

Kleine Anfrage

der Abg. Dr. Gisela Splett GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

Schadstoffbelastung des Rheins durch abgelassene Chemikalien vermindern

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Gab es in den letzten fünf Jahren Schadstoffbelastungen des Rheins in Baden-Württemberg, die Warnungen der Internationalen Hauptwarnzentralen (IHWZ) ausgelöst haben?
2. Welche Schadstoffe wurden hierbei in welchen Konzentrationen gemessen?
3. Wie oft waren Frachtschiffe Verursacher dieser Schadstoffbelastungen?
4. Gibt es Messungen und Hinweise auf Schadstoffeinträge durch Abwasserspülungen von Binnenschiffen auch auf Main und Neckar?
5. Wie können die Verursacher der chemischen Belastung der Schifffahrtsgewässer festgestellt und haftbar gemacht werden?
6. Welche Erkenntnisse liegen ihr vor, inwieweit das „Ventilieren“ z. B. von Benzinresten mit starken Gebläsen in der Tankschiffahrt auf dem Oberrhein und dem Neckar noch praktiziert wird?
7. Erstreckt sich das Entgasungsverbot in der 20. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes inzwischen auch auf Benzol, Naphtha und andere gefährliche Chemikalien?
8. Wo gibt es in den Häfen und Anläden Baden-Württembergs Abfallannahmestellen und Entgasungsstationen und wie sieht der Zeitplan aus, diese flächendeckend einzurichten?

9. Was bedeutet das Straßburger Abfallübereinkommen, in dem sich die Bundesregierung verpflichtet hat, innerhalb von fünf Jahren ein Netz von Annahmestellen zu schaffen oder schaffen zu lassen, konkret für Baden-Württemberg?

07. 02. 2011

Dr. Splett GRÜNE

Begründung

Laut Bundestagsdrucksache 17/4302 gibt es am Rhein in Deutschland – im Gegensatz zu den Niederlanden – keine Entsorgungsstellen für Ladereste der Frachtschiffe. Deshalb stellt sich die Frage nach illegalen Tankspülungen.

Hinzu kommt die Frage, inwieweit Chemikalienreste in der Praxis immer noch mit starken Gebläsen „ventiliert“ werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 2. März 2011 Nr. 5–0141.5/372 beantwortet das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr im Einvernehmen mit dem Innenministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

Ich frage die Landesregierung:

1. *Gab es in den letzten fünf Jahren Schadstoffbelastungen des Rheins in Baden-Württemberg, die Warnungen der Internationalen Hauptwarnzentralen (IHWZ) ausgelöst haben?*
2. *Welche Schadstoffe wurden hierbei in welchen Konzentrationen gemessen?*

Der im Rahmen des internationalen Übereinkommens zum Schutz des Rheins vereinbarte Warn- und Alarmplan Rhein hat das Ziel, plötzlich im Rhein auftretende Verunreinigungen mit wassergefährdenden Stoffen, die in ihrer Menge und Konzentration die Gewässerqualität nachteilig beeinflussen, an alle Rheinanlieger weiterzumelden und die zur Bekämpfung von Schadensereignissen zuständigen Behörden und Stellen zu warnen.

Entlang der Landesgrenzen Baden-Württembergs sind am Hoch- und Oberrhein die vier internationalen Hauptwarnzentralen (IHWZ)

- R1 (Amt für Umwelt und Energie des Kantons Basel-Stadt),
- R2 (Préfecture du Bas-Rhin, Strasbourg),
- R3 (Regierungspräsidium Karlsruhe, Landespolizeidirektion) für Baden-Württemberg und
- R5 (Wasserschutzpolizeistation Koblenz) für den an Baden-Württemberg angrenzenden Teil von Rheinland-Pfalz

zuständig.

In den Jahren 2006 bis 2010 wurden von den IHWZ R1 bis R3 insgesamt fünf Meldungen der Meldestufe „Warnung“ zu Gewässerverunreinigungen für den baden-württembergischen Hoch- und Oberrheinabschnitt abgesetzt. Die für Baden-Württemberg zuständige Hauptwarnzentrale R3 (Regierungspräsidium Karlsruhe, Landespolizeidirektion) hat hiervon zwei Meldungen initiiert.

