

Schriftlicher Bericht

Binnenschifffahrt - Beiträge zur Luftreinhaltung

Der Anteil des Binnenschiffverkehrs an den gesamten NO_x-Emissionen in Deutschland ist gering. Jedoch kann der Schiffsverkehr in Flussanliegerstädten signifikante NO_x-Emissionsanteile aufweisen. Der Anteil der Schifffahrt an der NO₂-Belastung in bewohnten Gebieten ist dabei grundsätzlich jedoch deutlich geringer (durch die räumliche Distanz der Emissionsquellen zu bewohnten Gebieten). Direkt nachweisbare Wirkungen der NO_x-Emissionen der Binnenschifffahrt auf die Umgebungsluft sind stark auf die Flussnähe beschränkt. Die mittlere NO₂-Zusatzbelastung, die durch die Binnenschifffahrt verursacht wird, nimmt demnach sehr schnell mit Entfernung von der Fahrrinne ab.

Die Bundesregierung verweist hier auf die Ergebnisse von Untersuchungen der Bundesanstalt für Gewässerkunde¹, die im Januar 2015 veröffentlicht und vom Umweltbundesamt bestätigt wurden. Untersuchungsgebiete waren der Niederrhein bei Wesel, der Mittelrhein bei Köln/Bonn, der Oberrhein südlich von Karlsruhe und die Spree in Berlin. Hieraus ist ersichtlich, dass der Grenzwert oft schon im Uferbereich deutlich unterschritten wird.

Im Bereich von Liegestellen und Häfen sind höhere Belastungen jedoch nicht ausgeschlossen. Um hier zu einer schnellen Minderung der Emissionen zu kommen, empfiehlt sich der Einsatz von Landstromanlagen.

Auf Initiative der Bundesregierung hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) mit dem Beschluss 2017-I-10 vom 31. Mai 2017 zur Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) eine Rahmenvorschrift zur Verpflichtung von Fahrzeugen eingeführt, ihren gesamten Bedarf an elektrischer Energie ausschließlich über einen Landstromanschluss zu decken. Um eine ordnungsgemäße Information der

¹ www.bafg.de/DE/08_Ref/M1/04_Gewaesserphysik/Luftqualitaet/luft_node.html

Schifffahrt zu gewährleisten und eine einheitliche Kennzeichnung sicherzustellen, wurde hierfür ein neues Tafelzeichen geschaffen. Die Vorschrift ist am 01.06.2018 auf dem Rhein in Kraft getreten. Es ist beabsichtigt, diese auch auf für die Mosel, die Donau und die Wasserstraßen im Geltungsbereich der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung zu übernehmen. Es liegt dann in der Entscheidungskompetenz der zuständigen Behörden, unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten Liegestellen entsprechend auszuweisen. Hier sind insbesondere auch die Länder angesprochen.

Zudem gibt es Pilotprojekte zur Verbreitung der Landstromversorgung für in Häfen liegende Schiffe. Laut Koalitionsvertrag der Bundesregierung soll Landstrom in Häfen flächendeckend zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus ist eine Absenkung der EEG-Umlage vorgesehen.

Die 2016 verabschiedete EU Mobile-Maschinen-Verordnung 2016/1628 schreibt für neue Binnenschiffsmotoren ab dem Jahr 2020 deutlich verschärfte Grenzwerte (Stufe V) vor, die in ihrer Höhe etwa denen neuer Lkw entsprechen. Somit wird der Einsatz von Abgasnachbehandlungsanlagen zwingend notwendig, da sowohl die Grenzwerte für Stickoxide als auch Partikelemissionen deutlich abgesenkt werden. Nach anfänglichem Zögern scheinen nun eine Reihe von Herstellern Motoren nach Stufe V im kommenden Jahr anbieten zu wollen. Der Austausch von Motoren wird mit Hilfe des vom BMVI 2007 in Kraft gesetzten und mehrfach überarbeiteten Förderprogramms „nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ finanziell unterstützt. Bis heute wurde hierdurch 814 emissionsärmere Hauptmotoren gefördert.

Dennoch wird die Erneuerung der Flotte noch lange Zeit in Anspruch nehmen, da Binnenschiffsmotoren lange Lebensdauern aufweisen. Das durchschnittliche Alter von Binnenschiffsmotoren beträgt über 20 Jahre.

Die BMVI evaluiert das o.g. Förderprogramm und wird es dann mit dem Ziel einer noch größeren Effizienz überarbeiten, um den Anreiz zum Austausch von Motoren zu erhöhen.