

**Hendrik Wüst**, Minister für Verkehr: Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Vielen Dank an die antragstellenden Fraktionen und für die überwiegende Einmütigkeit. Das scheint heute ein bisschen der Tag der Schiene zu sein. Das ist auch gut so. Der Verkehrsträger Schiene hat es verdient, wieder deutlich mehr in den Mittelpunkt der verkehrspolitischen Debatten gerückt zu werden.

Deshalb hat die Landesregierung das Thema „Bahn – Verkehrsträger Schiene“ auch von Anfang an als Schwerpunkt ihrer Mobilitätspolitik definiert. Wir schaffen die Voraussetzungen für besseren Güterverkehr auf der Schiene. Herr Remmel hat es beschrieben: Die NE-Bahn-Förderung ist wieder eingeführt worden. Das ist ein tolles Förderprogramm. Die ersten großen Wellen haben wir abgearbeitet. Das wird die nächsten Jahre noch weiter gut laufen.

Wir machen mehr für Personenverkehr auf der Schiene, geben den Menschen ein besseres Angebot. Dazu gehört eben auch die Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken, die hier gerade schon diskutiert worden ist. Ich finde es auch gut, dass das parlamentarisch diskutiert wird.

Ich will einen Hinweis geben, Herr Kollege Remmel: Das eine, die Reaktivierung, hat jedenfalls nach meinem Kenntnisstand bei keiner einzigen Strecke in Nordrhein-Westfalen etwas mit dem anderen, dem Börsengang, zu tun.

Der Kampf, den wir heute führen, nämlich Strecken zu reaktivieren, ist damals auf diesen Strecken gegen das Auto verloren gegangen, nicht gegen Herrn Mehdorn. Herr Mehdorn hat es geschafft, selbst danach noch 5.000 km Strecke in Deutschland stillzulegen; das muss man auch erst mal schaffen.

Das ist aber dann auch wieder Thema bei der nächsten Verkehrsausschusssitzung: Da kaufen wir uns nämlich ein Stück dessen zurück, was Mehdorn demontiert hat – Stichwort: robuste Schiene. Darüber werden wir noch sprechen.

In Summe ist es aber so, wie wir es alle kennen: Es ist kaum vorstellbar, dass Mittelstädte wie Kamp-Lintfort nicht an die Schienen angeschlossen sind, keinen Bahnanschluss haben.

Herr Löcker, ja, alter Hut, beschlossen, ja, aber das muss jetzt auch erst noch gebaut werden. Ich finde es schon gut, dass man Kamp-Lintfort als Beispiel nimmt, weil es zeigt, wo wir herkommen.

Die nächsten beiden Strecken, die wir dann neben dem Paket „robustes Netz“, über das ich gerade sprach, auf der Tagesordnung haben, sind die TWE von Verl über Gütersloh nach Harsewinkel und die WLE von Münster nach Sendenhorst.

Sie kriegen alle regelmäßig E-Mails dazu, weil Menschen das nicht sonderlich nett finden. Da werden Sie alle hoffentlich den Rücken gerade machen und

das so formulieren gegenüber all den Mailschreibern und Briefeschreibern, wie Sie das hier gerade alle getan haben.

Ich ermuntere die Aufgabenträger sehr, weitere Reaktivierungen voranzutreiben. Wir würden damit übrigens geschmeidiger unterwegs sein, wenn die Vorgängerregierung uns mindestens mal ordentliche Vorarbeiten für einen ÖPNV-Bedarfsplan hinterlassen hätte

(Beifall von der CDU und der FDP)

und keine aufzuhebende Ausschreibung, die man mir hinterlassen hat. Dann wären wir zügiger unterwegs.

Reaktivierung ist ein neues Angebot für ganze Regionen, erstmals überhaupt die Chance zu haben umzusteigen, überhaupt die Chance zu haben, klimafreundlich, wenn auch nicht klimaneutral, mobil zu sein. Es ist das Angebot, das wir uns alle wünschen, das wir seit vielen Jahren in vielen Regionen vermissen und haben müssen.

