

Antrag

Fraktion der FDP

Hannover, den 19.03.2015

Binnenschifffahrt nicht mit überzogenen Abgasnormen gefährden!

Der Landtag wolle beschließen:

EntschlieÙung

Die Binnenschifffahrt ist unverzichtbarer Verkehrsträger zur Bewältigung der wachsenden Verkehrsströme in Deutschland.

Das Schiff ist ein kostengünstiger und vor allem im Bereich der Schadstoffemissionen ein umweltfreundlicher bzw. ökoeffizienter Verkehrsträger. Die Binnenschifffahrt kann einen wirksamen Beitrag zu der angestrebten Verringerung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor leisten.

Nach den vom Öko-Institut e. V. und IFEU Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH im Auftrag des Umweltbundesamtes ermittelten neuen Emissionsfaktoren von Binnenschiffen ist bei Stickoxiden ein Rückgang der Emissionen in der Binnenschifffahrt um 21 % und bei den Partikelemissionen um 38 % zu verzeichnen, im Vergleich zur letztmaligen Erhebung.

Dies wurde von der Europäischen Kommission in ihrem am 25. September 2014 vorgelegten Vorschlag für eine „Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates für eine Verordnung über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionen und die Typgenehmigungen für Verbrennungsmotoren für die nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte“ nicht ausreichend berücksichtigt. In dem Verordnungsentwurf schlägt die EU-Kommission für neue Motoren in der Binnenschifffahrt Grenzwerte vor, die bei Stickoxiden und Partikeln dem leistungsspezifischen LKW-Standard Euro VI entsprechen.

Der Bundesrat hat in seinem Beschluss 441/14 vom 28. November 2014 gefordert, über diese von der Kommission vorgeschlagenen Grenzwerte im Bereich der RuÙpartikel noch hinauszugehen.

Der Bundesrat und die Kommission beachten dabei nicht, dass der europäische Markt für Binnenschiffsmotoren ein Nischenmarkt ist. Es werden in der EU nur etwa 100 bis 150 neue Binnenschiffsmotoren pro Jahr in den Markt gebracht. Diese Stückzahl verteilt sich zudem noch auf ca. zehn Motorenhersteller sowie Motoren in unterschiedlichen Leistungsklassen und Bauarten. Zudem wird die Vielfalt noch durch künftige Kraftstoffoptionen (z. B. LNG) und alternative Antriebskonzepte (z. B. diesel-elektrische Antriebe) erhöht und damit die Anzahl gleichartiger Motoren reduziert. Die Stückzahl je Motor wird zu gering, als dass sich die Ausgaben für F&E, Kleinstserienproduktion, Typgenehmigung und Ersatzteillogistik für die Motorhersteller amortisieren könnten. Es ist zu befürchten, dass die benötigten speziell für die europäischen Abgasnormen entwickelten Motoren nicht am Markt zur Verfügung stehen.

Die deshalb notwendigen Abgasnachbehandlungssysteme könnten in der überwiegenden Anzahl der Bestandsschiffe aus Platzgründen nicht verbaut werden. Aus diesen Gründen werden die Schiffseigner die alten Motoren noch länger betreiben.

Der Schadstoffausstoß der Binnenschifffahrt kann über neue Motoren nur dann signifikant gesenkt werden, wenn eine ausreichend hohe Anzahl verschiedener Motoren in den Markt kommen.

Wenn die Pläne der Kommission erfolgreich umgesetzt werden könnten, wäre das Binnenschiff bei der Einführung von Euro VI-Werten für Motoren ab 1000 kW - bezogen auf die Tonnen/km-Partikel-Emissionen - 90 % sauberer als der Euro VI-Lkw. Auch dies bleibt ohne Beachtung. Um bei der spezifischen PM-Emission mit den Euro VI-Lkw gleichzuziehen, wäre sogar ein PM-Grenzwert von

80 mg/kWh für die Antriebsmotoren großer Binnenschiffe ausreichend. Demgegenüber würden Binnenschiffe bei Übernahme der US EPA Tier 4-Grenzwerte (40 mg/kWh PM) sogar rund 50 % weniger PM pro Tonnenkilometer emittieren als Euro VI-Lkw und sich damit an die Spitze setzen.

Der Vorschlag der EU-Kommission und die Forderungen des Bundesrates gehen deshalb zu weit. Sie sind technisch nicht umsetzbar und für die Schiffsbetreiber nicht bezahlbar. Das umweltpolitische Ziel, die jährlichen Gesamtemissionen aus Binnenschiffen zu reduzieren, würde verfehlt.

Deshalb fordert der Landtag die Landesregierung auf, sich dafür einzusetzen, die Grenzwerte für Binnenschiffe an den aktuellen Grenzwerten der US-Umweltbehörde für Binnenschiffsmotoren zu orientieren. Diese stellen eine sehr deutliche Verschärfung der noch bestehenden europäischen Grenzwerte dar, sind aber wegen des größeren Absatzmarktes für die Motorenhersteller technisch realisierbar und wirtschaftlich darstellbar.

Begründung

Wegen der kleinen Anzahl von rund 100 bis 150 neuen Binnenschiffsmotoren in Europa droht ein Ausscheiden von Anbietern von Binnenschiffsmotoren aus dem Markt, wenn isolierte EU-Standards unabhängig von den für den größeren US-Markt bereits beschlossenen Werten eingeführt würden. Die Einführung von an den US-Werten orientierten Grenzwerten würde Entwicklungs- und Zulassungshindernisse vermeiden, sodass zahlreiche - auch deutsche - Motorenhersteller im Markt bleiben können. Mit der Angleichung der Grenzwerte an die EPA-Werte gem. Tier III für Motoren <600 kw und von Tier IV >600 kw, würden rund 80 % der Emissionen vermieden. So könnte die Binnenschiffahrt der klimafreundlichste und gemessen an der Transportleistung Tonnen/km der umweltfreundlichste Verkehrsträger bleiben. Europäische Motorenhersteller für Binnenschiffe „leben“ vom Geschäft in Nordamerika, wo pro Jahr etwa 1500 bis 1700 Motoren dieser Kategorie verkauft werden. Die amerikanische Umweltbehörde (EPA) hat jüngst neue Emissionsgrenzwerte vorgestellt, die in Nordamerika ab 2017 gelten. Dies sind die Grenzwerte, auf die sich die europäischen Hersteller einstellen müssen. Jeder Grenzwert, der über die EPA-Grenzwerte hinausgeht (z. B. die Umstellung des Grenzwertes für Black Carbon von Partikelmasse auf Partikelanzahl), würde spezielle Entwicklungen und kostspielige Einzelzulassungen für den europäischen Markt bedeuten. Diese sind wirtschaftlich aufgrund der Marktgröße in Europa nicht darstellbar. Während die geplanten EU-Grenzwerte 90 % der bisherigen Schadstoffe und 99 % bei Black Carbon reduzieren würden, kommen die EPA-Grenzwerte auf 80 bzw. 90 %. Es bleibt also die Frage, ob der Unterschied von zehn Prozentpunkten ein Marktausscheiden europäischer Motorenhersteller, und den damit verbundenen Kompetenzverlust, rechtfertigt.

Christian Grascha
Parlamentarischer Geschäftsführer