

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Danny Freymark (CDU)**

vom 07. August 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. August 2014) und **Antwort**

Feinstaubbelastung durch die Binnenschifffahrt in Berlin

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

Frage 1: In welcher Weise werden im Zuge der Luftgütemessungen in Berlin auch die Schadstoffbelastungen die insbesondere durch Binnenschifffahrt verursacht werden, erfasst?

Frage 2: Gibt es Messstellen, die besonders darauf ausgerichtet sind?

Frage 3: An welchen Gewässerabschnitten treten die höchsten Feinstaubbelastungen, die im Wesentlichen auf den Betrieb der Binnenschiffe zurückzuführen wäre, auf?

Antwort zu 1, 2 und 3: In der Nähe der Jannowitzbrücke gibt es eine Luftgüte-Messstation unmittelbar am Spreeufer, mit der u.a. auch der Einfluss der Schiffsemissionen auf die Luftbelastung in der Berliner Innenstadt dokumentiert werden kann. In diesem Abschnitt ist insbesondere das Aufkommen an Fahrgastschiffen im Sommer relativ hoch, so dass der Messpunkt für die Situation auch an anderen stark frequentierten Flussabschnitten der Innenstadt als repräsentativ angesehen werden kann.

Die Messwerte dieser Station liegen im Mittel nicht höher als an anderen Messpunkten in Wohngebieten abseits von Hauptverkehrsstraßen und damit deutlich unterhalb der einschlägigen Grenzwerte.

Anders als der Straßenverkehr, dessen Emissionen sich in stark befahrenen Straßenschluchten aufgrund der Barrierewirkung der umliegenden Gebäude nur relativ schlecht ausbreiten und deshalb häufig zu Grenzwertüberschreitungen führen, werden Schiffsemissionen relativ schnell verdünnt, so dass die dadurch erzeugte Zusatzbelastung in dem für Grenzwertüberschreitungen maßgebenden Tages- oder Jahresmittel kaum zu Buche schlägt.

Allerdings tragen die Schiffsemissionen zur stadtweiten Hintergrundbelastung bei und sie führen in unmittelbarer Nähe der Uferbereiche zu Geruchsbelästigungen. Zudem ist bekannt, dass die ausgestoßenen Dieselpartikel gesundheits- und klimaschädlich sind.

Frage 4: Auf welche Schiffstypen ist die größte Feinstaubbelastung im Innenstadtbereich zurückzuführen (Fahrgast- oder Gütertransportschiffe)?

Antwort zu 4: Wie bereits in der Antwort zu der Schriftlichen Anfrage Nr. 17/13 840 dargelegt, liegen dem Senat dazu keine Daten vor.

Frage 5: Was wurde in den letzten Jahren unternommen, um die Feinstaubbelastung durch Binnenschiffe zu senken? Welche Verbesserungen konnten damit erreicht werden?

Antwort zu 5: Wie bereits in der Antwort zu den Schriftlichen Anfragen Nr. 17/12725 und 17/13 840 beschrieben, unterstützt der Senat umweltfreundliche Antriebe bei Fahrgastschiffen durch Modellprojekte (3 Schiffe) und fördert die Nachrüstung von Partikelfiltern im Rahmen des Umweltentlastungsprogramms II (UEP II). Zusätzlich zu den 3 Schiffen des Modellprojekts wurde bisher ein weiteres Fahrgastschiff eigenständig nachgerüstet.

Bisher wurde das Förderprogramm UEP II nicht in Anspruch genommen. Jedoch hat eine große Reederei angekündigt, ein Fahrgastschiff ihrer Flotte im nächsten Winter nachzurüsten. Auch mit der größten Fahrgastreederei führt der Senat weitere Gespräche über die Filternachrüstung weiterer Schiffe. Die aufgrund des Modellprojekts gestiegene Sensibilität der Öffentlichkeit für das Thema Rußemissionen aus Fahrgastschiffen hat immerhin zu einer wachsenden Bereitschaft zumindest bei den größeren Fahrgastreedereien geführt, in die Modernisierung der Motoren ihrer Schiffe zu investieren.