Deswegen freue ich mich über die überwiegende Einmütigkeit in dieser Sache und freue mich auf weitere Reaktivierungsprojekte überall in Nordrhein-Westfalen in den nächsten Jahren. – Vielen herzlichen Dank.

(Beifall von der CDU und der FDP)

**Präsident André Kuper:** Vielen Dank, Herr Minister. – Damit ist der Schluss der Aussprache erreicht.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung des Antrags Drucksache 17/6592 an den Verkehrsausschuss**. Die abschließende Beratung und Abstimmung sollen dort in öffentlicher Sitzung erfolgen.

Ist jemand dagegen? – Enthält sich jemand? – Dann haben wir die Überweisungsempfehlung einstimmig angenommen.

Ich rufe auf:

### **13 Verbot der Entgasung von Tankschiffen endlich umweltfreundlich umsetzen!**

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/5052

Beschlussempfehlung und Bericht  
des Ausschusses  
für Umwelt, Landwirtschaft,  
Natur- und Verbraucherschutz  
Drucksache 17/6374

Ich eröffne die Aussprache. Der erste Redner ist der Abgeordnete Schick für die CDU.

**Thorsten Schick\*** (CDU): Sehr geehrter Herr Präsident! Oder jetzt nach dem Vorsitzwechsel: Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Kollegen! Der Verkehrsminister sagte gerade: „Es ist der Tag der Schiene“, aber den Plenartag beenden wir mit einem anderen Verkehrsträger, nämlich den Wasserstraßen. Dabei geht es um die Entgasung von Tankschiffen – zweifellos ein Thema, das die Politik beschäftigen muss, und die Politik beschäftigt sich auch mit diesem Thema.

Auf europäischer Ebene haben sich sechs Staaten – sprich: Luxemburg, die Schweiz, die Niederlande, Belgien, Deutschland und Frankreich – zusammengesetzt, um dieses Problem in den Griff zu bekommen.

In Deutschland gilt nach der 20. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ein Entgasungsverbot für Ottokraftstoffe, Rohbenzin und Kraftstoffgemische.

Aber die antragstellende Fraktion Bündnis 90/Die Grünen macht in ihrem Antrag selbst deutlich, wie schwierig oder unmöglich es trotz des Verbots ist, die Entgasung von Tankschiffen alleine national zu lösen.

Die Niederlande verbieten das öffentliche Entgasen erst ab dem Jahr 2023. Deshalb lassen viele Binnenschiffer auf dem Rhein ihre Gase wie zum Beispiel das krebserregende Benzol aus Deutschland kommend erst kurz hinter der niederländischen Grenze ab.

Eine solche Entsorgung in einem deutschen Hafen würde dagegen zum einen Kosten verursachen und zum anderen eine längere Liegezeit erfordern. Dies bestätigte auch der Beamte, der für die Kontrolle der zuständigen Wasserschutzpolizei in Duisburg in unserer Ausschusssitzung war.

Wichtig ist aus diesem Grund ein gemeinsamer Rechtsrahmen. Nur wenn die Entgasung von Tankschiffen ratifiziert und in nationales Recht umgesetzt ist, werden für Betreiber auch Geschäftsmodelle entstehen.

Selbstverständlich werden dann auch in ausreichendem Maße Abgasauffang- und Reinigungsanlagen gebaut. Solange aber das Schlupfloch Niederlande direkt vor unserer Haustür besteht, werden diese Initiativen verpuffen.

Aus diesem Grund gilt es, dass nun das Abfall-Übereinkommen bzw. das CDNI-Abkommen der sechs Mitgliedstaaten möglichst schnell in nationales Recht umgesetzt wird; nur so können die neuen Regelungen auch in Kraft treten.

Es ist bekannt, dass Deutschland zu den Staaten gehört, die besonders an einer schnellen Umsetzung interessiert sind. Die Landesregierung ist hier eine der treibenden Kräfte.

