

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 05.03.2015 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition soll erreicht werden, dass Dieselschiffe ohne entsprechende Schutzvorrichtungen zur Verhinderung von Feinstaub nicht mehr deutsche Flüsse befahren dürfen.

Die Eingabe wird mit Blick auf die für den Logistikbereich prognostizierten Zahlen begründet, die für den Rhein bis zum Jahr 2030 eine Verdreifachung der Transporte von Binnenschiffen voraussagen. Sollte diese Entwicklung eintreten, werde es in absehbarer Zeit zu einer Beeinträchtigung der Lebensqualität an Flüssen und Kanälen kommen.

Wegen weiterer Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die mit der Eingabe eingereichten Unterlagen verwiesen.

Bei der Eingabe handelt es sich um eine öffentliche Petition, die zum Abschlusstermin für die Mitzeichnung 225 Unterstützer fand und auf der Internetseite des Petitionsausschusses 17 Diskussionsbeiträge bewirkt hat.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu dem Anliegen darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss stellt fest, dass Umweltzonen in einem gestuften Verfahren eingerichtet werden. Nach § 40 Abs. 1 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist zunächst ein Luftreinhalteplan oder ein Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen zu erlassen. Er konkretisiert die in

einer Umweltzone geplanten Verkehrsbeschränkungen sowohl hinsichtlich der betroffenen Flächen als auch der Verkehrsverbote. Anschließend ist eine verkehrsbehördliche Anordnung nach der Straßenverkehrsordnung erforderlich, um die Umweltzonen mit den entsprechenden Verkehrszeichen zu kennzeichnen. Umweltzonen werden von zuständigen Behörden der Länder aus Gründen des Gesundheitsschutzes als Instrument zur Verbesserung der Luftqualität in eigener Zuständigkeit eingerichtet. Umweltzonen bewirken sowohl einen Rückgang der Feinstaubbelastung, insbesondere der sehr gesundheitsschädlichen Rußpartikel, als auch der Stickstoffdioxidbelastung. Damit leisten Umweltzonen einen wichtigen Beitrag zur Einhaltung der europarechtlich vorgegebenen Luftqualitätsgrenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid.

Zu den Partikelemissionen von Schiffen stellt der Petitionsausschuss fest, dass diese in erster Linie durch die unvollständige Verbrennung von Dieselkraftstoff verursacht werden. Der Schwefelanteil im Kraftstoff für Binnenschiffe wurde zum 1. Januar 2011 von 1.000 Milligramm pro Kilogramm auf 10 Milligramm pro Kilogramm begrenzt. Dadurch werden nicht nur die Emissionen von umwelt- und gesundheitsschädlichen Schwefeloxiden, sondern auch die Partikelemissionen reduziert.

Für Binnenschiffe gelten auf europäischer Ebene die Emissionsanforderungen der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte, und multinational die Rheinschiffs-Untersuchungsordnung und Bodensee-Schiffahrtsordnung. Der Einsatz von Partikelminderungssystemen wird durch die Richtlinie 97/68/EG nicht verbindlich vorgeschrieben.

Zur Verringerung der von Binnenschiffen ausgehenden Partikel- und Stickstoffoxidemissionen sind aus Sicht des Petitionsausschusses weitergehende Maßnahmen erforderlich. Dabei gilt es, Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Die Umweltminister von Bund und Ländern haben auf der 80. Umweltministerkonferenz am 7. Juni 2013 Emissionsminderungen bei Binnenschiffen für erforderlich erachtet und darauf hingewiesen, dass Minderungsmaßnahmen bei der Binnenschiffahrt möglichst auf EU-Ebene getroffen werden sollten. Vor diesem Hintergrund hat sich Deutschland im Rahmen der Novellierung der Richtlinie 97/68/EG für eine Senkung

der Emissionsgrenzwerte für Binnenschiffe eingesetzt. Der Petitionsausschuss begrüßt, dass die Europäische Kommission am 25. September 2014 einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte vorgelegt hat, wozu auch Binnenschiffe zählen. Diese gegenwärtig in der Ratsarbeitsgruppe Umwelt verhandelte Verordnung wird die vorstehend erwähnte Richtlinie 97/68/EG ersetzen. Der Verhandlungsprozess wird sich voraussichtlich mindestens bis zum Jahresende 2015 erstrecken.

Um auch die Emissionen bestehender Binnenschiffe zu reduzieren, setzt sich die Bundesregierung für finanzielle Anreize ein. Zu erwähnen ist beispielsweise das "Förderprogramm für emissionsärmere Dieselmotoren von Binnenschiffen" des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Im Rahmen des Motorenförderprogrammes wird der Einbau von emissionsärmeren Dieselmotoren, Partikelminderungssystemen und Katalysatoren gefördert. Das Motorenförderprogramm wurde zum 1. Januar 2013 mit einer neuen Förderrichtlinie bis Ende des Jahres 2016 verlängert.

Vor dem Hintergrund der bereits ergriffenen Maßnahmen wird ein Fahrverbot für Binnenschiffe ohne entsprechende Schutzvorrichtung für derzeit nicht erforderlich gehalten. Der Petitionsausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen.

Der abweichende Antrag der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit – als Material zu überweisen und sie den Fraktionen des Deutschen Bundestages zur Kenntnis zu geben, soweit sie auf die notwendige Reduktion von Feinstaubemission aus der Schifffahrt aufmerksam macht, und das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen, wurde mehrheitlich abgelehnt.