

16. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 19. Januar 2007 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Januar 2007) und **Antwort**

Wird die Umweltzone durch Binnenschifffahrt unterwandert?

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

1. Wie bewertet der Senat die Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität durch die Binnenschifffahrt, deren Abgasen insbesondere Menschen ausgesetzt sind, die sich an den Ufern der Berliner Wasserstraßen aufhalten?

Zu 1.: Die Abgase von Binnenschiffen, insbesondere in Form von Partikelemissionen, können durchaus eine lokale Belästigung für die sich in Ufernähe aufhaltenden Menschen darstellen. Gleiches gilt auch für die auf dem Oberdeck befindlichen Passagiere von Fahrgastschiffen. Auch wenn aufgrund der guten Bedingungen für die Ausbreitung der Schadstoffe über offenen Gewässern eine Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte infolge von Schiffsemissionen praktisch ausgeschlossen werden können, misst der Senat der Minderung dieser Emissionen eine große Bedeutung bei.

2. Welche Maßnahmen plant der Senat, um die hohe Gesundheitsgefährdung durch Dieselabgase von Touristenschiffen zu reduzieren, die vor allem im Frühjahr bis zum Herbst im Abstand von wenigen Minuten die zentralen Wasserstraßen durchfahren und so die Bemühungen um Emissionsminderungen innerhalb der Umweltzone konterkarieren?

Zu 2.: Die Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt, wozu auch Fahrgastschiffe gehören, sind wegen des hohen Anteils des grenzüberschreitenden Verkehrs internationalen Regelungen unterworfen. Seit 2004 gibt es europaweit geltende Abgasgrenzwerte für Binnenschiffe, die jedoch erst ab 1.1.2007 von neuen Schiffsmotoren einzuhalten sind. Weil aber Binnenschiffe sehr langlebige Güter sind, werden diese neuen Abgasvorschriften sich kurz und mittelfristig kaum positiv auf die Abgasemissionen auswirken.

Allerdings sind inzwischen technische Möglichkeiten zur Nachrüstung der bestehenden Schiffsmotoren mit Partikelfiltern und mit einem System zur Reduzierung der

Stickoxidemissionen entwickelt worden. Der Senat hat deshalb Gespräche mit einem Berliner Reeder für eine freiwillige Ausrüstung von Fahrgastschiffen mit solchen Abgasreinigungstechniken aufgenommen.

Hinsichtlich der Schadstoffemissionen spielt neben Maßnahmen am Motor auch die Kraftstoffqualität eine wichtige Rolle, die ebenfalls durch europaweite Regelungen bestimmt wird. Diese erlauben die Verwendung von stark schwefelhaltigem Dieselmotorkraftstoff für die Binnenschifffahrt, der zu höheren Partikelemissionen führt und die Wirksamkeit von Partikelfiltersystemen einschränkt. Der Senat prüft derzeit, welche Möglichkeiten bestehen, über die europäischen Regelungen hinaus die Verwendung von schwefelfreiem Kraftstoff in Berlin, zumindest für die hier verkehrenden Fahrgastschiffe, zur Pflicht zu machen.

3. Welche Auswirkungen werden Wassertaxis auf den Umfang der Emissionen haben, und welche Maßnahmen zur Emissionsminderung will der Senat ergreifen?

Zu 3.: Dem Senat liegt derzeit von den potenziellen Betreibern von Wassertaxen noch kein genehmigungsfähiges Gesamtkonzept vor. Angesichts zahlreicher ungeklärter Aspekte ist keine Aussage zu den möglichen Verkehrsmengen durch Wassertaxis möglich, so dass auch keine Abschätzungen über die dadurch zu erwartenden Schadstoffemissionen vorgenommen werden können.

4. Gibt es Untersuchungen über den Umfang der Schadstoffbelastung vor allem im stark frequentierten Bereich zwischen den Regierungsgebäuden und dem Berliner Hauptbahnhof, und wenn nicht, warum nicht, bzw. wann will der Senat solche Untersuchungen veranlassen?

Zu 4.: Der Senat betreibt zahlreiche Messstationen für die Luftqualität, die für den genannten Bereich repräsentativ sind, eine davon unmittelbar am Spreeufer in der Innenstadt. Die langjährige Auswertung der Luftgütemessdaten ergab zusätzlich zur ohnehin vorhandenen

städtischen Hintergrundbelastung keine nennenswerten Beiträge des Schiffsverkehrs zu Grenzwertüberschreitungen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass sich die Emissionen der Schiffe auf den offenen Wasserflächen im Vergleich mit den Schadstoffemissionen des Verkehrs in einer Straßenschlucht sehr gut ausbreiten. Eine weitere Erklärung ist der Umstand, dass die Emissionen der Fahrgastschiffe ganz überwiegend auf das Sommerhalbjahr beschränkt sind, in dem keine austauscharmen Wetterlagen auftreten und Überschreitungen der Feinstaubgrenzwerte relativ selten sind.

5. Welche Maßnahmen plant der Senat, die betroffenen Schifffahrtsunternehmen zu bewegen, von dem generell verwendeten, besonders schädlichen Billigdiesel Abstand zu nehmen, damit die Umweltzone auch für die Wasserstraßen gilt?

Zu 5.: siehe Antwort zu Frage 2.

Berlin, den 05. Februar 2007

In Vertretung

Dr. Benjamin Immanuel Hoff
Senatsverwaltung für Gesundheit,
Umwelt und Verbraucherschutz

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Februar 2007)