Die für die Gewässerverunreinigungen maßgeblichen Schadstoffe sowie die im Rhein vorgefundenen Höchstkonzentrationen sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Datum	IHWZ	Beobachtung/Ort	Verunreinigung	Konzentration (maximal)
30. 12. 2010	R3	Messstation Karlsruhe	ETBE	13 µg/l
22. 12. 2010	R1	Messstation Weil	N-Ethyl-2-pyrrolidinon	8,1 µg/l
20. 11. 2006	R1	Messstation Weil	Dichlormethan	6,2 µg/l
06. 02. 2006	R2	Hafen Straßburg	Ölfilm	–
03. 01. 2006	R3	km 322 bis 340	Ölfilm	–

3. Wie oft waren Frachtschiffe Verursacher dieser Schadstoffbelastungen?

Im Jahr 2010 wurden von den Messstationen Karlsruhe und Weil (Amt für Umwelt und Energie des Kantons Basel-Stadt) zwei Verunreinigungen, welche vermutlich durch Frachtschiffe verursacht wurden, festgestellt. Anhand der Durchfahrtszeiten richteten sich die Ermittlungen gegen zwei Tankmotorschiffe. Bei Nachkontrollen konnten beide als Verursacher ausgeschlossen werden.

Bei den Meldungen aus dem Jahr 2006 konnte ebenfalls nicht festgestellt werden, ob Frachtschiffe Verursacher waren.

4. Gibt es Messungen und Hinweise auf Schadstoffeinträge durch Abwasserspülungen von Binnenschiffen auch auf Main und Neckar?

Der Neckar wird – im Gegensatz zum Rhein – nicht täglich auf Schadstoffe untersucht. Die seit Frühjahr 2006 an sechs Messstellen des schiffbaren Neckars 28-täglich durchgeführten Untersuchungen auf MTBE bzw. ETBE haben bislang keine auffälligen Konzentrationen ergeben, die auf stoßartige Belastungen durch die Schifffahrt hinweisen würden.

Dies wird auch durch die Messungen der Rheingüte-Messstation in Worms bestätigt. Dort ergaben sich bei der täglich durchgeführten Überwachung auf rechtsrheinischer Seite in der Neckarfahne seit März 2009 ebenfalls keine Hinweise auf Chemikalieneinträge in den Neckar durch Abwasserspülungen aus der Binnenschifffahrt.

Aufgrund des nur kurzen baden-württembergischen Streckenabschnittes und der Abstimmung mit den Nachbarländern wird der Main nicht im Rahmen der qualitativen Fließgewässerüberwachung Baden-Württembergs untersucht.

5. Wie können die Verursacher der chemischen Belastung der Schifffahrtsgewässer festgestellt und haftbar gemacht werden?

Die Beschaffenheit des Hoch- und Oberrheins wird zeitnah (werktäglich) an den Messstationen Weil (km 171,4), Karlsruhe (km 359,2) und

Worms (km 443,2) auf Schadstoffe untersucht. Hierbei werden insbesondere auch die im Zusammenhang mit schiffsbürtigen Einträgen diskutierte leichtflüchtigen Verbindungen und Benzinzusatzstoffe MTBE und ETBE erfasst. Bei auffälligen Befunden wird unverzüglich die Wasserschutzpolizei informiert. Im Falle einer Überschreitung des Orientierungswertes des Warn- und Alarmplanes Rhein von 3 µg/l erfolgt zudem eine internationale Suchmeldung an die Oberlieger, um mögliche Eintragsquellen in deren Zuständigkeitsbereich zu erkunden sowie eine Information bzw. Warnung der Unterlieger über die für Baden-Württemberg zuständige Hauptwarnzentrale R3.

Bei durch die Schifffahrt verursachten Belastungen von Gewässern, auf denen die Schifffahrt ausgeübt wird oder die für die Schifffahrt bestimmt sind, sowie bei Gewässerbelastungen von Bundeswasserstraßen, wird in der Regel das Vorliegen einer Straftat nach § 324 StGB (Gewässerverunreinigung) geprüft. Im Rahmen von strafprozessualen Ermittlungen werden etwa Sach- und Personalbeweise festgestellt, Probeentnahmen von verdächtigen Produkten bzw. vom Gewässer durchgeführt, die Urkunden und Schriftstücke geprüft (z. B. Lade- und Löschpapiere, Beförderungspapiere, Entsorgungsnachweise usw.) sowie – falls vorhanden – Durchfahrtszeiten für Weg-Zeit-Berechnungen erhoben und Zeugen befragt.

Wird ein Verursacher festgestellt, kann dieser in der Regel auch zivilrechtlich zum Schadensersatz herangezogen werden.

6. Welche Erkenntnisse liegen ihr vor, inwieweit das „Ventilieren“ z. B. von Benzinresten mit starken Gebläsen in der Tankschifffahrt auf dem Oberrhein und dem Neckar noch praktiziert wird?

Die Voraussetzungen für das Entgasen leerer Ladetanks auf Binnentankschiffen auf allen schiffbaren Binnengewässern in Deutschland (einschließlich der Bundeswasserstraße Neckar und der Häfen in Baden-Württemberg sowie der grenzüberschreitenden Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein) werden in der Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt – GGVSEB) insbesondere i. V. m. Unterabschnitt 7.2.3.7 ADN (Europäisches Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen) geregelt. In Verbindung mit der 20. BImSchV (Verordnung zur Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen beim Umfüllen und Lagern von Ottokraftstoffen) ist danach das Entgasen von Ottokraftstoffen (z. B. UN 1203) lediglich unter bestimmten Restriktionen zulässig.

