Rechtsanwalt Jörg Rusche
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. BDB

NRMM &
Neue technische Richtlinie

Beitrag zum IVR Workshop:
Gedanken über Chancen und Risiken für das Binnenschiff der Zukunft
Basel, 21. Mai 2015

Gliederung

Teil 1: Revision der NRMM

Grundlagen

Struktur der Flotte und der Unternehmen

Umweltbilanz heute und Lösungsvorschläge für eine nachhaltige Entwicklung

(…)

Teil 2: Neue technische Richtlinie

Beispiel für Auswirkungen in der Praxis

NRMM = Vorschriften über Emissionen von Motoren von Arbeitsgeräten und mobilen Maschinen wie Binnenschiffsmotoren, Dieselloks, Aggregate für Krankenhäuser, Motoren für Bagger usw.

VERORDNUNGSENTWURF KOM: NEUE MOTOREN AB 2020/2021

Arbeitsdokument der KOM als Teil von NAIADES II

Impact Assessment mit Panteia Bericht

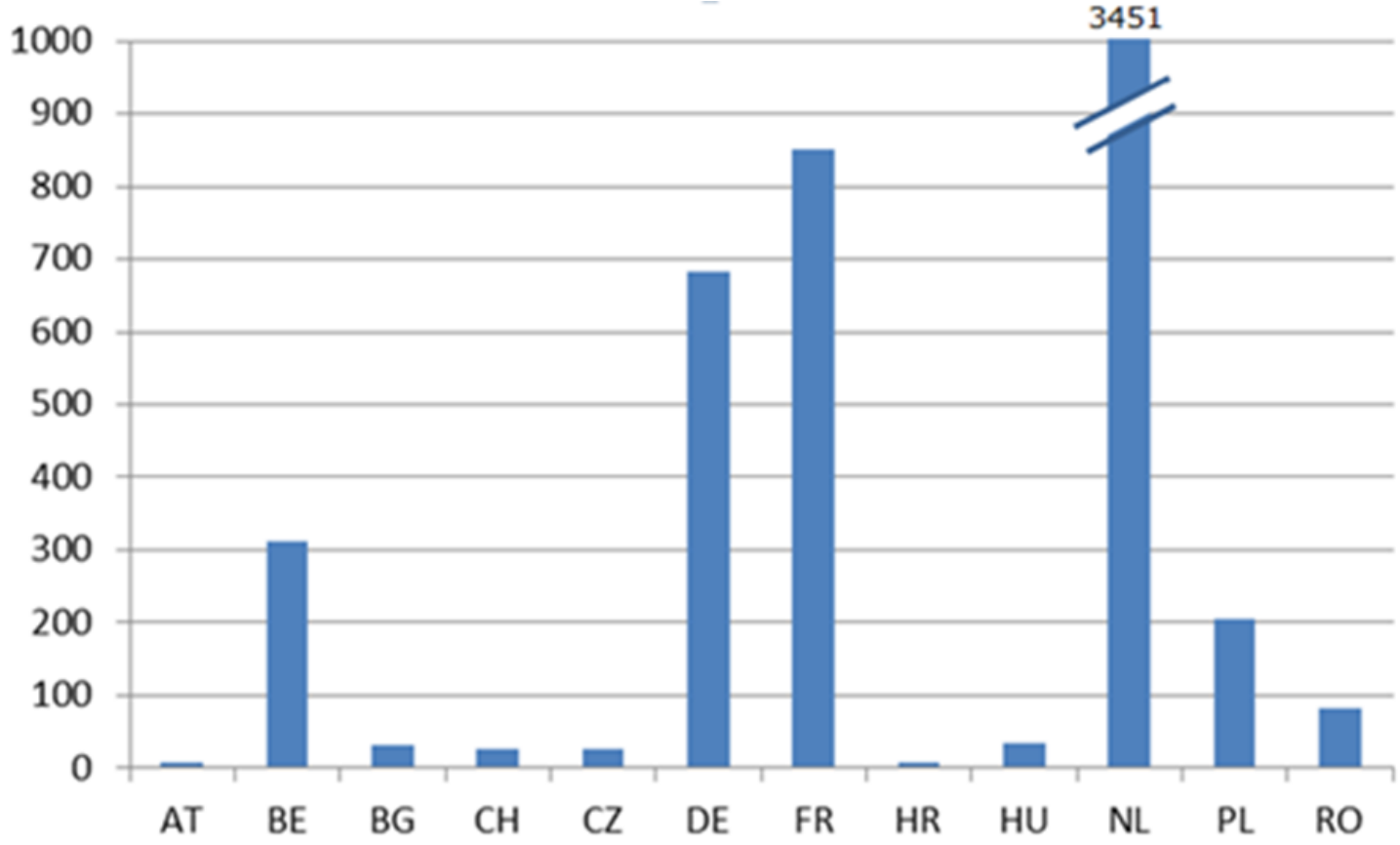
Beratungen in GEME

VORSCHLAG EURO VI SAMT PN – EIN BENCHMARK FÜR BESTAND ?

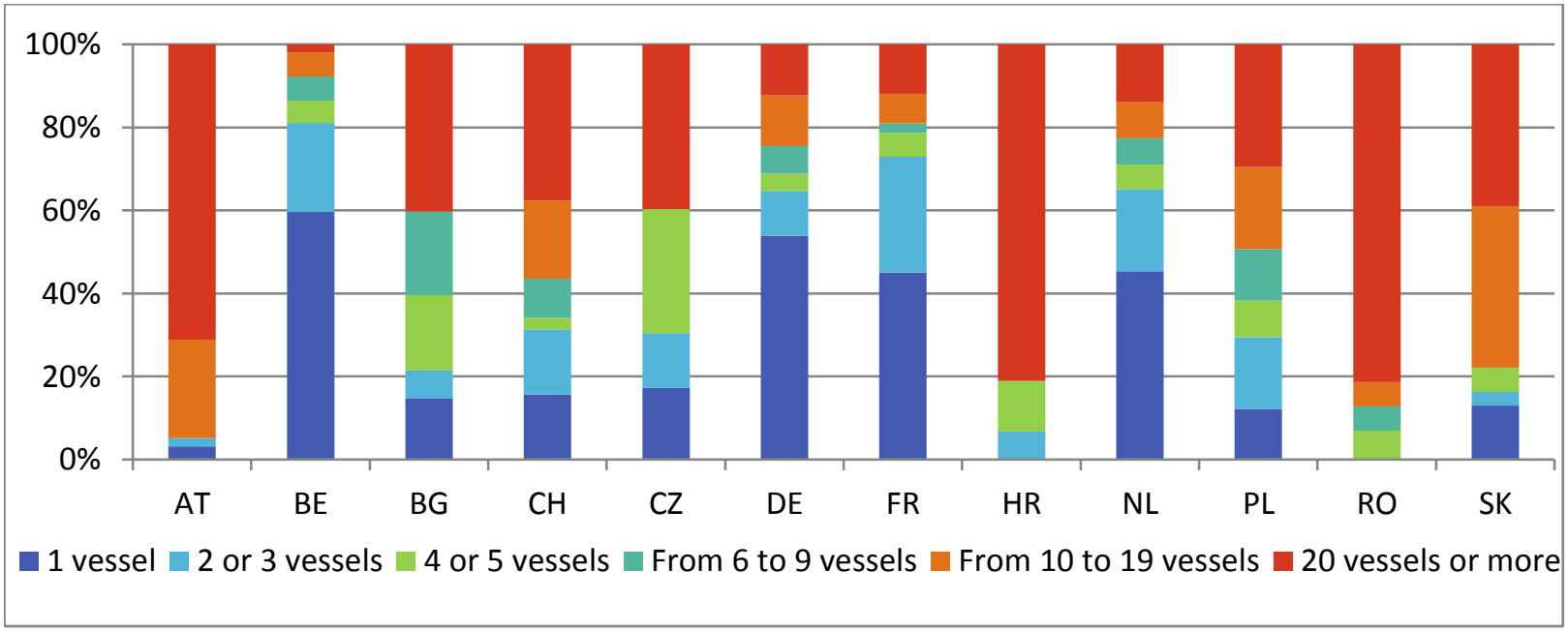
Betroffene Unternehmen (Güter- und Personenschifffahrt) in D

Jahr	Unternehmen
2003	1.169
2004	1.169
2005	1.252
2006	1.175
2007	1.115
2008	1.105
2009	1.023
2010	970
2011	934
2012	1.011