Federführend – das gehört allerdings auch zur Wahrheit – gegenüber den anderen sechs Mitgliedstaaten ist das Bundesverkehrsministerium. Diese sechs Mitgliedstaaten müssen alle mitgenommen werden. Deswegen ist das Tempo vielleicht nicht so hoch, wie wir uns das alle wünschen.

Fazit: Es ist deutlich erkennbar, dass es sich bei der Tankschiffentgasungsthematik um ein internationales Problem handelt, das auch nur international gelöst werden kann. Wir lehnen deshalb Ihren Antrag dem Votum des Umweltausschusses folgend ab.

(Beifall von der CDU – Vereinzelt Beifall von der FDP)

**Vizepräsidentin Carina Gödecke:** Vielen Dank, Herr Kollege Schick. – Für die SPD-Fraktion spricht Herr Kollege Börner.

**Frank Börner** (SPD): Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn wir über die Zukunft der Güterverkehre in Europa diskutieren, kommt der Binnenschiffahrt eine bedeutende Aufgabe zu.

Wenn wir auf unseren Autobahnen unterwegs sind, merkt jeder schnell, dass hier kaum noch Kapazitäten für weitere Gütertransporte via Lkw frei sind. Wir wissen, dass die Wasserstraße, beispielsweise der Rhein, noch rund fünfmal mehr Schiffe und Güter verkräften kann. Dieses Potenzial gilt es zu nutzen, wenn wir über Effizienz, Umweltschutz, die dringend notwendige Verkehrswende und ernsthaft über den Klimaschutz reden wollen.

So ist es notwendig, dass die Wasserstraßen nachhaltig in einem Zustand sind, in dem die Schiffe nicht vor den defekten Schleusentoren stehen bleiben müssen. Die Binnenschiffahrt muss neben der Effizienz auch immer wieder ihre Umweltfreundlichkeit verbessern und gelebte Praxis infrage stellen.

Es geht um den verwendeten Treibstoff, den Bunker, es geht darum, das Verhalten im Hafen umweltgerecht zu verbessern, Strom über Landkabel und nicht über Dieselgeneratoren, es geht um Staubbelastung beim Be- und Entladen, und es geht heute, nach dem Antrag der Grünen, um das Reinigen von Schiffen nach der Entladung, insbesondere nach dem Löschen von Chemikalien.

Tankschiffe, die bei einem nachfolgenden Transport eine andere Chemikalie transportieren werden – das ist der Normalfall –, müssen gereinigt und entgast werden. Dies stellt genau das Problem dar, das die Grünen in ihrem Antrag ansprechen.

Obgleich das Entgasen außerhalb von hierfür geeigneten Anlagen in der Regel nicht zulässig ist, findet es regelmäßig statt – schon alleine deshalb, weil es

hierfür nicht genügend Anlagen gibt; geübte Praxis quasi.

Diese Entgasung findet geschätzt mehr als 500 Mal im Jahr alleine auf dem Rhein statt. Das sind über 1.000 t giftiger, gesundheitsschädlicher Schadstoffe wie beispielsweise Benzol.

Die Landesregierung muss dafür sorgen, dass die entsprechenden Anlagen schnellstmöglich zur Verfügung stehen und auch genutzt werden. Hier geht es um zwei wichtige Themen: zum einen um das Freisetzen von schädlichen Gasen in die Umwelt und die damit verbundene Gesundheitsgefahr für alle, die entlang der Wasserstraßen wohnen und arbeiten.

Zum anderen kann es bei einer nicht korrekt durchgeführten Entgasung von in der Regel explosiven Gasen zu gefährlichen Unfällen kommen. In der Diskussion im Ausschuss musste der Vertreter der Wasserschutzpolizei diese reale Gefahr einräumen.

Neben der Entgasung stellt auch die Reinigung von Laderäumen bei Frachtschiffen immer wieder ein Problem dar. Es gibt keine geregelte umweltgerechte Abnahme des Waschwassers nach der Reinigung eines Schiffsladeraums; auch hier muss nachgebessert werden.

Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren, der Transport von Gütern auf dem Binnenschiff muss umweltfreundlich, aber auch sicher sein. Hierfür brauchen wir die notwendigen Anlagen und die notwendigen Kontrollen.

Der Antrag der Grünen ist hier ein erster Schritt in die richtige Richtung. Wir werden diesen Antrag unterstützen. – Glück auf!

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

**Vizepräsidentin Carina Gödecke:** Vielen Dank, Herr Kollege Börner. – Für die FDP-Fraktion spricht Herr Kollege Diekhoff.

**Markus Diekhoff\*** (FDP): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Herr Börner, ich weiß nicht, bei welcher Expertenanhörung Sie waren, aber der Vertreter der Wasserschutzpolizei hat eigentlich eindeutig gesagt, dass die Katastrophenszenarien – Explosionen und Gefahr – definitiv nicht existieren.

Es gab einmal einen einzigen Vorfall, bei dem ganz viel falsch gemacht wurde, aber im Prinzip gibt es keine konkrete Gefahr für die Bevölkerung durch Unfälle oder Explosionen; das wurde dort definitiv klar gestellt.

(Dr. Günther Bergmann [CDU]: Das stinkt nur!)

In der legalen Praxis – es ist ja leider noch legal – ist es so, dass in den Niederlanden entgast werden kann. Andererseits, Herr Schick hat es angesprochen, gibt es bereits einen internationalen Vertrag, der das Entgasen verbieten soll. Der wird auch vom Bundesverkehrsministerium entsprechend mit Druck bearbeitet. Wir werden zeitnah zu einem internationalen Verbot kommen.

Ein Alleingang von Nordrhein-Westfalen macht überhaupt keinen Sinn. Die Grenzlinie verläuft zwischen Deutschland bzw. NRW und den Niederlanden oft in der Mitte des Rheins. Das heißt, das Boot muss nur ein paar Meter nach links oder rechts fahren und kann dann entsprechend legal entgasen. Daher können wir, solange die Niederländer nicht nachziehen, das Problem ohnehin nicht verhindern. Das bedeutet, wir müssen uns weiterhin für die zügige Ratifizierung einsetzen.

Die von Ihnen geforderte Bundesratsinitiative würde, glaube ich, eher neue Unruhe in einen bereits laufenden Prozess bringen. Zudem stellt sich die Frage, warum das Land Nordrhein-Westfalen auf einer Bundeswasserstraße aktiv werden und Steuermittel zum Bau von Abgasreinigungsanlagen einsetzen soll, zumal der Vertrag vorsieht, dass die Schifffahrt, der Verursacher, das selber leistet. Das finde ich den richtigen Weg.

Warum um alles in der Welt sollen wir jetzt ein umfassendes Messstellennetz ebenfalls mit Steuermitteln aufbauen, um dann nur zu messen, dass die Niederländer noch drei Jahre lang legal entgasen, was wir nicht verhindern können? Das macht aus unserer Sicht keinen Sinn.

(Beifall von Ralf Witzel [FDP])

Mit den Steuermitteln können wir etwas Besseres anfangen. Es handelt sich insgesamt um einen überflüssigen Antrag, da auf Bundesebene schon mit Hochdruck daran gearbeitet wird, dass es 2023 sowieso international verboten wird. Daher würden wir den Antrag ablehnen. – Danke.

(Beifall von der FDP und der CDU)

**Vizepräsidentin Carina Gödecke:** Vielen Dank, Herr Kollege Diekhoff. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht Herr Kollege Rüße.

**Norwich Rüße\*** (GRÜNE): Vielen Dank, Frau Präsidentin. – Herr Kollege Diekhoff, überflüssig ist so ein Antrag nie, weil es immer gut ist, wenn man sich mit Umweltproblemen beschäftigt. Ich glaube, uns allen war überhaupt nicht klar, welche Dimension das hat; der Kollege Börner hat es schon kurz angeführt.

Es geht immerhin um ungefähr 450 bis 500 Vorgänge im Jahr – mal 1.000 bis 2.000 kg. Das heißt, in der Gesamtsumme ist es schon beträchtlich, was

da an Stoffen freigesetzt wird, die eben gesundheits-schädlich sind und nicht einfach so in die Umwelt entlassen gehören.

