



Tischvorlage
für die 16. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirks Köln
am 16. März 2018

TOP 13

a) Anfrage der CDU-Fraktion

Anteil der Binnenschifffahrt an Stickoxidmess-
werten

Rechtsgrundlage: § 12 der Geschäftsordnung des Regionalrates Köln (GO)

Berichterstatter: Dr. Ute Bellahn, Dezernat 53, Tel.: 0221-147 3329

Inhalt: Beantwortung der Anfrage

Anlage: Anfrage der CDU Fraktion vom 05.03.2018

Der Regionalrat nimmt die Antwort der Bezirksregierung zur Kenntnis.

Drucksache Nr. RR 27/2018	
TOP 13 a)	Seite
Anfrage der CDU Fraktion „Anteil der Binnenschifffahrt an Stickoxidmesswerten“	2

Antwort der Bezirksregierung:

1. Schiffsemissionen und Luftreinhaltepläne

In den Kommunen mit Überschreitung des Grenzwertes für NO₂ von 40 µg/m³ die am Rhein liegen (Bonn, Köln, Leverkusen) gehen die Schiffsemissionen bei der Berechnung der Immissionberechnungen als Emissionen ein ebenso wie Emissionen der Industrie und des Kfz-Verkehrs.

2. Beantwortung der Fragen

1. Gibt es Erkenntnisse über die NO_x Belastung durch Binnenschiffe im Regierungsbezirk Köln, insbesondere in den Städten Leverkusen, Köln und Bonn?

Um den Beitrag der Schiffe zur Luftbelastung in NRW beurteilen zu können, bietet das seit 1996 geführte Schiffsemissionskataster Hilfestellung. Grundlage für die Berechnungen sind die Anzahl der Schiffsbewegungen, die jährlich von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes veröffentlicht werden. Weiter werden die gesetzlich zulässigen Emissionsgrenzwerte in Abhängigkeit des Motorenalters in Form des Emissionsfaktors berücksichtigt. Auch die Geometrie der befahrenen Wasserstraße, sowie das Fahrverhalten im Bereich von Schleusen und Häfen haben Bedeutung für die Berechnungen.

Da die letzten Berechnungen sich auf Schiffsbewegungsdaten aus dem Jahre 2004 beziehen, wurde eine Fortschreibung unter Berücksichtigung aktuell verfügbarer Daten für eine aussagefähige Berichterstattung erforderlich. Daher wurde 2016 das „Emissionskataster für den Schiffsverkehr in NRW 2012“ vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen veröffentlicht (LANUV-Fachbericht 67).

2. Welche NO_x-Grenzwerte gibt es für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein?

In der Binnenschifffahrt werden für den Antrieb fast ausschließlich mit Gasöl betriebene Dieselmotoren genutzt. Schadstoffhaltige Abgasemissionen sind daher unvermeidbar. Seit 2003 gibt es Grenzwerte für Schiffsmotoren. Diese ersten Grenzwerte wurden von der Zentralkommission für die Schifffahrt (ZRK 1)

Drucksache Nr. RR 27/2018	
TOP 13 a)	Seite
Anfrage der CDU Fraktion „Anteil der Binnenschifffahrt an Stickoxidmesswerten“	3

festgelegt und 2007 verschärft (ZRK 2). 2004 und 2007 wurden entsprechende Vorgaben durch EU-Richtlinien verpflichtend (97/68/EG und 2004/26/EG).

Ein Problem bei der Binnenschifffahrt ist die lange Lebensdauer der Motoren. Es gibt bisher keine Pflicht ältere Motoren mit Abgasreinigungstechnik nachzurüsten. Die Grenzwerte gelten nur für neue Motoren. Die Emissionen der Binnenschifffahrt sind zwischen den Jahren 2004 und 2012 um 11% zurückgegangen. Durch die Langlebigkeit der Motoren von bis zu 60 Jahren ist der Minderungseffekt durch den Austausch in den betrachteten Zeiträumen allerdings gering.

3. Welche Möglichkeit zur Reduzierung der NO_x Belastung durch Binnenschiffe sieht die Bezirksregierung?

Es ist bekannt, dass der Schiffsverkehr nicht unerheblich zur Luftbelastung beiträgt, insbesondere dort, wo die großen Wasserstraßen mitten durch die Innenstädte fließen. Die Emissionen, die beispielsweise am Rhein in Köln durch die Binnenschiffe entstehen, sind durchaus vergleichbar mit denen eines stark befahrenen Autobahnabschnitts. Da der Rhein eine internationale Wasserstraße ist, verlangt es länderübergreifende Lösungen. Die Bezirksregierung hat auf die Motorisierung der Schiffe keinen Einfluss.

