

**Ergebnisse der Konferenz
„Feinstaub ade? – Mit der Binnenschifffahrt auf neuem Kurs“
am 12. Dezember 2011**

Als Ergebnis der Konferenz fasste Moderator **Jürgen Büssow**, Regierungspräsident a.D., einvernehmlich zusammen:

I.

Auf allen Binnenschifffahrtsstraßen der EU gelten bereits Zulassungsgrenzwerte für neue Schiffe. Handlungsbedarf besteht im Bestand der Flotte. Zwischen den Vertretern der Binnenschifffahrt, der Wissenschaft, den Herstellern von Schiffsmotoren, dem Naturschutzbund NRW und den Vorsitzenden der beiden Regierungsfraktionen im Landtag von Nordrhein-Westfalen wurde der Konsens gefunden, die Bundesregierung und die Europäische Union aufzufordern, der Binnenschifffahrt Anpassungshilfen für die Nachrüstung mit Rußpartikelfiltern oder den Kauf neuer Motoren zu leisten.

II.

Die Binnenschifffahrt fordert ähnliche Regelungen wie für den LKW - Verkehr. Es wurde vereinbart, mit einer gemeinsamen Initiative die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen zu bitten, den Bund und die Europäische Union aufzufordern, diese Thematik kurzfristig aufzugreifen. Zwar ist das Binnenschiff ökologisch der Straße, bezogen auf Transportkilometer und Kapazität, deutlich überlegen, in Rheinnähe trägt die Binnenschifffahrt jedoch zu messbaren Belastungen mit Feinstaubemissionen bei.

III.

Für den ruhenden Verkehr der Personenschifffahrt, z.B. die Hotelschiffe, kann die Verbindung mit Landstrom u.a. von den Stadtwerken eine spürbare Entlastung für die Region erbringen. Viele Häfen in den Niederlanden und den USA rüsten jetzt ihre Häfen mit Landstrom aus. Es gilt aber auch die bleibende Erkenntnis, dass die Feinstaubwerte umso geringer sind, je besser das Kraftstoffgemisch für die Motoren ist.

Als wesentliche Gesichtspunkte wurden auf der Konferenz herausgearbeitet:

Die Schadstoffproblematik (Stickoxide, Partikelruß) in der Binnenschifffahrt wird von der Politik bisher nur zaghaft angegangen. Zwar ist der Transport großer Frachtmengen über den Rhein bereits heute deutlich klimafreundlicher und energiesparender zu bewältigen als mit dem LKW, die Feinstaubwerte (in PM10) entlang des Rheins entsprechen jedoch noch denen einer stark befahrenen Autobahn wie der A3. Binnenschiffe sind sowohl lokal als auch überregional an der Feinstaubbelastung beteiligt.

Zwar werden die Abgasemissionen bereits geregelt, aber es gibt weiterhin viele Ausnahmereiche. Während für neue Motoren Grenzwerte gelten, laufen alte Motoren oft noch ohne Partikelfilter. Dies hat mehrere Gründe: Zum einen beträgt die Nutzungsdauer von Motoren in Binnenschiffe im Schnitt 45 Jahre. Zum anderen ist die Nachrüstung mit Partikelfiltern und neuen Motoren mit hohen Kosten verbunden und deswegen für kleine Reedereien kaum zu verkraften (Der Anschaffungspreis eines Binnenschiffes beträgt im Schnitt 3,5 Millionen Euro – ein neuer Motor kostet rund 500.000 Euro.) Jährlich wird gerade 1 Prozent der Flotte mit Filtern nachgerüstet.

Soll die Binnenschifffahrt die Straßen vom Güterverkehr entlasten - ein vollbeladenes Güterschiff ersetzt 150 LKWs – bedarf es EU-weiter Regelungen hinsichtlich der Schadstoffemissionen von Binnenschiffen. Heute befahren mehr ausländische als heimische Binnenschiffe den Rhein. Grenzwerte machen daher nur dann Sinn, wenn Sie für alle Schiffe gelten und nicht zu einseitigen Wettbewerbsnachteilen deutscher Reedereien führen. Die Binnenschifffahrt braucht dazu Unterstützung von der Europäischen Union, z.B. die Harmonisierung der technischen Anforderungen.

Dies ist ein wesentliches Ergebnis der Auftaktveranstaltung des Dialog-Forums „Ökologischer Fortschritt der Industriegesellschaft“, das die Allianz „Zukunft durch Industrie“ und das Zentrum für Logistik und Verkehr der Universität Duisburg-Essen ins Leben gerufen haben, um eine neue Form des offenen Dialogs zu ökologisch relevanten Themen zu starten. Moderiert von Jürgen Büssow suchten Experten aus Industrie, Dienstleistungen, Wissenschaft, Politik und Umweltverbänden nach konkreten Lösungen für eine feinstaubärmere Binnenschifffahrt.

Die Technologien zur Lösung der Feinstaubproblematik hat die Industrie bereits entwickelt. Hierzu zählen innermotorische Entwicklungen (effizientere Motoren, neue Kraftstoffe, Emulsionstechnik), aber auch die Abgasreinigung und der Einbau von Rußpartikelfiltern im Bestand der Binnenschiffe. Am Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. der Universität Duisburg-Essen entwickelt man neue, reibungsärmere Schiffs- und effizientere Antriebsmodelle, die dabei helfen sollen, Energieverbrauch und Schadstoffausstoß zu minimieren. Die Versorgung der anlegenden Schiffe mit Landstrom kann zur lokalen Feinstaubreduktion in Hafennähe beitragen, wird aber überwiegend für Fahrgast- und Hotelschiffe als sinnvoll erachtet. Alles in allem, so die Experten, lassen sich

mit diesen Maßnahmen die Emissionen von Stickoxiden (NOx) und Partikelruß um bis zu 80 Prozent reduzieren.

Dass Grenzwerte für die Binnenschifffahrt kommen müssen, bezweifelte keiner der Experten. Diese sollten aber rechtzeitig angekündigt werden, damit Industrie und Binnenschifffahrt mit entsprechender Vermeidungstechnik reagieren kann. Ein Masterplan Binnenschifffahrt könnte dabei helfen, Zeitabläufe zu präzisieren und die gesellschaftliche Evaluation zu ermöglichen. Auch bedarf es eines neuen Berichtswesens, das die kognitive und sinnliche Vergleichbarkeit der Verkehrsträger hinsichtlich der ökonomischen und ökologischen Faktoren erleichtert.