Ich kann mich gut daran erinnern, wie wir an den Tankstellen die Rüssel eingebaut haben, um genau an der Stelle das zu machen, was wir hier auch am Ende haben wollen, dass diese Gase nicht in die Umwelt freigesetzt werden. Das zeigt einmal mehr, wie dringend es ist, dass wir hier handeln müssen und irgendetwas passieren muss.

Den Hinweis auf nationale Alleingänge, die nichts bringen, würde ich so nicht sehen. Ich glaube schon, dass wir – auch von Nordrhein-Westfalen aus – den Druck erhöhen können, damit etwas passiert.

Ich bin auch anderer Meinung als der Kollege Schick: Wenn ein Übereinkommen abgestimmt ist – und das ist es ja –, muss es dann jeder Staat für sich ratifizieren. Wir müssen nicht darauf warten, bis die Niederländer ratifizieren, sondern wir würden als Bundesrepublik Deutschland schon selbst entscheiden, ob wir beitreten oder nicht.

Immerhin ist seit 2006 – das ist ja auch schon erwähnt worden – das BImSchG so festgesetzt, dass es eigentlich nicht mehr passieren soll. Ich finde es ehrlich gesagt eines modernen Industrielandes unwürdig, dass wir diese Stoffe immer noch freisetzen – ich glaube, da sind wir uns auch einig.

Bei der Binnenschifffahrt – nehmen wir die Kreuzschifffahrt dazu, auch die, die auf der Donau und auf dem Rhein entlangschippert – können wir manchmal riechen, was an Treibstoffen eingesetzt wird. Wir haben ein Gefühl dafür, was da für Motoren verwendet werden, auf welchem technischen Stand die sind.

Wenn die Binnenschifffahrt wirklich die umweltfreundliche Transportvariante sein will – was sie ja sein kann –, muss sie an der Stelle noch einmal deutlich nachbessern. Dann gehört eben auch dazu, dass solche Entgasungsvorgänge grundsätzlich nicht mehr passieren.

Wir wollen ganz klar den Anwohnern, die die Belastung ja erdulden müssen, helfen. Da wollen wir Unterstützung bringen. Dabei kann jedes Jahr und jeder Monat, in dem wir eher handeln, nur richtig sein. Daher spricht auch nichts gegen den Antrag, und es wäre gut, wenn Sie ihn unterstützen würden.

(Beifall von den GRÜNEN)

Zu der Frage nach den Messstellen usw.: Wir haben an vielen Stellen im Umweltrecht das Problem, dass wir wunderschöne Gesetze haben, aber dass es mit der Kontrolle und der Überwachung nicht so richtig funktioniert.

Man kann sich fragen: Warum machen die Niederlande das denn jetzt? Die richten nämlich genau so ein Messnetz ein. Sie werden sich schon etwas dabei gedacht haben, wenn sie das tun.

Ich glaube, es ist immer noch richtig, dass man die Überwachungsmöglichkeit hat: Passieren da noch illegale Entgasungsvorgänge, oder läuft an der Stelle alles richtig?

Ich fand die Debatte, die wir im Ausschuss geführt haben, unbefriedigend. Nach der Antwort seitens der CDU und der FDP passiert ja alles schon. Ich hätte mir gewünscht, dass Sie sich etwas intensiver mit der Thematik beschäftigt hätten.

Zum Schutz der Gesundheit der Anwohner kann man eigentlich nicht zu viel tun wie auch zum Schutz der Binnenschifffahrt selbst; ich habe eben gesagt, dass sie ein umweltfreundliches Transportmittel sein soll.

Es ist ein ganz wichtiger Schritt, dass man in der Tat nicht mehr diese Kritik der Anwohner hat, sondern endlich die Anlagen baut, dass die Vorbereitungen getroffen werden, damit das auch schnell passiert.

