



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Vorsitzenden des Ausschusses für
Wirtschaft und Verkehr
Herrn Thomas Weiner, MdL
Landtag Rheinland-Pfalz
55116 Mainz



DER MINISTER
Dr. Volker Wissing
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
Telefon 06131 16-2201
Telefax 06131 16-2170
poststelle@mwvlw.rlp.de
www.mwvlw.rlp.de

7. Januar 2019

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 6. Dezember 2018

TOP 13 Initiative des Bundesverkehrsministeriums zur Zulassung von NRE-Motoren für Binnenschiffe

Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT – Vorlage 17/4037

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der vorgenannte Tagesordnungspunkt wurde in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 6. Dezember 2018 mit der Maßgabe der schriftlichen Berichterstattung für erledigt erklärt. Gemäß diesem Beschluss berichte ich wie folgt:

Alle bisherigen Studien haben belegt, dass das Binnenschiff das umweltfreundlichste Verkehrsmittel beim Gütertransport ist. Gerade in den urbanen Zentren aber stehen die Emissionen durch Schadstoffe und Lärm in immer stärkerem Fokus umweltpolitischer Initiativen. Bürger, Politik und Logistikpartner stellen immer höhere Ansprüche an die Umweltverträglichkeit von Warentransporten. Davon sind auch die Binnenschiffe nicht ausgenommen.

Angesichts der aktuellen enormen technologischen Entwicklungen bei den Kraftfahrzeugen darf die Binnenschifffahrt nicht den Anschluss verlieren. Gerade Rheinland-Pfalz ist als Wirtschaftsstandort auf eine moderne Binnenschifffahrt angewiesen. Kaum ein deutsches Unternehmen der Binnenschifffahrt ist aktuell aber finanziell in der Lage in neue moderne Schiffe zu investieren.

Zudem stellt die EU-Verordnung zu den Binnenschiffsmotoren das Binnenschifffahrtsgewerbe derzeit vor fast unlösbare Aufgaben. Die verschärften Emissionsvorgaben betreffen insbesondere die Partikelzahlgrenzwerte. Für kleinere



Motoren bis 300 kW Leistung treten die neuen Grenzwerte bereits mit dem Jahreswechsel 2018/2019 in Kraft. Neue Motoren mit über 300 kW Leistung müssen die Grenzwerte erst ab Ende 2019 einhalten. Die aktuelle drastische Verschärfung bei Neumotorisierungen stellt die Binnenschifffahrt vor extrem große Probleme, da

- bislang auf dem Markt keine Motoren verfügbar sind, welche die Emissionsgrenzwerte einhalten,
- für die Motorenhersteller aufgrund der geringen jährlichen Motor-Stückzahlen in der Binnenschifffahrt (ca. 150 p.a.) kein hoher Anreiz für die aufwendige Entwicklung neuer Motorentechnologien besteht,
- mit erheblichen Mehrkosten bei Neumotorisierungen (Neubau oder Umbau von Schiffen) gerechnet wird.

Für die Binnenschifffahrtsbranche besteht daher das Dilemma, dass investitions- und modernisierungswilligen Binnenschiffern derzeit keine Motoren zur Verfügung stehen, welche die neuen Grenzwerte einhalten. Es besteht damit die Gefahr, dass der dringend notwendige Modernisierungsprozess in der Binnenschifffahrt aufgrund überzogener rechtlicher und technischer Vorgaben ins Stocken kommt. Die Werften werden dann vergeblich auf ihre Kunden warten. In der Branche wird daher schon längst von einer drohenden sogenannten „Kubanisierung“ gesprochen, d. h. alte Binnenschiffsmotoren werden aufgrund der Bestandschutzregelung bis ans Ende der Lebensdauer genutzt. Hinzu kommt, dass im Fall eines Motorschadens keine Ersatzmotoren am Markt verfügbar sind. Partikuliere müssten dann den Schiffsbetrieb einstellen.

