

PROGRAMM

GREENING IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

RUNDER TISCH AM 8. OKTOBER 2013



PALAIS DU RHIN,
2, PLACE DE LA RÉPUBLIQUE
STRAßBURG

9.00 *Empfang*

Beginn	Ende	Dolmetschung
9.30 Uhr	12.30 Uhr	FR DE NL

Vorsitzender: Hans-Peter HADORN

Einführung durch den Vorsitzenden und
Erläuterung des Programms NAIADES II durch Herrn Marc VANDERHAEGEN (DG MOVE)

TOP 1: SZENARIEN ZUR ENTWICKLUNG VON EMISSIONEN UND EXTERNEN EFFEKTEN IN DER BINNENSCHIFFFAHRT UNTER VERSCHIEDENEN POLITIKOPTIIONEN (EMISSIONSVORSCHRIFTEN)

Die Binnenschifffahrt ist ein ökologisch vorteilhafter Verkehrsträger. Allerdings gerät die ökologische Position der Binnenschifffahrt im Verkehrsträgervergleich seit einiger Zeit unter Druck.

Der „Gap“ zwischen dem Straßengüterverkehr und der Binnenschifffahrt in Bezug auf die Emissionen von Luftschadstoffen wird zunehmend kleiner, angesichts struktureller Faktoren wie den kürzeren Produktlebenszyklen und einer intensiveren Verschärfung von Emissionsvorschriften im LKW-Sektor im Vergleich zur Binnenschifffahrt.

Daher ist an Politikoptionen hinsichtlich der Emissionsvorschriften zu denken. Deren Auswirkung auf die Position der Binnenschifffahrt bei Emissionen und externen Kosten (im Zeitablauf bis 2030) gilt es darzustellen.

➤ Szenarien zur Entwicklung von Emissionen und externen Effekten in der Binnenschifffahrt unter verschiedenen Politikoptionen (Emissionsvorschriften)

Martin QUISPTEL, Consultant PANTEIA

TOP 2: VERBESSERUNG DER DATENGRUNDLAGEN : SCHÄTZUNGEN ZU KRAFTSTOFFVERBRAUCH UND EMISSIONEN

Die ZKR hat in jüngster Zeit auf Basis von Daten des CDNI-Abrechnungssystems eine Schätzung des spezifischen Treibstoffverbrauchs vorgenommen.

Eine möglichst genaue Kenntnis des spezifischen Brennstoffverbrauchs von Binnenschiffen ist wichtig, um das derzeitige ökologische Profil einschätzen zu können, aus dem sich bis zu einem gewissen Grade auch der Umfang der notwendigen *Greening*-Investitionen ergibt.

➤ Schätzungen zum Kraftstoffverbrauch in der Binnenschifffahrt auf Basis eines Top- Down-Ansatzes

Dr. Norbert KRIEDEL, Sekretariat ZKR

TOP 3: DIE ANGEBOTSSEITE – RAHMENBEDINGUNGEN DER INNOVATIONSPOTENZIALE FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT

Grüne Technologien für das Binnenschiffahrtsgewerbe müssen nicht nur aus ökologischer, sondern auch aus wirtschaftlicher Sicht vorteilhaft sein. Dem Motorenmarkt kommt daher eine wichtige Rolle zu, wenn es um das Angebot von ökologisch und ökonomisch attraktiven technologischen Lösungen geht. Eine weitere *Greening*-Option ist neben der Einführung neuer Motoren auch das „Refitting“ von existierenden Schiffsantrieben.

➤ Technologische Optionen der Emissionsreduktion im Schiffahrtssektor – Bewertung der Optionen aus dem Blickwinkel der wirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit für die Unternehmen im Gewerbe

Dr. Peter SCHERM, Geschäftsführer EUROMOT

Niko DALPIS, EMEC – Geschäftsführer Emigreen B.V.

11.00 Kaffeepause

TOP 4: GREENING-MABNAHMEN IM BINNENSCHIFFFAHRTSGEWERBE

Sowohl für die Unternehmen der Güter- wie auch der Personenschiffahrt ergeben sich, was das *Greening* angeht, in den kommenden Jahren große Herausforderungen.

Diese Herausforderungen sind in den Kontext der CO₂-Reduktionsziele der EU, und der damit zu erwartenden Politikmaßnahmen, einzureihen. Zum anderen liegen ökologische Investitionen aber auch im Eigeninteresse des Schiffahrtsgewerbes.

Denn ein ökologisch vorteilhaftes Profil und Image wird in zunehmendem Maße vom Markt verlangt. Dies gilt für alle Segmente der Binnenschiffahrt und des Verkehrssektors insgesamt, einschließlich der Passagierschiffahrt.

Ein dauerhaftes Marktwachstum und eine allgemeine Akzeptanz können nur im Einklang mit den Präferenzen der bereits bestehenden und der noch zu erschließenden Kundengruppen erreicht werden. Bei den Kunden zeigt sich, im Einklang mit der gesellschaftlichen Entwicklung, eine zunehmende Sensibilität hinsichtlich ökologischer Fragen.

➤ Erkenntnisse aus der Güterschiffahrt

Robert KASTEEL, Geschäftsführer CBRB

➤ Ökologische Aspekte der Flusskreuzschiffahrt

Helge GRAMMERSTORF, Geschäftsführer der IG RiverCruise

TOP 5: ABSCHLUSSDISKUSSION UND SCHLUSSFOLGERUNG

Hans-Peter HADORN, Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses der ZKR

Marc VANDERHAEGEN, DG MOVE, EU-Kommission