Wir sollten uns nicht in drei bis vier Jahren weiter darüber unterhalten, warum es denn jetzt immer noch nicht geklappt hat, denn auch das kennen wir ja aus der Vergangenheit: Bei Dingen, die projektiert sind, treten weitere Verzögerungen ein. Dann würden wir den Menschen, die entlang des Rheins solche Belastungen ertragen müssen, überhaupt nicht gerecht werden.

Ich möchte Sie noch einmal bitten, dem Antrag zuzustimmen. – Vielen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN)

**Vizepräsidentin Carina Gödecke:** Vielen Dank, Herr Kollege Rüße. – Für die AfD-Fraktion hat Herr Dr. Blex jetzt das Wort.

**Dr. Christian Blex (AfD):** Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Bald ist Ferienzeit. Viele Menschen werden in den Süden fahren, wo es schön warm ist. Viele Menschen werden das Auto nutzen, und sie werden feststellen, dass sie in eine einzige Stauorgie fahren.

Wir sind uns einig, dass vielen geholfen wäre, wenn man den Güterverkehr auf die Schiene und auf die Wasserstraße verlagern würde.

Was machen jetzt die Grüninnen? – Mit dem vorliegenden Antrag nehmen Sie jetzt ausgerechnet den Güterverkehr auf dem Rhein, eines der bedeutendsten Wasserstraßensysteme Deutschlands und Europas, ins Visier. Sie wollen Tankschiffe, die Erdölprodukte wie Benzin oder Heizöl befördern, unter Beschuss nehmen. Sie wollen die notwendige Entgasung dieser Tankschiffe stärker kontrollieren. Dazu wollen sie sogar Luftmessstationen entlang der Hauptwasserstraßen errichten.

Nach den Dauerattacken auf die heimischen Landwirte jetzt der Großangriff auf die Schiffer: Sie werden alle in einen Topf geschmissen und beschuldigt, ihre Tankschiffe illegal auf dem Rhein zu entgasen.

Dabei handeln die Schiffer ökonomisch; das hat auch die Anhörung gezeigt: Möglichst vermeiden sie häufige Wechsel der geförderten Erdölprodukte. Bei gleichem Kraftstoff erfolgen das Entladen der Ladungsrestdämpfe und das Beladen des Kraftstoffs in einem Schritt. Das ist ökologisch und ökonomisch sinnvoll.

Sollte es zu einem Wechsel des beförderten Gutes kommen, gibt es im Rheindelta mehr als genug Entgasungsstationen – übrigens dort, wo sie ohne Umwege das neue Transportgut auch wieder laden können.

Warum den Grünen das Thema so wichtig ist, liegt auf der Hand: Es ist bei ihnen der ideologische Kampf gegen die fossilen Energieträger.

Leidtragende dieser Politik werden in erster Linie alle Autofahrer und Hausbewohner sein, die noch mit Heizöl heizen. Ein solches vermeintliches Umweltproblem, wie es die Grünen wieder einmal konstruieren, gibt es in den Niederlanden, wo es noch erlaubt ist, übrigens nicht.

Wenn wirklich ein Schiffer in böser Absicht handeln wollte, würde er also nicht in Deutschland, sondern in den Niederlanden entgasen. Doch offenkundig bewegt dieses Thema dort momentan niemanden.

(Zuruf von Dr. Günther Bergmann [CDU])

– Sie werden es beschließen. Aber es gibt doch überhaupt keine Aufregung darüber. Das Gesetz wird beschlossen. 2023 ist es verboten, und bis dahin regt sich doch gar keiner auf.

(Zuruf von Dr. Günther Bergmann [CDU])

– Es ist schön, dass Sie den Grünen beispringen. Das zeigt, wo die CDU mittlerweile steht. Die Erklärung ist doch ganz einfach, warum sich in den Niederlanden überhaupt niemand darüber aufregt.

(Zuruf von Dr. Günther Bergmann [CDU])

– Ja, Sie sind Niederländer, okay.

Die Erklärung ist ganz einfach: Bei jeder Tankstelle sind nämlich die Autofahrer weit höheren Betankungsemissionen ausgesetzt. Weit höheren! Der Autofahrer tankt genau den Kraftstoff, den die großen Tankschiffe zuvor befördert haben. Selbst mit einem Saugrüssel, Herr Rüße, kann es zu Ausfällen der Pumpen, zu niedrigen Förderraten und undichten Schläuchen kommen. Genau deshalb bleibt das Rauchen an der Zapfsäule verboten. Doch nach der Logik der Grünen müsste jeder Tankstellenpächter und Autofahrer längst an dem krebserregenden Benzol gestorben sein.

Sehr spannend ist doch dies: Vor einigen Tagen wurde der LANUV-Jahresbericht für 2019 veröffentlicht. Das LANUV hat festgestellt – Zitat –, dass bei zahlreichen Biogasanlagen bauliche oder verfahrenstechnische Mängel vermehrt zu Gasaustritten führten. Durch fehlerhafte Anlagenkonstruktion kann es dazu kommen, dass Überdrucksicherungen anspringen und größere Mengen an Biogas zum Schutz der Anlage in die Atmosphäre abgeleitet werden.

Zitat Ende.

Dabei handelt es sich um Methan, ein leicht flüchtiges Gas und Hauptbestandteil des Erdgases.

Die tickenden Zeitbomben bei uns sind also nicht die Tankschiffe, sondern die Biogasanlagen mit zu vollen Gasspeichern. Das ist das Ergebnis Ihrer linksgrünen Klientelpolitik. Beim eigenen Kundenkreis kämpfen Sie für möglichst lasche Regularien und möglichst viele Ausnahmen, aber bei den Schiffern ziehen die grünen Bessermenschen gern einmal die Daumenschraube fest an.

Ihr Antrag ist wieder einmal ein Beleg für Ihre Doppelmoral, und wir lehnen ihn ab.

(Beifall von der AfD)

**Vizepräsidentin Carina Gödecke:** Vielen Dank, Herr Dr. Blex. – Für die Landesregierung spricht Frau Ministerin Heinen-Esser.

**Ursula Heinen-Esser,** Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn Sie, sehr geehrter Herr Dr. Blex, etwas zum Thema „Biogasanlagen“ formulieren wollen, dann tun Sie es doch, und wir werden es diskutieren. Das ist kein Thema.

Meine Damen und Herren, es geht hier um den Eintrag schädlicher Stoffe. Es geht um Benzol und um Aceton. Ich denke, wir sind uns alle einig – das habe ich bei allen Rednern bis auf rechts außen festgestellt –, dass es ein Bemühen darum gibt, dieses Thema bei den Tankschiffen zu regeln. Über das Tempo ist natürlich noch zu diskutieren.

Bereits im Jahr 2017 wurde durch sechs Vertragsstaaten ein Abkommen zur Änderung der für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein und anderen Schifffahrtstraßen geltenden Abfallübereinkommens geschlossen, mit dem ein umfassendes Entgasungsverbot eingeführt werden soll. Dies ist ein Vorhaben, das wir aktiv unterstützen. Die Regelungen wurden maßgeblich von Nordrhein-Westfalen mitgeprägt.

Das Entgasungsverbot für leicht flüchtige Stoffe wird auf dem gesamten schiffbaren Rhein und auf allen anderen Binnenwasserstraßen in Deutschland, den

Niederlanden, in Belgien, auf der internationalen Mosel in Luxemburg sowie in Frankreich auf dem Rhein und auf einigen Kanälen schrittweise gültig. Es sorgt dafür, dass zu entgasende Dämpfe aus dem Schiffsladetank einer Annahmestelle zugeführt und dort schadlos beseitigt werden. Ich weiß überhaupt nicht, was man dagegen haben kann; denn ich halte es für ein absolut wichtiges umweltpolitisches Thema,

(Zuruf von Dr. Christian Blex [AfD])

und es ist ein großer Erfolg, dass sich sechs Vertragsstaaten einig waren, es umzusetzen und Dampf zu machen.

(Vereinzelt Beifall von der CDU und der FDP)

– Danke, Markus Diekhoff!

