

Umweltaspekte der Binnenschifffahrt (1.4)

Umweltgesetzgebung zum Erreichen einer nachhaltigen Binnenschifffahrt

Dipl.-Ing. Gernot Pauli

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Straßburg

KURZFASSUNG

Die Umweltschutzgesetzgebung ist heute das wichtigste Instrument zum Erreichen einer nachhaltigen Entwicklung der Binnenschifffahrt in Europa. Dessen ungeachtet werden die verschiedenen Regelungen häufig als nicht weitgehend genug, oder im Gegenteil, als übermäßig oder unnötig kritisiert.

1. Rahmen für die Analyse der Umweltgesetzgebung in der Binnenschifffahrt

Aus der Binnenschifffahrt können ernsthafte ökologische Belastungen resultieren, Gohlisch et al (2005). Tabelle 1 zeigt diese Belastungen, ausgehend von einem vereinfachten Lebenszyklus- und Systemansatz für die Binnenschifffahrt.

2. Europas Umweltgesetzgebung in der Binnenschifffahrt

Ursprünglich behandelten allgemeine Sicherheitsvorschriften der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) über den Bau und den Betrieb von Fahrzeugen Umweltaspekte lediglich indirekt. In den letzten 15 Jahren hat die EU besondere Umweltschutzvorschriften erlassen, die auch bestimmte Aspekte der Binnenschifffahrt einschließen. Mittlerweile regulieren Vorschriften der ZKR und der EU viele ökologische Belastungen und ihre Quellen, wie der nachfolgende Überblick zeigt:

- Die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, die den Betrieb der Fahrzeuge regelt, verbietet die Einleitung von bestimmten Abwässern und von Bilgenwasser.
- Die Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die Richtlinie 82/714/EWG über die technischen Anforderungen an Binnenschiffe und die Richtlinie 97/68/EG

über die Abgasemissionen von mobilen Maschinen regulieren Abgas- und Lärmemissionen und verhindern oder minimieren Eintragungen von Abwässern, Bilgenwasser, Schmierstoffen sowie der Ladung.

- Die Vorschriften über den Transport von Gefahrgütern auf dem Rhein (ADNR), die den Bau und den Betrieb von Fahrzeugen regeln, verhindern oder minimieren unfallbedingte Eintragungen von gefährlichen Stoffen.
- Die Richtlinie 92/43/EWG über den Schutz von Habitaten und die Richtlinie 2000/60/EG über die Wasserpolitik, die teilweise auch auf Bau, Betrieb, Instandhaltung von Wasserstraßen und bestimmten Bereichen von Umschlagseinrichtungen regulierend einwirken, verhindern oder minimieren, insbesondere durch umfassende Bewirtschaftungspläne, vielfältige Belastungen der Wasserkörper und Habitate.

Einige ernsthafte Lücken in den Regelwerken werden derzeit geschlossen:

- Ein internationales Übereinkommen zur Verhinderung der Eintragung von festem und flüssigem Abfall befindet sich im Ratifizierungsprozess.
- Richtlinien zur Minimierung von unfallbedingten Eintragungen beim Be- und Entladen von Gefahrgütern werden entwickelt.

Andere vielversprechende Maßnahmen, die zu einer substantiellen Reduzierung von Belastungen führen könnten, werden derzeit noch nicht ernsthaft diskutiert:

- Erstellen von Managementstrategien und -plänen für Schiffe, die alle ökologischen Belastungen abhandeln; (allgemein scheint das Management, im Gegensatz zum Betriebspersonal, in den Vorschriften über den Betrieb der Fahrzeuge unzureichend berücksichtigt zu werden);
- Verminderung des Kraftstoffverbrauchs und damit der Emissionen beim Betrieb der Fahrzeuge, z.B. Anpassung der Geschwindigkeit an die spezifischen nautischen Bedingungen und den geforderten Zeitplan;
- Systematische Einbeziehung von ökologischen Aspekten in Ausbildung und Prüfung von Betriebspersonal.

Um eine nachhaltige Binnenschifffahrt zu erreichen,

	Design	Betrieb	Unterhaltung
Wasserstraße	Vorbestimmung von Belastungen während Lebenszyklus	Hydromorphologische Belastungen; Eintragungen von Schleusen, Wehren, ...	Sedimententnahme/-verlagerung; Eintragungen (Farben ...)
Fahrzeug	Vorbestimmung von Belastungen während Lebenszyklus	Abgas-/Lärmemissionen; Eintragungen von Abfall-/Ladegut; fremde Arten; Resuspension von Sedimenten; Wellen	Eintragungen (Farben ...)
Umschlagseinrichtung	Vorbestimmung von Belastungen während Lebenszyklus	Abgas-/Lärmemissionen; Eintragungen von Abfall-/Ladegut	Sedimententnahme/-verlagerung; Eintragungen (Farben ...)

Tabelle 1: Ökologische Belastungen, die von der Binnenschifffahrt ausgehen können

scheinen daher das Schifffahrtsgewerbe und die Regierungen gut beraten zu sein,

- die betreffende Umweltschutzgesetzgebung zu vervollständigen;
- nicht-legislative Maßnahmen, wie Richtlinien der Industrie oder marktbasierende Instrumente (wie Steuern und Systeme von handelbaren Genehmigungen) zu untersuchen (und anzuwenden), weil diese zur Erreichung bestimmter Umweltziele effektiver sein könnten.

Literatur

GOHLISCH, G., HUCKSTEIN, B., NAUMANN, S., RÖTHKE-HABECK, P.: Umweltauswirkungen der Binnenschifffahrt, Internationales Verkehrswesen (57), 4/2005, p.150-154

Verfasser

Dipl.-Ing. Gernot Pauli
Chefingenieur
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
2, place de la République, 67082 Strasbourg
Tel.: 00 33 (0)3 88 52 20
E-Mail: g.pauli@ccr-zkr.org