

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Silke Gebel (GRÜNE)

vom 10. Oktober 2013 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Oktober 2013) und **Antwort**

Wie sauber ist die Fahrgastschiffahrt?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Wie viele Schiffe wurden bisher im Rahmen des Förderprogramms für den Einbau von Rußfiltern in Berliner Fahrgastschiffen mit Filtern nachgerüstet?

Antwort zu 1: Im Rahmen des hier für die Förderung vorgesehenen Umweltentlastungsprogramms II (UEP II) wurden bisher mangels Nachfrage seitens der Reedereien noch keine Maßnahmen zum Einbau von Rußpartikelfiltern in Fahrgastschiffen gefördert. Allerdings werden in Kürze Förderanträge von vier Reedereien erwartet, die eine Nachrüstung von mindestens vier Schiffen beabsichtigen. Dabei ist zumeist die Nachrüstung von Antriebsmaschine und Bordgenerator vorgesehen. Bisher wurden vier Schiffe mit Rußfiltern nachgerüstet, deren Kosten jedoch nicht aus dem Programm gefördert wurden.

Frage 2: Wie hoch sind die Emissionen der Fahrgastschiffahrt in Berlin? Welche Emissionseinsparungen konnten durch den Einbau der Filter erzielt werden?

Antwort zu 2: Detaillierte Information über die Emissionen der Fahrgastschiffahrt in Berlin liegen nicht vor. Die Feinstaubemissionen der gesamten Schifffahrt innerhalb Berlins wurden mit etwa 5 t pro Jahr abgeschätzt. Die Stickoxidemissionen betragen knapp 200 t/a. Etwa zwei Drittel davon entfallen auf die Fahrgastschiffahrt. Dies entspricht weniger als 2% der Auspuffemissionen des Berliner Straßenverkehrs.

Das vom Senat durchgeführte Pilotprojekt zur Nachrüstung von Fahrgastschiffen ergab eine hohe Filterwirksamkeit von über 95% der Partikelemissionen. Der Ausstoß von Stickoxiden wird durch die Partikelfilternachrüstung nicht reduziert. Die bislang durch Nachrüstung von Schiffen erzielte Emissionsminderung ist aufgrund der geringen Anzahl nachgerüsteter Schiffe bisher noch niedrig.

Frage 3: Wie viele Schiffe müssen noch nachgerüstet werden, um die Vorgaben des Luftreinhalteplans und der EU zu erfüllen?

Antwort zu 3: Seitens der EU gibt es keine Vorgaben. Im Rahmen des Luftreinhalteplans wird angestrebt, die Partikelemissionen von Fahrgastschiffen in der Umweltzone um 20% und außerhalb um 10% zu reduzieren, was der Nachrüstung von bis zu 30 der etwa 100 Fahrgastschiffe entspräche.

Frage 4: Der Luftreinhalteplan strebt eine Förderung von 50% der anfallenden Kosten an. Wie viel Geld wurde konkret über das UEP zur Partikelminderung für Fahrgastschiffe ausgegeben? Wie hoch ist das Budget das im UEP dafür zur Verfügung steht?

Antwort zu 4: Zum ersten Teil der Frage wird auf die Antwort zur Frage 1 verwiesen. Für die Förderung von Rußpartikelfiltern bei Fahrgastschiffen wurden 550 T€ im UEP II aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) reserviert.

Frage 5: Teilt der Senat meine Auffassung, dass eine Verlängerung der Maßnahme nötig ist, um die ersten Erfolge bei Nachrüstung der Berliner Fahrgastschiffe auszuweiten?

Frage 6: Plant der Senat die Maßnahme zu verlängern um die örtlichen Reedereien bei der Ausrüstung durch Partikelfilter mit finanziellen Beihilfen zu unterstützen?

Frage 7: Soll der Etat in gleicher Höhe zur dringend benötigten, weiteren Förderung zur Nachrüstung von Partikelfiltern bei Binnenschiffen zur Verfügung gestellt werden?

Antwort zu Frage 5 bis 7: Die Fragen 5 bis 7 werden wegen des engen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da die Förderperiode im Rahmen des EFRE und damit die Programmlaufzeit des UEP II am 31.12.2015 endet, müssen alle bewilligten Vorhaben zu diesem Zeitpunkt abgeschlossen, schlussgeprüft und gegenüber der EU abgerechnet sein. Eine Verlängerung der Antragsfrist für eine Förderung im Rahmen des laufenden UEP II Programms ist daher nur begrenzt möglich. In jedem Fall müsste eine Nachrüstung der Schiffe spätestens im Winter 2014/ 2015 durchgeführt werden.

Eine Förderung über 2015 hinaus kann nur innerhalb der neuen EFRE-Förderperiode 2014 – 2020 erfolgen. Das dafür notwendige operationelle Programm wird derzeit aufgestellt.

