



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

3. Mai 2018

Schreckenbergs Behauptungen zur Stickoxidbelastung in Innenstädten durch Binnenschiffe halten der wissenschaftlichen Überprüfung nicht Stand

Studie der BfG und aktuelle Messungen des WDR widerlegen die These der hohen Schadstoffbelastung durch Binnenschiffe

Stickoxidemissionen in der Fahrrinne sind bereits in Ufernähe nicht mehr nachweisbar

Masterarbeit der Universität Duisburg-Essen lässt verbesserte Emissionswerte von Binnenschiffen unberücksichtigt

Mit der fragwürdigen These, dass Dieselfahrverbote in Innenstädten ihre Wirkung verfehlen, da die Stickoxidbelastung maßgeblich durch vorbeifahrende Binnenschiffe verursacht wird, sorgte Michael Schreckenberg, Gutachter und Physikprofessor an der Universität Duisburg-Essen, in den vergangenen Wochen in den Medien für Aufsehen. Dabei beruft er sich auf Daten aus einer von ihm betreuten Masterarbeit eines Physikstudenten.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) hatte schon kurz nach den ersten Äußerungen von Prof. Schreckenberg Zweifel an der wissenschaftlichen Fundiertheit der Behauptungen angemeldet. Die Arbeit des Studenten mit dem Titel „Technische und ökologische Auswirkungen alternativer Kraftstoffe auf die Entwicklung des zukünftigen regionalen Verkehrs-systems“ liegt nun vollständig vor. Es zeigt sich, dass diese Zweifel berechtigt sind: Von dem betreuenden Professor wurden sehr eigenwillige und im Ergebnis nicht haltbare Schlüsse aus der Arbeit seines Studenten gezogen.

Eine von der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) in Auftrag gegebene Untersuchung zur Luftqualität an den Bundeswasserstraßen hatte bereits 2015 aufgezeigt, dass die in der Fahrrinne emittierten Schadstoffe von Binnenschiffen – und damit auch deren Stickoxidausstoß – bereits am Flussufer praktisch nicht mehr nachweisbar sind. Das Umweltbundesamt (UBA) hat die Studie der BfG erst vor wenigen Tagen auf seiner Internetseite in einem wissenschaftlichen Bericht mit dem Titel „Stickstoffoxidemissionen durch Binnenschiffe“ zitiert. „Die mittlere NO₂-Zusatzbelastung, die durch die NO_x-Emission der Binnenschifffahrt auf Mittel- und Niederrhein verursacht wird, nimmt demnach überproportional und sehr schnell mit Entfernung von der Fahrrinne ab“, folgert das UBA darin. Bestätigt wird damit auch, dass der Versuch, den Schadstoffausstoß der Schifffahrt mit Messgeräten vom Ufer aus zu messen, fehlgehen muss und daraus abgeleitete Ergebnisse reine Spekulation sind. Schließlich werden dann auch Emissionen aus anderen Quellen wie dem Straßenverkehr, dem Schienen- und Flugverkehr, der Industrie oder der privaten Verbraucher „mitgemessen“.

Der Westdeutsche Rundfunk (WDR) hat im Rahmen seiner Aktion „Abgasalarm“ erstmals einen Monat lang flächendeckende Stickoxid-Werte in der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt Düsseldorf gemessen und ist nun zu gleichermaßen interessanten wie aufschlussreichen Erkenntnissen gelangt, die die Ergebnisse der BfG-Untersuchung bestätigen: „Keine Auffälligkeiten in der Nähe des Rheins“, lautet das Fazit des WDR. Emissionen längs des Rheins tragen laut Atmosphärenforscher Robert Wegener „allenfalls zur generellen Hintergrundbelastung in Düsseldorf bei“. Die Messungen zeigten, dass die Stickoxidwerte im Rheinufertunnel und an dessen Tunnelöffnungen mit in der Spitze 145,2 Mikrogramm pro Kubikmeter mehr als viermal so hoch sind wie der in Düsseldorf gemessene Durchschnittswert (33,5 Mikrogramm pro Kubikmeter). Dies verdeutlicht, dass die Stickoxidbelastung an Punkten mit hohem Autoverkehr am höchsten ist.

Das Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) in Duisburg, eine der führenden Forschungseinrichtungen für die europäische Binnenschifffahrt, äußert ebenfalls erhebliche Zweifel an dem Gehalt der getätigten Aussagen. Die Fachleute des DST sind der Auffassung, dass die in der Masterarbeit und in den dort zugrunde gelegten Modellen angesetzte Motorenleistung der Binnenschiffe deutlich zu hoch ist. Dadurch werden die Emissionsszenarien für die Binnenschifffahrt künstlich vergrößert und „aufgeblasen“. Dies belegen beispielsweise umfangreiche Messungen an Bord verschiedener Binnenschiffe im kürzlich abgeschlossenen europäischen Forschungsprojekt „PROMINENT“. Angesichts der strengen Grenzwerte, die neue Motoren in der europäischen Binnenschifffahrt ab 2019 bzw. 2020 erfüllen müssen, erscheint auch der in der Masterarbeit angesetzte Rückgang der Emissionen im Zeitraum 2015 bis 2030 um lediglich 6,9 % zu gering. Für PKW wird in dem Szenario, das Prof. Schreckenbergs für seine Aussagen bemüht, für den gleichen Zeitraum ein Rückgang des NO_x-Ausstoßes um 86 % angenommen.

Zu kritisieren ist schließlich, dass in der von Prof. Schreckenbergs betreuten Masterarbeit Emissionsdaten der Binnenschifffahrt aus dem Jahr 2012 verwendet wurden, indem auf altes TREMOD-Datenmaterial des ifeu-Institutes zurückgegriffen wurde. In der Zwischenzeit erfolgte Modernisierungen in der Binnenschifffahrt wurden demnach nicht berücksichtigt.

Bemerkenswert ist, dass der Verfasser der Masterarbeit in der Zwischenzeit selbst verkündet hat, dass seine Untersuchung „keinen Angriff auf die Binnenschifffahrt“ darstellen soll. Es müsse schließlich berücksichtigt werden, dass Stickoxidemissionen der Schiffe aufgrund der Flüchtigkeit und Verwirbelung gar nicht in dem Maße bei der Bevölkerung ankommen. Die Studie nimmt deshalb in erster Linie die Auswirkungen technologischer Veränderungen im Straßenverkehr auf die Emissionen in den Fokus, betrachtet interessanterweise jedoch – entgegen des in der Öffentlichkeit entstandenen Eindrucks – gar nicht die Schadstoff-Immissionen und damit die eigentliche Belastung für die Anwohner.

Der BDB erwartet, dass Prof. Schreckenbergs dem Beispiel seines Studenten folgt und seine Aussagen – ebenso öffentlichkeitswirksam wie seine bisherigen Einlassungen – in das rechte Licht rückt.

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.