

Bärbel Höhn
Ministerin für Umwelt und Naturschutz,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz
des Landes Nordrhein-Westfalen

"Binnenschifffahrt und
umweltfreundliche Verkehrsentwicklung"

Gastvortrag

zur Tagung der Leitungsgremien des Vereines
für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V.

Duisburg.
17. März 2004

Meine Damen und Herren,

Sie haben für Ihre Tagung den passenden Ort gewählt: Duisburg am Rhein ist der größte Binnenhafen Europas. Und es geht uns hier und heute um die Perspektiven einer modernen, umweltbewussten Entwicklung des europäischen Verkehrs.

Nordrhein-Westfalen ist ein europäischer Verkehrs-Knotenpunkt. Auf der einen Seite sind von hier aus alle Gebiete Europas gut erreichbar. Andererseits berühren die Verkehrswege von Nord nach Süd und von West nach Ost größtenteils Nordrhein-Westfalen.

Es ist deshalb unser größtes Interesse, diesen europäischen Verkehr so umweltfreundlich wie möglich zu gestalten.

Ich sage bewusst: "gestalten". Das ist unsere vorrangige Aufgabe.
Das Thema heute also lautet: "Zum Stellenwert von Binnenschifffahrt und Häfen unter dem Aspekt einer umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung".

An den Anfang gehört die Frage:

Wie kann die Verkehrsentwicklung umweltfreundlich gestaltet werden?

Umgekehrt gefragt: Was macht Verkehrsentwicklung umwelt- schädlich?

Verkehr verursacht generell Umweltschäden durch:

- hohen Flächenverbrauch,
- Leerfahrten oder geringe mögliche Zuladung des einzelnen Verkehrsmittels,
- Emissionen insbesondere durch hohen Treibstoff- verbrauch und damit CO2- Ausstoß,
- hohen Verschleiß und Kurzlebigkeit der Verkehrsmittel und -wege

Wenn ich die Binnenschifffahrt mit anderen Verkehrsträgern vergleiche, so treffen diese hier aufgezählten Einzelpunkte der Umweltbelastung am wenigsten auf die Binnenschifffahrt zu. Die Binnenschifffahrt hat für die künftige umweltfreundliche Verkehrsentwicklung einen hohen Stellenwert.

Es ist daher umso bedauerlicher, dass ihr Anteil am Transportaufkommen zurückgegangen ist und die einschlägigen Prognosen einen weiteren Rückgang voraussagen.

In NRW sehen die absoluten Zahlen zwar etwas besser aus, da wir eines der dichtesten Wasserstraßennetze und eine große Zahl von bedeutenden Häfen haben. Wir dürfen uns aber von dem teilweise recht hohen Anteil am lokalen Transportaufkommen nicht täuschen lassen. Denn dieser bezieht sich nur auf einzelne Güter und bestimmte Wege. Insgesamt ist die Kapazität der Wasserstraßen in der Bundesrepublik und auch in NRW bei weitem nicht ausgeschöpft, insgesamt weisen auch hier die Prognosen nicht nach oben.

Und dies alles, obwohl die Binnenschifffahrt nicht nur der umweltfreundlichste Verkehrsträger ist, sie ist auch wirtschaftlich, sicher und zuverlässig.

Warum dann dieser Rückgang bei der Binnenschifffahrt?

Die Erklärung liegt m. E. in den allgemeinen Vorwürfen gegenüber der Binnenschifffahrt, die da lauten:

- "Das Schiff ist langsam."
- "Das Schiff kann die Fläche nicht bedienen."

Zum ersten Vorurteil: Die Langsamkeit des Schiffes ist relativ. Langsamkeit ist zwar ein Problem in einer Zeit, in der "just-in-time" die Regel ist und das Lager auf die Transportfahrzeuge verlegt wird. Der LKW ist natürlich schneller, aber er ist auch zunehmend weniger akzeptiert. Und das aus guten Gründen: Während ein Schiff die Strecke von 200 km in 12 Stunden zurück- legt und dabei 2.000 t transportiert, so braucht man für die gleiche Last insgesamt 80 LKW's, die zwar alles zusammen in nur 3 Stunden transportieren können, dafür aber das Straßennetz insgesamt 240 Stunden belasten.

Der zweite Vorwurf lautet, das Schiff bediene die Fläche nicht.

