

**Strategie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zur
Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der
Treibhausgasemissionen der Rheinschifffahrt**

*(Anlage 1 zu Protokoll 2012-II-4
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt,
29. November 2012)*

Strategie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen der Rheinschifffahrt

A. Prämissen

Neben der überragenden verkehrlichen Bedeutung des Rheins im Vergleich mit anderen Wasserstraßen ist die Schifffahrt auf dem Rhein auch unter Umweltaspekten attraktiv und bietet bereits über den Weg von Verkehrsverlagerungen ein nicht geringes Potential zur Verringerung der Umweltbelastung des Verkehrs insgesamt und der Gesamttreibhausgasemissionen.

Eine wirklich nachhaltige Rhein- und europäische Binnenschifffahrt verlangt jedoch größere Anstrengungen. Die ZKR ist der Überzeugung, dass es weiterer wesentlicher Fortschritte namentlich bei der Reduzierung der Abgas- und Feinstaubemissionen sowie des Kraftstoffverbrauchs der Binnenschiffe bedarf. Sie ist sich bewusst, dass die internationale Staatengemeinschaft entschlossen ist, Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Treibhausgasemissionen zu ergreifen.

Auch wenn die absolute Menge der Treibhausgasemissionen in der Rhein- und Binnenschifffahrt im Vergleich zu der anderer Verkehrsträger gering ist, besteht aus Sicht der ZKR die Notwendigkeit, diese Emissionen im Einklang mit den Emissionsminderungszielen ihrer Mitgliedstaaten weiter zu senken.

Die ZKR stellt hierbei fest, dass die Reduzierung der Treibhausgasemissionen nur durch ein koordiniertes Handeln der Staaten, der Industrie und insbesondere der Gewerbetreibenden des Binnenschiffssektors erreicht werden kann und notwendige Maßnahmen zur Anpassung der Wasserstraße im Hinblick auf die Ermöglichung eines energieeffizienten Betriebs der Binnenschiffe durch die zuständigen Verwaltungen zu ergreifen sind.

Dazu sind alle Möglichkeiten einschließlich von Eigeninitiativen des Schifffahrts- und Hafengewerbes, positiver Anreizsysteme sowie Ausbildungs- und Aufklärungsmaßnahmen auszuschöpfen. Die bestehende Flotte ist einzubeziehen, damit die angestrebten Emissionsminderungen möglichst rasch eintreten.

Die Reduktion der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt in einem großen Umfang erfordert neben der Einbeziehung aller Beteiligten eine Vielzahl von Maßnahmen, die auch über das Schiff hinausgehen. Daher ist die ZKR überzeugt, dass alle Beteiligte in einem Netzwerk zusammenarbeiten und sich dem gleichen Ziel verpflichtet fühlen sollten. Jeder Beteiligte sollte den Beitrag erbringen, für den er mehr als andere in der Lage ist oder der von anderen nicht geleistet wird. Wegen der Vielzahl von Beteiligten und Maßnahmen scheint es praktisch nicht möglich, dass eine Stelle alle Arbeiten plant und koordiniert. Vielmehr sollte jeder Beteiligte kommunizieren, welchen Beitrag er zu erbringen beabsichtigt, damit sich die anderen Beteiligten darauf einstellen können.

Barrieren, die verhindern, dass die Betroffenen Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen ergreifen, selbst wenn diese mit Kosteneinsparungen einhergehen, sind abzubauen, damit die bereits bekannten und zukünftig neuen Maßnahmen in der Binnenschifffahrt tatsächlich Anwendung finden.

Die ZKR bietet ihren Mitgliedstaaten und den Nutzern der Wasserstraße Rhein das geeignete Forum, grenzüberschreitend Erkenntnisse und Erfahrungen über die Verminderung von Treibhausgasemissionen auszutauschen, gemeinsam Strategien zu entwickeln sowie Programme und Maßnahmen mit grenzüberschreitenden Auswirkungen abzusprechen und zu vereinbaren.