Wir befinden uns dabei zurzeit in der Ratifizierung, damit diese Regelungen zügig in Kraft treten können. In Deutschland ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zuständig. Es gibt einen ersten Entwurf des Vertragsgesetzes zur Ratifizierung vom März 2019. Dieser wurde uns als mitzuständigen Bundesländern vorgestellt. Die Länderbeteiligung wird noch in diesem Sommer erfolgen. Es ist davon auszugehen, dass es von den Bundesländern keine nennenswerten Einwendungen dagegen geben wird, sodass wir einen schnellen Ratifizierungsprozess erwarten können. Natürlich setzen wir uns für ein zügiges Gesetzgebungsverfahren ein und befürworten eine Verkündung des Gesetzes im Jahr 2020.

Das Bundesverkehrsministerium gibt zu bedenken, dass alle Vertragsstaaten ins Boot geholt werden müssen. Deshalb kann es noch bis Ende 2020 dauern. Ich halte dies jedoch für vertretbar, wenn wir es dann tatsächlich geschafft haben, dass dieses Abkommen in allen beteiligten Staaten in die jeweiligen Gesetze überführt wurde und wir einen wesentlichen Punkt erreicht haben, um die schädlichen Einträge zu verhindern.

Es ist ein Problem, das wir nur international lösen können; denn wenn wir hierbei allein unterwegs sind, kann es schnell geschehen, dass hinter der Grenze – dies betrifft gerade die Rheinanlieger – entgast wird, und das kann nicht im Sinne des Erfinders sein. Wenn, dann muss es international gelöst werden. Es wird international gelöst, und 2020 haben wir das Thema hoffentlich verabschiedet. – Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und der FDP)

**Vizepräsidentin Carina Gödecke:** Vielen Dank, Frau Ministerin. – Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor, liebe Kolleginnen und Kollegen. Damit schließe ich die Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ausschuss für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz empfiehlt in Drucksache 17/6374, den Antrag Drucksache 17/5052 abzulehnen. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Antrag selbst und nicht über die Beschlussempfehlung.

Wer dem Antrag seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und die SPD-Fraktion. Wer stimmt dagegen? – CDU, FDP, AfD und der fraktionslose Abgeordnete Langguth. Enthaltungen? – Gibt es demzufolge keine. Damit ist der **Antrag Drucksache 17/5052** mit dem festgestellten Abstimmungsergebnis **abgelehnt** worden.

Ich rufe auf:

#### **14 Die Neuorganisation der sozialen Beratung von Flüchtlingen muss bereits 2020 beginnen – Zentrale Ausländerbehörden stärken – Doppelstrukturen auflösen**

Antrag  
der Fraktion der AfD  
Drucksache 17/6587

Die Fraktionen haben sich inzwischen darauf verständigt, heute keine Debatte zu dem **Antrag Drucksache 17/6587** zu führen, und empfehlen daher, den Antrag an den **Integrationsausschuss** zu überweisen. Aussprache und Abstimmung sollen dann nach Vorlage der Beschlussempfehlung des Ausschusses hier im Plenum erfolgen. Möchte jemand gegen diese Überweisungsempfehlung stimmen? – Das ist nicht der Fall. – Enthaltungen? – Enthaltungen sehe ich ebenfalls keine. Dann haben wir so **überwiesen**.

Ich rufe auf:

#### **15 „Invictus Games“ nach Nordrhein-Westfalen holen**

Antrag  
der Fraktion der CDU,  
der Fraktion der SPD  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 17/6595 – Neudruck

Ich eröffne die Aussprache. Als erster Redner hat für die CDU-Fraktion Herr Kollege Nettekoven das Wort.

**Jens-Peter Nettekoven (CDU):** Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Kolleginnen und Kollegen! „Invictus Games“ nach Nordrhein-Westfalen holen“. Es ist mir ein Anliegen, zu diesem Antrag persönlich zu reden. Hintergrund ist ein persönliches Erlebnis, das ich Ihnen gerne kurz schildern möchte: