



PRESSEMITTEILUNG

Höchst erfolgreicher ZKR-Workshop zu den CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) konnte am 12. April 2011 in Straßburg mit ihrem vielbeachteten Workshop zu den CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt wichtige Antworten zu der Frage „Wie sind CO₂-Emissionen zu messen und wie zu mindern?“ liefern. Die vielleicht wichtigste Schlussfolgerung des Workshops dürfte sein, dass die Klimaschutzziele der europäischen Binnenschifffahrt sehr ambitioniert sind, jedoch erreichbar scheinen.

Straßburg, 2.5.2011. Mehr als 70 Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung der wichtigsten Binnenschifffahrtsländer Europas und aus Japan diskutierten in dem bis auf den letzten Platz gefüllten großen Saal des Rheinpalast die Bestimmung des Umfangs der CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt und Maßnahmen zu deren Reduzierung. Dem Workshop, der von Clemens Kaune, deutscher Rheinkommissar und Vorsitzender des Untersuchungsausschusses der ZKR, geleitet wurde, wurde eine wichtige Doppelfunktion zuteil: Einerseits beantwortete er offene Fragen zu den CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt und lieferte somit wichtige Beiträge zu dem Bericht über Klimawandel und Binnenschifffahrt, den die ZKR Ende dieses Jahres vorlegen wird. Andererseits bot der Workshop dem Schifffahrtsgewerbe wie auch den Schiffbauern und den Schiffsausrüstern die Möglichkeit zu einem intensiven Austausch auf internationaler Ebene.

Der Workshop fand zu einem äußerst passenden Zeitpunkt statt. Erst Ende März dieses Jahres hatte die Europäische Kommission ihr Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ veröffentlicht. *Ian Hodgson*, in der Generaldirektion Umwelt der Europäischen Kommission für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs zuständiger Mitarbeiter, erläuterte in seinem Vortrag, dass die Binnenschifffahrt, wie der gesamte Verkehrssektor, bis 2050 ihre Treibhausgasemissionen um 60 % bezogen auf die Emissionen im Jahr 1990 reduzieren muss, um zur Erreichung der allgemeinen Klimaschutzziele beizutragen. Ein sehr ehrgeiziges Ziel, gleichzeitig Referenzmarke für den Workshop und für die in den kommenden Jahren von der Binnenschifffahrt zu unternehmenden Anstrengungen, wie die Workshopteilnehmer feststellten. Unklar blieb, auch in der anschließenden Diskussion, ob es sich dabei um die spezifischen Emissionen, also bezogen auf die erbrachte Verkehrsleistung und ausgedrückt in g CO₂ pro tkm handelt oder um die absolute Menge der Emissionen. Bei den gerade in dem Weißbuch unterstellten deutlichen Zuwächsen der Verkehrsleistung für die Binnenschifffahrt ist dies von entscheidender Bedeutung.

Zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ist ein Wettbewerb über die niedrigsten spezifischen Treibhausgasemissionen entbrannt. Zwar sind die Emissionen der Binnenschifffahrt auf den für sie typischen Transportrouten die niedrigsten, jedoch scheint es der Binnenschifffahrt nicht zu gelingen, diesen Sachverhalt überzeugend nachzuweisen und darzustellen, vor allem gegenüber den Verladern. Auch deshalb benötigt die Binnenschifffahrt eine verlässliche, objektive und sachkundige Darstellung der Treibhausgasemissionen.

Um dem Rechnung zu tragen, war der erste der vier parallelen Workshops der Veranstaltung, (PARALLELWORKSHOP 1), den **Verfahren zur Bestimmung der CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt** gewidmet. Unter Leitung von *Karin de Schepper*, Generalsekretärin von Inland Navigation Europe, kamen die Teilnehmer dieses Workshops zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Die publizierten Emissionsfaktoren für die Binnenschifffahrt variieren sehr stark.
- Verfahren zur Emissionsbestimmung, die auf den realen Kraftstoffverbräuchen beruhen, sind genauer als die derzeit überwiegend genutzten Verfahren, die auf der erbrachten Verkehrsleistung beruhen.
- Auf EU-Ebene ist eine neutrale Validierung von Emissionsfaktoren notwendig, damit diese allgemein anerkannt werden.

Die Vertreter des Schifffahrtsgewerbes und die Techniker unter den Teilnehmern interessierten sich vor allem für die Möglichkeiten der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und damit der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt.

PARALLELWORKSHOP 2 war den **strömungstechnischen Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt** gewidmet. Von der Teilnehmerzahl war es der kleinste der Workshops, vom Reduktionspotenzial aber vielleicht der interessanteste. *Juha Schweighofer* von via donau, der diesen Workshop leitete, fasste dessen Schlussfolgerungen wie folgt zusammen:

- Die spezifischen Emissionen von großen Schiffen sind deutlich geringer als die von kleinen.
- Wesentliche Emissionsminderungen sind möglich, wobei jedoch große, moderne Schiffe das Minderungspotential durch Verbesserung ihrer strömungstechnischen Eigenschaften bereits zu einem großen Teil ausgeschöpft haben.
- Hydrodynamische Emissionsminderungsmaßnahmen können kostenintensiv sein, weshalb ihre Umsetzung in jedem Einzelfall zu betrachten ist.

PARALLELWORKSHOP 3 über **antriebstechnische Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt** war der populärste Workshop der Veranstaltung. In seinem Mittelpunkt standen die Nutzung von Flüssiggas als Treibstoff und diesel-elektrische Antriebskonzepte. Beides findet aktuell seinen Einzug in die europäische Binnenschifffahrt. *Henk Croo*, Kommissar der belgischen Delegation bei der Zentralkommission und Leiter dieses Workshops, fasste die Ergebnisse der Diskussionen zu den Potenzialen der neuen antriebstechnischen Maßnahmen und zu den notwendigen Rahmenbedingungen wie folgt zusammen:

- Das Potential der Antriebsmotoren zur Reduzierung der CO₂-Emissionen ist gering.
- Die Nutzung von verflüssigtem Erdgas als Kraftstoff und diesel-elektrische Antriebe sind vielversprechende Möglichkeiten zur Reduzierung der CO₂-Emissionen.
- Sicherheitsaspekte sind bei vorgenannten Maßnahmen zu beachten und die technischen Sicherheitsvorschriften der ZKR und der EU entsprechend zu modernisieren.

Der Untersuchungsausschuss der ZKR befasste sich bereits am Tag nach dem Workshop mit Fragen der Sicherheit beim Einsatz von Flüssiggas als Treibstoff in der Binnenschifffahrt.

Im PARALLELWORKSHOP 4 über **betriebliche Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt** diskutierten die Teilnehmer ein sehr breites Spektrum von Maßnahmen. Dies reichte von der Ausbildung der Schiffsführer einerseits bis zur Nutzung von automatischen Navigationssystemen andererseits. *Ivo ten Broeke*, Rheinschifffahrtskommissar der Niederlande erwies sich als idealer Leiter dieses Workshops, da gerade die Niederlande bei den betrieblichen Maßnahmen sehr viel erreicht haben. Seine Zusammenfassung der Ergebnisse dieses Parallelworkshops war insbesondere für die Delegationen der anderen Mitgliedstaaten der ZKR von großem Interesse:

- Betriebliche Maßnahmen haben ein großes Potential zur Reduzierung der CO₂-Emissionen.
- Wichtig ist die Berücksichtigung der Flachwassereffekte, also des Umstands, dass bei niedrigen Wassertiefen der Strömungswiderstand und damit auch der Kraftstoffverbrauch deutlich zunehmen.
- Das Bewusstsein über das Minderungspotential ist noch gering, nimmt aber zu.

Konkrete Forderungen für weiterführende Arbeiten wurden in der abschließenden Diskussion erhoben:

- Die Datenbasis über den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen in der Binnenschifffahrt muss wesentlich verbessert werden. Insbesondere muss sie auf tatsächlich in der Praxis gemessenen Verbräuchen basieren.
- Die Kenntnisse über die realen Einsatzbedingungen der Binnenschiffe müssen vertieft werden, damit wirksame Maßnahmen zur Emissionsreduzierung zielgerichtet eingeführt werden können.
- Die Politik muss sich klar werden, welche Instrumente sie für das Ziel der Emissionsreduzierung fördern oder vorschreiben möchte. Verfahren seien verfügbar, für jedes Schiff die realen Emissionen zu ermitteln und darzustellen.
- Die Politik muss die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen, damit die heutigen und die künftigen Emissionsminderungsmaßnahmen von der Schifffahrt auch genutzt werden.
- Für die weiteren Arbeiten auf diesem Gebiet müssen sich Wirtschaft, nationale Verwaltungen und internationale Organisationen zusammenschließen.
- Weitere Workshops sind durchzuführen, allerdings fokussiert auf ausgesuchte Aspekte.
- Wesentliche Informationen fehlen weiterhin. Diese sind zu generieren, aufzubereiten und verfügbar zu machen.
- Die Europäische Kommission und die ZKR sollten gemeinsam beraten, wie die Informationen bereitgestellt und ausgetauscht werden können.

Clemens Kaune stellte in seinem Schlusswort heraus, dass den Teilnehmern, die sich als exzellente Kenner der Materie erwiesen hätten, eine erste breite Bestandsaufnahme für die komplexe Materie gelungen sei. Die Arbeiten seien fortzuführen, auch durch weitere Workshops. Diese sollten sich jedoch auf bestimmte Aspekte der CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt konzentrieren, da in den Diskussionen manche Fragen nur angerissen und einige Widersprüche zwischen verschiedenen unterbreiteten Vorschlägen nicht hätten ausgeräumt werden können. Er forderte alle Teilnehmer auf, der ZKR auch künftig relevante Informationen zu übermitteln, die auf der Webseite der ZKR eingestellt und damit zu einem kontinuierlichen Informationsaustausch beitragen können. Wissenschaftliche Diskurse seien nicht gefragt, sondern praxisnahe Beiträge, die es den Regierungsvertretern in den Delegationen der ZKR ermöglichen, pragmatische Vorschläge für politische Entscheidungen auf nationaler und internationaler Ebene zu unterbreiten.

Die Präsentationen der Vortragenden, die vollständigen Schlussfolgerungen der Parallelworkshops der Veranstaltung, konkrete Beschreibungen von Maßnahmen zur Emissionsreduzierungen, relevante Studien und weitere bedeutsame Informationen sind auf der Webseite der ZKR www.ccr-zkr.org abrufbar.