Natürlich kann die Binnenschifffahrt keine Hausanlieferung machen. Sie ist auf die Kooperation der verschiedenen Verkehrsmittel angewiesen, die auch ohne größere Probleme möglich ist. Die Regel ist doch heute immer noch, dass Waren und Güter am Produktionsstandort auf den Lkw verladen und dann schnell zum Verarbeiter oder Verbraucher gebracht werden. Das ist aber längst nicht immer nötig, denn viele Güter müssen nicht an einem Tag ihr Ziel erreichen. Und selbst wenn dies zwingend sein sollte, so kann auch hier oft eine geschickte Knüpfung der Transportkette dazu führen, dass man sich für die umweltschonende und kosten- günstige Variante entscheidet, die die Binnenschifffahrt einbezieht.

Generell müssen wir uns natürlich mit dem Anspruch auf hohe Geschwindigkeit in der Transportkette auseinandersetzen.

Sie, meine Damen und Herren, als Transportdienstleister können sich diesem Anspruch nicht entziehen, sie müssen ihn erfüllen können. Sie wollen Ihr Schiff in möglichst viele Transportketten einbinden, gute Übergänge zwischen den Transportmitteln erreichen - und das ist auch mein Interesse. Die ökologische Bedeutung der Binnenschifffahrt kann nur so praktisch zur Wirkung kommen.

Genau diese Absicht verfolgt die Landesregierung NRW mit dem Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept, das noch relativ neu, aber sicher einem Teil von Ihnen bekannt ist.

Ein wesentlicher Punkt dieses Konzepts ist es, die Entwicklung der Häfen hin zu Verkehrsdrehscheiben zu fördern. Hier müssen moderne Standorte für den intermodalen Umschlag geschaffen werden, weil nur an den Häfen das Schiff eingebunden werden kann. Hier müssen weiterverarbeitende Betriebe angesiedelt werden, die ihre Zulieferung direkt vom Schiff erhalten, die ihre Produkte wieder aufs Schiff verladen und so über den Zielhafen dem eigentlichen Verteilungsraum näher bringen.

Weiter müssen die Umschlagseinrichtungen modernen Anforderungen genügen.

Meine Damen und Herren,
das Konzept ist zu umfangreich, vielfältig und detailliert, um Ihnen alle Handlungsoptionen vorzustellen. Zwei wesentliche Punkte möchte ich nennen:

- Die Einbindung des Schiffes führt zur direkten Entlastung der Straße. Das ist erwünscht.
- Die Entwicklung der Häfen als Industrie- und Gewerbestandort reduziert den Straßenverkehr und den Flächenverbrauch für die Ansiedlung an anderen Stellen - die Häfen haben Flächen zur Verfügung.

Sehr geehrte Damen und Herren, Sie werden von diesem Konzept noch viel hören, denn es ist vorgesehen, dass wir es mit allen Akteuren in mehreren Konferenzen erörtern. Ich stehe hinter diesem Konzept und seinem Ziel, den Anteil der Binnenschifffahrt an den Transportleistungen zu erhöhen. Und in diesem Konzept geht es auch um den Zustand des Wasserstraßennetzes und die notwendigen Verbesserungs-Maßnahmen.

Sie haben mich als Umweltministerin eingeladen. Deshalb möchte ich auf die unmittelbaren Umweltaspekte besonders eingehen.

Die Binnenschifffahrt verursacht unterschiedliche Umweltbelastungen, die zum Teil aus dem Betrieb der Schiffe stammen, zum Teil aus der Be- und Entladung.

Beim Betrieb der Binnenschiffe fallen ölhaltige Abfälle, Abwasser aus dem Ladungsbereich und aus dem Mannschaftsbereich ebenso an wie Sonderabfälle und Slops, dies allerdings in geringen Mengen.

Zum Beispiel können bei der Be- und Entladung, insbesondere von losen Trockengütern, Teile über Bord gehen oder auch vom Wind verweht werden. Vor allen Dingen bleiben Reste in den Laderäumen, die - bevor die nächste Ladung aufgenommen werden kann - beseitigt werden müssen. Dies geschieht bisher meist durch Auswaschen. Wo bleibt dieses Waschwasser mit den Ladungsresten? Einfach über Bord geben? Das entspricht nicht dem umweltfreundlichem Schiff.

Um die Umweltfreundlichkeit der Schifffahrt zu steigern und insbesondere auch gegenüber Dritten zu dokumentieren, müssen für die Beseitigung der Abfälle Regelungen geschaffen werden.

Ich möchte Sie gerne beglückwünschen, dass es Ihnen gelungen ist, dies alles in einem einzigen Übereinkommen - und zwar auf internationaler Basis - zu regeln.

Nach Vorarbeiten in der deutschen Kommission zur Reinhaltung des Rheins begannen Anfang der 90er Jahre im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Strassburg Verhandlungen für ein Übereinkommen für die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt. Bereits am 09. September 1996 wurde

dieses Übereinkommen unterzeichnet. Damit hatte die Binnenschifffahrt - als erster Binnenverkehrsträger - eine international abgestimmte Regelung zur Behandlung der Abfälle und Abwässer, in der sowohl die Pflichten der Betreiber der Binnenschiffe, als auch die Pflichten der Ladungsempfänger der Mitgliedstaaten geregelt sind.

Dieses Übereinkommen ergänzt das für die Seeschifffahrt schon bestehende internationale Marpol-Abkommen. Der Gültigkeitsbereich des Abfallübereinkommens geht weit über den Rhein hinaus. Allein in Deutschland sind alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen erfasst. Dies bedeutet, das Übereinkommen gilt für alle Wasserstraßen von der belgischen Grenze bis zur Oder und von der Donau bis zur Mündung der Elbe in die Nordsee. Die anderen Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt haben sich dem angeschlossen. Für Nordrhein-Westfalen wichtig ist zum Beispiel, dass in Belgien und den Niederlanden alle für die Binnenschifffahrt zugänglichen Gewässer erfasst werden.

Ich kann die Bedeutung dieser einheitlichen Regelungen nicht hoch genug ansetzen. Selbst eine Regelung über die Richtlinie der Europäischen Union würde nicht zu einem so einheitlichen Ergebnis führen. Diese Richtlinien müssen alle in nationales Recht umgesetzt werden, werden also jeweils an die geltenden rechtlichen Bedingungen der einzelnen Mitgliedstaaten angepasst.

Dass die Ratifizierung des Übereinkommens so lange dauert, hat sicherlich niemand erwartet. Ich kann das aber verstehen. Dieses Übereinkommen greift in viele nationale Rechtsbereiche ein, ohne dass diese entsprechend angepasst werden. Vor einer Ratifizierung ist es deshalb notwendig zu prüfen, ob die Regelung des Übereinkommens in den einzelnen Rechtsbereichen der Umwelt zu Schwierigkeiten führt.

Inzwischen ist das Übereinkommen von einigen Mitgliedstaaten ratifiziert, die Bundesrepublik steht kurz davor. Das entsprechende Gesetz zur Ratifizierung des Übereinkommens ist von Bundestag und Bundesrat beschlossen worden. Dieses Gesetz wird durch das Ausführungsgesetz ergänzt, das die notwendigen Detailregelungen zu dem Übereinkommen enthält. Damit ist der rechtliche Rahmen gegeben, um auch für die Bundesrepublik das Gesetz zu ratifizieren.

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich habe über die Abfälle, die beim Schiffsbetrieb anfallen und entsorgt werden müssen, schon gesprochen. Hier nimmt die Bilgenentölung eine Sonderstellung ein. Denn der hier bei der Schifffahrt unvermeidlich anfallende Abfall ist ein Öl-Wasser-Gemisch, das sich im tiefsten Teil des Schiffes ansammelt und regelmäßig abgepumpt werden muss. Auf dem Rhein geschieht dies mit kleineren Schiffen, die die Binnenschiffe während der Fahrt entsorgen können. 1958 wurde das erste Entsorgungsboot in Dienst gestellt, 1961 die Bilgenentölungsgesellschaft mit dem Sitz in Duisburg gegründet. 1962 wurde mit dem Ölkontrollbuch das erste Kontrollinstrument eingeführt, um die ordnungsgemäße Bilgenentölung sicherzustellen. Die Bilgenentölungsgesellschaft betreibt heute allein 9 Boote, die den Rheinstrom von der niederländischen Grenze mit allen Nebenstrecken - bis zur Donau - entsorgen.

Die Bilgenentölung ist für die Binnenschiffe kostenlos. Die Bundesländer zahlen die Kosten. In den ersten Jahren wurde noch ein Anteil der Kosten aus dem Aufkommen des Altölggesetzes gedeckt, als das ausfiel, zahlten die Bundesländer die entstehenden Kosten in voller Höhe, die sich in den letzten Jahren auf ca. 3,8 Mio. € jährlich belaufen.

Das soeben angesprochene internationale Übereinkommen soll diese Praxis nun ändern. Die Bundesländer werden von diesen Kosten, bis auf die Verwaltungskosten, entlastet. Die Schifffahrt ist bereit, diese Kosten zu übernehmen.

Damit diese Regelung wirksam werden kann, müssen mehrere Voraussetzungen erfüllt sein. Zuerst muss das Übereinkommen über die Abfallentsorgung von allen Mitgliedstaaten ratifiziert werden. Ich bin sicher, dass dies geschieht, sobald die deutsche Ratifikationsurkunde in Strassburg hinterlegt ist. Weiterhin sind innerhalb der Bundesrepublik die entsprechenden Vorbereitungen zu treffen, um die notwendigen Mittel von der Schifffahrt zu erheben.

Die indirekte Bezahlung der Bilgenentölung muss beibehalten werden. Es blieb also nur der Weg, so wie er im Übereinkommen aufgeführt ist, die Schifffahrt bei der Annahme anderer Leistungen zu verpflichten, diese Kosten zu decken. Dies soll durch einen entsprechenden Aufschlag auf den gebunkerten Treibstoff geschehen.

Es ist selbstverständlich im Interesse des Landes Nordrhein-Westfalen und anderer Bundesländern, dass diese Regelung so bald wie möglich in Kraft tritt. Trotzdem muss sichergestellt werden, dass dabei keine handwerklichen Fehler geschehen.

Ich weiß, dass im Augenblick noch über die Frage der Mehrwertsteuer diskutiert wird und hoffe, dass in Kürze eine Regelung gefunden wird. Damit wären dann die Voraussetzungen geschaffen, dass der Staatsvertrag, in dem die Aufsicht über die Bilgenentölung und die Finanzierung der Verwaltungskosten geregelt wird, zwischen den Bundesländern abgeschlossen wird. Die Anpassung der Satzung an die neue Aufgabe der Bilgenentölungsgesellschaft, dürfte dann kein Problem mehr sein.

Ich darf Ihnen versichern, dass das Land Nordrhein-Westfalen alles tun wird, damit die vorhandenen offenen Fragen so bald wie möglich geklärt werden und die Ratifizierung der Urkunde dann abgeschlossen ist. Damit würden auch die anderen Regelungen des Übereinkommens zur Beseitigung der Ladungsreste, des Hausmülls, des häuslichen Abwassers, insbesondere von großen Personenschiffen, und für den Sonderabfall wirksam werden.

Nordrhein-Westfalen hat die Binnenschifffahrt bei der Lösung der Probleme unterstützt. Ich möchte dabei nur auf 3 Projekte hinweisen.

Die Bilgenentölungsboote wurden vor mehreren Jahren mit Aufbereitungsanlagen für das Bilgenöl auf der Membrantechnik ausgerüstet. Das haben die Rheinanlieger bezahlt. Es hat aber doch einiger Überzeugungsarbeit bedurft. Jetzt wird geprüft, ob es Verfahren zur weiteren Verbesserung des behandelten Bilgenwassers gibt.

Für die Personenschifffahrt ist es wichtig, dass die Beseitigung des auf den Personenschiffen anfallenden häuslichen Abwassers ordnungsgemäß erfolgt. Es kann einmal an Land abgegeben werden, es gibt aber auch die Möglichkeit, in einer entsprechenden Kläranlage das Abwasser an Bord zu behandeln. Die bisher eingesetzten Kläranlagen erreichten bei weitem nicht die Leistung die vom Übereinkommen gefordert wird. Das haben Untersuchungen des Hafens Basel ergeben. Deshalb wurde die Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule beauftragt, die Schifffahrt durch die Erprobung von Kläranlagen, die auf der Basis der Membrantechnologie arbeiten, zu unterstützen und die Leistungsfähigkeit dieser Kläranlagen festzustellen. Als Ergebnis kann ich mitteilen, dass diese Anlagen unter den Betriebsbedingungen der Schifffahrt wesentlich bessere Ablaufwerte erreichen, als sie das Übereinkommen vorschreibt. Die Ablaufwerte liegen in einem Bereich, der alle Anforderungen, auch die Anforderungen der Donau-Kommission für

deren Flussgebiet, abdeckt. Schiffe, die mit diesen Anlagen ausgerüstet sind, können also auf beiden Stromgebieten ohne Behinderungen verkehren.