Im Rahmen des Nahverkehrsplans werden Umweltstandards auch für Fähren festgelegt. So wird auf die besondere Eignung von Elektroantrieben als schadstoffarmer Antrieb verwiesen und für Dieselmotoren die Ausrüstung mit Partikelfiltern gefordert, die die Partikelmasse um mindestens 90 % reduzieren. In diesem Jahr werden auf den Fährlinien zunehmend Solarfähren eingesetzt. Nur die Linie Wannsee-Kladow wird mit einem modernen Schiff mit Dieselantrieb inklusive Filter betrieben.

Hinsichtlich der Frachtschiffahrt wird auf die Antwort zu den Fragen 6 und 7 verwiesen.

Frage 6: Welche Möglichkeiten sieht der Senat im Innenstadtbereich, ähnlich der Umweltzone aber mit angepassten Kriterien, einen Bereich mit verschärften Emissionsgrenzwerten für Binnenschiffe zu schaffen?

Frage 7: Welche Möglichkeiten sieht der Senat, eine Nachrüstung der Binnenschiffe mit Rußpartikelfiltern schnellstmöglich umzusetzen?

Antwort zu 6 und 7: Anders als beim Straßenverkehr gibt es für das Land Berlin keine rechtliche Handhabe, die Nachrüstung mit Partikelfiltern bei Fahrgast- oder Frachtschiffen verbindlich vorzuschreiben.

Zunächst ist festzustellen, dass Grenzwertüberschreitungen für Feinstaub und Stickstoffdioxid nur an Hauptverkehrsstraßen vorkommen. Entlang der innerstädtischen Wasserstraßen werden die Luftqualitätsgrenzwerte wegen des vergleichsweise geringen Beitrags der Schiffsemissionen und der zumeist sehr guten Bedingungen für die Ausbreitung der ausgestoßenen Schadstoffe mit Sicherheit eingehalten. Eine rechtliche Begründung für Fahrverbote für die Schiffahrt analog zu den Fahrbeschränkungen für Kfz in der Umweltzone gibt es daher nicht.

Hinzu kommt, dass die mit Schiffen befahrbaren Gewässer in Berlin ganz überwiegend Bundeswasserstraßen sind, zum Teil mit übergeordneter oder sogar internationaler Bedeutung für die Frachtschiffahrt. Damit liegt die Regelungskompetenz für die Schiffahrt in Berlin bei der Bundesregierung, was die Grenzwerte für den Schadstoffausstoß von Schiffsmotoren angeht sogar beim europäischen Gesetzgeber. Berlin kann also keine Vorschriften oder Fahrverbote für Schiffe erlassen, die besonders viele Schadstoffe emittieren. Berlin setzt sich jedoch im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür ein, dass die europäischen Grenzwerte für die Schadstoffemission von Schiffsmotoren weiter verschärft und dass Anforderungen für die Nachrüstung bestehender Schiffsmotoren mit Rußfiltern festgelegt werden.

Frage 8: In welchem Umfang stehen dafür auch in den nächsten Jahren Förderungen zur Verfügung?

Antwort zu 8: Wie bereits in der Antwort zu der Schriftlichen Anfrage Nr. 17/12725 dargelegt, wurden für die Nachrüstung von Fahrgastschiffen mit Partikelfiltern 550 T€ Programmmittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) im UEP II reserviert. Da die Programmlaufzeit des UEP II Ende 2015 endet, ist eine Förderung der Nachrüstung weiterer Schiffe nur noch begrenzt möglich. Die Maßnahmen müssen spätestens im Winter 2014/ 2015 durchgeführt werden.

Eine Förderung über das Jahr 2015 hinaus ist derzeit noch nicht gesichert. Der Senat strebt aufgrund der Gesundheits- und Klimarelevanz von Dieselruß eine Fortsetzung der Fördermöglichkeit für die Filternachrüstung auch in der neuen Förderperiode 2014 – 2020 an, soweit die Gelder auch nachgefragt werden.

Berlin, den 22. August 2014

In Vertretung

R. L ü s c h e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Aug. 2014)