

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tommy Tabor (AfD)

vom 20. Mai 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Mai 2022)

zum Thema:

Sind die Abgase der Wasserfahrzeuge sauberer geworden?

und **Antwort** vom 03. Juni 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Jun. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tommy Tabor (AfD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11931
vom 20. Mai 2022
über Sind die Abgase der Wasserfahrzeuge sauberer geworden?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Wie viele Fahrgastschiffe, Güterschiffe, Schubboote und andere gewerbliche und behördliche Wasserfahrzeuge sind zurzeit ausschließlich auf Berliner Gewässern unterwegs?

Frage 3:

Mit welchen Antrieben sind die unter Frage 1 erwähnten Wasserfahrzeuge ausgestattet? (Bitte nach Antriebsart sowie absolut und prozentual auflisten.)

Antwort zu 1 und 3:

Genauere Zahlen zu den ausschließlich in Berlin verkehrenden Schiffen liegen nur vereinzelt vor. Die meisten Schiffe kommen auch außerhalb Berlins zum Einsatz. Es konnten folgende Zahlen ermittelt werden:

Schiffstyp	Anzahl	Diesel- motor	Otto- motor	Außen- bord- motor (Benzin)	Elektro- antrieb	Muskel- kraft
Fahrgastschiffe	ca. 100	95			5	
Fähren der BVG	6	1			4	1
Güterschiffe	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Schubboote (BEHALA)	1				1	
Andere gewerbliche Schiffe	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Behördliche Wasserfahrzeuge (inklusive 91 Rettungsboote auf Anhängern)	ca. 138	ca. 23	1	113	1	
Gesamt	245	119	1	113	11	1
Anteil Antriebe		48,6 %	0,4 %	46,1 %	4,5 %	0,4 %

Frage 2:

Im Emissionskataster Berlin 2015 wurde eine Stickoxidemission von 18.929 Tonnen bilanziert, wobei 37 % auf den Straßenverkehr mit seinen deutlich mehr als eine Million Fahrzeugen und 1,3 % auf den Schiffsverkehr entfielen. Wie viele PKW, leichte Nutzfahrzeuge, LKW, Linienbusse, Reisebusse und Motorräder waren 2015 auf Berlins Straßen unterwegs? Und wie viele der unter Frage 1 genannten Fahrzeuge waren 2015 auf Berliner Gewässern unterwegs?

Antwort zu 2:

Zu der Anzahl der im Jahr 2015 in Berlin zugelassen Straßenfahrzeuge liegen die in der folgenden Tabelle zusammengestellten Daten vor:

Tabelle 1: Fahrzeugbestand zum 01.07.2015 (Quelle: Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten - Kraftfahrzeugzulassung Berlin)

Pkw	Lkw (leichte und schwere Nutzfahrzeuge)	Busse	Motorräder
1.162.327	87.731	2.183 davon etwa 1.300 Linienbusse der BVG	104.566

Für die Bestimmung der Emissionen werden jedoch nicht diese Zahlen zum Fahrzeugbestand verwendet, sondern es werden die Fahrleistungen oder Transportleistungen aus Zählungen der auf den Straßen fahrenden Fahrzeuge oder andere Angaben (z.B. Fahrpläne) berechnet.

Angaben zum Bestand von Schiffen im Jahr 2015 wurden für den Luftreinhalteplan nicht erhoben.

Frage 4:

Wie viele dieser Wasserfahrzeuge wurden in den letzten 5 Jahren mit Abgasreinigungssystemen ausgerüstet und welchem prozentualen Anteil entspricht das?

Antwort zu 4:

Es konnte ermittelt werden, dass bislang vier Fahrgastschiffe mit Partikelfiltern nachgerüstet wurden, davon wurden drei Nachrüstungen vom Senat gefördert. Darüber hinaus wurden drei Fahrgastschiffe mit Förderung des Senats sowie zwei weitere Schiffe von einer Reederei in Eigenregie mit Partikelfiltern und Stickoxidminderungssystemen nachgerüstet. Von den Nachrüstungen erfolgten fünf in den letzten fünf Jahren.

Die mit Dieselmotor betriebene Fähre der BVG ist ebenfalls mit einem Partikelfilter ausgerüstet. Damit verfügen circa 8 % der Schiffe über ein nachgerüstetes Abgasreinigungssystem.

Frage 5:

Wie viele Wasserfahrzeuge werden komplett emissionsfrei betrieben? Wie viele sind mit einem Hybridantrieb welcher Art ausgestattet?

Antwort zu 5:

Es konnte ermittelt werden, dass 11 Wasserfahrzeuge emissionsfrei und eines mit Hybridantrieb betrieben werden.

Frage 6:

Gibt es Messstellen, die vor allem an den von Menschen hochfrequentierten Bereichen der Innenstadt (z.B. Schiffbauerdamm, Spreebogenpark) die Abgase von Fahrgastschiffen messen auf eine ähnliche Weise, wie es beim Autoverkehr praktiziert wird, also bei denen die Messstationen nur wenige Dutzend Zentimeter vom Abgas emittierenden Bauteil platziert werden? Wenn ja, welche Stickoxidwerte wurden dort im Durchschnitt der letzten 5 Jahre gemessen? Wenn nein, warum werden diese Emissionen nicht gemessen?

Antwort zu 6:

Von den Stationen des Berliner Luftgütemessnetzes liegt die Messstation MC 171, die repräsentativ für den städtischen Hintergrund ist, nur wenige Meter von der Spree entfernt zwischen Jannowitz-Center und Spree. Hier konnte bisher keinerlei Einfluss von Schiffsabgasen festgestellt werden.

Zusätzlich wurden für die Validierung von Modellrechnungen zur Schadstoffbelastung durch Binnenschiffe im Januar 2022 an folgenden drei Orten Passivsammler zur Messung von Stickstoffdioxid installiert:

- unterhalb der Rathausbrücke in Berlin Mitte bei km 17,28, rechtes Ufer,
- neben dem Eingang DDR-Museum in Berlin Mitte bei km 17,00, rechtes Ufer,
- Reichstagsufer gegenüber Tränenpalast in Berlin Mitte bei km 15,78, linkes Ufer.

Messwerte liegen noch nicht vor.

Frage 7:

Welche konkreten Pläne verfolgt der Senat, um den Schadstoffausstoß von gewerblichen und behördlichen Wasserfahrzeugen deutlich zu reduzieren?

Antwort zu 7:

Durch den Senat sind unter dem Vorbehalt ausreichender Haushaltsmittel konkret folgende Aktivitäten vorgesehen:

- Weiterführung des Förderprogramms „Nachhaltige Nachrüstung und Umrüstung von Fahrgastschiffen“ für die Förderung der Nachrüstung von Fahrgastschiffen mit Abgasnachbehandlungssystemen oder der Umrüstung auf Elektroantriebe,
- Förderung des Neubaus von innovativen Elektroschiffen, die von der öffentlichen Hand betrieben werden.

Frage 8:

Welche anderen Projekte wie das emissionsfreie Schubboot „Elektra“ gibt es zurzeit, um diesem Ziel näher zu kommen?

Antwort zu 8:

Bereits seit 2014 fahren im Auftrag der BVG elektrisch angetriebene Fähren auf den Linien F 11 (Oberschöneweide/Wilhelmstrand-Baumschulenstraße), F 12 (Müggelbergallee-Wassersportallee), F 21 (Krampenburger-Schmöckwitz, Zum Seeblick) und F 23 (Rahnsdorf, Müggelwerderweg-Rahnsdorf, Kruggasse).

Im Rahmen des Förderprogramms „Nachrüstung und Umrüstung von Fahrgastschiffen“ konnten 2021 zwei Fahrgastschiffe von Dieselantrieb auf batterieelektrischen Antrieb umgerüstet werden. Das Land Berlin wird zudem sein 60 Jahre altes Diesel-Dienstschiff „Glienicke“ – eingesetzt zur ökologischen Gewässerüberwachung und für Probeentnahmen – durch ein ausschließlich mit Solarstrom betriebenes Fahrzeug ersetzen. Das Fahrzeug befindet sich im Bau und soll im

Sommer 2022 einsatzbereit sein. Das Projekt wird mit Mitteln des Berliner Programms für Nachhaltige Entwicklung (BENE) und EU-Mitteln aus dem “Operationellen Programm des EFRE Berlin 2014-2020” gefördert.

Frage 9:

Der Autoindustrie ist es gelungen, in den vergangenen Jahrzehnten Schadstoffemissionen durch technische Lösungen radikal zu verringern. Aus welchen Gründen scheint der technische Fortschritt auf dem Wasser nicht mithalten zu können? Fehlen steuerliche Anreize oder Sanktionen bei Grenzwertüberschreitungen, wie es im Straßenverkehr seit Jahrzehnten Usus ist? Was plant der Senat, um auch am und auf dem Wasser für gute Luft in Berlin zu sorgen?

Antwort zu 9:

Der Rückgang der Emissionen von Kraftfahrzeugen beruht weitgehend auf der seit fast 30 Jahren erfolgten schrittweisen Verschärfung von Emissionsgrenzwerten durch Europäisches Recht mit Absenkung der Emissionsgrenzwerte und Einführung von Abgasmessungen im realen Straßenverkehr bei der Typgenehmigung von Fahrzeugen.

Für Schiffe gelten eigene europäische Emissionsgrenzwerte. Diese waren über lange Zeit sehr viel weniger anspruchsvoll als für Straßenfahrzeuge. Erst mit den EU-Verordnungen 2017/656, 2017/654, 2017/655 und 2018/989 wurden vergleichbare Emissionsgrenzwerte festgelegt. Neue Schiffsmotoren bis 300 kW Leistung müssen diese Standards seit 1.1.2019, Motoren mit Leistungen über 300 kW seit 1.1.2020 einhalten. Während in der Flotte der Straßenfahrzeuge jedes Jahr etwa 10 % der Fahrzeuge durch Neufahrzeuge ausgetauscht werden, sind Binnenschiffe und auch ihre Motoren sehr viel langlebiger und können Lebensdauern von mehreren Jahrzehnten erreichen. Daher werden sich die verschärften Grenzwerte für Schiffe erst langfristig auswirken.

Steuerliche Anreize oder Sanktionen haben im Verhältnis zur Verschärfung von Emissionsgrenzwerten eine geringere Wirkung, da sich diese Anreize immer an bestehenden Emissionsgrenzwerten orientieren müssen.

Die Abgabenstruktur für Binnenschiffe ist mit dem Straßenverkehr nicht vergleichbar. So gibt es z.B. keine schiffsbezogene Steuer wie die Kfz-Steuer. Für Bundeswasserstraßen wie Spree, Havel und Landwehrkanal, können Abgaben nur auf Bundesebene festgelegt werden. Die für das Befahren der Binnenschiffahrtsstraßen erhobenen Abgaben der gewerblichen Güter- und Fahrgastschiffahrt wurden jedoch 2019 aufgehoben, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschiffahrt zu stärken.

Frage 10:

Sind für besonders umweltschädliche Wasserfahrzeuge Fahrverbote oder eine Citymaut geplant?

Antwort zu 10:

Nein. Hierfür gibt es keine Rechtsgrundlagen.

Frage 11:

Existieren für den Bereich der kommerziellen Fahrgastschiffahrt Möglichkeiten der CO₂-Kompensation für die Fahrgäste und werden die Reeder je nach Emissionsausstoß ihrer Schiffe besteuert?

Antwort zu 11:

Grundsätzlich gibt es eine Reihe von Anbietern für CO₂-Kompensationen. Für eine verbindliche Kompensation durch die Reedereien oder die Fahrgäste gibt es aber ebenso wenig eine Rechtsgrundlage wie für eine emissionsabhängige Besteuerung von Fahrgastschiffen.

Berlin, den 03.06.2022

In Vertretung
Dr. Silke Karcher
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz