



Ref: CC/CP (12) 13 - Final

Herbstplenartagung 2012 der ZKR

Straßburg, den 03.12.2012 – Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 29. November 2012 in Straßburg ihre Herbstplenartagung abgehalten. Den Vorsitz führte die Leiterin der französischen Delegation, Frau Belliard.

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Im ersten Halbjahr 2012 verbuchte die Güterbeförderung auf dem traditionellen Rhein gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum einen Anstieg von rund 1 % bei einer Beförderungsmenge von ca. 94 Mio. Tonnen.

Dieser nur geringe Anstieg der Beförderungsmengen ist auf die nachlassende Wirkung des Wirtschaftsaufschwungs zurückzuführen.

Eine gute Nachricht lässt sich jedoch für den Containerverkehr vermelden: er erreichte in den ersten sechs Monaten des Jahres ein Niveau von 1 Mio. TEU und damit ein neues Rekordniveau. Die allgemeine wirtschaftliche Lage bleibt jedoch besorgniserregend, da viele Binnenschifffahrtsunternehmen weiterhin mit den Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise von 2008 zu kämpfen haben.

Ausgehend von den Konjunkturprognosen des IWF und der Forschungsinstitute ist für 2013 bei den Transporten von Massengütern (Kohle, Steine, Erden, Baustoffe, usw.) lediglich mit einem sehr geringen Wachstum zu rechnen. Das Gleiche gilt auch für Chemie- und Mineralölprodukte (unter Annahme einer Seitwärtsbewegung der Ölpreise).

Kongress 2013 „Kompetenzen zusammenführen für eine nachhaltige Binnenschifffahrt“

Die Zentralkommission hat die Organisation ihres Kongresses 2013 beschlossen, der am 3. und 4. Dezember 2013 in Straßburg unter französischer Präsidentschaft zum Thema „Kompetenzen zusammenführen für eine nachhaltige Binnenschifffahrt“ stattfinden wird. Ziel dieser Veranstaltung wird sein, die Teilnehmer rund um eine „Vision“ für eine nachhaltige Binnenschifffahrt zu vereinen, die im Laufe des Jahres 2013 in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Akteuren des Sektors erarbeitet und festgelegt werden soll.

Während des Kongresses werden an Runden Tischen soziale Fragen in Bezug auf eine nachhaltige Entwicklung behandelt, um die wichtige Rolle des fahrenden Personals und der Beförderer in diesem Zusammenhang hervorzuheben.

Das Programm wird im Juni 2013 verteilt.

Strategie zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen in der Rheinschifffahrt

Anlässlich ihrer Herbsttagung 2012 hat die Zentralkommission eine Strategie zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen der Rheinschifffahrt beschlossen. Die Strategie dient der Ausrichtung künftiger Arbeiten der ZKR wie auch deren Abstimmung mit den in der europäischen Binnenschifffahrt tätigen internationalen Organisationen und Verbänden, wozu im Frühjahr 2013 ein Runder Tisch vorgesehen ist.

Die ZKR ist sehr erfreut feststellen zu können, dass ihre strategischen Leitlinien zur Reduzierung der Emissionen der Binnenschifffahrtsflotte mit denen der Europäischen Kommission sowie anderer internationaler Organisationen im Einklang stehen und die Voraussetzungen für die Errichtung des von der ZKR angestrebten Netzwerks der Beteiligten damit erfüllt sein sollten.

Die Strategie wie auch ein Grundlagenbericht sind auf der Webseite der ZKR verfügbar.

Nutzung von LNG in der Binnenschifffahrt

LNG (Liquified Natural Gas) eröffnet der Binnenschifffahrt zahlreiche Perspektiven. Seine Nutzung ermöglicht eine deutliche Verringerung der Treibhausgas- und Schadstoffemissionen bei gleichzeitiger konsequenter Senkung der Brennstoffkosten. Zudem stellt LNG eine ernsthafte Alternative zum Gasöl und für die Tankschifffahrt eine potentielle neue Ladungsart dar.

Die Zentralkommission hat deshalb die Initiative ergriffen und zu diesem Thema am 13. November 2012 einen Runden Tisch veranstaltet, an dem zahlreiche Vertreter dieses zukunftssträchtigen Sektors teilgenommen haben. Bei dieser Gelegenheit wurde LNG eine wesentliche Rolle in der Energiestrategie der Binnenschifffahrt und ein großes Potential als Transportgut für diesen Sektor zuerkannt. Die Zentralkommission hat dies zum Anlass genommen, dem Thema LNG in ihrem Arbeitsprogramm hohe Priorität einzuräumen.

