



Pressemitteilung

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 30. Mai 2012 unter dem Vorsitz von Frau Edwige BELLIARD, Leiterin der französischen Delegation, ihre Frühjahrsplenartagung in Straßburg abgehalten.

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Im Jahr 2011 gingen die auf dem traditionellen Rhein beförderten Gütermengen um 5,3 % zurück. Im Trockenladungsbereich sind die Beförderungsmengen auf dem traditionellen Rhein über das gesamte Jahr 2011 im Vergleich zum Vorjahr um 4 % zurückgegangen. Im zweiten Halbjahr fiel diese Entwicklung mit einem Rückgang von 6 % im Vergleich zum zweiten Halbjahr 2010 noch drastischer aus. In der Tankschifffahrt ging das Beförderungsvolumen 2011 im Vergleich zum Vorjahr um über 9 % zurück. Im zweiten Halbjahr war dieser Rückgang des Beförderungsvolumens noch stärker.

Diese Entwicklung ist, in der Reihenfolge ihrer Bedeutung, auf drei Gründe zurückzuführen: Erstens kam es Anfang 2011 aufgrund der einmonatigen Sperrung des Rheins infolge der Havarie der Waldhof vorübergehend zu einer teilweisen Verkehrsverlagerung auf Schiene und Straße. Zweitens führte der zu niedrige Wasserstand im Frühjahr und Herbst aufgrund der deutlich geschmälernten Ladekapazität der Schiffe einige Wochen lang zu vorübergehenden Rückgängen bei den Beförderungen, wobei Baustoffe besonders stark betroffen waren. Und drittens machten sich im zweiten Halbjahr die Folgen des weltweit schwächeren Wirtschaftswachstums bemerkbar.

Die Prognosen für die Beförderungsnachfrage im Trockenladungsbereich sind für das Jahr 2012 je nach Sensibilität des Sektors in Bezug auf die Wirtschaftstätigkeit und die Exporte mit mehr oder weniger großen Unsicherheiten behaftet. Die allgemeinen Wirtschaftsprognosen lassen befürchten, dass Europa im Laufe des Jahres 2012 in eine Rezession eintreten könnte. Auch für den Tankschifffahrtssektor, dessen Beförderungsangebot weiterhin wächst, kann keine deutlich steigende Nachfrage erhofft werden.

Nachhaltige Entwicklung in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt will ihre Arbeit und Struktur noch stärker als bisher am Ziel einer nachhaltigen Entwicklung der Rhein- und Binnenschifffahrt ausrichten. Der neue Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, der aus der Zusammenlegung des Ständigen Technischen Ausschusses sowie des Ausschusses für Umweltfragen und Abfallbeseitigung entsteht, wird neben den Themen Umwelt und Infrastruktur auch übergreifende Fragen der Nachhaltigkeit bearbeiten. Die Zentralkommission beauftragte ihr Sekretariat, einen Grundsatzbericht zur Nachhaltigkeit in der Rhein- und Binnenschifffahrt auszuarbeiten. Sie forderte ihre Gremien überdies auf, ihre Arbeit systematisch an Nachhaltigkeitsgesichtspunkten auszurichten.

Aktualisierung der Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein

Die Zentralkommission hat ihre „Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein“ grundlegend überarbeitet. Damit steht allen an der Bauplanung und -ausführung Beteiligten ein aktuelles Referenzwerk zur Verfügung, welches die wesentlichen Anforderungen an die schiffahrtsgerechte Gestaltung von Ingenieurbauwerken an der Wasserstraße Rhein zusammenfasst. Dieser Leitfaden stellt einen weiteren wichtigen Beitrag für die Sicherheit der Rheinschifffahrt dar.

Deutschland und die Niederlande informierten über eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der Leichtigkeit und Sicherheit der Rheinschifffahrt. Dabei handelt es sich um Ausbaumaßnahmen auf der Rheinstraße zwischen Neuburgweier/Lauterburg und St. Goar, Maßnahmen zur Wiederherstellung und Erhaltung eines beständigen Gewässerbettes am Niederrhein, dem Herstellen einer Fahrrinntiefe von 2,50 m unter GIW zwischen Köln und Koblenz und Maßnahmen auf der Waal.

ZKR verabschiedet Strategie zu Binnenschifffahrtsinformationsdiensten

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hat ihre Strategie zur Entwicklung und Implementierung der Binnenschifffahrtsinformationsdienste („RIS“) am Rhein verabschiedet. Im Fokus der Strategie steht die Gewährleistung hoher Sicherheitsstandards für die Schifffahrt und ihr Umfeld sowie die Steigerung der Leistungsfähigkeit und Effizienz der Rhein- und Binnenschifffahrt. Diese RIS-Strategie markiert einen wichtigen Meilenstein in der Entwicklung dieses komplexen Systems von Telematikanwendungen in Europa, welche die ZKR seit mehr als zehn Jahren maßgeblich mitbestimmt.

Zweijahresbericht 2010/2011

Der vom ZKR-Sekretariat erstellte Zweijahresbericht 2010/2011 über die Tätigkeit der Zentralkommission ist ab 31. Mai 2012 auf der Website der Kommission erhältlich (siehe auch Anlage).

Weitere Informationen sind erhältlich bei:

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
Palais du Rhin
2, Place de la République
67082 Straßburg
Tel.: 00 33 (0)3 88 52 20 10
Fax: 00 33 (0) 3 88 32 10 72
E-Mail: ccnr@ccr-zkr.org
Website: <http://www.ccr-zkr.org>

ANLAGEN

(für die Fachpresse bestimmt)

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

I. Allgemeine Lage

Im Jahr 2011 gingen die auf dem traditionellen Rhein beförderten Gütermengen um 5,3 % zurück. Diese Entwicklung ist, in der Reihenfolge ihrer Bedeutung, auf drei Gründe zurückzuführen: Erstens, kam es Anfang 2011 aufgrund der einmonatigen Sperrung des Rheins infolge der Havarie der Waldhof vorübergehend zu einer teilweisen Verkehrsverlagerung auf Schiene und Straße. Zweitens, führte der zu niedrige Wasserstand im Frühjahr und Herbst aufgrund der deutlich geschmälernten Ladekapazität der Schiffe einige Wochen lang zu vorübergehenden Rückgängen bei den Beförderungen, wobei Baustoffe besonders stark betroffen waren. Und drittens machten sich im zweiten Halbjahr die Folgen des weltweit schwächeren Wirtschaftswachstums bemerkbar.

II. Entwicklung bei den beförderten Hauptgüterarten

Im **Trockenladungsbereich** sind die Beförderungsmengen auf dem traditionellen Rhein über das gesamte Jahr 2011 im Vergleich zum Vorjahr um 4 % zurückgegangen. Im zweiten Halbjahr fiel diese Entwicklung mit einem Rückgang von 6 % im Vergleich zum zweiten Halbjahr 2010 noch deutlicher aus.

Die im **Landwirtschaftssektor** beförderten Mengen haben zwischen 2010 und 2011 insgesamt stagniert. Sie setzen sich zu je einem Drittel aus Getreidebeförderungen, Nahrungsmitteltransporten und verschiedenen landwirtschaftlichen Erzeugnissen, darunter auch Pflanzenölen, zusammen. Im ersten Halbjahr war ein Anstieg der Beförderungsmengen festzustellen. Dieser wurde jedoch im zweiten Halbjahr 2011, hauptsächlich am Ende des Jahres, durch einen Rückgang der Mengen um 4,4 % wieder aufgehoben.

Die Düngemitteltransporte nahmen über das gesamte Jahr um etwas mehr als 1 % zu, gingen im zweiten Halbjahr 2011 verglichen zum Vorjahr jedoch um 9 % zurück.

Im **Stahlsektor** legte die Beförderung von Erzen und Metallabfällen über das gesamte Jahr 2011 um 4,6 % zu. Im zweiten Halbjahr 2011 betrug der Anstieg verglichen zum Vorjahreszeitraum hingegen nur 1 %. Die Beobachtung der monatlichen Beförderungsmengen zeigte, dass diese Transporte im Laufe des Jahres infolge des allgemein schwächeren Wirtschaftswachstums schrittweise zurückgingen. Die Stahlproduktion nahm weltweit zwar um 6,8 % zu, in Europa fiel der Anstieg mit einer deutlichen Verlangsamung im zweiten Halbjahr 2011 jedoch am schwächsten (ca. +2 %) aus. Die Rohstahlproduktion in Deutschland, die für den Rheinverkehr eine entscheidende Rolle spielt, stieg 2011 lediglich um 1 %. Mit 44,3 Millionen Tonnen lag sie noch unter dem Produktionsniveau des Vorkrisenjahres 2007, obgleich der Produktionsapparat wieder zu mehr als 90 % seiner Kapazität ausgelastet war. Der Anstieg ist so vor allem darauf zurückzuführen, dass einige Hochöfen, die seit Beginn der Krise (insbesondere in Lothringen und Wallonien) stillgelegt waren, ihre Produktion wieder aufgenommen haben. Da inzwischen die Schließung einiger dieser Hochöfen angekündigt wurde, handelt es sich lediglich um einen vorübergehenden Effekt; ab 2012 ist ein strukturell bedingter Rückgang zu befürchten.

Die Beförderungsnachfrage hat bei **Stahlprodukten** zugenommen. So sind die auf dem Rhein beförderten Mengen 2011 um 15,5 % gestiegen. Im zweiten Halbjahr war mit einem Anstieg von nur noch 4,3 % eine Verlangsamung festzustellen.

