

Rahmenbedingungen für die Einführung neuer Kraftstoffe **Gedanken aus Sicht der deutschen Experten in den zuständigen ZKR Gremien**

1. D begrüßt ebenso wie viele andere MS der ZKR und der EU das Vorhaben, Kraftstoffe noch umweltfreundlicher zu gestalten.
2. Der vorliegende Entwurf einer EG Richtlinie ist daher ein Schritt in die richtige Richtung.
3. Bei der Gestaltung zukünftiger Bestimmungen sind jedoch für die Binnenschifffahrt folgende Punkte von zentraler Bedeutung:
 - a) Ein neuer Kraftstoff als Ersatz für einen bestehenden Kraftstoff kann ohne Übergangsbestimmungen nur dann eingeführt werden, wenn zweifelsfrei nachgewiesen wurde, dass ältere Binnenschiffsmotoren (Motorenalter bis zu 30 Jahren) durch diesen Kraftstoff keinen Schaden nehmen. Hierbei ist zu beachten, dass in der Binnenschifffahrt die Funktionsfähigkeit des Motors einen deutlich höheren Anteil an der Fahrsicherheit hat, als in anderen Verkehrsbereichen, da der Antrieb im Allgemeinen auch die Bremsfunktion beinhaltet.
 - b) Die Frage der Verträglichkeit des Kraftstoffes bleibt jedoch nicht nur auf die Motoren beschränkt. Binnenschiffe nutzen diese Kraftstoffe – meist aus dem gleichen Tank – auch für Heizungen. Auch diese dürfen keinen Schaden nehmen. Dies könnte z.B. in der Tankschifffahrt schwerwiegende Folgen haben.
 - c) Ggf. notwendige Übergangsbestimmungen wie beispielsweise das Bereitstellen von mehreren Kraftstoffsorten für eine Übergangsfrist müssen sorgfältig überdacht werden, da hier neue Schwierigkeiten entstehen können. Z.B. werden viele Bunkerbetriebe nicht in der Lage sein, zwei Kraftstoffsorten bereitzuhalten.
 - d) Ein Zwischenschritt bei Binnenschiffskraftstoffen mit einem Schwefelgehalt von 300 ppm ist technisch nicht notwendig, könnte hingegen zu unnötigen zusätzlichen finanziellen Belastungen führen. Er löst auch nicht die unter den Buchstaben a und b genannten Fragen, da entsprechende Nachweise nicht vorliegen.

Rahmenbedingungen für die Einführung neuer Kraftstoffe Gedanken aus Sicht der deutschen Experten in den zuständigen ZKR Gremien

e) Bei Einführung eines Binnenschiffskraftstoffes, der auf Basis von Gasöl beruht, ist nach Bekundung der Motorenhersteller neben der Reglementierung des maximalen Schwefelgehalts zwingend die Festlegung weiterer Eigenschaften erforderlich. Dazu gehören:

- Cetanzahl: min. 51
- polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe PAH: max. 8%
- Schmierfähigkeit: max. 46µm
- Dichte: 820-845 kg/m³

Auch hier gilt der Hinweis: Alte Motoren (und Heizungen) dürfen bei ausschließlicher Einführung dieses Kraftstoffes keinen Schaden nehmen!

3. Die Verabschiedung der RL ohne Berücksichtigung der genannten Punkte (spätestens im Rahmen der Arbeiten der zuständigen AG Umwelt des EP und des EU-Rates) kann zu verhängnisvollen Folgen für die Binnenschifffahrt führen.
4. Das deutsche Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird in einer in Auftrag gegebenen Studie, deren Ergebnisse voraussichtlich im Sommer vorliegen werden, die Fragestellungen der Kraftstoffverträglichkeit untersuchen und einer Beantwortung zuführen lassen. Hierbei wird das BMVBS sehr eng mit der Motorenindustrie und dem Binnenschiffsgewerbe zusammenarbeiten, um zu möglichst optimalen Aussagen kommen zu können, die auch die Zustimmung der Beteiligten finden.