

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Jürgen Suhr, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Feinstaubbelastung durch Schiffsdiesel

und

ANTWORT

der Landesregierung

Feinstaub aus Schiffsdieselmotoren gilt als Gesundheitsrisiko. Rund 24.000 Menschen sterben europaweit an den Folgen von Schiffsabgasen.

1. Welche rechtlichen Regelungen sind für die Beurteilung von Emissionen aus Schiffsdieseln heranzuziehen?

Die wesentliche emissionsseitige Regelung ist das MARPOL-Abkommen 73/78 (Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe) mit der Anlage VI zum Schutz vor der Verschmutzung der Luft durch Schiffe. Darin sind die maximalen Schwefelgehalte der Kraftstoffe geregelt sowie NO_x-Emissionsgrenzen für Schiffsmotoren festgelegt. Auf europäischer Ebene ist ersteres durch die Verordnung über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (1999/32/EG abgelöst durch 2005/33/EG) geregelt.

Emissionsgrenzwerte für Feinstaub beziehungsweise Partikel gibt es für den Bereich der Nord- und Ostsee nicht. Allerdings haben die Regelungen zur Kraftstoffqualität einen positiven Effekt auf die Reduktion der Feinstaubemissionen. Seit dem 01.01.2015 dürfen in der Nord- und Ostsee ausschließlich Schiffskraftstoffe mit einem maximalen Schwefelgehalt von 0,1 Prozent zum Einsatz kommen. Gemäß § 31a der Verordnung für die Häfen in Mecklenburg-Vorpommern gilt dieser Wert in den Häfen des Landes schon seit Längerem. Auf den Weltmeeren ist außerhalb der durch die Internationale Maritime Organisation (IMO) festgelegten Emissions-Überwachungsgebiete ein Schwefelgehalt von maximal 3,5 Prozent zulässig. Durch die Reduzierung des Schwefelgehalts auf 0,1 Prozent ist das Schweröl als Schiffskraftstoff in der Nord- und Ostsee nur eingeschränkt möglich.

Zum Einsatz kommen vorrangig Schiffsdiesel beziehungsweise alternative Kraftstoffe, wie Liquid Natural Gas (LNG). Kraftstoffe mit höheren Schwefelgehalten dürfen nur zum Einsatz kommen, wenn die Schiffe über entsprechende Reinigungsanlagen, sogenannte Scrubber, verfügen. Neben den geringeren Schwefel- und Stickoxidemissionen führt der Einsatz der zugelassenen Kraftstoffe zu einer erheblichen Reduktion der Partikelemissionen.

Für die Binnenschifffahrt gelten die Bestimmungen über die Kraftstoffqualität gemäß der 10. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (10. BImSchV).

2. Nach Erkenntnissen des Institutes für Umweltphysik der Universität Bremen haben Schiffsdieselmotoren einen erheblichen Anteil an der Luftverschmutzung - etwa 20 bis 50 Prozent (Quelle: NDR.de). Welchen Kenntnisstand besitzt die Landesregierung zum Umfang und zur Intensität von Feinstaubemissionen des Schiffsverkehrs in Mecklenburg-Vorpommern?
3. Auf welche Weise werden in Mecklenburg-Vorpommern Emissionen aus Schiffsdieselmotoren gemessen?
 - a) Gibt es Messstationen in besonders durch Schiffsverkehr frequentierten Gebieten?
 - b) Welche konkreten Messergebnisse liegen der Landesregierung vor?

Die Fragen 2 und 3 werden zusammenhängend beantwortet.

Emissionsmessungen im Schifffahrtsbetrieb werden in Mecklenburg-Vorpommern durch die Landesregierung nicht durchgeführt. Durch das Luftgütemessnetz des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG) werden Immissionskonzentrationen der durch die 39. BImSchV geregelten Luftschadstoffe für bestimmte Räume ermittelt. Diese Immissionskonzentrationen spiegeln den Einfluss bestimmter Emittenten in der Region wider. Die Messstation Rostock Hohe Düne des Luftgütemessnetzes ist im unmittelbaren Einflussbereich des fahrenden und liegenden Schiffsverkehrs zur Messung des Einflusses von Schiffsabgasen auf die lokalen Immissionskonzentrationen positioniert. Seit 2015 wird hier unter anderem Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) kontinuierlich gemessen. Bisher traten keine Grenzwertüberschreitungen auf. Die gemessenen Feinstaubkonzentrationen (PM₁₀ und PM_{2,5}) liegen in den für Hintergrundmessstellen in Mecklenburg-Vorpommern typischen Bereichen und klar unterhalb derer, die an den straßennahen Messstationen gemessen werden. Die Messwerte sind in Tabelle 1 und 2 dargestellt. Eine detaillierte Beschreibung kann dem „Statusbericht Rostock Hohe Düne 2015“ entnommen werden; herunterladbar unter http://www.lung.mv-regierung.de/umwelt/luft/archiv/hro_ber15.pdf.

An der durch den Schiffsverkehr stark frequentierten Station Hohe Düne werden weder die Grenzwerte der 39. BImSchV für die Jahresmittelwerte noch für die Tagesmittelwerte überschritten. Der PM_{2,5} Grenzwert ist gemäß 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit einzuhalten. Dieser Grenzwert wird an der Station Hohe Düne erheblich unterschritten.

Tabelle 1: Jahresmittelwerte 2015 Station Hohe Düne

Komponente	Messwert in Mikrogramm/ Kubikmeter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Grenzwert in $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM ₁₀	16	40
PM _{2,5}	11	25

Tabelle 2: Tagesmittelwerte 2015 Station Hohe Düne

Komponente	Anzahl Tagesmittelwerte über 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Maximal zulässige Anzahl an Tagesmittelwerten über 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM ₁₀	7	35

4. Welche Position bezieht die Landesregierung zur Einführung einer Partikelfilterpflicht bei Einsatz von Schiffsdieselmotoren?
Welche Initiativen ergreift die Landesregierung und hat die Landesregierung ergriffen, um die Feinstaubbelastung aus Schiffsdieselmotoren zu reduzieren?

Bei der Verbesserung des maritimen Umweltschutzes ist zu beachten, dass für die global tätige Seeschifffahrt nur weltweit gültige Vorschriften sinnvoll sind. Die Politik der Landesregierung zielt daher auf die Schaffung möglichst weltweit einheitlicher Umweltstandards, auch um die Wettbewerbsfähigkeit zwischen den Fahrtgebieten zu sichern. Die Einführung einer Partikelfilterpflicht bei Einsatz von Schiffsdieselmotoren müsste daher auf internationaler Ebene erfolgen. Die Vertretung Deutschlands bei der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation obliegt allein der Bundesregierung. Im „Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen 2015“ welches die Bundesregierung in Abstimmung mit den Ländern erstellt hat, hat der Bund zugesagt, sich zum Schutz der Meeresumwelt und der Gesundheit weiterhin für strikte und einheitliche internationale und europäische Grenzwerte für Emissionen und Abwassereinleitungen von Schiffen einzusetzen. Des Weiteren hat der Bund zugesagt, sich in den internationalen und europäischen Organisationen für die Ausweisung weiterer Emissions-Überwachungsgebiete (SECA- und NECA) zu engagieren.

Neben strikteren Umweltvorschriften für die Verwendung konventioneller Schiffstreibstoffe sieht die Landesregierung im Einsatz alternativer Schiffskraftstoffe eine Möglichkeit, die Emissionen von Schiffen zu senken. Hierfür notwendige Anpassungen der Infrastruktur in Häfen können im Rahmen der Hafeninfrastrukturförderung des Landes bezuschusst werden.

Neben den internationalen Regelungen gibt es freiwillige Initiativen einzelner Akteure für die Reduktion umweltschädigender Emissionen durch die Schifffahrt. So gewährt beispielsweise der Hafen Rostock Ermäßigungen des Hafengeldes für Schiffe, die durch ihren Environmental Ship Index (ESI) der World Ports Climate Initiative (WPCI) nachweisen, dass sie eine besonders gute Umweltbilanz aufweisen.