Die Praxisversuche werden in diesem Jahr noch auf einem Schiff der Köln-Düsseldorfer Schifffahrtsgesellschaft fortgesetzt, anschließend werden wir die Ergebnisse der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Strassburg bekannt geben und damit den Einsatz dieser Anlagen in der Praxis vorbereiten.

Das dritte Beispiel: Von dem Übereinkommen wird die Sportschifffahrt nicht erfasst, aber auch diese legt Wert darauf, das umweltfreundliche Image der Schifffahrt zu stützen. Deshalb wurde im Hafen Düsseldorf eine Ver- und Entsorgungsstation mit finanzieller Unterstützung aus den Mitteln der Abwasserabgabe entwickelt und errichtet, die den Sportschifffahrern sowohl die Versorgung als auch die ordnungsgemäße Entsorgung von Abwasser, Bilge usw. ermöglicht. Im Augenblick wird noch geprüft, ob es sinnvoll ist, die Errichtung weiterer Stationen am Rhein zu unterstützen und damit für das Rheingebiet auch für die Sportschifffahrt, eine ordnungsgemäße Entsorgung zu sichern.

Sehr geehrte Damen und Herren,

ehe ich dieses Thema verlasse, möchte ich Sie noch ausdrücklich auffordern, alles zu tun, damit dieses Übereinkommen tatsächlich umgesetzt wird. Die Vorteile sind enorm hoch, die Sie durch diese einheitliche, in sich geschlossene Regelung über das gesamte Rhein-Einzugsgebiet haben. Sie können mit den Schiffen in den verschiedensten Stromgebieten fahren, ohne auf unterschiedliche Regelungen, die eventuell ein anderes Verhalten oder gar eine andere Ausrüstung der Schifffahrt verlangen, zu treffen. Sie haben Sicherheit, dass Ihre Entsorgung im gesamten Stromgebiet gesichert ist. Was in solchen Abkommen nicht sehr häufig ist: in dem Übereinkommen ist auch die Finanzierung der entsprechenden Maßnahmen geregelt. Ich darf Sie deshalb nun noch einmal bitten, alles zu tun, damit dieses Übereinkommen auch abgeschlossen werden kann.

Sehr geehrte Damen und Herren,
ein weiteres wichtiges Thema für die Binnenschifffahrt ist die Wasserrahmenrichtlinie. Ich möchte Ihnen deshalb ganz kurz erläutern, um was es bei der Wasserrahmenrichtlinie geht.

Das europäische Parlament und der europäische Ministerrat haben eine Wasserrahmenrichtlinie verabschiedet, die am 22. Dezember 2000 in Kraft trat und für alle Mitgliedstaaten bindend ist. Es ist ein einheitliches Regelwerk, mit dem die Wasserwirtschaft in ganz Europa zu einer integrierten, wirksamen und kohärenten Wasserpolitik beitragen soll. Sie ersetzt einige sektorale Einzelrichtlinien, die aber die Binnenschifffahrt nicht betreffen.

Mit der Wasserrahmenrichtlinie werden europaweit einheitliche Ziele zum Wasserschutz auf hohem Niveau festgelegt. Bei Oberflächengewässern werden die beiden Aspekte "morphologisch-ökologischer Zustand" und "chemischer Zustand" zu einer Gesamtbewertung zusammengeführt.

Folgende Kernziele verfolgt die Wasserrahmenrichtlinie: Alle natürlichen Gewässer in der EU sollen bis zum Jahre 2015 mindestens in einem guten ökologischen Zustand sein. Damit ist die zweithöchste von insgesamt 5 festgesetzten Wasserqualitätsstufen anvisiert.

Bei künstlichen Gewässern, Kanälen zum Beispiel, und erheblich veränderten Oberflächengewässern, wird ein gutes ökologisches Potential angestrebt; Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen und bisherige Nutzungen sollen in die Bewertung einbezogen werden.

Zum Thema "guter chemischer Zustand des Wassers" wird der Rat der EU in den nächsten 2 Jahren einheitliche Kriterien erarbeiten und beschließen, die dann auch für den Rhein und die anderen Schifffahrtsgewässer gelten.

Für die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie gibt es einen festen Zeitplan mit klar strukturierten Stufen. Bis zum Jahre 2003 soll die Richtlinie rechtlich umgesetzt werden, dies ist in Nordrhein-Westfalen geschehen. Bis Ende 2004 muss jedes Land die Gewässerbelastungen und deren Auswirkungen im Einzelnen beschreiben und diese Bestandsaufnahme der EU übermitteln. Dazu gehört auch die Beschreibung der wirtschaftlichen Relevanz der gewässer-nutzenden Wirtschaftsbereiche.

Bis zum Jahre 2006 müssen Messnetze zur Überwachung derjenigen Gewässer installiert werden, deren Zustand voraussichtlich nicht den Qualitätsstandard der Wasserrahmenrichtlinie erreichen. Im Jahre 2007 soll die Öffentlichkeit umfangreich informiert werden, damit sie bei den folgenden Aufgaben entsprechend mitwirken kann. Bis zum Jahre 2009 muss ein Bewirtschaftungsplan erarbeitet werden, der alle vorhandenen Erkenntnisse zu den Gewässern erfasst und darauf aufbauend die notwendigen Maßnahmen für die Verbesserung derjenigen Gewässer enthält, die unter dem Qualitätsniveau der Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie liegen. Bis zum Jahre 2015 sollen dann durch diese Maßnahmen die entsprechenden Qualitätsziele erreicht werden. Die Wasserrahmenrichtlinie ist keine Bedrohung für die Schifffahrt, sondern ein Weg, die Umweltverträglichkeit der Schifffahrt noch zu steigern.

Dazu ist es aber notwendig, dass die Schifffahrt intensiv mitwirkt. Ich weiß, dass die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt sich mit diesem Thema jetzt befasst und bereit ist, die notwendigen Arbeiten zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie zu unterstützen.

In der jetzigen Phase der Bestandsaufnahme, die Ende dieses Jahres abgeschlossen werden soll, ist es wichtig, dass die tatsächlich vorhandenen Belastungen aufgeführt werden, damit darauf aufbauend die richtigen Maßnahmen geplant werden können. Ich bitte Sie deshalb, bei der in Kürze zu erwartenden Offenlegung der Unterlagen, die Bestandsaufnahme zu überprüfen und die notwendigen Änderungen und Ergänzungen den einzelnen Geschäftsstellen für die Wasserrahmenrichtlinie mitzuteilen. Diese werden dann entsprechend fachlich überprüft und abhängig von dem Ergebnis in die Bestandsaufnahme aufgenommen.

Großen Wert lege ich darauf, dass insbesondere beim Aufbau der Maßnahmen, die der ökologischen Verbesserung der Gewässer dienen, eine intensive Abstimmung mit den unterschiedlichen Betroffenen erfolgt, also auch mit der Schifffahrt. Es hat sich bisher im Umweltschutz immer gezeigt, dass bei intensiver Zusammenarbeit der Betroffenen ökologisch und wirtschaftlich sinnvolle Lösungen gefunden werden, die von beiden getragen werden können.

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Umweltbild der Schifffahrt gehört auch die Entgasung von Tankschiffen nach dem Transport von Ottokraftstoffen

Die 20. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes verfolgt den Zweck, die Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen beim Umfüllen und Lagern von Ottokraftstoffen zu vermeiden. So verlangt sie unter anderem bei "beweglichen Behältnissen", d. h. auch bei Tankschiffen, dass die Restdämpfe von Ottokraftstoffen, abgesehen von Freisetzungen über die Überdruckventile, solange in den Behältnissen

zurückgehalten werden müssen, bis diese in einem Tanklager wieder befüllt werden oder dass die Dämpfe einer Abgasreinigungseinrichtung zugeführt werden.

Nach der Verordnung kann die zuständige Behörde auf Antrag des Betreibers Ausnahmen von der dargestellten Anforderung nur zulassen, wenn unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des Einzelfalles

- diese Anforderung nicht oder nur mit unverhältnismäßigem hohem Aufwand erfüllt werden kann,
- keine schädlichen Umwelteinwirkungen sowie keine Gefahren für Beschäftigte oder Dritte zu erwarten sind,
- die Vorschriften der Richtlinie 94/63/EG eingehalten sind.

Hiervon abweichend dürfen jedoch Binnentankschiffe bis zum 31. Dezember 2005, ohne im Einzelfall eine Ausnahme beantragen zu müssen, unter bestimmten Bedingungen ventilieren, d. h. die Restdämpfe in die Atmosphäre abgeben.

Wenn aufgrund der Selbstverpflichtung der Tankschiffahrt ab 2006 weitgehend Entgasungen vermieden werden können, wird dies aus der Sicht des Umweltschutzes begrüßt. Dies passt in das Bild der umweltfreundlichen Binnenschiffahrt.

Nach Angaben der Tankschiffahrt fallen dann jedoch im Jahr noch immer ca. 40 vollständige Entgasungen von Tankschiffen im Zusammenhang von Reparaturen (Werftaufenthalten) an. Diese könnten dann jedoch nur auf Antrag und nach Prüfung des Einzelfalles gestattet werden. Abgesehen von dem dann erforderlichen bürokratischen Aufwand würde die Zulassung der Entgasungen im Widerspruch zu dem hohen Stand der Vorsorge und der Maßnahmen zum Umweltschutz, der beispielsweise im Bereich der stationären Anlagen praktiziert wird, stehen.

Ich möchte daher alle Beteiligten dringend bitten, weiter nach Wegen zu suchen, um die Zahl der Entgasungen zu verringern. Ich glaube, ich brauche nicht zu betonen, dass die Einzelausnahmen nur dann erteilt werden können, wenn die in der Verordnung genannten Voraussetzungen eingehalten sind.

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bin gebeten worden, im Hinblick auf die wohl immer noch nicht vollständig ausgeräumten Befürchtungen der verladenden und transportierenden Wirtschaft einige Worte zu dem Thema "FFH-Richtlinie" und "Meldung von Teilabschnitten des Rheins als FFH-Gebiet" zu sagen.

Die Meldung von Teilabschnitten des Rheins war erforderlich geworden, weil das zuständige wissenschaftliche Seminar der EU-Kommission ein Meldedefizit für wandernde Fischarten im Rhein festgestellt hatte. Die Auswahl von Schutzgebieten nach der FFH-Richtlinie ist - wie inzwischen allgemein bekannt sein dürfte - ausschließlich nach naturschutzfachlichen Gesichtspunkten vorzunehmen. Die Situation war allen bekannt.

Es sind zahllose Gespräche mit den Betroffenen geführt worden mit dem Ziel, deren Befürchtungen im Hinblick auf zukünftig möglicherweise auftretende Erschwernisse bei Unterhaltung und Ausbau der Wasserstraße Rhein insbesondere für das Transportwesen abzubauen. Weitestgehend ist dies - und da stimmen Sie mir sicher zu - auch gelungen.

So wurde u.a. die Fahrrinne aus den für die Meldung in Aussicht genommenen Teilabschnitten des Rheins ausgegrenzt. Darüber hinaus wurden begleitende Regelungen in der Verwaltungsvorschrift zur FFH-Richtlinie sowie in einem noch herauszugebenden Erlass

vereinbart, die gewährleisten, dass die wirtschaftlichen Belange angemessen berücksichtigt werden. Schließlich wurde zugesagt und vom Kabinett auch bereits beschlossen, das Landschaftsgesetz NRW dahingehend zu ändern bzw. zu ergänzen, dass bestimmte Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen nicht als Eingriffe im Sinne des Gesetzes gelten und somit auch nicht den dafür geltenden Vorschriften unterliegen.

Sehr geehrte Damen und Herren,
ich bin sicher, dass die Binnenschifffahrt auf einem guten Weg ist und das Bild einer guten Umweltverträglichkeit noch verbessern wird. Dazu braucht sie eine stabile ökonomische Basis und Leistungsfähigkeit. Und dazu ist die enge Zusammenarbeit aller Beteiligten der beste Weg.

Diese Kooperation wünsche ich mir und ich versichere Ihnen, dass meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dazu jederzeit bereit sind.