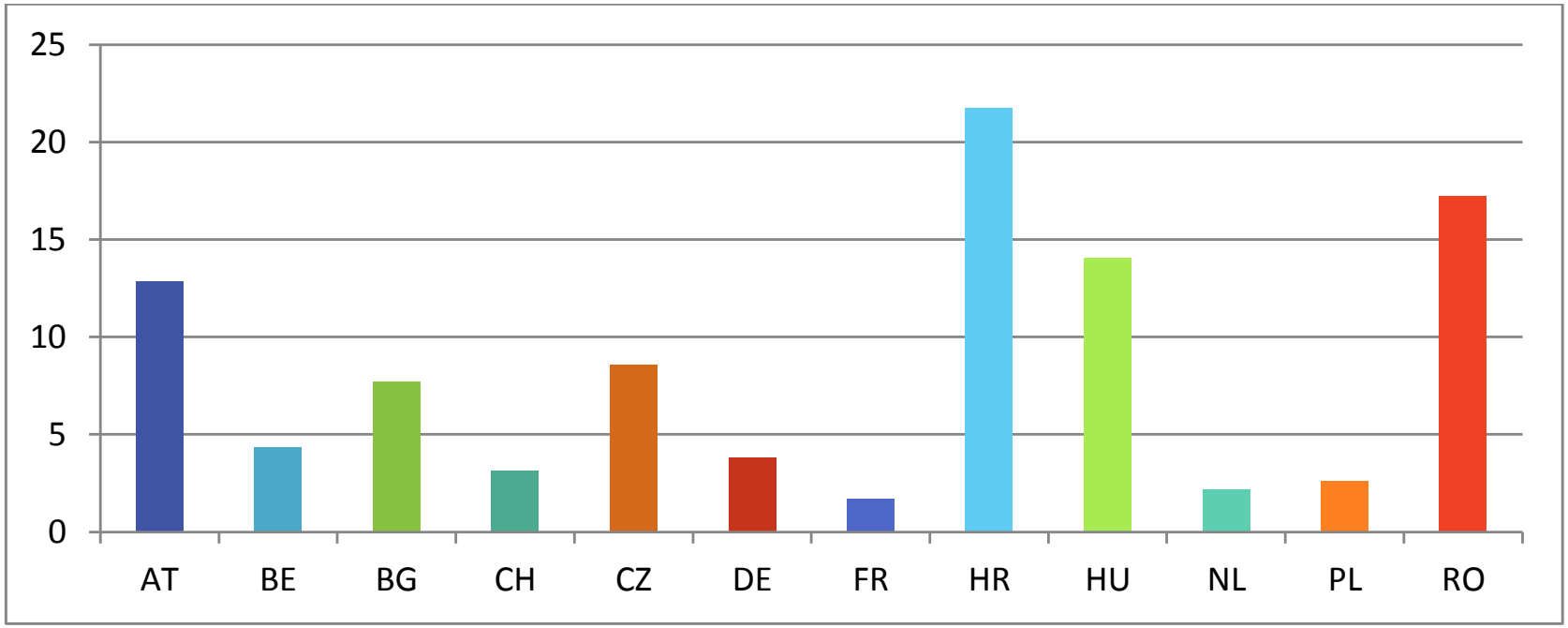
Betroffene Unternehmen in Europa (nur Güterschifffahrt) EUROSTAT für 2012



Anzahl der Güterschiffe pro Unternehmen in Europa EUROSTAT für 2012



Durchschnittliche Anzahl Schiffe/ Unternehmen in Europa EUROSTAT 2012



Kennzeichen der Marktes:

- Schon bisher nur wenige Motorenhersteller
- Nachfrage in EU p.a. 100-150 Motoren
- Kleinstunternehmen und KMU überwiegen als Kunden
- Individuelle Anforderungen aus Schiffbau und Einsatzprofil
- Bei größeren Motoren allenfalls Kleinserien, fast schon Einzelanfertigungen

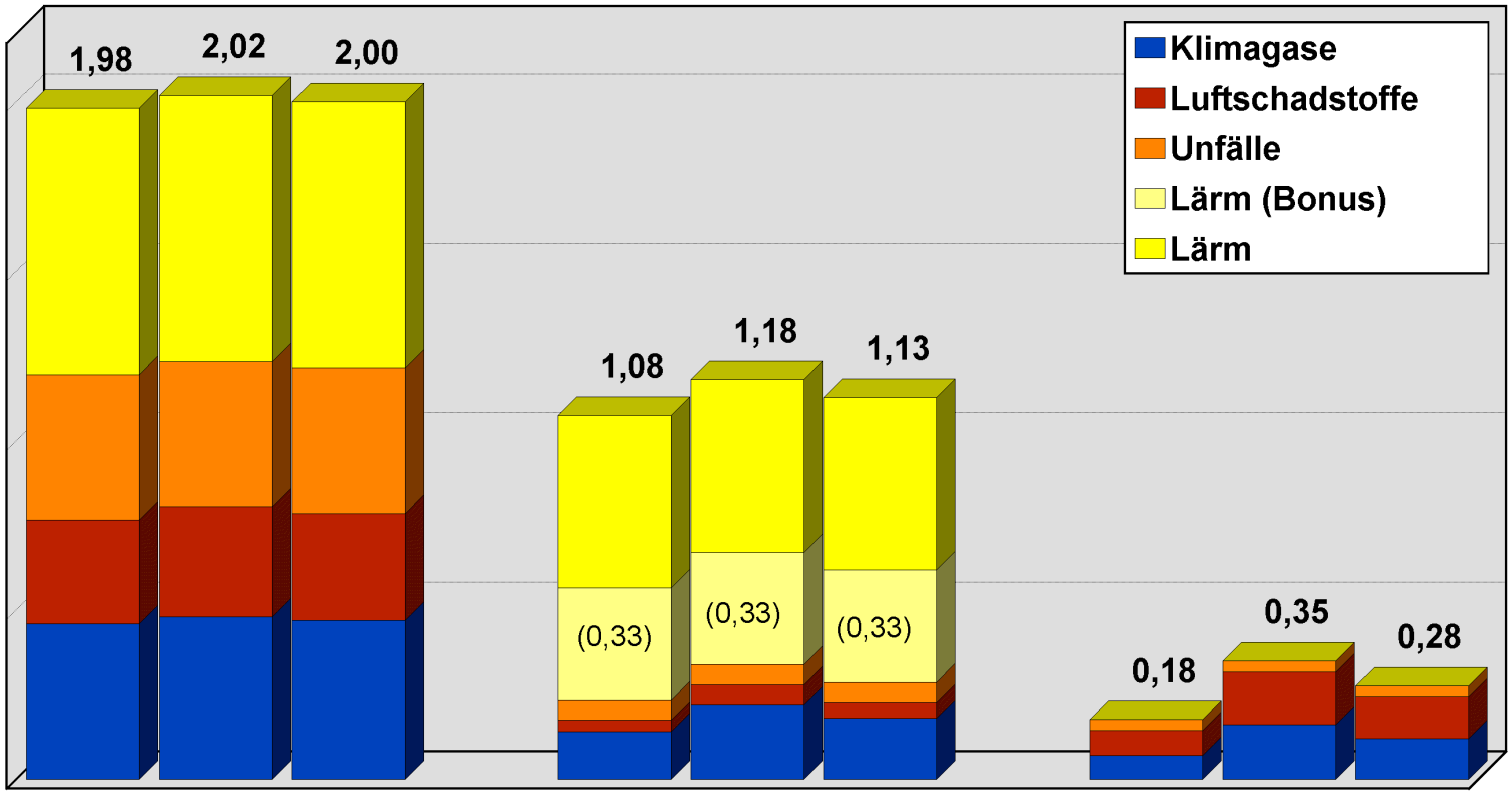
US Markt ist 10 x grösser
Neue Generation lieferbar

EBU/ESO/EUROMOT: Neue Motoren
US EPA Tier 4

plus Massnahmen pro
energieeffizientes Fahren und

bedarfsgerechte Infrastruktur (scale)

Summe Externe Kosten nach Planco



	Lastkraftwagen			Eisenbahn			Binnenschiff		
	Min	Max	Mittel	Min	Max	Mittel	Min	Max	Mittel
Unfälle	0,43	0,43	0,43	0,06	0,06	0,06	0,03	0,03	0,03
Lärm	0,79	0,79	0,79	0,84	0,84	0,84	0,00	0,00	0,00
Luft	0,31	0,32	0,32	0,04	0,06	0,05	0,07	0,16	0,12
Klima	0,46	0,48	0,47	0,14	0,22	0,18	0,07	0,16	0,12

Partikel aus Dieselmotoren Binnenschifffahrt verantworten 2 % des Partikelausstosses

Richtlinie 2009/30/EG: 10 ppm Schwefel seit 2011 in Kraft: - 17 % S

Erste LNG Schiffe in Fahrt

Motorenförderung des BMVI

seit 2007 in Kraft: rund 1000 neue Motoren

Fördern, Fordern und Forschen

- Anreize für moderne Technik stärken (Förderprogramme für Motoren, Lärm- und Abgasnachbehandlung attraktiver machen)
- Rahmenbedingungen für alternative Antriebe setzen (rechtlich und infrastrukturell)
- Neue Grenzwertstufen mit Augenmaß und in globaler Abstimmung einführen
- Schiffsformen und Antriebe optimieren

Stand Mitentscheidungsverfahren

- Ratsarbeitsgruppe schliesst Beratungen voraussichtlich unter LU-Präsidentschaft ab

- Berichterstatter Gardini im EP, Ausschüsse tagen, Frist für Änderungsvorschläge läuft

- Ergebnis noch völlig offen

Praktische Auswirkungen CESNI für RheinSchUO und 2006/87/EG

…neue Struktur der Anhänge…

…mehr Staaten werden erfasst…

Grösster Fortschritt: Einheitlicher Standard auch bei noch bestehenden Widersprüchen

Beispiel der freien Sicht nach § bzw. Artikel 7.02

2006/87/EG:
2 Schiffslängen oder 250 m, je nachdem, was kürzer ist.

RheinSchUO: 250 m

Kompromiss für Sicherheit und Modernisierung gefunden.

Frage der freien Sicht geklärt – doch noch fehlt der Durchblick. Binnenschifffahrt ist ein erster Teilbereich, der nach den Regeln des Vertrags über die Funktionsweise der EU geregelt wird

VIEL ERFOLG FÜR CESNI UND UNSEREN SEKTOR – DANKE.