Die auf dem Rhein beförderten **Kohlemengen** gingen über das gesamte Jahr 2011 um 1 % zurück. Dies ist im Wesentlichen mit der Stagnation der Stahlproduktion während dieses Zeitraums zu erklären. Schließlich war die Stahlindustrie neben den Wärmekraftwerken der wichtigste Abnehmer für Kohle. Im zweiten Halbjahr ist das Beförderungsvolumen verglichen zum zweiten Halbjahr 2010 dennoch um 1 % gestiegen.

Die Beförderungen von **Baustoffen** gingen auf dem Rhein 2011 um mehr als 19 % zurück. Dies ist hauptsächlich auf die Schifffahrtsbedingungen im Verlauf dieses Jahres und den hohen Anteil der Transportkosten an den Gestehungskosten dieser Stoffe zurückzuführen. Die Konjunktur war in diesem Sektor insbesondere im zweiten Halbjahr – trotz einer Verlangsamung ab Dezember – robust. Entscheidend für das Niveau der Beförderungsnachfrage aus diesem Sektor war jedoch weiterhin die Höhe der Frachtraten.

Die **Containertransporte** haben auf dem Rhein 2011 im Vergleich zum Vorjahr um 4,3 % zugenommen. Bei den Leercontainern war dabei ein sehr starker Anstieg um fast 39 % zu verzeichnen, während bei den Vollcontainern ein Rückgang der TEU um 6,5 % festzustellen war. Dieser Rückgang ist zum einen auf die Verkehrsverlagerungen während der Rheinblockade im Januar zurückzuführen, zum zweiten auf das Niedrigwasser und die damit einher gehende Verteuerung der Transporte, und zum dritten auf die weltwirtschaftliche Eintrübung in der zweiten Jahreshälfte. Von März bis Juli tendierten die monatlichen Vollcontainerbeförderungen zu Tal auf Grund der behobenen Rheinblockade und der relativ guten Konjunktur noch nach oben. Ab August kehrte sich dieser Trend genau wie bei den Exporten um, mit der Folge, dass ein deutlicher und kontinuierlicher Rückgang der Beförderungen einsetzte.

Die Unterschiede zwischen der Entwicklung bei vollen und leeren Containern sind im Wesentlichen auf drei Faktoren zurückzuführen. Zum einen hatte der Unfall bei der Lorelei eine gewisse negative Nachwirkung auf die Bereitschaft der Verlagerer, volle Container der Binnenschifffahrt anzuvertrauen. Zum zweiten wirkte sich das Niedrigwasser (im Mai, Juni und im November) auf die Beförderungspreise bei vollen und bei leeren Containern unterschiedlich aus. So stiegen die Frachtraten für volle Container stärker als für leere Container. Aus diesem Grund verlor die Binnenschifffahrt zahlreiche Transporte beladener Container aus Kostengründen an die Bahn.

Die Beförderungspreise für die Transporte von leeren Containern stiegen hingegen viel weniger, und überdies dienten diese zahlreichen Unternehmern als Ersatz für die verloren gegangenen Transporte. Dies erklärt den starken Anstieg der Beförderung von Leercontainern.

In den für den Rheinverkehr wichtigsten Seehäfen Rotterdam und Antwerpen stieg der Containerumschlag in TEU um 6,5 % bzw. 2,6 %.

Das Volumen der auf dem klassischen Rhein beförderten Container überstieg 2011 das im Vorkrisenjahr 2007 beförderte Volumen.

In der **Tankschifffahrt** ging das Beförderungsvolumen 2011 im Vergleich zum Vorjahr um über 9 % zurück.

Im zweiten Halbjahr war dieser Rückgang des Beförderungsvolumens noch stärker.

Die Beförderungen von **Mineralölprodukten** gingen, in Tonnen gemessen, über das gesamte Jahr 2011 um über 5 % zurück. Die Beobachtung der monatlichen Beförderungsmengen zeigte, dass die Beförderungen dieser Produkte im Gleichschritt mit einem kurzzeitigen Rückgang der Preise von Juli bis September anstiegen. Diese Entwicklung ließ anschließend trotz der üblichen Saisonkäufe aufgrund der Schifffahrtsbedingungen und eines erneuten Anstiegs der Ölpreise nach. Im November erreichte das Beförderungsvolumen schließlich seinen Tiefstand.

Der **Chemiesektor** war im Jahr 2011 von einer Konjunkturabschwung gekennzeichnet. Die Prognosen für die Produktion dieses Sektors in Europa wurden von dem Sektor im Laufe des Jahres nach unten korrigiert. Diese Entwicklung führte für die Rheinschifffahrt im Vergleich zum Vorjahr zu einem Rückgang von fast 15 % der Beförderungsmengen. Am deutlichsten machte sich der Rückgang im Januar und Februar als Folge der Rheinblockade sowie in den zwei letzten Monaten unter dem doppelten Einfluss der Wasserführung und eines Produktionsrückgangs in Europa bemerkbar.

III. Wasserführung

Die Wasserführung war 2011 für eine optimale Abladung der Einheiten oft wenig günstig, und das über einen längeren Zeitraum. Das Jahr begann mit einer Hochwasserperiode, die zu einer vorübergehenden Unterbrechung der Schifffahrt auf dem Mittelrhein führte. In den Monaten Mai und Juni sowie im Herbst traten teilweise extreme Niedrigwasserperioden auf, welche die Beförderung mit größeren Einheiten auf bestimmten Abschnitten vorübergehend unmöglich machten.

IV. Situation der Unternehmen

In der Trockenschifffahrt sind die Frachtraten zwar gestiegen, aber die positiven Effekte dieser Entwicklung, die hauptsächlich auf die Wasserführung zurückzuführen ist, wurden aus Betreibersicht durch einen Rückgang der auf dem Rhein beförderten Gütermengen teilweise wieder aufgehoben. Es ist festzustellen, dass das Beförderungsvolumen im Trockenladungsbereich (abgesehen von den Containerbeförderungen) nach wie vor unter Vorkrisenniveau liegt, wohingegen die Kapazitäten fortlaufend gestiegen sind.

In der Tankschifffahrt nimmt die existierende Überkapazität durch das Hinzukommen von Neubauten weiter zu. Dies erschwert die wirtschaftlichen Betriebsbedingungen. Die nötige Anzahl an Doppelhüllenschiffen zur Deckung der mittelfristigen Transportnachfrage scheint fast erreicht zu sein. Im Vorfeld der 2015 und 2018 auslaufenden Fristen wird, angesichts einer allgemein stagnierenden Nachfrage, die Überkapazität auf dem Markt bestehen bleiben.

V. Entwicklung des Laderaumangebots

Nachdem in der Trockenschifffahrt, die Neubauten mehrere Jahre lang auf Bestellungen aus der Zeit vor der Krise Ende 2008 beruhten, scheinen die Weichen nun wieder auf Investitionen gestellt zu sein, auch wenn diese angesichts gewisser Überkapazitäten auf dem Markt weiterhin mit Vorsicht getätigt werden.

In der Tankschifffahrt war der Rhythmus der Neubauten vor dem Hintergrund der anhaltenden Umstrukturierung der Flotte hin zu Doppelhüllenschiffen unverändert hoch.

Im Segment der Passagierschifffahrt kamen im Jahr 2011 neun neue Kabinen- und fünf neue Tagesausflugsschiffe auf den Markt. Damit lag die Zahl der Neubauten leicht über der Neubaurate der Vorjahre. Diese Entwicklung scheint mit der Entwicklung der Nachfrage auf diesem Markt jedoch durchaus im Einklang zu stehen.

VI. Perspektiven für 2012

Beförderung in der Trockenschifffahrt

Die Prognosen für die Beförderungsnachfrage im Trockenladungsbereich sind für das Jahr 2012 je nach Sensibilität des Sektors in Bezug auf die Wirtschaftstätigkeit und die Exporte mit mehr oder weniger großen Unsicherheiten behaftet. Die allgemeinen Wirtschaftsprognosen lassen befürchten, dass Europa im Laufe des Jahres 2012 in eine Rezession eintreten könnte.

Im **Landwirtschaftssektor** wird die Transportnachfrage größtenteils von den Ernten und vom Import/Export abhängen.

Die **Kohletransporte** dürften entsprechend der Nachfrage aus dem Stahlsektor und der Wärmekraftwerke zunehmen.

Für den **Stahlsektor** wird in Deutschland ein ähnliches Produktionsniveau wie 2011 erwartet. Die ersten Monate des Jahres 2012 lassen für die Produktion eine steigende Tendenz erwarten, die aufgrund der gut gefüllten Auftragsbücher über das gesamte erste Halbjahr anhalten dürfte. Im französischen Stahlsektor kann von einem ähnlichen Trend ausgegangen werden. Diese Feststellungen lassen auf eine leichte Steigerung der auf dem Rhein beförderten Gütermengen hoffen.

Die **Containertransporte** dürften entsprechend der Aktivität in den Seehäfen, die von einem gewissen Optimismus künden, weiter zunehmen.

Beförderungsnachfrage in der Tankschifffahrt

Die Prognosen was die Aktivität in den beiden Segmenten, die für die Nachfrage an die Tankschifffahrt wesentlichen sind, lassen kaum Hoffnung auf eine deutliche Steigerung der Nachfrage im Jahr 2012.