Der Senat sieht aufgrund der Gesundheitsrelevanz von Dieselruß auch in der neuen Förderperiode die Notwendigkeit, die Ausrüstung von Dieselmotoren mit Partikelfiltern, hier bei Fahrgastschiffen, mit Hilfe der EFRE-Mittel zu fördern und im neuen operationellen Programm zu verankern, auch wenn die Minderung von Dieselruß aus Gründen der Feinstaubminderung und des Gesundheitsschutzes in den neuen Förderbedingungen der EU als Ziel nicht mehr explizit enthalten ist und sich der Umweltbezug der europäischen Förderbedingungen auf die Reduktion von Treibhausgasen zum Zweck des Klimaschutzes beschränkt. Die Kompatibilität einer Rußminderung mit dieser Förderbedingung kann über eine Umrechnung der Reduzierung von Rußpartikelemissionen in eingesparte CO₂-Äquivalente auf Basis der neuesten Erkenntnisse über die klimaschädliche Wirkung von Dieselruß erfolgen.

Frage 8: Wenn nein, warum werden diese nachweislich erfolgreichen Maßnahmen nicht in gleicher Intensität weitergeführt? Und welche anderen Maßnahmen sollen zur Verminderung der Schiffsabgase im Stadtgebiet und innerhalb der Umweltzone Berlin ergriffen werden?

Antwort zu 8: Siehe Antwort zu Frage 7.

Frage 9: Wie ist die Haltung Berlins zu der Möglichkeit durch bundesweit einheitlich geregelte Hafengebühren auf Emissionsbasis Anreize für weitergehende Emissionsreduktionen bei Schiffen zu schaffen? Würde der Senat prüfen, ob eine solche Möglichkeit evtl. durch eine Bundesratsinitiative eingebracht werden könnte?

Antwort zu 9: Emissionsabhängige Gebühren sind grundsätzlich ein sinnvoller Anreiz für weitergehende Emissionsreduktionen.

Was Gebühren in Häfen angeht, bestehen rechtliche Schwierigkeiten aufgrund der unterschiedlichen, teils privaten Gesellschaftsstrukturen, so dass bei einer Gebührenerhebung nur Teile des Frachtschiffsverkehrs erfasst und womöglich unerwünschte Verdrängungseffekte zu günstigeren Häfen erzeugt werden. Die Berliner Fahrgastschiffahrt verkehrt zumeist in privaten Häfen/Liegeplätzen, so dass auch hier eine Lenkungswirkung emissionsabhängiger Hafengebühren kaum zu erwarten ist.

Nach Emissionskriterien differenzierte Schleusengebühren könnten hingegen einfacher umsetzbar sein. Allerdings gibt es auf dem Gebiet des Binnenschiffahrtsstraßenrechts, anders als im Straßenverkehrsrecht, eine eigene Bundesverwaltung. Das Recht der Bundeswasserstraßen und die Zulassung und Ausrüstung von Wasserfahrzeugen zum Verkehr auf diesen Wasserstraßen regelt und verwaltet der Bund in eigener Angelegenheit. Die schiffbaren Gewässer in Berlin, insbesondere diejenigen in der Berliner Innenstadt, sind fast ausschließlich Bundeswasserstraßen.

Gebühren für Schleusen auf Bundeswasserstraßen werden für die Berufsschiffahrt derzeit nach Größe, Ladung und Strecke erhoben. Der Senat wird die Möglichkeit einer zusätzlichen emissionsbezogenen Gebührenkomponente prüfen. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass es sich beispielsweise bei der Spree um Abschnitte überregionaler Wasserstraßen handelt (hier: Spree-Oder-Wasserstraße) und dass der Bund seinerseits in seiner Rechtsgebung an EU-Vorgaben gebunden ist.

Frage 10: Wie beurteilt die Senatsverwaltung die Möglichkeit der Einbeziehung der Bundeswasserstraßen in Umweltzonen? Wäre das Einbringen einer Bundesratsinitiative diesbezüglich eine Option?

Antwort zu 10: Das Instrument der Umweltzone wurde im deutschen Immissionsschutzrecht verankert, um in Gebieten mit Überschreitungen von Luftqualitätsgrenzwerten, u. a. für Feinstaub, ein emissionsabhängiges Fahrverbot für den Kfz-Verkehr verhängen zu können, der als Hauptverursacher für solche Grenzwertüberschreitungen gilt. Eine Rechtsgrundlage für entsprechende Fahrverbote für die Schifffahrt gibt es nicht, u. a. weil aufgrund des beträchtlichen Beitrages des Kfz-Verkehrs Überschreitungen der Feinstaubgrenzwerte ausschließlich an verkehrsreichen Hauptverkehrsstraßen vorkommen. Entlang der Wasserstraßen werden die Grenzwerte wegen des vergleichsweise geringen Beitrags der Schiffsemissionen und der zumeist sehr gut Bedingungen für die Ausbreitung der ausgestoßenen Schadstoffe mit Sicherheit eingehalten.

Eine Umweltzone für Wasserstraßen erscheint deshalb und auch mit Blick auf die im Bundesimmissionsschutzrecht aus gutem Grund verankerte Verursachergerechtigkeit bei der Auswahl der Maßnahmen nicht sinnvoll. Eine Bundesratsinitiative ist deshalb nicht geplant.

Berlin, den 06. November 2013

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Nov. 2013)