Im Jahr 2016 wurde das Projekt „CLINSH- CLean INland SHipping“ mit 17 Partnern aus vier Ländern aufgelegt. Ziel ist die Verminderung der Luftverschmutzung durch die Binnenschifffahrt. In Düsseldorf startete damit ein so genanntes EU-LIFE-Projekt mit einem Gesamtvolumen von ca. acht Millionen Euro. Dabei werden über vier Jahre Maßnahmen zur Schadstoffminderung in den Abgasen der Schiffe unter realen Betriebsbedingungen getestet. Erste Projekte zeigen gute Ergebnisse (Projekte vor CLINSH zur Nachrüstung des Fahrgastschiffes „Jan von Werth“, des Labor- und Probenahmeschiffes „Max Prüss“ und des Containerfrachtschiffes „Aarburg“).

4. Plant die EU ggf. Förderprogramme, um Anreize für die Umrüstung auf neue Binnenschiffsmotoren zu setzen?

Aktuell sind mir keine Förderprogramme der EU bekannt. Auf Bundesebene hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ein Förderprogramm zur

Drucksache Nr. RR 27/2018	
TOP 13 a)	Seite
Anfrage der CDU Fraktion „Anteil der Binnenschifffahrt an Stickoxidmesswerten“	4

nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen aufgelegt. Im Jahr 2016 wurden insgesamt 72 Binnenschiffe neu motorisiert.

5. Wird die Binnenschifffahrt in den fortzuschreibenden Luftreinhalteplänen berücksichtigt und wenn ja, wie?

Die Daten zu den Schiffemissionen werden bei der Aufstellung der Luftreinhaltepläne für das Plangebiet berechnet. Sie werden in den Luftreinhalteplänen mit veröffentlicht. Die Daten liegen für alle betroffenen Kommunen vor.

Es gibt auch bereits Maßnahmen in der Umsetzung, um die Schiffsemissionen insbesondere innerhalb des Stadtgebietes zu verringern. Während der Liegezeiten von Binnenschiffen wird der bordeigene Strom mit Hilfsdieselmotoren erzeugt. Dies führt zu Schadstoffemissionen. Diese können vermieden werden, wenn die Aggregate mit Strom von Land versorgt werden können. Einige Kommunen und private Hafenbetreiber bieten das bereits an. So hat die Stadt Köln 11 Ladestationen an den Anlagestellen im Bereich des Rheinauhafens eingerichtet, weitere Ladestationen an der der linksrheinischen Altstadt und im Bereich Deutz (rechtsrheinisch) sind in Planung. Auch die Stadt Düsseldorf bereitet den Aufbau von Ladestationen vor. Für das Stadtgebiet Köln soll ein Anschluss- und Benutzungszwang geprüft werden.



An den Vorsitzenden
des Regionalrates
des Regierungsbezirkes Köln
Herr Rainer Deppe MdL

Fraktionsvorsitzender
Stefan Götz, CDU

Tel.: 0221/ 1395446 Telefax: 0221/ 1395451
E-Mail: info@cdu-regionalrat-koeln.de

Köln, 05. März 2018

16 Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln am 16. März 2018
hier: Anfrage gem. § 12 der Geschäftsordnung des Regionalrates Köln

Sehr geehrter Herr Deppe,

wir bitten Sie, folgende Anfrage in die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Regionalrates Köln am 16. März 2018 aufzunehmen:

Anteil der Binnenschifffahrt an Stickoxidmesswerten

Die Stickoxidwerte überschreiten in Städten wie Köln, Bonn und Leverkusen an gewissen Streckenabschnitten die von der Europäischen Union gesetzten Grenzwerte. Das Leipziger Bundesverwaltungsgericht hat jüngst geurteilt, dass in diesem Zusammenhang die Kommunen durchaus Dieselfahrverbote erlassen können. Neben dem Autoverkehr gibt es bezüglich der Schadstoffe in der Luft noch weitere Verursacher, bspw. die Binnenschiffe. Dieselmotoren verursachen in Binnenschiffen die gleichen gesundheitsschädlichen Luftschadstoffe wie im Straßenverkehr. Ab Januar 2019 treten EU-weit neue Abgas-Grenzwerte in Kraft. Die Verordnung gilt allerdings nur für neue Binnenschiffsmotoren. In diesem Zusammenhang fragen wir:

1. Gibt es Erkenntnisse über die NO_x Belastung durch Binnenschiffe im Regierungsbezirk Köln, insbesondere in den Städten Leverkusen, Köln und Bonn?
2. Welche NO_x-Grenzwerte gibt es für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein?
3. Welche Möglichkeit zur Reduzierung der NO_x Belastung durch Binnenschiffe sieht die Bezirksregierung?
4. Plant die EU ggf. Förderprogramme, um Anreize für die Umrüstung auf neue Binnenschiffsmotoren zu setzen?
5. Wird die Binnenschifffahrt in den fortzuschreibenden Luftreinhalteplänen berücksichtigt und wenn ja, wie?

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stefan Götz'.

Stefan Götz
(Fraktionsvorsitzender)