Das europäische Binnenschifffahrtsgewerbe hat schon sehr früh vor realitätsfernen Grenzwerten gewarnt. Lange genug hat es gedauert, bis die gerade beschriebenen Sorgen des Gewerbes erhört wurden. Aus der Not heraus bemüht sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nun aktuell um ein Notkonzept. Danach sollen Motoren der NRE¹-Klasse, also Industriemotoren, sowie moderne Lkw-Motoren für den Einsatz in Binnenschiffen umgebaut werden können.

¹ NRE = *non road engine*, insbes. Industriemotoren.



Die Initiative des Bundes ist grundsätzlich zu begrüßen, denn sie ist gerade bei kleinen Binnenschiffen und bei Fahrgastschiffen, die mit einer geringen Antriebsleistung auskommen, eine denkbare Option.

Für große Tank- und Binnenschiffe, die Motoren mit Leistungen von bis zu 1.800 kW benötigen, wird dieser Lösungsansatz jedoch keine brauchbare Hilfe sein, da in diesen Fällen mehrere kleinere Motoren gekoppelt werden müssten. Beim Austausch alter Motoren scheidet dies in der Regel schon an beengten Platzverhältnissen im Motorraum. Zudem sind marinisierte² Motoren auch technisch mit vielen Unwägbarkeiten verbunden. Aktuell sind insbesondere noch keine Erfahrungen über die Zuverlässigkeit bei einem 24-Stunden Dauerbetrieb verfügbar.

Nicht zuletzt befürchten die Unternehmen auch offene Haftungsfragen, wenn es an umgebauten Motoren zu Mängeln kommt. Es ist fraglich, ob der Motorenhersteller, der Marinisierer des Motors oder das Unternehmen, das den umgebauten Motor eingebaut hat, haftet.

Es bleibt zudem abzuwarten, ob bis zum Jahresende die entsprechenden schiffahrtstechnischen Regularien rechtssicher für die Beteiligten geschaffen werden können. Dies ist nur ein Auszug aus dem Fragenkatalog, der die Branche derzeit sehr intensiv beschäftigt.

Mit marinisierten Motoren ist im Ergebnis also nur einem kleinen Teil der Binnenschiffahrtsbranche geholfen, diese Motoren stellen leider keine Lösung für die Gesamtheit des Binnenschiffahrtsgewerbes weder in Deutschland noch in Europa dar. Das aktuelle Dilemma und der gut gemeinte Lösungsansatz des BMVI kann für die Branche deshalb kein Dauerzustand bleiben. Die Binnenschiffahrt fordert deshalb aus nachvollziehbaren Gründen, die Abgasgrenzwerte in der EU-Verordnung in Anlehnung an die niedrigeren US-amerikanischen Vorgaben anzupassen und eine deutlich längere Übergangsfrist zu gewähren. Die Motorenhersteller wären dann in der Lage in ausreichender Anzahl moderne Motoren für den Binnenschiffahrtmarkt anzubieten. Ganz abgesehen davon ist es aus meiner Sicht an der Zeit, sehr viel intensiver die Entwicklung alternativer Schiffsantriebe voranzubringen, die ohne traditionellen Schiffsdiesel und damit auch ohne Luftschadstoffe auskommen.

² Zum Beispiel die Modifizierung vom LKW- zum Schiffsmotor.



Das BMVI arbeitet derzeit intensiv an einem Masterplan für die Binnenschifffahrt. Es bleibt abzuwarten, welche konkreten kurz- und langfristigen Hilfsmaßnahmen und Lösungsansätze auch zur Motorenproblematik entwickelt werden. Ohne staatliche Hilfs- und Fördermaßnahmen wird die finanzschwache Branche den dringend notwendigen technologischen Strukturwandel nicht leisten können. Hierzu gehört auch ein ordnungspolitischer Rahmen mit Augenmaß. Das BMVI ist daher gefordert, hierfür sowohl national als auch international die entsprechenden Maßnahmen und Initiativen zu ergreifen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing