

18. Wahlperiode

Antrag

der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Saubere Luft durch schadstoffarme Schiffe

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, sich für eine wirksame Reduzierung der Schadstoffemissionen durch Schiffe auf den Berliner Gewässern einzusetzen. Insbesondere für große Fahrgastschiffe und Güterschiffe sind hierzu folgende Initiativen und Maßnahmen zu ergreifen:

1. Eine Bundesratsinitiative einzuleiten bzw. zu unterstützen mit dem Ziel, dass Kommunen Binnenschiffe (einschließlich Fahrgastschiffe) in ihre Regelungen für Umweltzonen und somit die Festlegung einer Rußfilterpflicht für deren Befahrung einbeziehen können.
2. Eine Bundesratsinitiative einzuleiten bzw. zu unterstützen, die eine Nutzungspflicht vorhandener Stromtankstellen an Bundeswasserstraßen für Binnenschiffe (einschließlich Fahrgastschiffe) vorsieht.
3. Eine Bundesratsinitiative einzuleiten bzw. zu unterstützen, um den Schwefelgehalt von Schiffstreibstoffen europaweit verbindlich zu reduzieren und so den Einsatz umweltfreundlicheren Treibstoffs zu unterstützen. Für Dieselschiffsmotoren ist eine generelle Nach- bzw. Ausrüstung mit Partikelfiltern vorzusehen.
4. Mit Verbänden, Reedereien und Schifffahrtsunternehmen eine Klimaschutzvereinbarung „Sauberer Schiffsverkehr in Berlin“ abzuschließen. Darin sollen sich die Unternehmen verpflichten, nach dem Vorbild der Initiative „Green Ship of the Future“ ihre CO₂-Emissionen bis spätestens zum Jahr 2030 um 30 Prozent zu reduzieren und ihre Diesel-Emissionen um 90 Prozent. Es sind feste Zeit- und Maßnahmenpläne für die Nach- bzw. Umrüstung der Flotten mit Dieselrußfiltern mit den Unternehmen zu ver-

abreden und bei Neuinvestitionen die Anschaffung alternativer elektrischer oder zumindest emissionsarmer Antriebsformen festzulegen.

5. Wirkungsvolle Anreize für die zügige Nachrüstung von Berliner Fahrgastschiffen mit Rußfiltern zur Minderung ihrer Dieselpartikel-Emissionen zu setzen, wie beispielsweise Vorteile bei Kosten für Liegeplätze und Schleusen. Die Förderung von Umrüstmaßnahmen ist mit neuen Anreizen fortzusetzen. Voraussetzung für die Förderung ist der Einbau qualitativ hochwertiger Filter.
6. Eine nachhaltige und möglichst emissionsarme Nutzung der innerstädtischen Häfen, u.a. durch Elektro-Anleger, anzustreben und dies mit entsprechenden Maßnahmen zu unterlegen.

Dem Abgeordnetenhaus ist zum 30. Juni 2018 sowie 30. Juni 2019 über die eingeleiteten Maßnahmen zu berichten.

Begründung:

Die Berliner Luftqualität soll weiter verbessert werden. Das ist erklärtes Ziel der Koalition. Für Stickstoffoxid- und Feinstaubemissionen ist der Schiffsverkehr ein wesentlicher Verursacher. Die Gesamtemissionen des Schiffsverkehrs liegen nach dem für den Berliner Luftreinhalteplan 2015 erstellten „Emissionsinventar“ sogar höher als frühere Schätzungen ergaben.

Zu 1: Für Dieselfahrzeuge im Straßenverkehr ist ein Rußfilter innerhalb der Berliner Umweltzone Pflicht. Für Binnenschiffe können Kommunen Gleiches bisher nicht vorschreiben, da eine entsprechende Rechtsgrundlage auf Bundesebene fehlt und die meisten Berliner Wasserwege Bundeswasserstraßen sind, die bisher nicht in Umweltzonen einbezogen werden können. Der Senat wird aufgefordert, sich über eine Bundesratsinitiative für eine Änderung der Rechtsgrundlage einzusetzen, so dass künftig auch Fahrgast- und Güterschiffe einen Beitrag zur Feinstaubreduzierung und Luftreinhaltung und damit zu einer Verringerung der Gesundheitsrisiken der Bevölkerung in Ballungsräumen leisten.

Zu 2: Auf Berliner Wasserstraßen gilt für Binnenschiffe bereits heute eine Nutzungspflicht vorhandener Stromtankstellen (Landesschiffverkehrsverordnung, § 14 Abs. 2, „Verhalten beim Stillliegen“): Verbrennungsmotoren dürfen nicht zur Stromerzeugung benutzt werden, wenn in Häfen, an Umschlagstellen oder Liegestellen Landstromanschlüsse vorhanden sind.

Diese Regelung soll mit Hilfe einer Bundesratsinitiative auf Bundeswasserstraßen übertragen werden. Unnötige Lärmbelastungen und Abgase durch laufende Dieselmotoren der Binnenschiffe können so an Berliner Bundeswasserstraßen (dazu zählen Havel und Spree) vermieden werden. Wie notwendig eine solche Regelung ist, zeigt u.a. das Beispiel der Flusskreuzschiffahrt auf der Havel. Nahe der Spandauer Altstadt am Havelufer vorhandene Stromtankstellen werden wegen der fehlenden Anschlusspflicht kaum genutzt. Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Umwelt werden durch die Stromerzeugung über die Schiffsdieselmotoren unnötig belastet.