Mit der Reduzierung der Treibhausgasemissionen wird nach Überzeugung der ZKR eine erhebliche Entlastung der Umwelt insgesamt erreicht und die Ressourceneffizienz gesteigert. Viele Maßnahmen, die zu einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen führen, führen zu einer ebenso großen Reduzierung der Schadstoff- und Partikelemissionen. Dies gilt insbesondere bei der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und beim Einsatz alternativer Energieträger. Letztendlich entsprechen geringe Treibhausgasemissionen auch einem zunehmenden Kundenbedürfnis der Binnenschifffahrt und helfen, die politische Unterstützung der Binnenschifffahrt zu sichern.

B. Ziele

Die ZKR unterstützt die ambitionierte Zielsetzung, die die Europäische Kommission in ihrem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ propagiert, nämlich eine Reduktion von mindestens 60 % der absoluten Menge der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors bis 2050, die auch aus ihrer Sicht für die Binnenschifffahrt erreichbar scheint. Daher wird die ZKR ihre Arbeiten auf diese Zielsetzung ausrichten.

Die ZKR schlägt allen Beteiligten und insbesondere dem Schifffahrtsgewerbe vor, gleichermaßen zu verfahren, um so ein kohärentes Vorgehen aller, die durch ihr verantwortungsvolles Handeln zum Klimaschutz beitragen wollen, zu ermöglichen.

Insbesondere die vorgesehenen Arbeiten zur Verbreiterung der Datenbasis und das Schließen von Wissenslücken werden es ermöglichen, die Entwicklung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt mit ausreichender Genauigkeit zu quantifizieren und Zwischenziele zu setzen. Die ZKR wird im Jahre 2020 prüfen, ob die Treibhausgasemissionen entsprechend ihrer Zielsetzung zurückgegangen sind. Davon ausgehend, wird sie die von ihr ergriffenen Maßnahmen evaluieren und bei Bedarf ihre Strategie anpassen.

C. Grundsätze für die Umsetzung der Ziele

Bei der Umsetzung der vorstehend beschriebenen Ziele wird die ZKR nachfolgende Grundsätze beachten:

1. Die ZKR strebt ein koordiniertes Handeln der Staaten, der Industrie und insbesondere der Gewerbetreibenden des Binnenschiffssektors an.
2. Jeder Beteiligte erbringt den Beitrag, für den er mehr als andere in der Lage ist oder der von anderen nicht geleistet wird.
3. Aktivitäten im europäischen Kontext wird die ZKR mit der Europäischen Kommission abstimmen. Sofern die Europäische Kommission Aktivitäten selbst durchzuführen beabsichtigt, wird die ZKR ihre Unterstützung und Mitwirkung anbieten.
4. Die ZKR kann – vor allem in Anbetracht ihrer begrenzten Ressourcen – nur einige der in ihrem Grundlagenbericht als notwendig identifizierten weiterführenden Arbeiten durchführen oder unterstützen. Daher wird sie sich auf solche Arbeiten konzentrieren,
 - bei denen sie über Daten oder Kenntnisse verfügt, die anderswo nicht in diesem Umfang oder dieser Qualität vorliegen, wie zum Beispiel im Hinblick auf die verordnungsrechtliche Tätigkeit oder die Marktbeobachtung,

- die der Entwicklung von Strategien und damit einer mittel- bis langfristigen Ausrichtung der Arbeiten der ZKR dienen,
- die notwendige Vorarbeiten darstellen für Maßnahmen anderer, insbesondere des Schifffahrtsgewerbes oder für spätere Arbeiten der ZKR selbst.

Die ZKR wird ihre Maßnahmen gemeinsam mit den anderen Beteiligten erarbeiten.

5. Notwendige Maßnahmen zur Anpassung der Wasserstraße im Hinblick auf die Ermöglichung eines energieeffizienten Betriebs der Binnenschiffe obliegen den zuständigen Verwaltungen.
6. Vorrangig beachtet werden sollten:
 - Kosteneffiziente Maßnahmen;
 - Eigeninitiativen und freiwillige Maßnahmen;
 - Maßnahmen mit bedeutendem zusätzlichem Nutzen, insbesondere der Reduzierung der Schadstoffemissionen und der Erhöhung der Ressourceneffizienz.
7. Die bestehende Flotte ist einzubeziehen.
8. Zu ergreifende Maßnahmen dürfen weder anderen Emissionsschutzziele zuwiderlaufen, noch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigen.
9. Zielführende Maßnahmen, die bereits ausgearbeitet sind und in einzelnen Ländern schon zur Anwendung kommen, werden mit dem Ziel eines grenzüberschreitenden Einsatzes geprüft und ggf. angepasst.
10. Bestehende Wissenslücken sind zu füllen, soweit sie für fundierte Entscheidungen der ZKR und anderer Beteiligter notwendig sind.
11. Pilotvorhaben (z.B. Einsatz alternativer Energieträger) mit dem Ziel der breiten Anwendung in der Rheinschifffahrt sind zu fördern.
12. Zwischenschritten für die Erreichung einzelner und der oben angegebenen Gesamtziele sind festzulegen.
13. Die ZKR wird ihren Grundlagenbericht zu den Treibhausgasemissionen zyklisch aktualisieren.
14. Eine zyklische Erfolgskontrolle der Arbeiten ist notwendig um sicherzustellen, dass die gesetzten Ziele auch erreicht werden.

D. Arbeiten, die konkret von den Gremien der ZKR geleistet werden können

Die ZKR hat bereits erste wichtige Arbeiten mit dem Ziel der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen in der Binnenschifffahrt begonnen, wobei insbesondere ihr entsprechender Grundlagenbericht zu nennen ist. Zur Erreichung ihrer Ziele und unter Beachtung vorstehender Grundsätze beabsichtigt die ZKR, zudem die nachstehend aufgeführten Arbeiten durchzuführen.

1. Abstimmung mit den Beteiligten, insbesondere mit den internationalen Verbänden des Binnenschifffahrtsgewerbes über die durchzuführenden Arbeiten und zu ergreifenden Maßnahmen

2. Verbreiterung der Datenbasis – Schließen von Wissenslücken
 - 2.1 Ergänzender Bericht Fahrgastschifffahrt (Abschätzung der Treibhausgasemissionen, Darstellung von Besonderheiten im Vergleich zur Güterschifffahrt)
 - 2.2 Erarbeitung von Szenarien und Verifizierung der quantitativen Ziele zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt
 - 2.3 Bestimmung des Carbon Footprint der Binnenschifffahrt durch Auswertung der Daten des CDNI
3. Anpassung der technischen Vorschriften für die Binnenschiffe im Hinblick auf die Zulassung von alternativen Energieträgern
 - 3.1 Anpassung im Hinblick auf die Zulassung von Flüssig-Erdgas
 - 3.2 Anpassung hinsichtlich des Einsatzes dieselektrischer Antriebe
 - 3.3 Aussprechen von Empfehlungen für weitere alternative Energieträger (z.B. Brennstoffzelle oder zur Stromerzeugung)
 - 3.4 Prüfung des mittel-/langfristigen vollständigen Verbotes des Einsatzes Klimaschädigender Substanzen (z.B. Verbot bestimmter Feuerlöschmittel, Kühlmittel etc.)
4. Grundsätzliche Prüfung einer (verbindlichen) Einführung von Indikatoren, wie
 - 4.1 eines Energy Efficiency Design Index (EEDI)
 - 4.2 eines verbindlichen Standards des Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) oder einer anderen Energieklassifizierung für die Binnenschifffahrt.
5. Prüfung der Wirksamkeit verkehrsoptimierender Maßnahmen durch Systeme an Land und an Bord (Ausdehnung der AIS-Anwendung; Schleusenmanagement, Bordcomputer, etc.)
6. Unterstützung der Ausarbeitung und internationalen Anwendung eines Programms „Intelligentes Fahren“ („Smart Steaming“)
7. Bereitstellung relevanter Informationen für den Binnenschifffahrtsektor
8. Unterstützung von Pilotvorhaben zum Einsatz alternativer Energieträger
9. Ausarbeitung und Umsetzung von weiteren Maßnahmen, die zu einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen von Binnenschiffen führen, als Ergebnis der Prüfung und der schrittweise abzuschließenden Arbeiten
10. Entwicklung eines Monitorings des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen der Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt im Rahmen der Beobachtungsstelle der ZKR
11. Prüfung des Einbindens der Binnenschifffahrt in Emissionsrechner und eventuell Unterbreitung von Verbesserungsvorschlägen.

Anlage 2