



Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
Dammstraße 15-17, 47119 Duisburg
Verantwortlich:
Jens Schwanen
Tel. (02 03) 8 00 06-61
Fax (02 03) 8 00 06-65
Internet: www.Binnenschiff.de
E-Mail: presse@Binnenschiff.de

10. April 2018

BDB hegt Zweifel an den mediengerechten Thesen des Prof. Schreckenberg zu Fahrverboten in Innenstädten

Binnenschifffahrt ist nicht der „Buhmann“ in der NOx-Debatte!

Da staunt der Laie – und der Fachmann wundert sich: Die Diskussion um drohende Fahrverbote von Diesel-Fahrzeugen in Innenstädten erledigt sich durch den Nachweis der Nutzlosigkeit dieser Maßnahme. Denn die Stickoxidbelastung in den Innenstädten bleibe oberhalb der zulässigen Grenzwerte, „selbst wenn bis zum Jahr 2030 alle Diesel-Pkw durch Benzin-Pkw ersetzt werden. Schuld ist die Binnenschifffahrt!“.

Das ist die vollmundig verbreitete und durchaus kühne These des Michael Schreckenberg, seines Zeichens Physik-Professor an der Uni Duisburg-Essen. Herhalten für diese kuriose Behauptung muss freilich nicht der Professor selbst, sondern der von ihm betreute Physikstudent Lennart K., der seine Masterarbeit diesem Thema gewidmet hat und sich hierzu nicht öffentlich äußern möchte.

Nur wenig Fachliches ist aus dieser bislang nicht frei zugänglichen Abschlussarbeit des Studenten bekannt. Prof. Schreckenberg ist Medienprofi und gibt lediglich populärwissenschaftliche Häppchen via Presseagentur und TV-Exklusivinterviews Preis. Dabei lösen die Erkenntnisse doch einige Nachfragen aus, denn laut den Berechnungen der Bezirksregierung Düsseldorf entfallen zum Beispiel nur sieben Prozent der Stickoxide in der NRW-Landeshauptstadt auf die Binnenschiffe; 40 Prozent der Emissionen sind durch Pkw verursacht.

Es mag sein, dass Prof. Schreckenberg mit der von ihm betreuten Masterarbeit einen politisch gewollten Beitrag zur Vermeidung von Dieselfahrverboten in den Innenstädten leisten möchte. Auf Basis der derzeit vorliegenden Informationen ist es aber nicht sachgerecht, dafür nun ausgerechnet die Binnenschifffahrt zum „Buhmann“ in der Stickoxiddebatte zu machen:

Bei der Beschreibung der Untersuchung spricht Prof. Schreckenberg gegenüber den Medien ausdrücklich nur von einem Verzicht auf „Diesel-Pkw“. Die heute im Stadtverkehr anzutreffenden Lkw und der gesamte Liefer-, Bau- und Monteursverkehr, der nahezu vollständig dieselbetrieben ist, wurden in der Studie also offenbar nicht betrachtet. Dann überrascht das Ergebnis, nämlich weiterhin hohe Stickoxidbelastungen in den Innenstädten, nicht. Es findet sich auch kein Hinweis darauf, dass die zahlreichen anderen mit Diesel betriebenen Motoren, die in Innenstädten regelmäßig anzutreffen sind, berücksichtigt wurden. Zu nennen sind etwa im Schienenverkehr die Lokomotiven und Triebwagen oder im ÖPNV die Omnibusse. Und wie sieht es mit den Stickoxidemissionen durch die Heizungen oder durch die Verbrennungsprozesse in der Industrie aus? Wurden alle diese Emittenten von dem Studenten in seiner Masterarbeit berücksichtigt, als er für die zukünftigen Überschreitungen der NOx-Grenzwerte allein die Schifffahrt verantwortlich gemacht hat? Wurde bei dem gewählten Betrachtungshorizont „2030“ von ihm berücksichtigt, dass die Binnenschifffahrt gerade massiv in die Erneuerung von Maschinen, Filtern und Katalysatoren investiert? Von welchen Emissionswerten der Schifffahrt ging der Student dann bei seiner Abschlussarbeit aus?

Studien der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) und Berechnungsverfahren zur Ermittlung der schiffahrtsbedingten Luftschadstoffbelastung an Wasserstraßen aus dem Jahr 2015 zeigen, dass bereits am Flussufer, spätestens aber in einer Entfernung von rund 100 Metern von der Fahrrinne, keine Zusatzbelastungen an Schadstoffen nachweisbar sind, die ausschließlich von Binnenschiffen hervorgerufen werden. Wie kommt der Student in seiner Masterarbeit also zu der Aussage, dass die Schifffahrt für die Überschreitung der Stickoxidgrenzwerte in den Innenstädten verantwortlich sei? Werden die Ergebnisse der BfG-Studie in der Masterarbeit behandelt und ausreichend qualifiziert widerlegt?

Europaweit anerkannte oder gar normierte Messmethoden zur Ermittlung der auf die Binnenschifffahrt entfallenden Schadstoffbelastungen in den Innenstädten gibt es bis heute nicht. Das Bundesverkehrsministerium hat hierzu kürzlich ein Gutachten in Auftrag gegeben. Ohne die Wissenschaftlichkeit der Masterarbeit in Zweifel zu ziehen muss die Skepsis erlaubt sein, dass der Student diese bislang offene Frage in seiner Ausarbeitung bereits in einer fachlich belastbaren Weise beantwortet hat.

Prof. Schreckenbergs wird am 12. April vor den Ausschüssen für Umwelt und Verkehr des Landtages NRW zum Thema Innenstadtverkehr und Schadstoffemissionen angehört. Es ist zu hoffen, dass die Landtagsabgeordneten ihm hierzu die richtigen Fragen stellen werden.

Über den BDB e.V.:

Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) vertritt die gemeinsamen gewerblichen Interessen der Unternehmer in der Güter- sowie der Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen. Mitglieder des BDB sind deshalb Partikuliere, Reedereien und Genossenschaften. Auch Fördermitglieder unterstützen die Arbeit des BDB. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin bezieht Stellung zu verkehrspolitischen Fragen und bringt sich aktiv in die Gestaltung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein. Seit der Fusion mit dem Arbeitgeberverband (AdB) im Jahr 2013 vertritt der BDB auch die Belange der Verbandsmitglieder in arbeits-, tarif- und sozialrechtlichen sowie personal-, sozial- und bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Der BDB betreibt das in Duisburg vor Anker liegende Schulschiff „Rhein“ – eine europaweit einzigartige Aus-, Fort- und Weiterbildungseinrichtung für das Binnenschifffahrtsgewerbe.