



PRESSEMITTEILUNG

ZKR bereitet Weg für Nutzung von LNG in der Binnenschifffahrt – Sicherheit hat höchste Priorität

Straßburg, 23. Mai 2011 Die Rhein- und die europäische Binnenschifffahrt stehen möglicherweise vor einer historisch zu nennenden Zäsur: der Zulassung von verflüssigtem Erdgas (LNG) als Brennstoff für Verbrennungsmotoren auf Binnenschiffen. Vier Binnenschiffe, die LNG verwenden, sollen dieses Jahr in Fahrt gehen. Die ZKR hat umgehend die Verfahren für die Entscheidungen, die sie aufgrund ihrer Kompetenzen zu treffen hat um LNG mit seinem besonderen Gefahrenpotential als Brennstoff in der Rheinschifffahrt zuzulassen, eingeleitet. Ziel ist es, die beantragten Empfehlungen schon im Sommer dieses Jahres aussprechen zu können. Die ZKR ist zuversichtlich, zusammen mit dem Schifffahrtsgewerbe, der Schiffbauindustrie und den Klassifikationsgesellschaften, zu einer Entscheidung zu gelangen, die die Entwicklung der Binnenschifffahrt fördert, dabei aber ihre Sicherheit und Leichtigkeit nicht beeinträchtigt.

Nach dem Straßenverkehr und der Seeschifffahrt nimmt LNG jetzt auch Einzug in die Binnenschifffahrt. Der internationale Workshop der ZKR „Wie sind CO₂-Emissionen zu messen und wie zu mindern?“ am 12. April 2011 machte die Vorteile der Nutzung von LNG deutlich:

- Reduzierung der CO₂-Emission bis zu 25 % im Vergleich zum Gasöl,
- Möglichkeit der Beimischung von Biogas und damit weitere Reduzierung der Treibhausgasemissionen,
- deutliche Verringerung der Schadstoffemissionen,
- Eignung als Brennstoff für „grüne“ logistische Ketten.

Die Nutzung von LNG als Brennstoff kann daher auch zum Erreichen wichtiger übergeordneter Ziele der Verkehrs- und Umweltpolitik beitragen, wie der weiteren Verbesserung der Luftqualität, der Minimierung der Treibhausgasemissionen und dem vermehrten Einsatz von heimischen Bio-Brennstoffen.

Der ZKR-Workshop machte jedoch auch deutlich, dass noch bedeutende Herausforderungen zu meistern sind, bis LNG in der Binnenschifffahrt als „normaler“ Brennstoff angesehen werden kann. Neben dem Erreichen von Steuervergünstigungen und der Etablierung von Qualitätsstandards für LNG sind dies vor allem die Bereitstellung und Lagerung von LNG an Land und an Bord sowie die Gewährleistung der Sicherheit der damit betriebenen Schiffe wie auch der Binnenschifffahrt insgesamt. Zudem ist die Verwendung von LNG nur dann klima- und umweltfreundlich, wenn LNG im Motor vollständig verbrannt wird. Das Abdampfen des LNG, der sogenannte Boil-off-Effekt, wie auch der Methanschlupf (Entweichen von unverbranntem Methan im Abgas) sind zu vermeiden. Die Einführung von LNG ist also alles andere als einfach und kann als bedeutendster Einschnitt in die Binnenschifffahrt der letzten Jahre angesehen werden.

Die Zulassung von LNG betreibt die ZKR in Verfolgung von zwei ihrer wichtigsten Ziele, nämlich der Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung der Binnenschifffahrt einerseits sowie der Gewährleistung ihrer Sicherheit und Leichtigkeit andererseits. Dabei kommen der ZKR ihre umfangreichen Kenntnisse und Erfahrungen in den technischen Anforderungen an Binnenschiffe ebenso zugute wie ihre ganzheitliche Betrachtung der Binnenschifffahrt.

Die Zulassung von LNG als Brennstoff – derzeit erlauben die rheinischen und europäischen Vorschriften für Binnenschiffe aus Sicherheitsgründen nur Brennstoffe mit einem Flammpunkt von über 55°C, also Gasöl oder Diesel, zum Betrieb der Motoren an Bord – ist nämlich nur ein Aspekt, den es zu beachten gilt. Fragen der Betankung, der Emissionen aus der Lagerung an Bord und der Motoren sind zu berücksichtigen wie auch etwa der Nutzung von Schleusen oder Liegestellen durch Schiffe, die LNG als Brennstoff nutzen. Die ZKR verfügt zudem über die geeigneten Verfahren, die notwendigen Entscheidungen einerseits möglichst rasch und andererseits fundiert zu treffen – weder sollte die Einführung von LNG verzögert, noch sollten dabei Fehler begangen werden.

Die zuständigen Gremien der ZKR und ihre Delegationen gehen das Thema und die bestehenden Herausforderungen energisch an. In einem ersten Schritt geht es darum, im Rahmen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) ausnahmsweise die Nutzung von LNG als Brennstoff zu gestatten. Mitte Februar 2011 legte die niederländische Delegation der ZKR für drei Schiffe Empfehlungsentwürfe nach § 2.19 RheinSchUO zur Entscheidung vor. Um LNG nutzen zu können, muss von der Anwendung verschiedener Bestimmungen der RheinSchUO abgesehen werden. Gleichzeitig sind zusätzliche Anforderungen zu stellen, um die von dem gasförmigen Brennstoff ausgehenden besonderen Gefahren für die Sicherheit, die Umwelt und das Klima zu beherrschen. Anfang März übermittelte die niederländische Delegation zusätzlich einen Entwurf für eine Empfehlung gemäß Artikel 2.19 des Anhangs II der Richtlinie 2006/87/EG¹, da das betreffende Schiff nicht wie die anderen ein Rheinschiffsattest, sondern ein Gemeinschaftszeugnis erhalten soll.

Bereits Mitte März 2011 diskutierte das zuständige Gremium der ZKR, ihre Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, die Empfehlungsentwürfe. Dazu hatten die Delegationen Schiffseigner wie auch Schiffswerften eingeladen und sich insbesondere des Sachverständigen von Klassifikationsgesellschaften versichert. Die Sachverständigen der Delegationen erörterten die vorgelegten umfangreichen Unterlagen, die naturgemäß sehr technisch und sehr detailliert sind. Der niederländischen Delegation gaben die Sachverständigen konkrete Hinweise zur Verbesserung und Vervollständigung der Empfehlungsentwürfe. Als besonders wichtig erwies sich dabei die Ausbildung und Einweisung der Besatzungen, damit das Personal an Bord in die Lage versetzt wird, auch in Ausnahmesituationen sicher mit LNG umzugehen. Bis Mitte April übermittelten die Delegationen schriftlich ergänzende Fragen und Anmerkungen. Ziel ist es, dass die niederländische Delegation die Entwürfe bis Ende Mai in Zusammenarbeit mit den Schiffseignern und externen Fachleuten überarbeitet und vervollständigt. Die Arbeitsgruppe wird im Juni 2011 die überarbeiteten und vervollständigten Entwürfe prüfen. Den Sachverständigen dieser Arbeitsgruppe obliegt es dann zu entscheiden, ob alle Aspekte ausreichend abgedeckt und alle Fragen der Delegationen zufriedenstellend beantwortet sind. Sollte eine Genehmigung der Empfehlungen dann noch nicht möglich sein, wird die Arbeitsgruppe bei ihrer bereits vorgesehenen Sitzung im September die notwendigen Entscheidungen treffen können. Einigkeit besteht zwischen allen Beteiligten, Delegationen, Schiffseignern, Schiffswerften und Klassifikationsgesellschaften: Sicherheit geht vor! Niemand wäre damit gedient, eine fehlerhafte Empfehlung zu erteilen, die in der Folge LNG und die Binnenschifffahrt in Misskredit bringen könnte.

Auch die betroffenen Ausschüsse der ZKR, allen voran ihr Untersuchungsausschuss, haben die Einführung von LNG bereits thematisiert. Die Delegationen stimmten weitgehend darin überein, dass wegen der beträchtlichen Auswirkungen eine umfassende Folgenabschätzung (Impact Assessment) notwendig ist. Dabei handelt es sich vornehmlich um eine Analyse der möglichen Folgen der Nutzung von LNG und die Darstellung notwendiger Maßnahmen zur Vermeidung von möglichen Beeinträchtigungen der Sicherheit und der Leichtigkeit der Binnenschifffahrt. Alle Beteiligten scheinen der Auffassung, dass für die Aussprache der jetzt vorgeschlagenen Empfehlungen diese Folgenabschätzung noch nicht notwendig ist. Vielmehr sollen die Empfehlungen ermöglichen zunächst Erfahrungen zu sammeln, damit die Folgenabschätzung eine breite und durch die Praxis abgesicherte Grundlage bekommt.

¹ Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG des Rates

Auch der Ausschuss für gefährliche Güter der ZKR hat die Nutzung von LNG als Brennstoff von Binnenschiffen bereits diskutiert. Da es sich bei allen betroffenen Fahrzeugen um Tankschiffe des Typs C gemäß ADN² handelt und dieses wie die technischen Vorschriften praktisch nur Gasöl oder Diesel als Brennstoff zulässt, sind über die Empfehlungen nach der RheinSchUO oder der Richtlinie 2006/87/EG hinaus Empfehlungen nach dem ADN notwendig. Die Delegationen streben an, im Rahmen der ZKR wie der UNECE³, zuständig für die Weiterentwicklung des ADN, die gleichen grundsätzlichen Positionen einzunehmen um zu vermeiden, dass für den gleichen Sachverhalt im Rahmen der ZKR Empfehlungen erteilt, im Rahmen der UNECE aber verweigert werden. Zudem ist vorgeschlagen, dass die Empfehlungen aufeinander aufbauen oder gar die eine auf die andere verweist. So würde vermieden, dass im Rahmen der ZKR und zusätzlich im Rahmen der UNECE aufwendige Prüfungen erfolgen und umfangreiche Dokumente erstellt werden. Das Binnenschiffahrtsgewerbe als Antragsteller und Treiber der Innovation darf nicht durch unnötige bürokratische Maßnahmen belastet werden.

Die ZKR hat mit ihrem offensiven und pragmatischen Vorgehen gezeigt, dass sie diese bedeutende Innovation tatkräftig unterstützt, dabei aber die Gewährleistung der Sicherheit und der Leichtigkeit der Rhein- und Binnenschiffahrt nicht vernachlässigt. Obwohl es so aussehen mag, dass die von ihr erwartete Entscheidung einem unmöglichen Spagat gleichkommt, ist die ZKR zuversichtlich, wie schon in der Vergangenheit bei Innovationen, die einen Paradigmenwechsel der europäischen Binnenschiffahrt bedeutenden, Ansprüche der Wirtschaftlichkeit einerseits und der Sicherheit andererseits miteinander vereinbaren zu können.

² Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN)

³ Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)