Zahlen oder Statistiken über Ventilierungsvorgänge bzw. über die Häufigkeit von Entgasungen leerer Ladungstanks werden nicht erhoben und liegen deshalb der Landesregierung nicht vor.

7. Erstreckt sich das Entgasungsverbot in der 20. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes inzwischen auch auf Benzol, Naphtha und andere gefährliche Chemikalien?

Das Verbot der Entgasung („Ventilierungsverbot“) für die Binnenschifffahrt nach § 5 der 20. BImSchV gilt nur für Ottokraftstoffe. Ottokraftstoffe im Sinne der Verordnung sind Erdölderivate mit oder ohne Zusätze, deren Dampfdruck (nach Reid) mindestens 27,6 Kilopascal beträgt und die zur Verwendung als Kraftstoff für Ottomotoren bestimmt sind, mit Ausnahme von verflüssigtem Erdölgas. Benzol, Naphtha und andere gefährliche Chemikalien werden somit vom Ventilierungsverbot der geltenden 20. BImSchV nicht erfasst.

8. *Wo gibt es in den Häfen und Anläänden Baden-Württembergs Abfallannahmestellen und Entgasungsstationen und wie sieht der Zeitplan aus, diese flächendeckend einzurichten?*

Nach § 1 Absatz 5 des Ausführungsgesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (AG CDNI) haben Betreiber von Umschlaganlagen an Wasserstraßen oder in Häfen, die im Anwendungsbereich des CDNI liegen, Annahmestellen für Abfälle aus dem Ladungsbereich spätestens bis 31. Oktober 2014 zu schaffen (§ 1 Absatz 5 AG-CDNI), soweit die Ladungsreste und das gegebenenfalls anfallende Waschwasser nicht dem Ladegut zugeschlagen werden können.

Hinsichtlich der Slops (Ladungsrückstände, Waschwasserrückstände, Rost und Schlamm) können Vereinbarungen zwischen den zur Einrichtung verpflichteten Häfen und gewerbsmäßig betriebenen Umschlagstellen über Art und Umfang der in einzelnen Häfen oder Umschlagstellen einzurichtenden Annahmestellen getroffen werden (§ 1 Absatz 6 AG-CDNI). Ein konkreter Zeitplan liegt dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr noch nicht vor.

Für Schiffsbetriebsabfälle sind stationäre Einrichtungen gemäß dem Merkblatt der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in den Häfen Mannheim und Basel/Rheinfelden vorhanden. Mannheim nimmt nur öl- und fetthaltige Abfälle an. In Basel ist eine Komplettentsorgung möglich.

Anlagen zur Entgasung für Tankschiffe sind erforderlich, wenn Unverträglichkeiten der nacheinander aufzunehmenden Ladungsgüter bestehen. Soweit Einheitstransporte durchgeführt werden, ist keine Entgasung erforderlich. Der Landesregierung sind keine an den Binnenschifffahrtsgewässern von Baden-Württemberg gelegenen Anlagen zur Entgasung von Tankschiffen bekannt.

9. *Was bedeutet das Straßburger Abfallübereinkommen, in dem sich die Bundesregierung verpflichtet hat, innerhalb von fünf Jahren ein Netz von Annahmestellen zu schaffen oder schaffen zu lassen, konkret für Baden-Württemberg?*

Aus abfallrechtlicher Sicht haben die Abfallerzeuger ihre Abfälle schadlos und ordnungsgemäß zu entsorgen. Sie können hierfür die bereitgestellte bzw. noch zu schaffende Infrastruktur nutzen. Die weitere Entsorgung bestimmt sich nach dem geltenden Abfallrecht des Bundes und des Landes. Endentsorgungsanlagen stehen in der Bundesrepublik für die jeweiligen Abfälle in ausreichendem Maße zur Verfügung.

Die Betreiber von Häfen und gewerbsmäßig betriebenen, befestigten Umschlagstellen haben darüber hinaus bis zum 31. Oktober 2014 ein für die betrieblichen Belange der Binnenschifffahrt bedarfsgerechtes Netz an Abfallentsorgungseinrichtungen für Slops und übrigen Sonderabfall zu schaffen, um die ordnungsgemäße Abfallentsorgung entsprechend den auf den Schiffen anfallenden Abfällen ausreichend sicherzustellen. Der hierfür zu erstellende Bedarfsplan muss die Kapazitäten, Routen, üblichen Vorgehensweisen und binnenwirtschaftlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen. Dieser Bedarfsplan ist durch die in den einzelnen Bundesländern jeweils zuständige Landesbehörde zu genehmigen.

Gönner

Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr