

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tommy Tabor (AfD)

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

zum Thema:

Was unternimmt der Senat gegen das technologiefeindliche Monopol der Reeder mit hohen Beständen an Dieselschiffen?

und **Antwort** vom 06. Juli 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Juli 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. 19/12314
vom 20.06.2022

über Was unternimmt der Senat gegen das technologiefeindliche Monopol der Reeder mit hohen Beständen an Dieselschiffen?

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

In dem Artikel des Spiegel vom 12.06.2022 „Eine Spreefahrt, die ist dreckig“ werden Angaben des Senats und aus einer rbb-Recherche zitiert, nach denen rund 10 Prozent der Rußpartikel-Emissionen im Verkehr durch die Schifffahrt verursacht werden, was dem Feinstaubausstoß von etwa 120.000 Autos entspricht. In der Drucksache 19/11931, die bereits vor dem Artikel am 03.06.2022 beantwortet wurde, teilte der Senat mit, dass ca. 95 Prozent der Fahrgastschiffe mit einem Dieselmotor betrieben werden und nur 8 Prozent der Schiffe über ein nachgerüstetes Abgasreinigungssystem verfügen.

Frage 1:

Wann werden die Messwerte aus den Passivsammlern zur Messung der Schadstoffbelastung durch Binnenschiffe vorliegen?

Antwort zu 1:

Die ersten – ggf. noch vorläufigen – Werte werden voraussichtlich Ende 2022 vorliegen.

Frage 2:

Wie viele Mittel für wie viele Fahrgastschiffe der Berliner Reeder wurden für die Jahre 2022 und 2023 aus dem Förderprogramm „Nachhaltige Nachrüstung und Umrüstung von Fahrgastschiffen“ beantragt?

Antwort zu 2:

Das Förderprogramm für die Jahre 2022 und 2023 startet im Spätsommer 2022, so dass die Nach- bzw. Umrüstung der Schiffe in der Winterpause erfolgen kann. Daher konnten bisher noch keine Mittel beantragt werden.

Frage 3:

Welche Projekte des Neubaus von innovativen Elektroschiffen, die von der öffentlichen Hand betrieben werden, sind neben dem emissionsfreien Schubboot „Elektra“ für dieses und die weiteren Jahre in Planung?

Antwort zu 3:

Derzeit wird mit Mitteln des Berliner Programms für Nachhaltige Entwicklung (BENE) das Projekt „Solarbetriebenes Elektro-Schiff für die Überwachung der Berliner Gewässer“ (Kennziffer 1249-B4-N) gefördert.

Weitere Förderungen von Neubauten über das BENE-Programm für die folgenden Jahre konnten noch nicht geplant werden, da die Förderperiode ausgelaufen ist. Das neue Programm des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) 2021 – 2027 Berlin wurde am 1. Juni 2022 von der EU-Kommission bewilligt. Damit kann das Folgeprogramm für die BENE-Förderung (BENE II), das inhaltlich auf dem bisherigen BENE-Programm aufbaut, voraussichtlich ab August 2022 starten.

Neben dem Schubboot „Elektra“ und dem kommenden Elektroschiff für die Berliner Gewässerüberwachung sind bei den landeseigenen Berliner Verkehrsbetrieben bereits seit 2014 vier Fähren mit Elektroantrieb im Einsatz.

Frage 4:

Auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene wird über verschiedene Zeitpunkte über das Aus für Verbrennermotoren in PKW verhandelt, wobei schon Jahreszahlen wie 2035 oder gar 2030 zu hören waren. In der Drucksache 19/11931 hieß es, dass Binnenschiffe und ihre Motoren „Lebensdauern von mehreren Jahrzehnten erreichen“ können. Bedeutet das, dass die Berliner noch bis 2050 oder darüber hinaus mit den Schadstoffen der Dieselmotoren von Fahrgastschiffen leben müssen?

Antwort zu 4:

Die Verhandlungen zum Umstieg von Straßenfahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf solche mit Elektroantrieb werden zuvorderst aus Gründen des Klimaschutzes geführt.

So ist der Verkehrssektor mit einem Anteil von 31 % an den gesamten CO₂-Emissionen Berlins ein zentrales Handlungsfeld für den Berliner Klimaschutz, zumal im Verkehrsbereich die CO₂-Emissionen seit 1990 im Gegensatz zu allen anderen Sektoren nicht gesunken, sondern noch gestiegen sind. Die Situation ist deutschland- und europaweit vergleichbar.

Bedeutendster Emittent im Verkehrssektor war und ist in Berlin der Straßenverkehr, der im Jahr 2018 knapp 70 % der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen Berlins verursachte. Dagegen trug die Binnenschifffahrt mit weniger als 1 % zu den CO₂-Emissionen bei.

Auch hinsichtlich der Luftschadstoffemissionen spielt die Binnenschifffahrt für die Gesamtbilanz in Berlin nur eine untergeordnete Rolle. Daher konzentrieren sich die Maßnahmen zum Umstieg auf Elektroantrieb derzeit noch auf Straßenfahrzeuge. Denn es gibt bereits ein Serienangebot für batterieelektrische Fahrzeuge auf dem Markt, während sich diese Antriebstechnologie für Fahrgastschiffe noch in der Entwicklungs- und Erprobungsphase befindet. Mit dem Förderprogramm „Nachhaltige Nachrüstung und Umrüstung von Fahrgastschiffen“ unterstützt das Land Berlin diese Entwicklung. Soweit Dieselmotoren weiter notwendig sind, kann durch die Förderung der Nachrüstung mit Abgasreinigungssystemen der Schadstoffausstoß auch bei älteren Motoren drastisch reduziert werden. Derzeit kann allerdings der Umstieg auf emissionsarme Fahrgastschiffe nur auf freiwilliger Basis erfolgen, da Rechtsinstrumente für eine verbindliche Einführung in Berlin nicht zur Verfügung stehen.

Frage 5:

Anbietern von Carsharing-Autos, E-Rollern, E-Scootern und Leihfahrrädern rollte das Land Berlin einen roten Teppich aus. Was hat der Senat bisher unternommen und was ist in Planung, um faire Marktbedingungen für die Betreiber von Fahrgastschiffen mit umweltfreundlichen Antrieben zu schaffen?

Frage 10:

Was wird der Senat im Sinne einer umfassenden Umweltpolitik und des Schutzes der Gesundheit der Bürger vor unnötigen Rußpartikel-Emissionen unternehmen, um Marktteilnehmern Chancengleichheit zu bieten, die mit emissionsarmen oder emissionsfreien Schiffsantrieben Fahrgäste auf Spree, Landwehrkanal und Havel befördern möchten?

Antwort zu 5 und 10:

Um einen Anreiz für emissionsarme Fahrgastschiffe zu schaffen, hat der Berliner Senat im Luftreinhalteplan für Berlin – Zweite Fortschreibung – festgelegt, dass zukünftig für Steganlagen mit hohen Luftbelastungen Emissionsauflagen in wasserrechtliche Genehmigungen aufgenommen werden sollen. Hohe Luftbelastungen liegen vor, wenn aufgrund des Betriebs der Steganlage Überschreitungen von Luftqualitätsgrenzwerten durch die Emissionen der

Fahrgastschiffe auftreten. Bisher konnte dieses Instrument noch nicht angewendet werden. Denn aufgrund der positiven Entwicklung der Luftqualität werden die Luftqualitätsgrenzwerte an allen Steganlagen eingehalten. Ohne Grenzwertüberschreitung ist eine Emissionsauflage im Rahmen der wasserrechtlichen Genehmigung nicht zulässig, da derartige Auflagen eine konkrete Gefahrenlage voraussetzen. Diese wird im Bereich der Luftreinhaltung anhand der Grenzwerte beurteilt.

Der Senat ist zudem häufig gar nicht für die Marktbedingungen, d.h. im Wesentlichen für den Zugang zu Steganlagen, zuständig. Da die attraktiven Routen für Fahrgastschiffe über die Bundeswasserstraßen führen, ist für die Verpachtung von Wasserflächen das Wasser- und Schifffahrtsamt des Bundes zuständig. Diese Bundesbehörde wählt damit die Marktteilnehmenden aus. Derzeit werden Gespräche zwischen allen Beteiligten geführt, um eine Verbesserung des Marktzuganges für Reedereien mit emissionsarmen Fahrgastschiffen zu erreichen.

Frage 6:

Welche kurz-, mittel- und langfristigen Ziele verfolgt der Senat im Hinblick auf eine komplette Elektrifizierung der Fahrgastschifffahrt in Berlin?

Antwort zu 6:

Der Luftreinhalteplan für Berlin – Zweite Fortschreibung – sieht vor, dass bis 2021 mindestens zwei Schiffe auf Elektroantrieb umgerüstet werden. Dies wurde mit der Umrüstung der MS Heidelberg der Bootsvermietung Fangrot und der MS Fitzgerald der Firma LYC – Lindner Yachtcharter erreicht.

Mittel- und langfristig wurde vom Abgeordnetenhaus Berlin 2018 gefordert, die CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt in Berlin bis 2030 um 30 % und die Emissionen von Partikeln und Stickstoffoxiden um 90 % zu reduzieren. Diese Ziele können bisher jedoch nur freiwillig durch Selbstverpflichtungen der Reedereien erreicht werden. Rechtsinstrumente zur verbindlichen Durchsetzung dieser Ziele stehen nicht zur Verfügung.

Frage 7:

Wie viele Anleger für Fahrgastschiffe gibt es in Berlin an welchen Stellen, die über Aufladestationen für Elektroschiffe verfügen und die allen Marktteilnehmern gegen eine marktübliche Gebühr zur Verfügung stehen? Wie viele weitere derartige Stationen, vor allem an den bei Touristen besonders beliebten und damit lukrativsten Abschnitten von Spree und Landwehrkanal, sollen in Berlin in diesem und den nächsten Jahren entstehen? Gibt es eine derartige Station in der Nähe von Hauptbahnhof und Reichstagsgebäude oder ist dort eine geplant?

Antwort zu 7:

Angaben zur Zahl der Stromanschlüsse an Steganlagen und in Heimathäfen der Fahrgastschiffe liegen dem Senat nicht vor.

Viele Anlegestellen verfügen über Stromanschlüsse zur Landstromversorgung, die bei kleineren Fahrgastschiffen ausreichend sind, um die Batterien über Nacht zu laden. Dies zeigen die Erfahrungen mit den beiden Fahrgastschiffen, die mit Unterstützung des Landes Berlin auf Elektroantrieb umgerüstet wurden.

Frage 8:

Werden Genehmigungen für Anlegestellen an den im Bundesbesitz befindlichen Berliner Gewässern jährlich erteilt oder in anderen Zeitabständen? Gibt es dabei Ausschreibungen und wie sind diese geregelt?

Antwort zu 8:

Für Anlegestellen ist eine wasserbehördliche Genehmigung als Anlage im/am Gewässer nach § 62 ff Berliner Wassergesetz (BWG) erforderlich. Die Entscheidung über die Befristung der wasserbehördlichen Genehmigung sowie dessen Dauer erfolgt auf Grundlagen § 62 Abs. 5 BWG. Die Dauer der Befristung der Genehmigung für Anlegestellen beträgt in der Regel 10 Jahre.

Nein, eine Ausschreibung von Genehmigungen nach § 62 ff BWG für Anlegestellen erfolgt nicht, da wasserrechtliche Genehmigungen durch die zuständige Behörde ausschließlich auf Antrag erteilt werden.

Frage 9:

Was haben die Ermittlungen der Landeskartellbehörde zu Chancen neuer Marktteilnehmer in der Berliner Fahrgastschiffahrt bisher ergeben? Welche Möglichkeiten ergeben sich dadurch für den Senat, das Monopol von Reedereien zu brechen, die weder in umweltfreundlichere Antriebe ihrer Fahrgastschiffe investieren noch neue Marktteilnehmer zu marktüblichen Preisen an vorhandenen Anlegern festmachen lassen wollen?

Antwort zu 9:

Zu laufenden Ermittlungen gegen Unternehmen wegen des Verdachts auf wettbewerbswidriges Verhalten gibt die Landeskartellbehörde grundsätzlich keine Auskünfte.

Die Handlungsmöglichkeiten der Landeskartellbehörde ergeben sich aus dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB). Verstöße gegen das GWB können mit Verfügungen oder Verpflichtungszusagen, die die Wettbewerbsbedenken ausräumen, beendet werden. Die Handlungsmöglichkeiten der Kartellbehörde sind abhängig vom Ermittlungsergebnis, der danach festgestellten Marktstruktur und ihrer Ursachen sowie ggf. der Marktstellung der Anbieter von Fahrgastschiffahrtsleistungen. Ansatzpunkt für das Kartellrecht ist jedenfalls unternehmerisches, nicht hoheitliches Handeln.

Berlin, den 06.07.2022

In Vertretung

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