Zu 3: Die Weltgesundheitsorganisation WHO hat Dieselpartikel als eindeutig krebserregend eingestuft. Dieselruß trägt zur Klimaerwärmung bei und wird heute als der wichtigste Klimatreiber nach CO₂ eingestuft. Analog zum Straßenverkehr muss auch der Schiffsverkehr seine Abgasemissionen kontinuierlich reduzieren und durch geeignete Filtersysteme die Dieselrußbelastung vermindern. Der Wechsel zu einem saubereren Treibstoff und die Nachrüstung mit Abgasfiltern sind Maßnahmen, die Emissionen nachhaltig vermindern.

Für Binnenschiffe schreibt § 4 Abs. 2 der 10. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) seit Januar 2011 die Verwendung schwefelarmen Schiffsdiesels vor, der weniger als 10 ppm Schwefel enthält. Erst eine solche Begrenzung des Schwefelgehaltes ermöglicht den Einsatz moderner Abgasreinigungstechniken wie Partikelfiltern.

Für das insbesondere durch Fracht- und Kreuzfahrtschiffe genutzte kostengünstige Schwer- bzw. Bunkeröl mit hohem Schwefelgehalt gibt es erst teilweise Reduktionsvorgaben. Auf europäischen Meeren dürfen Fracht- und Fahrgastschiffahrt diese Treibstoffe mit bis zu 1 % (10.000 ppm) Schwefelgehalt weiterhin einsetzen. Erst seit Januar 2015 ist zumindest auf Nord- und Ostsee ein strengerer Schwefelgrenzwert von 0,1 % (1.000 ppm) einzuhalten. Ende 2016 hat die Internationale Schifffahrtsorganisation IMO eine weltweit geltende Obergrenze für den Schwefelgehalt von Bunkerkraftstoffen festgelegt. Ab dem Jahr 2020 darf der Schwefelanteil des Kraftstoffs nur noch 0,5 % betragen.

Ein entsprechender Bundesratsantrag soll Bemühungen einleiten, eine generelle Nach- bzw. Ausrüstung von Dieselschiffmotoren mit Partikelfiltern vorzuschreiben und den Schwefelgehalt von Schiffstreibstoffen auf europäischen Meeren auch außerhalb von Nord- und Ostsee durch Änderung der entsprechenden EU-Richtlinie weiter zu reduzieren. Dies ist aus Gründen des Umwelt- und Gesundheitsschutzes erforderlich.

Zu 4: Das Land Berlin kann die notwendigen Maßnahmen für den ökologischen Strukturwandel und die Verbesserung der Lebens- und Umweltqualität Berlins nicht allein erreichen. Dafür braucht die Stadt verlässliche Partner, insbesondere der privaten Wirtschaft. Alle müssen ihren Teil beitragen, um Gesundheitsgefahren zu minimieren und die Klimaziele zu erreichen. Eine rechtliche Verpflichtung zur Nachrüstung von Dieselrußfiltern für Schiffe besteht derzeit nicht, da die geltenden Abgasnormen für Dieselmotoren von Schiffen weniger streng sind als für Straßenfahrzeuge. Eine Klimaschutzvereinbarung „Sauberer Schiffsverkehr in Berlin“ kann dazu einen wesentlichen Beitrag leisten. Auch elektrische Antriebsformen können in der Schifffahrt zum Einsatz kommen, wie das Projekt Elektra (elektrobetriebenes Schubschiff) der Behala zeigt. Die Berliner Fahrgastschiffahrt ist aufgefordert, Motor für die Entwicklung umweltfreundlicher Antriebsinnovationen zu werden.

Zu 5: Dieselmotoren von Fahrgastschiffen erreichen häufig eine lange Nutzungsdauer. Gerade ältere Motoren verursachen z.T. erhebliche Dieselrußemissionen, die an den Berliner Wasserstraßen zu gesundheitsgefährdenden Belastungen für die Bevölkerung und die Stadtnatur führen. Durch die umweltentlastende Umrüstung der Flotten der Schifffahrtsunternehmen soll der ökologische Strukturwandel beschleunigt werden. Ein erfolgreich durchgeführtes Berliner Modellprojekt hat gezeigt, dass sich der Dieselrußausstoß der Motoren durch Nachrüstung mit hochwertigen Partikelfiltern um mehr als 90 % vermindern lässt.

Zu 6: Elektroschiffe bieten die Möglichkeit für emissionsfreien Schiffsverkehr. Vor allem im Fahrgastschiffbereich sind schon Schiffe mit Elektroantrieb im Einsatz. Sie tragen so zur Verbesserung der lokalen Luftqualität und, je nach eingesetztem Strom, zum Klimaschutz bei. Um den Betrieb zu ermöglichen, sind allerdings Elektroanleger mit Lademöglichkeiten notwendig.

Berlin, d. 14. Dezember 2017

Saleh Buchholz Schopf Spranger
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
der SPD

Bluhm U. Wolf H. Wolf Ronneburg
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Die Linke

Kapek Gebel Kössler
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Bündnis 90/Die Grünen