Im **Erdölsektor** könnte die Beförderungsnachfrage im Vergleich zu 2011 stabil bleiben. So lange die Erdölpreise auf einem hohen Niveau bleiben, dürften aller Wahrscheinlichkeit nach nur die unbedingt notwendigen Käufe getätigt werden. Wie schon im Jahre 2011 könnten vorübergehende Preisrückgänge für Käufe genutzt werden und so zu einer zeitweiligen Belebung des Marktes führen.

Im **Chemiesektor** bleiben die Aussichten für die Produktion der europäischen Chemieindustrie angesichts der nach unten korrigierten Wachstumsprognosen sehr verhalten. Unter diesen Umständen kann lediglich von einer moderaten Zunahme der auf dem Rhein beförderten Gütermengen ausgegangen werden.

ZKR verabschiedet Strategie zu River Information Services (RIS)

Straßburg, 30.5.2012. Im Rahmen ihrer Frühjahrstagung hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ihre Strategie zur Fortentwicklung der RIS verabschiedet. Diese hatte die ZKR bereits im Herbst vergangenen Jahres im Rahmen eines Workshops und dann noch einmal im Januar dieses Jahres bei einer Anhörung intensiv mit den internationalen Verbänden des Schifffahrtsgewerbes diskutiert, um sicherstellen, dass das Schifffahrtsgewerbe sich in die Strategie einbringen kann und die Strategie so weit wie möglich den Bedürfnissen des Schifffahrtsgewerbes entgegenkommt. Die Strategie wird mittelfristig die Implementierung der RIS am Rhein bestimmen. Sie markiert damit einen wichtigen Meilenstein in der Entwicklung der RIS, die die ZKR vor zehn Jahren durch die Verabschiedung des Inland ECDIS Standards und den damit eingeleiteten Prozess der Standardisierung der RIS in Europa maßgeblich angestoßen hatte.

Die Arbeitsgruppe RIS der ZKR hat in den vergangenen zwei Jahren den Entwurf der RIS-Strategie ausgearbeitet. Die Strategie baut auf die bisherigen Arbeiten der ZKR und der EU zu den RIS sowie deren Implementierung durch die Mitgliedstaaten der ZKR auf. Sie nennt die Ziele der ZKR, die künftig durch die RIS unterstützt werden können und beschreibt geeignete Maßnahmen dazu. Diese insgesamt 24 Maßnahmen hat die Arbeitsgruppe hinsichtlich ihrer Wichtigkeit und Dringlichkeit bewertet und sieben davon hat der Polizeiausschuss der ZKR zur prioritären Erledigung in sein aktuelles Arbeitsprogramm aufgenommen. Diese Maßnahmen zielen insbesondere darauf ab,

- Inland ECDIS zu verbessern und die amtlichen elektronischen Schifffahrtskarten für den Rhein zu vervollständigen,
- die verpflichtende Einführung von Inland AIS und Inland ECDIS auf dem Rhein vorzubereiten,
- die Zulassung von automatischen Bahnführungssystemen in der Rheinschifffahrt eindeutig zu regeln.

Die Strategie ist zusammen mit dem Beschluss der ZKR auf der Webseite der ZKR unter www.ccr-zkr.org wiedergegeben.



Zweijahresbericht 2010-2011

Einleitung

Nachdem sich die Arbeit in den vergangenen Jahren auf eine wesentliche Neuordnung konzentrierte, war der Zweijahreszeitraum 2010-2011 eine Zeit der Konsolidierung:

- in verordnungsrechtlicher Hinsicht konnte die Neugestaltungsarbeit Anfang 2010 mit der Annahme der Verordnung über das Binnenschiffahrtspersonal und Anfang 2011 mit dem Übergang vom ADNR zum ADN abgeschlossen werden;
- zahlreiche Aktivitäten zur ökologischen Dimension der Binnenschiffahrt wurden fortgesetzt: Bericht über Klimawandel, Workshop zur Reduzierung der CO₂-Emissionen, Überlegungen zur Berücksichtigung der Nachhaltigkeit in den Arbeiten der ZKR;
- das CDNI ist Ende 2009 in Kraft getreten und die ZKR kann sich fortan bei ihren weiteren Tätigkeiten zur ökologischen Abfallwirtschaft in der Binnenschiffahrt auf die Organe dieses Übereinkommens stützen;
- die ZKR hat ihre Zusammenarbeit auf europäischer Ebene mit den Beobachterstaaten und den internationalen Organisationen konsolidiert;
- ein wichtiges Thema in diesen beiden Jahren war die Modernisierung der Schiffahrt. Wie sehen Beiträge dazu aus? Diesem Anliegen wurde in intensiven Überlegungen zur Modernisierung des Systems der Befähigungen des Personals, in der Arbeit zur RIS-Strategie und in einer allgemeinen Hinterfragung der Rolle der verordnungsrechtlichen Bestimmungen Rechnung getragen.

Die ZKR hat damit demonstriert, dass sie ihre zahlreichen Vorhaben auch weiterhin mit Fachkompetenz und nutzerorientiert verfolgt. Diese Dynamik konnte jedoch nicht über die negativen Ereignisse hinwegtäuschen, die für die Rheinschiffahrt in diesem Zeitraum prägend waren: 2010 war von den Nachwirkungen einer Wirtschaftskrise gekennzeichnet, aus der die Binnenschiffahrt aufgrund der Überkapazitäten, die sich auf die Höhe der Frachtraten auswirkten, kaum herauskommt. 2011 wurde von der Havarie der „Waldhof“ überschattet, die zu einer fast einmonatigen Sperrung des Rheins führte und den Sektor nachhaltig erschüttert hat. Wo diese Schocks nun eigentlich überwunden scheinen, zeichnet sich zum Ende des Zeitraums ein neuer Abschwung ab.

I) Maßnahmen zur Modernisierung der Binnenschiffahrt

A) Weiterentwicklung der technischen Vorschriften für Schiffe

Eine dynamische Weiterentwicklung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe ist ein wesentliches Instrument, um die Anpassung der Binnenschiffahrt an den technologischen Fortschritt sicherzustellen. Die ZKR widmet diesem Aspekt weiterhin große Aufmerksamkeit.

Der Zeitraum 2010-2011 war im Vergleich zu den Jahren zuvor durch weniger Änderungen bei den technischen Vorschriften gekennzeichnet. Dennoch wurden wichtige Gespräche hinsichtlich der Weiterentwicklung dieses Regelwerks geführt.

1) **Regulierungsdichte in der Binnenschifffahrt**

Auf ein Schreiben des Schifffahrtsgewerbes an die ZKR im Herbst 2010 hin wurden intensive Gespräche über die zum Teil als übertrieben betrachteten Auflagen der technischen Vorschriften und über die Möglichkeiten, diese Belastung zu verringern, begonnen.

Dabei ging es insbesondere um die Übergangsbestimmungen. Die ZKR erklärte sich einverstanden, diese zu überprüfen. Sie hat ferner einen Mechanismus eingerichtet, wonach die Pflicht zur Einhaltung bestimmter Vorschriften in Anwendung der Härteklausel gemäß der Rheinschiffsuntersuchungsordnung mit Rücksicht auf die schwierige wirtschaftliche Lage aufgeschoben wird. Diese Maßnahme war Gegenstand einer Empfehlung von Ende 2009 (Empfehlung 1/2009 Rheinschiffsuntersuchungsordnung: „Vereinfachtes und standardisiertes Verfahren zur Anwendung des § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO im Hinblick auf die Folgen der derzeitigen Wirtschaftskrise“).

Am 27. Oktober 2011 hat der Untersuchungsausschuss beschlossen, die Gültigkeit der Empfehlung 1/2009 um ein Jahr bis Ende 2012 zu verlängern. Allerdings endet die Befristung der Übergangsbestimmungen zu Radaranlagen und Austauschmotoren wie geplant am 31. Dezember 2011.

Die ZKR hat darüber hinaus eine Stärkung des Mechanismus der Folgenabschätzung seiner Entscheidungen verabredet, der zu befolgen ist, bevor eine neue Vorschrift erlassen werden kann. Ziel ist es, die Kosten und Nutzen einer rechtlichen Anforderung vor ihrer Einführung genauer abschätzen zu können.

Während Konsens darüber herrscht, dass ohne ausreichende Begründung und ohne ausführliche Bewertung keine neuen technischen Anforderungen an das Gewerbe gestellt werden müssen, so ergab allerdings die Prüfung der Vorschriften, dass eine deutliche Entlastung hier schwierig ist, ohne damit die Sicherheit zu gefährden. Verschiedene Unfälle in jüngster Zeit haben gezeigt, dass trotz der Bemühungen, die Auflagen für die Betreiber nicht weiter zu verschärfen, die Sicherheitsvorschriften in vielen Bereichen noch verbessert werden müssen.

2) **Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff für Binnenschiffe**

Diese Frage ist für die Entwicklung der Binnenschifffahrt von ganz besonderem Interesse. Die Mitgliedstaaten der ZKR haben sich dafür ausgesprochen, die Arbeiten in diesem Bereich dringend voranzutreiben.

Die Verfahren für die Entscheidungen, welche die ZKR aufgrund ihrer Kompetenzen zu treffen hat, um LNG als Brennstoff in der Rheinschifffahrt zuzulassen, waren mit der Ankündigung des Projekts „Argonon“ im Februar 2011 eingeleitet worden. Demnächst sollen weitere LNG-betriebene Binnenschiffe in Betrieb genommen werden.

Das besondere Gefahrenpotential, das von diesem Brennstoff ausgeht, und die enormen Fortschritte, die sich mit dieser „sauberen“ Technologie aus Sicht der Umweltpolitik erzielen lassen, wurden in den letzten Monaten von der Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung der ZKR eingehend geprüft. In enger Zusammenarbeit mit dem Schifffahrtsgewerbe, der Schiffbauindustrie und den Klassifikationsgesellschaften ist es der ZKR gelungen, zu einer Entscheidung zu gelangen, welche die Entwicklung der Binnenschifffahrt fördert, dabei aber ihre Sicherheit und Leichtigkeit nicht beeinträchtigt.

Das TMS „Argonon“ erhielt auf Basis einer Empfehlung nach § 2.19 Nr. 3 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) am 21. Januar 2012 die Genehmigung, von den Vorschriften der §§ 8.01 Nr. 3 und 8.05 Nr. 1, 6, 9, 11 und 12 bis zum 30. Juni 2017 abzuweichen. Die Nutzung von Flüssigerdgas wird als sicher erachtet, sofern die in der Empfehlung der ZKR gestellten Bedingungen jederzeit erfüllt werden. Mit diesen Bedingungen wurden bezüglich der Besonderheiten, die sich aus der Nutzung dieses Brennstoffs z. B. im Hinblick auf die Bauweise und Klassifizierung des Fahrzeugs, die regelmäßige Inspektion und Wartung des LNG-Antriebssystems, das Bunkerverfahren und die Schulung der Besatzung ergeben, strikte Regelungen getroffen. Die Reederei wurde ferner verpflichtet, dem Sekretariat der ZKR einen jährlichen Evaluierungsbericht zur Weiterleitung an die Mitgliedstaaten der ZKR zu übermitteln.

3) Maßnahmen zur Reduzierung der Zahl der Ertrinkungsunfälle

Im Rahmen ihrer Frühjahrssitzung 2011 hat die ZKR zusätzliche Maßnahmen zur Reduzierung der Ertrinkungsunfälle in der Binnenschifffahrt beschlossen, deren Zahl weiterhin besorgniserregend ist (2011-I-12).

Die neuen Maßnahmen sehen die Ausrüstung von Schiffen mit Absturzsicherungen in Form von umlegbaren Geländern und in zweiter Linie das Tragen von Rettungswesten vor. Diese neuen Anforderungen gelten vorerst nur für neue Fahrzeuge und werden vor einer endgültigen Übernahme in die Verordnung evaluiert.

Diese neuen Maßnahmen spiegeln das Anliegen der ZKR wider, die Sicherheit in der Binnenschifffahrt durch eine fortlaufende Anpassung ihrer Verordnungen zu erhöhen.

B) Arbeit in Bezug auf RIS

Die Arbeit der ZKR in diesem Bereich kam innerhalb des Zweijahreszeitraums 2010-2011 in viererlei Hinsicht zum Ausdruck:

- Anlässlich ihrer Frühjahrssitzung 2010 hat die ZKR formell ihre Absicht bekundet, künftig den Einbau und Betrieb von Inland AIS-Geräten für Schiffe, die auf dem Rhein verkehren, verbindlich vorzuschreiben. Diese Maßnahme werde frühestens ab 2013 greifen.
- Es wurden technische Vorschriften für die Anforderungen an Inland AIS-Geräte an Bord von Schiffen überarbeitet (2011-I-14).
- Die ZKR hat umfassende Überlegungen zu ihrer RIS-Strategie angestellt, um besser bestimmen zu können, welche RIS-Dienste in Zukunft für den Rhein entwickelt werden müssen. Diese Überlegungen wurden dem Gewerbe anlässlich des 4. RIS-Workshops, der am 18. Oktober 2011 in Brüssel abgehalten wurde, vorgestellt.

Die RIS-Strategie baut auf den bisherigen Arbeiten der ZKR und der EU zu den RIS sowie deren Implementierung durch die Mitgliedstaaten der ZKR auf. Sie nennt die Ziele der ZKR, die künftig durch die RIS unterstützt werden können, und beschreibt geeignete Maßnahmen dazu. Die ZKR hat mit dem Schifffahrtsgewerbe, Ausrüstungs- und Anwendungsherstellern wie auch den in der Binnenschifffahrt tätigen Logistikunternehmen intensiv diskutiert. Das Schifffahrtsgewerbe begrüßte die Möglichkeit, mit der ZKR die RIS-Strategie diskutieren zu können. Seine Vertreter unterbreiteten konkrete Hinweise, insbesondere dahingehend, dass eine gleichzeitige und abgestimmte Einführung der Maßnahmen entlang des Rheins wichtig ist, da derzeit gravierende Differenzen zwischen den verschiedenen nationalen Verwaltungen, insbesondere hinsichtlich des Verkehrsmanagements, bestehen.

Der Entwurf der Strategie ist zusammen mit den Präsentationsfolien des 4. RIS-Workshops auf der Website der ZKR unter www.ccr-zkr.org zu finden. Eine Anhörung des Schifffahrtsgewerbes wird im ersten Quartal 2012 stattfinden und die Verabschiedung der Strategie ist für den 30. Mai 2012 vorgesehen.

- Die ZKR hat ihre Arbeit zur Festlegung und Veröffentlichung der RIS-Merkblätter fortgesetzt. 2011 wurden die neuen Leitfäden für Inland ECDIS, elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt, Nachrichten für die Binnenschifffahrt und Inland AIS herausgegeben. Sämtliche betroffenen Akteure nutzen diesen Dienst.

PIANC und die ZKR sind darin übereingekommen, dass die ZKR eine neue Website für die RIS-Definitionen einrichten und betreuen wird. Das Sekretariat der ZKR hat bereits die terms of reference mit PIANC für die Verwaltung dieser Website festgelegt.

Die ZKR muss auch weiterhin eine Führungsrolle im Bereich von RIS einnehmen, insbesondere im Hinblick auf deren Integration in die Regelwerke und um eine abgestimmte Umsetzung voranzutreiben.

C) Harmonisierung und Modernisierung der Befähigungen des Schiffspersonals

Ein wesentlicher Aspekt der Strategie zur Modernisierung der Binnenschifffahrt liegt in der Überarbeitung der Regelungen für die Ausbildung, Harmonisierung und Kontrolle der Befähigungen des Personals.

1) **Fortsetzung der Zusammenarbeit im Bereich gegenseitige Anerkennung der Befähigungen**

Mit Verabschiedung des Zusatzprotokolls Nr. 7 (am 27. November 2002 unterzeichnet und am 1. Dezember 2004 in Kraft getreten) hat die ZKR entschieden, einen Prozess zur Anerkennung von nichtrheinischen Befähigungsnachweisen einzuleiten, insoweit sie vergleichbare Garantien wie die rheinischen Nachweise bieten.

- *Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse*

Zu diesem Zweck hat die ZKR ihre Patentverordnung geändert, um den Vergleich der rheinischen mit den nichtrheinischen Anforderungen zu vereinfachen. Die ersten Anerkennungsentscheidungen wurden im Mai 2008 verabschiedet. In dem Zweijahreszeitraum 2010-2011 wurde der Prozess der Anerkennung zugunsten von Polen (Dezember 2010), Österreich, der Slowakei (Mai 2011) und Bulgarien (Dezember 2011) fortgesetzt. Bis Ende des Jahres 2011 wurden somit die Schiffsführerzeugnisse der meisten Länder des Donauraums anerkannt.

- *Anerkennung der Schifferdienstbücher*

Für die Schifferdienstbücher hat die ZKR ein anderes Vorgehen in Form einer gegenseitigen multilateralen Anerkennung vorgeschlagen. Ein entsprechendes Abkommen wurde am 8. Dezember 2010 zwischen der ZKR und 7 Beobachterstaaten (Österreich, Rumänien, Ungarn, Bulgarien, Tschechische Republik, Polen und Slowakei) geschlossen (2010-II-4).

Allerdings handelt es sich dabei nur um eine Teil-Anerkennung hinsichtlich der aufgrund der Schifffahrtserfahrung erworbenen Befähigungen. Die Befähigungen, die im Zuge einer Ausbildung erworben wurden, werden noch nicht anerkannt, sie können jedoch dank der eingeführten Kooperationsstrukturen in naher Zukunft erörtert werden.

2) Annahme einer neuen Verordnung über das Schiffspersonal und erste Überlegungen zur Modernisierung

Während die im Frühjahr 2010 beschlossene Verordnung (2010-I-8) im Wesentlichen eine Neukodifizierung der Vorschriften betreffend das Binnenschiffahrtspersonal, die bis dato in mehreren Verordnungen verankert waren, beinhaltet, so bildet sie doch eine notwendige Vorbedingung und Grundlage, um die Modernisierungsarbeit für dieses Regelwerk zu leisten.

Die Modalitäten und der Inhalt der Modernisierungsarbeit wurden innerhalb der Organe der ZKR bereits ausgiebig diskutiert (Umgestaltung der Zeugnisse und Nachweise, Neudefinition der Befähigung als Matrose, Anpassung der Prüfungsverfahren, Einsatz des Simulators, Vorschlag zur Nutzung des digitalen Fahrtenschreibers usw.). Die Arbeit an den Funktionalitäten des Simulators wurde im Januar 2011 aufgenommen, um die ersten Diskussionspapiere auszuarbeiten. Diese Modernisierungsarbeit wird in 2012 fortgeführt werden.

In der Zwischenzeit wurde auch eine Überarbeitung der Dienstanweisungen begonnen. Diese Anweisungen wurden 2011 einer Anpassung unterzogen. Für den Zweijahreszeitraum 2012-2013 ist eine weitergehende Überarbeitung geplant.

3) Bildung einer Arbeitsgruppe für die Modernisierung der Befähigungen in der Binnenschiffahrt

Anlässlich ihrer Herbstplenarsitzung 2011 hat die ZKR die Bildung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe für die gegenseitige Anerkennung und Modernisierung der Befähigungen in der Binnenschiffahrt beschlossen. Die Arbeitsgruppe wird sich aus nationalen Sachverständigen der Mitgliedstaaten und der Beobachterstaaten zusammensetzen. Die Europäische Kommission und die anderen internationalen Organisationen sind eingeladen, sich daran zu beteiligen.

Dieser Gruppe wird insbesondere die Aufgabe zukommen, den Prozess der gegenseitigen Anerkennung, insbesondere auf der Ebene der Ausbildungen und der von den verschiedenen Staaten erteilten Zeugnisse, voranzutreiben, neue berufliche Laufbahnen vorzuschlagen und die Modalitäten des Zugangs zum Schifferberuf zu modernisieren.

4) Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen

Diese Sitzung findet alle drei Jahre statt und wurde dieses Mal in Berlin abgehalten. Im Vordergrund standen dabei Überlegungen zu folgenden Themen:

- Vergleich der Prüfungsverfahren in den einzelnen Mitgliedstaaten;
- Durchführung der Streckenkenntnisprüfung;
- Ausbildung zur Beherrschung der erforderlichen Kenntnisse über die Schiffsstabilität;
- Einsatz von Simulatoren im Rahmen praktischer Prüfungen.

D) ITF Leipzig

Die ZKR war auf dem Weltverkehrsforum 2010 in Leipzig zum Thema „Verkehr und Innovation“ vertreten, um auf das Innovationsvermögen in der Binnenschiffahrt aufmerksam zu machen.

II) Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein

A) Die Folgen des Unfalls der „Waldhof“

Die Binnenschifffahrt musste mit dem Kentern des Tankers „Waldhof“ am 13. Januar 2011 bei St. Goar den schlimmsten Unfall seit vielen Jahren verkraften.

Der Schiffsverkehr kam für mehrere Wochen zum Erliegen, was negative Auswirkungen auf das Schifffahrtsgewerbe sowie die Verladeindustrie mit sich brachte.

Die ZKR hat in enger Zusammenarbeit mit den unmittelbar betroffenen deutschen Behörden, dem Gewerbe und anderen internationalen Organisationen umgehend sorgfältige Überlegungen zu den aus diesem Unfall zu ziehenden Konsequenzen in Bezug auf die vorzusehenden Anpassungsmaßnahmen zur Verhütung solcher Unfälle angestrengt, um ihr Ausmaß möglichst gering zu halten und allgemein die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Rheinschifffahrt zu verbessern.

Besonderes Augenmerk wurde dabei auf die Mittel zur besseren Beherrschung der Schiffsstabilität gelegt. Die ZKR kam nämlich zu dem Schluss, dass nicht die Qualität der technischen Vorschriften in Frage steht, jedoch ihre Umsetzung immer noch nicht zufriedenstellend ist. Es müssen Maßnahmen getroffen werden, um die Schiffsführer bei der Beherrschung dieser Problematik zu unterstützen.

Dieser Aspekt war Gegenstand eines Vorschlags der deutschen Delegation zur Änderung der ADN-Verordnung. Diese Änderungen orientieren sich in Richtung einer verstärkten Haftung des Schiffsführers, der gleichzeitig auch ADN-Sachverständiger sein muss. Die Ausbildung von ADN-Sachverständigen im Bereich Stabilität muss intensiviert werden und ihnen müssen geeignete Hilfsmittel für die Stabilitätsberechnungen an die Hand gegeben werden. Perspektiven dazu wurden im Rahmen der Organe, die für die Betreuung des ADN-Übereinkommens zuständig sind, vorgestellt. Die ZKR hat anlässlich ihrer Herbstsitzung 2011 einen Gesamtbericht zur Frage der Stabilität und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein angenommen (Protokoll 2011-II-8). In diesem Bericht behandelte die ZKR auch Fragen zur Zweckmäßigkeit der derzeitigen Regelung hinsichtlich der Festlegung der Haftung im Falle eines Unfalls und der Mechanismen zur Bewältigung schwerer Havarien.

B) Rolle der ZKR in Sachen Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen und in Bezug auf das ADN

Die dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) beigefügte Verordnung ist am 28. Februar 2009 in Kraft getreten. Mit Rücksicht auf das Inkrafttreten dieses gesamteuropäischen Übereinkommens hat die ZKR beschlossen (2009-II-20), dass die ADN-Verordnung mit Wirkung zum 1. Januar 2011 die ADN-Verordnung ersetzen werde (eine ähnliche Entscheidung wurde auf Gemeinschaftsebene mit der Richtlinie 2008/68/EG getroffen).

Der Zeitraum 2010-2011 war damit der erste Zeitraum, in dem die neue ADN-Verordnung für den Rhein Anwendung fand. Wenn die ZKR bei diesem Regelwerk nun zwar nicht selbst tätig geworden ist, so wird sie doch auch künftig eine entscheidende Rolle in diesem Bereich einnehmen:

- einerseits kommt dem Sekretariat der ZKR in der Betreuung des ADN-Übereinkommens eine wichtige Rolle zu, da es zusammen mit dem Sekretariat der UN-ECE das Sekretariat des ADN-Sicherheitsausschusses wahrnimmt;
- der Ausschuss für gefährliche Güter der ZKR setzt seine Tätigkeit fort und sorgt für eine Koordinierung der Position der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Entwicklung des ADN-Regelwerks;

- das Sekretariat der ZKR unterstützt außerdem die verschiedenen Ad-hoc-Arbeitsgruppen, die im Rahmen der Betreuung des ADN-Übereinkommens eingesetzt wurden, insbesondere die Arbeitsgruppen „Fragenkatalog“ und „Stoffe“. Das Dokument „Fragenkatalog“ wurde vom Sekretariat der ZKR ausgearbeitet und ins Französische übersetzt;
- da Deutsch keine Amtssprache der UN-ECE ist, hat das Sekretariat der ZKR die deutschsprachige Übersetzung der ADN-Verordnung übernommen und diese Übersetzung auf seiner Website veröffentlicht. Beim Sekretariat der ZKR ist der Text des ADN auch auf CD-ROM erhältlich. Das Sekretariat sorgt außerdem dafür, dass andere das ADN-Übereinkommen betreffende Dokumente vom Deutschen oder ins Deutsche übersetzt werden.

C) Verabschiedung und Einführung des ISGINTT (neuer Leitfaden zur Verbesserung der Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter in der Binnenschifffahrt)

Die Zentralkommission und die Partnerorganisationen OCIMF, CEFIC, EBU, ESO, ESPO, EUROPIA, FETSA und SIGTTO haben gemeinsam binnenschifffahrtsspezifische Sicherheitsrichtlinien für Tankschiffe und Umschlagstellen erarbeitet und verabschiedet. Diese Richtlinien wurden am 8. Juni 2010 in Brüssel offiziell vorgestellt.

Grundlage für diesen Leitfaden sind ähnliche Richtlinien für Umschlagstellen und Seeschiffe (ISGOTT). Er stellt somit die Schnittstelle zwischen Binnentankschiffen und Anlagen an Land her. Dieser Leitfaden ist nicht als Verordnung gedacht, sondern soll Empfehlungen und Best Practices zur Verfügung stellen, die von allen Akteuren der Schifffahrt anerkannt sind. Der Leitfaden besteht aus fünf Kapiteln: Allgemeine Informationen, Informationen zu Tankschiffen, Informationen zu Umschlagstellen, Management der Schnittstelle Tankschiff-Umschlagstelle, Umgang mit Flüssiggasen. Er bietet eine Orientierungshilfe und Beispiele zu betrieblichen Aspekten und Management- bzw. Kontrollverfahren.

Dieser Leitfaden wurde zunächst auf Englisch veröffentlicht. Die ZKR hat mit der finanziellen Unterstützung durch die beteiligten Industrieverbände die Übersetzungen ins Französische, Deutsche und Niederländische einleiten können. Neun internationale Organisationen haben bis heute die Übersetzung finanziell unterstützt.

Informationen aus der Industrie über die praktische Anwendung des ISGINTT-Leitfadens zeigen, dass dieser den Bedürfnissen der Schifffahrt entspricht. Auch die für diesen Leitfaden zuständige Steuerungsgruppe hat sich Ende 2011 für dessen fortlaufende Anpassung an die technische Entwicklung ausgesprochen. Weitere Informationen über ISGINTT sind auf der Website www.isgintt.org verfügbar.

D) Änderungen der Polizeiverordnung und der Untersuchungsordnung

1) Polizeiverordnung

Das betrifft die Regelungen zum Hinweis auf das Verbot, das Fahrzeug zu betreten, zum Hinweis auf das Verbot, zu rauchen und ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden (§§ 3.31, 3.32 und Anlage 3) (Protokoll 2010-II-24).

Beschlossen wurde auch die Verlängerung vorübergehender Anordnungen für die §§ 1.01, 1.02, 1.07, 1.09, 1.10, Kapitel 4, 4.06, 4.07, 6.32, 10.01, 11.02 bis 11.05, 12.01 (2010-II-23).

Verschiedene Bestimmungen des CDNI wurden in die Polizeiverordnung aufgenommen, und zwar zum Gewässerschutz und zur Entsorgung von Schiffsabfällen. Dies betrifft insbesondere die Regelungen zur Sorgfaltspflicht, zum Verbot der Einbringung und Einleitung, zur Sammlung von Schiffsabfällen und das Kontrollbuch für die an die Annahmestellen abgegebenen Öle.

2) **Untersuchungsordnung: Verlängerung vorübergehender Anordnungen**

Im Zeitraum 2010-2011 betraf die Verlängerung von Anordnungen hinsichtlich der RheinSchUO folgende Punkte:

- § 7.02 (Nr. 2): Sichtschatten (Protokoll 2011-I-13);
- §§ 22a.01 bis 22a.06: Sonderbestimmungen für Schiffe, deren Länge 110 m überschreitet (2010-I-10); §§ 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01 à 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen F, G, N (Protokoll 2010-II-26).

Diese Maßnahmen spiegeln das Anliegen wieder, die Sicherheit der Binnenschifffahrt zu erhöhen.

III) **Tätigkeiten im Bereich Wirtschaft**

A) **Beobachtung der Wirtschaftslage**

Die Überwachung der Trends auf dem Beförderungsmarkt auf Wasserstraßen ist nach wie vor eine der wichtigsten Tätigkeiten im Bereich Wirtschaft. Besondere Aufmerksamkeit wurde im Jahr 2010 den Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise zuteil, so dass dieses Thema Gegenstand mehrerer veröffentlichter Zwischenberichte war. Im Laufe des Jahres 2010 ließ der Markt mit einem deutlichen Anstieg der Beförderungsmengen Zeichen der Erholung erkennen. Dabei wird punktuellen Unterstützungsmaßnahmen der Vorzug gegeben, insbesondere in den Niederlanden, um ein Gewerbe zu konsolidieren, das ansonsten als eher heterogen gilt. In diesem Zusammenhang wurde es nicht als sinnvoll erachtet, mit umfangreichen Maßnahmenpaketen wie etwa einem Abwracksystem in den Markt einzugreifen. Das Gewerbe insgesamt wurde so eingeschätzt, dass es den wirtschaftlichen Turbulenzen standhalten könne, insbesondere dank der Haltung der Banken. Diese zeigten angesichts der sehr prekären Finanzsituation vieler Schiffseigentümer, die sich an der Investitionswelle der vergangenen Jahre beteiligt hatten, Entgegenkommen. Im Laufe des Jahres 2010 fand der Markt zu seinem üblichen Rhythmus zurück, trotz einer noch als unzureichend betrachteten Nachfrage nach Transportleistungen.

Die Tankschifffahrt ihrerseits sah sich mit ganz speziellen Problemen konfrontiert, die auf das vorübergehende Nebeneinander von Einhüllenschiffen, die mittelfristig vom Markt verschwinden sollen, und den neuen Schiffen in Doppelhüllenbauweise, welche die Anforderungen des ADN-Regelwerks erfüllen, zurückzuführen sind. Das Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage auf diesem Markt wurde insbesondere im Zusammenhang mit einer stagnierenden, strukturell eher etwas zurückgehenden Nachfrage gestört. Die Tatsache, dass 2009 und 2010 eine große Anzahl dieser neuen Schiffe auf den Markt kamen, ging nicht mit einem erkennbaren Rückgang des Bestands an Einhüllenschiffen einher. Die Entwicklung in diesem Segment wird auch in den kommenden Jahren weiterhin aufmerksam verfolgt werden, insbesondere im Hinblick auf die Zeiträume bis 2016 bzw. 2019 und den Wegfall der Übergangsbestimmungen für Einhüllenschiffe.

2011 war besonders von den wirtschaftlichen Auswirkungen der Unterbrechung des Schiffsverkehrs auf dem Mittelrhein gekennzeichnet. Die außergewöhnliche Tragweite des Unfalls, die zu einer fast einmonatigen Sperrung eines strategischen Teils des Rheins führte, hat einmal mehr die Bedeutung des Binnenschiffstransports für Industrie und Handel deutlich gemacht. Angesichts der in logistischer Hinsicht erlittenen Schäden und in dem Interesse sicherzustellen, dass die Zuverlässigkeit der Wasserstraße den Anforderungen des Marktes gerecht wird, wurden Überlegungen zur Verbesserung beim Umgang mit Unfällen angestellt.

B) Fortführung der thematischen Berichte im Rahmen der Marktbeobachtung

In den thematischen Berichten im Rahmen der Marktbeobachtung ging es neben den regelmäßigen Konjunkturuntersuchungen insbesondere um folgende Themen:

- Markt der Passagierschifffahrt,
- Entwicklung der modalen Position der Binnenschifffahrt,
- Höhe der Frachtraten in der Binnenschifffahrt,
- Arbeitsmarkt,
- Tankschifffahrtmarkt und seine Entwicklung,
- Binnenschifffahrt im Donauraum,
- Binnenschifffahrt in Großbritannien, Polen und Italien,
- Seine-Nord-Europe-Kanal.

Insbesondere ist auf die Bedeutung des Arbeitsmarktes in der Binnenschifffahrt hinzuweisen, der die ZKR im Rahmen ihrer Arbeit besondere Aufmerksamkeit beimisst. Die Beschäftigung gilt als ein wesentlicher Aspekt für die Entwicklung dieser Beförderungsart. Angesichts der Struktur der Alterspyramide ist vorherzusehen, dass eine große Anzahl des fahrenden Personals in den kommenden Jahren aus dem Beruf ausscheiden wird. Gleichzeitig stagniert jedoch weiterhin die Zahl der Neuzugänge in diesen Arbeitsmarkt. Aus diesen Gründen wurden strukturelle Maßnahmen im Hinblick auf Ausbildung und Regelwerke als unverzichtbar erachtet. Diese Maßnahmen und deren Wirkung sollten auch aus wirtschaftlicher Sicht beobachtet werden.

C) Internalisierung der externen Kosten

Im Rahmen der Beobachtung der wirtschaftlichen Auswirkungen der politischen Maßnahmen wurde zu der komplexen Thematik der Anlastung der Infrastrukturkosten und der externen Kosten eine erste Diskussion angestoßen. Auch wenn es sich hier vor allem um eine politische Frage handelt, so sind dennoch die wirtschaftlichen Aspekte einer etwaigen Berücksichtigung der Binnenschifffahrt zu klären. Diesbezüglich kann man die Frage nach der Verteilung der den Benutzern der Wasserstraßen anzulastenden Kosten sowie nach der Anlastungs- und Erhebungsmethode aufwerfen. Zu diesen Themen fand 2010 in Bonn eine gemeinsame Sitzung mit dem VBW-Fachausschuss „Verkehrswirtschaft“ statt.

IV) Tätigkeiten im Bereich Umwelt und Klimawandel

A) Annahme eines Berichts über Klimawandel und Rheinschifffahrt (Protokoll 2011-II-9)

Der Ende November 2011 angenommene Bericht (2011-II-9) bildet eine wichtige Etappe der Arbeiten, die mit dem Bonner Kongress von 2009 zu diesem Thema aufgenommen wurden. Nach heutigem Wissensstand lässt sich der Schluss ziehen, dass die Rheinschifffahrt bis zur Jahrhundertmitte nicht mit deutlich mehr wesentlichen Veränderungen zu rechnen habe. Sie verfügt über die Mittel, ihre Treibhausgasemissionen deutlich zu reduzieren, und kann sich bereits heute in die Lage versetzen, die Auswirkungen von Hoch- und Niedrigwasserständen einzudämmen, die sich im Zuge des Klimawandels verschlimmern können.

B) Bessere Berücksichtigung der Nachhaltigkeit in der Arbeit und den Strukturen der ZKR

Die ZKR widmet dem Konzept der Nachhaltigkeit der Rhein- und Binnenschifffahrt große Aufmerksamkeit. Diesem Ansatz muss auf breiter Ebene über die verschiedenen Tätigkeiten und Organe der Zentralkommission hinweg oberste Priorität zukommen. Es geht darum, sowohl soziale und wirtschaftliche Aspekte als auch die ökologische Dimension in das Konzept der Nachhaltigkeit einzubringen.

Mit diesem Ansatz stellt sich außerdem die Frage nach der Koordination der verschiedenen von diesem Thema betroffenen Organe der ZKR.

In diesem Sinne hat die ZKR eine Verschmelzung ihrer Ausschüsse TP und ED beschlossen. Der dazu erarbeitete Beschluss wird Anfang 2012 zur Annahme vorgelegt. Darüber hinaus wurden die Modalitäten für die Auseinandersetzung mit der „Nachhaltigkeit der Rhein- und Binnenschifffahrt“ besprochen. 2012 wird ein Bericht zu diesem Thema angefertigt.

C) Reduzierung der Treibhausgasemissionen

Anlässlich ihrer Herbstsitzung 2009 hat sich die ZKR zum Ziel gesetzt, nach Möglichkeiten zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen in der Binnenschifffahrt zu suchen.

Um in dieser Frage voranzukommen, richtete sie am 12. April 2011 einen Workshop aus. Mehr als 70 Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung der wichtigsten Binnenschifffahrtsländer Europas und aus Japan diskutierten die Bestimmung des Umfangs der CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt und Maßnahmen zu deren Reduzierung. Dem Workshop wurde eine wichtige Doppelfunktion zuteil: Einerseits beantwortete er offene Fragen zu den CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt und lieferte somit wichtige Beiträge zu dem Bericht über den Klimawandel, den die ZKR Ende dieses Jahres vorlegen wird. Andererseits bot der Workshop dem Schifffahrtsgewerbe wie auch den Schiffbauern und den Schiffsausrüstern die Möglichkeit zu einem intensiven Austausch auf internationaler Ebene. Die vielleicht wichtigste Schlussfolgerung des Workshops dürfte sein, dass die Klimaschutzziele der europäischen Binnenschifffahrt sehr ambitioniert sind, jedoch erreichbar scheinen.

Die Arbeiten müssen fortgeführt werden, auch durch weitere Veranstaltungen. Diese sollten sich jedoch auf bestimmte Aspekte der CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt konzentrieren.

Die Präsentationen der Vortragenden, die vollständigen Schlussfolgerungen der Parallelworkshops der Veranstaltung, konkrete Beschreibungen von Maßnahmen zur Emissionsreduzierung, relevante Studien und weitere bedeutsame Informationen sind auf der Website der ZKR abrufbar.

Im Anschluss an diese Arbeiten hat das Sekretariat der ZKR zu dem Thema einen aussagekräftigen Bericht erarbeitet, der bislang noch vorläufig ist (RV (11) 51). Dieses Dokument wurde den Delegationen zu einer ersten Prüfung vorgelegt. Die Arbeiten daran werden sich noch weiter fortsetzen, so dass 2012 eine endgültige Fassung dieses Berichts angenommen werden kann.

D) Verhältnis zwischen ZKR und dem CDNI

Der Zweijahreszeitraum 2010-2011 bildete den ersten Zeitraum, in dem das CDNI-Übereinkommen Anwendung fand.

Mit Inkrafttreten dieses Übereinkommens entstand Klärungsbedarf hinsichtlich des Verhältnisses zwischen den beiden internationalen Regelwerken in Form der Mannheimer Akte und des CDNI-Übereinkommens.

Sämtliche Ratifizierungen gingen zwar bis Ende 2009 ein, der Teil des Übereinkommens betreffend die Entsorgungsgebühr für öl- und fetthaltige Abfälle wurde jedoch erst Anfang 2011 umgesetzt. Das erste Jahr seit Einführung des Finanzierungssystems verlief unter guten technischen und finanziellen Bedingungen, was die Zweckmäßigkeit dieses Systems beweist.

Einige Bestimmungen des CDNI mussten in die Polizeiverordnung aufgenommen werden (siehe oben). Darüber hinaus wurde die Rheinschiffsuntersuchungsordnung geändert, damit sie den Anforderungen im CDNI gerecht wird, insbesondere in Bezug auf Bordkläranlagen von Fahrgastschiffen (Kapitel 14a). Diese Maßnahme wurde mit dem Protokoll 2010-II-27 beschlossen. Während die früheren Bestimmungen lediglich die Installation „geeigneter Bordkläranlagen“ forderten, sind in der neuen Regelung präzise Normen und ein Typgenehmigungsverfahren festgelegt.

Daraus ergibt sich, dass an Bord von Fahrgastschiffen künftig Kläranlagen installiert sein werden, die sicherstellen, dass Einleitungen von Abwässern zu keiner ökologischen Beeinträchtigung der Gewässer führen. Schiffseignern steht weiterhin die Möglichkeit offen, Abwassersammeltanks zu nutzen. Die Änderungen sind auch – soweit nötig – in der Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe erfasst, womit sichergestellt ist, dass die Anforderungen der ZKR und die der Europäischen Gemeinschaft auch weiterhin im Einklang stehen. Die Änderungen sind am 1. Dezember 2011 zunächst für einen Zeitraum von drei Jahren in Kraft getreten. Im Laufe dieses Zeitraums werden die zuständigen Behörden und das Schifffahrtsgewerbe ihre Lehren aus der Anwendung dieser neuen Vorschriften ziehen können.

Die herstellende Industrie und das Schifffahrtsgewerbe haben den Wunsch nach einheitlichen Zulassungsverfahren für Bordkläranlagen, die Einzelprüfungen an Bord vermeiden und stattdessen typbezogene Zulassungen vorsehen, geäußert. Diese Zulassungen müssen die Funktionsfähigkeit der Bordkläranlagen und die Einhaltung der vorgegebenen Grenzwerte unter den speziellen Bedingungen der Binnenschifffahrt gewährleisten. Das gegenwärtig von der ZKR angenommene Typgenehmigungsverfahren trägt diesem Wunsch Rechnung, schafft Rechtssicherheit und stellt die Umsetzung der Ziele des CDNI sicher.

Die Listen der nach den vorgenannten Vorschriften zuständigen Behörden, der anerkannten technischen Dienste sowie der Bordkläranlagen mit Typgenehmigungen werden von der ZKR auf ihrer Website (www.ccr-zkr.org) veröffentlicht.

Schließlich zielte ein Beschluss darauf ab, die Aufgabenverteilung und die finanziellen Lasten zwischen den Organen der ZKR und denen des CDNI für die Zukunft klarzustellen (2011-I-3).

In diesem Beschluss wird daran erinnert, dass das Inkrafttreten des CDNI nicht die Wirkung hatte, die Befugnisse und Zuständigkeiten der ZKR zu ändern. Diese regelt sämtliche Fragen betreffend die Umwelt, die nicht im CDNI geregelt sind.

Da das CDNI von allen Mitgliedstaaten der ZKR ratifiziert worden ist, hält sich die ZKR an die Vorschriften des CDNI-Übereinkommens. Soweit sie die Rheinschifffahrt betreffen, werden die Vorschriften zur Umsetzung des CDNI von der ZKR beschlossen. Damit die an die Schifffahrt gerichteten Vorschriften und Normen des CDNI-Übereinkommens auf den Rhein angewandt werden können, bezieht die ZKR sie in ihre Verordnungen ein.

Das CDNI verfügt über einen eigenen Haushalt und verwaltet seine Finanzangelegenheiten in eigener Zuständigkeit. Der Haushalt des CDNI setzt sich aus den Haushalten der Konferenz der Vertragsparteien (KVP) und der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (IAKS) zusammen. Diese Haushalte werden von den zuständigen Organen des CDNI aufgestellt.

Das Sekretariat der ZKR nimmt ebenfalls das Sekretariat des CDNI wahr. Wenn es aber im Auftrag der Organe des CDNI handelt, ist das Sekretariat diesen Organen unterstellt und erstattet diesen Bericht.

Die Kosten der vom Sekretariat im Auftrag der CDNI-Organen erbrachten Leistungen werden im Haushalt des CDNI berücksichtigt.

V) Internationale Zusammenarbeit

Die ZKR hat im Zeitraum 2010-2011 für eine Vertiefung ihrer Kooperationsbeziehungen mit den Staaten mit Beobachterstatus bei der ZKR und mit den Binnenschiffahrtsorganisationen gesorgt.

A) Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission

Die Zentralkommission hat der Europäischen Kommission eine Reihe von Vorschlägen zur Vertiefung der Zusammenarbeit vorgelegt. Diese Vorschläge wurden im Rahmen mehrerer Treffen in dem Zweijahreszeitraum 2010-2011 diskutiert.

Ende 2010 haben die Europäische Kommission und die Zentralkommission zwei Kofinanzierungsvereinbarungen geschlossen:

- Einen zweijährigen Vertrag zur Fortführung des im Jahre 2004 angelaufenen Programms zur Marktbeobachtung. Der im Rahmen dieses Programms untersuchte Forschungsbereich wurde erweitert. Im Zeitraum 2010-2011 wurden dazu vier Ausgaben veröffentlicht (zu deren Inhalt siehe III B oben).
- Einen einjährigen Vertrag (Ende 2011 verlängert) über die Mittel, die dem Sekretariat der Gemeinsamen Arbeitsgruppe (JWG) der ZKR und der Europäischen Kommission zur Verfügung gestellt werden, welche mit der Aktualisierung der Verordnung über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe betraut ist. Mit den bereitgestellten Mitteln kann die Übersetzungs- und Dolmetscharbeit sowie die Erstellung von Dokumenten erleichtert werden.

Ferner hat die ZKR im Laufe des Zeitraums 2010-2011 ihre Kontakte zum Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments ausgebaut. Der Ausschuss stattete der ZKR am 19. Januar 2011 in Straßburg einen Besuch ab und das Sekretariat der ZKR nahm am 31. August 2011 in Brüssel an einer Beratung des Verkehrsausschusses (TRAN) teil. Der Meinungsaustausch erwies sich für beide Seiten als fruchtbar.

B) Akteure der europäischen Binnenschiffahrt auf der Plenarsitzung

Die ZKR wollte ihrer Herbstplenarsitzung 2010 eine besondere Dimension verleihen. Anlässlich dieser Sitzung wurden nämlich die Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher sowie mehrere Vereinbarungen über die Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse gebilligt. Darüber hinaus konnte die ZKR mit Polen und der Republik Serbien zwei neue Beobachterstaaten begrüßen.

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt wollte diesen Umstand nutzen, um den ersten Teil ihrer Plenarsitzung dem Thema Beziehungen der ZKR mit den Staaten und internationalen Organisationen mit Beobachterstatus zu widmen und damit gemeinsame Überlegungen zu den Möglichkeiten zur Intensivierung ihrer Zusammenarbeit anzuregen.

Die Binnenschiffahrt findet heute in einem physisch, rechtlich und wirtschaftlich stärker integrierten europäischen Rahmen statt. Die Tätigkeit der Zentralkommission bleibt von dieser Entwicklung natürlich nicht unberührt. Der Rhein ist zwar nach wie vor die aktivste Wasserstraße in Europa, ist jedoch in das europäische Wasserstraßennetz voll integriert. Die meisten Themen, die von der ZKR behandelt werden, betreffen nicht nur die Rheinststaaten, sondern alle europäischen Binnenschiffahrtsstaaten. Daher möchte die ZKR ihre Arbeiten auch Nichtmitgliedstaaten weitestgehend zugänglich machen.

Sie möchte zudem ihre Zusammenarbeit mit der Europäischen Union verstärken und ist bereit, weitere Aufgaben von europäischem Interesse zu übernehmen. Die Europäische Kommission hat 2006 mit NAIADES ein umfangreiches Programm zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs initiiert. Die ZKR setzt sich ebenfalls für die damit verfolgten Ziele ein: Die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse und der Schifferdienstbücher entspricht dem Ziel der Entwicklung des Humankapitals; die Arbeiten der ZKR und der Europäischen Kommission im Rahmen der Gemeinsamen Arbeitsgruppe (JWG) im Bereich der technischen Vorschriften ist eine Schlüsselaufgabe bei der Modernisierung der Flotte; die Verbesserung der Marktzugangsbedingungen schließt zwingend den Rheinschiffmarkt sowie Überlegungen über faire Wettbewerbsbedingungen ein, für die der Abschluss durch die ZKR geförderter internationaler privatrechtlicher Übereinkommen eine wichtige Rolle spielt. Die im Rahmen unserer Aktivitäten ergriffenen Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und der Reduzierung von Emissionen und Verschmutzung stärken das Image der Binnenschifffahrt.

Die ZKR äußerte zudem den Wunsch, ihre Beziehungen zu den anderen Flusskommissionen, den internationalen Kommissionen zum Schutz des Rheins und der Donau sowie der UN-ECE aufrechtzuerhalten und auszubauen.

Alle genannten Arbeiten sind Teil einer Gesamtstrategie, welche neben den ZKR-Mitgliedstaaten auch die übrigen Binnenschiffahrtsstaaten sowie die EU angeht.

Auch wenn Plenarsitzungen grundsätzlich den Delegationen der Mitgliedstaaten sowie der Staaten und zwischenstaatlichen Organisationen mit Beobachterstatus vorbehalten ist, bot die Plenarsitzung 2011, die auf Einladung der belgischen Regierung ausnahmsweise in Brüssel stattfand, Gelegenheit für ein Treffen mit allen von der ZKR anerkannten Binnenschiffahrtsverbänden.

Zu diesem Anlass stellte Herr Geert van Keer, Präsident der Zentralkommission, fest, dass die Beziehungen der ZKR zu den Gewerbeverbänden der Binnenschifffahrt schon lange bestehen und dass der offizielle Status als eine von der Zentralkommission anerkannte Organisation diesen Gewerbeverbänden die Möglichkeit gibt, in den Ausschüssen und Arbeitsgruppen der ZKR mitzuwirken sowie an der Beratenden Konferenz und diversen von der ZKR veranstalteten Workshops, Runden Tischen und Kolloquien teilzunehmen.

Ergänzend erklärte er, dass die Zentralkommission seit langem nicht mehr einfach eine Organisation ist, in der die Rheinuferstaaten vertreten sind.

Auch wenn sie historisch bedingt weiterhin die Verwaltungsinstanz der Rheinschifffahrt darstellt, so tritt sie auch als internationale Organisation auf, die sich mit der europäischen Binnenschifffahrt in ihrer Gesamtheit und nicht nur dem Rhein befasst. Die Sitzung in Brüssel verleiht dieser Dimension Ausdruck.

Diese umfassende Einbindung in die europäische Binnenschifffahrt zeigt sich zudem in der Tatsache, dass die große Mehrheit der heute innerhalb der ZKR diskutierten Fragen für die gesamte Binnenschifffahrt von Belang ist.

C) Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen mit Beobachterstatus

Die ZKR versucht, ihre Beziehungen zu den anderen internationalen Organisationen in Europa, die in der Binnenschifffahrt tätig sind, zu vertiefen:

- Zusammen mit der UN-ECE, der Donaukommission, der Moselkommission und der Savakommission werden die Arbeiten an einer Neufassung des CEVNI in Bezug auf die Verkehrsregeln fortgeführt.

- Mit der Moselkommission wurde im November 2011 eine Kooperationsvereinbarung betreffend die Zusammenarbeit bei der Marktbeobachtung geschlossen.

D) Anerkennung neuer Beobachterstaaten

Im Zeitraum 2010-2011 hat die ZKR Polen (2010-II-2) und Serbien (2011-II-2) den Status des Beobachterstaates eingeräumt. Mit Kroatien hat das Sekretariat der ZKR ebenfalls schon Kontakt aufgenommen.

E) Abkommen mit mehreren europäischen Staaten über die Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen und Schifferdienstbüchern

(siehe Punkt I-C-1 oben)

F) Internationale Gespräche über die Entwicklung des Privatrechts in der Binnenschifffahrt

Im Zeitraum 2010-2011 fanden unter der Ägide der ZKR mehrere Sitzungen der Regierungsexpertengruppe in Vorbereitung einer diplomatischen Konferenz statt, die eine Revision des Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) zum Ziel hat. Diese Arbeit mündete im Herbst 2011 in der Erarbeitung eines Revisionsentwurfs. Die Revision zielt insbesondere darauf ab:

- das Übereinkommen auch für Staaten zu öffnen, die nicht Mitglied der ZKR sind,
- die Haftungshöchstbeträge zu ändern.

Die diplomatische Konferenz werde im 2. Halbjahr 2012 stattfinden.

G) Weitere Aktivitäten

Auf dem PLATINA-Kongress „Barge to Business“, der Ende 2010 in Antwerpen stattfand, hatte der Präsident der ZKR Gelegenheit, einem breiten internationalen Publikum von Binnenschifffahrtsakteuren die Rolle der ZKR zu erläutern.

VI) Entwicklung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein

Zu den wichtigsten Kompetenzen der ZKR gehören die Beobachtung und Auswertung der Arbeiten am Rhein, um eine kontinuierliche Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse zu gewährleisten. In diesem Rahmen wurden der ZKR verschiedene Verbesserungsmaßnahmen mitgeteilt und von ihr kontrolliert:

Die Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein werden weiter verbessert und gleichzeitig die Wasserstraße ökologisch aufgewertet. Diese erfreulich Mitteilung ihrer Mitgliedstaaten Deutschland und die Niederlande konnte die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) anlässlich ihrer Frühjahrssitzung zur Kenntnis nehmen. Die von diesen Staaten durchgeführten Maßnahmen gewährleisten die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs auf dieser wichtigsten Binnenschifffahrtsstraße Europas und verbessern zudem deren Gewässerstruktur.

Zufrieden dürfte das Schifffahrtsgewerbe über die Maßnahmen sein, wo Wehre und Schleusen grundinstandgesetzt werden und das Angebot an Liegeplätzen für die Schifffahrt verbessert wird. Aus ökologischer Sicht gehören zu den herausragenden Maßnahmen die Zugabe von Geschiebe und die Stabilisierung der Gewässersohle, die Herstellung einer Flutmulde bei Rees sowie die versuchsweise Absenkung von Buhnen. In Vorbereitung ist auch der Anschluss von mehreren Seitenarmen. Vorgenannte Maßnahmen entsprechen den Gemeinsamen Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins über Gewässerstrukturmaßnahmen, welche diese beiden „Rheinkommissionen“ 2008 verabschiedet hatten. Sie sind ein deutliches Zeichen, dass die Wasserstraßenverwaltungen am Rhein mit bedeutenden Investitionen das Ziel der Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt verfolgen.

VII) Fragen zur sozialen Sicherheit

Das Sekretariat der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer wird vom Sekretariat der ZKR wahrgenommen.

Die Zukunft dieser Zentralen Verwaltungsstelle und des Abkommens über die soziale Sicherheit ist bereits seit mehreren Jahren Gegenstand von Diskussionen und Fragen.

Im Zeitraum 2010-2011 konnten erste Antworten auf diese Fragen gefunden werden. Das Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 wurde dabei berücksichtigt. Auf der Grundlage von Artikel 16 dieser Verordnung haben die Mitgliedstaaten der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer eine besondere Vereinbarung geschlossen, die am 11. Februar 2011 in Kraft getreten ist, um für die Anwendung der Sozialversicherungsvorschriften den Anknüpfungspunkt für die Schiffer festzulegen.

Darüber hinaus hat die Zentrale Verwaltungsstelle Modalitäten festgelegt, die ihr eine weitere Entwicklung hin zu einem Ort der Reflexion über sozialversicherungsrechtliche Fragen im Hinblick auf die europäischen Schiffer ermöglichen könnten.
