nutzung des Gebiets durch andere Verkehre, Strömungen und Gezeitenstrom, Wind- und Dünungsbedingungen, jahreszeitlich bedingte Ereignisse (Zyklone, Taifune, Eis usw.).
- 10.2** Die Organisation leitet Informationen über für den Ballastwasser-Austausch festgelegte Gebiete an die Mitglieder der Organisation weiter.
- 10.3** Die Hafenstaaten sollen Schiffen ausreichende Hinweise zur Lage und den Nutzungsbedingungen der für den Ballastwasser-Austausch festgelegten Gebiete zur Verfügung stellen. Hingewiesen werden kann beispielsweise auf den Austausch von möglichst vielen Tanks nach Regel B-4 Absatz 1 unter Berücksichtigung von Regel B-4 Absatz 3 vor der Nutzung des für den Ballastwasser-Austausch festgelegten Gebiets.
- 11 Überwachung und Überprüfung**
- 11.1** Die Nutzung der für den Ballastwasser-Austausch festgelegten Gebiete sowie die Einflüsse auf die Meeresumwelt, die menschliche Gesundheit, Sachwerte oder Ressourcen des Hafenstaats oder anderer Staaten sollen überwacht und in regelmäßigen Abständen überprüft werden.
- 11.2** Ein Grund für die Überwachung kann sein, das Auftreten von schädlichen Wasserorganismen in solchen Gebieten zu dokumentieren, die durch den Ballastwasser-Austausch zugeführt werden können. Wird festgestellt, dass schädliche Wasserorganismen zugeführt wurden, kann das für

den Ballastwasser-Austausch festgelegte Gebiet gesperrt werden, um die Verbreitung der neu aufgetretenen Arten in andere Gebiete zu vermeiden.

(VkBl. 2011 S. 236)

**Nr. 71 Erste Verordnung zur Änderung von Verordnungen zur vorübergehenden Abweichung von der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung**

Vom 24. Februar 2011

Auf Grund des § 3 Absatz 1 Nummer 1, auch in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 1, Nummer 2 und 4 des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026) in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung zur Einführung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 19. Dezember 1994 (BGBl. II S. 3816), von denen § 3 Absatz 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes zuletzt durch Artikel 313 Nummer 2 Buchstabe a der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) und Artikel 2 der Verordnung zur Einführung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung zuletzt durch Artikel 3 § 2 Nummer 2 der Verordnung vom 19. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2868) geändert worden sind, verordnen die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West und Südwest jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich:

**Artikel 1**

**Änderung der Dreiunddreißigsten Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung**

In Nummer II.22 des Anhangs der Dreiunddreißigsten Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 3. Dezember 2009 (VkBl. 2009 S. 813), die durch die Verordnung vom 6. August 2010 (VkBl. 2010 S. 370) geändert worden ist, wird dem § 11.01 Nummer 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung folgender Satz 3 angefügt:

„Die von den für den jeweiligen Stromabschnitt zwischen Basel und Mannheim zuständigen Behörden erteilten und am 30. September 2001 gültigen Sondererlaubnisse für Fahrzeuge über 110 m bis 135 m Länge bleiben mit den aus Sicherheitsgründen erteilten notwendigen Auflagen auf dem jeweiligen Stromabschnitt weiterhin gültig.“

**Artikel 2**

**Änderung der Fünfunddreißigsten Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung**

In Nummer II.1 des Anhangs 1 der Fünfunddreißigsten Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 14. Januar 2011 (VkBl. 2011 S. 60) werden dem § 1.01 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vor dem Buchstaben a die Wörter „Im Sinne dieser Verordnung gelten als“ vorangestellt.

**Artikel 3  
Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag der Verkündung in Kraft.

Münster, den 24. Februar 2011

Wasser- und Schifffahrtsdirektion  
West  
Wempe

Mainz, den 24. Februar 2011

Wasser- und Schifffahrtsdirektion  
Südwest  
Joeris

(VkBl. 2011 S. 240)

**Nr. 72 Bekanntmachung gemäß § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die Bundesrepublik Deutschland (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes), vertreten durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg beabsichtigt die Grundinstandsetzung/ den Teilersatzneubau der Schleusenbrücke Schönwalde, Havelkanal (HvK) km 8,892.

Gegenstand der Maßnahme ist die Instandsetzung der bestehenden Unterbauten der Wegebrücke und der Ersatzneubau des Überbaus. Der vorhandene Überbau wird abgebrochen und anschließend durch einen Neubau ersetzt. An den Unterbauten werden nur die erforderlichen Anpassungs- und Grundinstandsetzungsarbeiten durchgeführt. Gleiches gilt für die anschließenden Rampen.

Die Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3a in Verbindung mit § 3c UVPG hat ergeben, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das o. a. Vorhaben nicht erforderlich ist.

Diese Feststellung ist nicht selbständig anfechtbar.

Die der Prüfung zu Grunde gelegten Unterlagen und die Begründung der Feststellung können auf Antrag nach den Bestimmungen des Umweltinformationsgesetzes bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhart-Hauptmann-Str. 16, 39108 Magdeburg eingesehen werden.

Magdeburg, den 01.03.2011  
P-143.3/Mär 33

Wasser- und Schifffahrtsdirektion  
Ost  
Im Auftrag  
Swieter

(VkBl. 2011 S. 240)