Übergangsbestimmungen zu den technischen Vorschriften

Im Hinblick auf die Übergangsbestimmungen zu den technischen Vorschriften hat die ZKR grundsätzlich dem Vorschlag zugestimmt, für drei Bestimmungen zwecks Durchführung von Untersuchungen mehr Zeit zu veranschlagen. Betroffen sind die Vorschriften für die Lichtdurchlässigkeit von Steuerhausfenstern, Anker und Tagesausflugsschiffe. Die Untersuchungen werden sich u. a. auf Messprotokolle und Alternativen zur Erreichung der festgelegten Ziele konzentrieren. Der entsprechende Beschluss wird von der zuständigen Arbeitsgruppe im Dezember 2012 im Detail ausgearbeitet.

Über die ZKR (www.ccr-zkr.org)

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ist eine internationale Organisation, die Hauptverantwortung für die verordnungsrechtliche Tätigkeit im Hinblick auf die Rheinschifffahrt trägt. Sie übernimmt Aufgaben im technischen, juristischen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Bereich. In allen Arbeitsbereichen sind Effizienz des Transports auf dem Rhein, Sicherheit, soziale Belange und Umweltschutz die Leitlinien des Handelns der ZKR. Viele Aktivitäten der Zentralkommission gehen heute über den Rhein hinaus und beziehen sich in einem weiteren Sinne auf alle europäischen Binnenwasserstraßen. Sie arbeitet eng mit der Europäischen Kommission sowie den anderen Flusskommissionen und internationalen Organisationen zusammen.

Kontakt

Sekretariat der ZKR
Palais du Rhin
2, Place de la République
F-67082 Straßburg
+33 (0)3 88 52 20 10 / ccnr@ccr-zkr.org

ANLAGEN

(für die Fachpresse bestimmt)

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Die Entwicklung der Binnenschifffahrt in der ersten Hälfte des Jahres 2012 muss vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Entwicklung in Europa betrachtet werden.

Nach dem starken wirtschaftlichen Einbruch zur Jahresmitte 2011 hat sich die Weltwirtschaft, und mit ihr die Beförderungsnachfrage in der Binnenschifffahrt, bis zur Jahresmitte 2012 nur langsam erholt.

Vor diesem Hintergrund ist festzuhalten, dass in den ersten sechs Monaten des Jahres 2012 auf dem traditionellen Rhein (zwischen Rheinfeldern und der deutsch-niederländischen Grenze) rund 94 Mio. Tonnen Güter befördert wurden, gegenüber knapp 93 Mio. Tonnen im ersten Halbjahr 2011. Somit gab es eine kleine Steigerung um rund 1 %. Dieses noch leicht positive Ergebnis ist dem Aufholeffekt im zweiten Quartal 2012 zu verdanken.

Nach einzelnen Gütersegmenten gab es folgende Änderungsraten:

- Agribulk: + 6 %
- Viehfutter und Nahrungsmittel: +/- 0 %
- Erze: - 10 %
- Kohle : + 4 %
- Sande, Erden & Baustoffe: + 3 %
- Chemische Erzeugnisse: +/- 0 %
- Mineralölprodukte: + 6 %
- Container: + 2 % (auf Basis TEU)

Somit hat insbesondere die Abschwächung der Stahlindustrie entscheidend zum Gesamtergebnis beigetragen.

Während es auf der Nachfrageseite des Marktes nur einen kleinen Zuwachs gab, hat sich auf der Angebotsseite ein starkes Abbremsen des Flottenwachstums gezeigt. Die Neubauraten werden - nach den bisher vorliegenden Zahlen - im laufenden Jahr 2012 stark sinken. Dies gilt sowohl für die Trockenschifffahrt als auch für die Tankschifffahrt.

Vor dem Hintergrund der schleppenden Nachfrage und der von Überkapazität geprägten Angebotsseite des Marktes haben sich die Beförderungspreise schwach entwickelt:

Zwischen der Jahresmitte 2011 und dem Herbst 2012 sank das durchschnittliche Frachtniveau in der Trockenschifffahrt. Die Wasserstände bewegten sich in der ersten Jahreshälfte 2012 auf normalem Niveau, sodass von dieser Seite die Frachtraten nicht gestützt wurden.

Nach Abklingen der üblichen saisonalen Effekte ließen die Frachten zu Beginn des Jahres 2012 auch in der Tankschifffahrt nach, und auch im dritten Quartal 2012 gab es nur eine kleine Belebung.

Die Ertragsentwicklung stellt sich derzeit in der Trockenschifffahrt sehr problematisch dar. Angesichts sinkender Frachtraten und stagnierender Mengenentwicklung ergeben sich sinkende Umsätze. Gleichzeitig steigen die Kosten mit unvermindert hohem Tempo an, und zwar vor allem auf Grund der Treibstoffkosten. Aus diesen Fakten ergibt sich für zahlreiche Unternehmen in der Trockenschifffahrt eine sehr schwierige betriebswirtschaftliche Lage. In den Niederlanden ist die Zahl der Konkurse zu Anfang 2012 deutlich gestiegen.

Die Tankschifffahrt sieht sich unvermindert hohen Herausforderungen gegenüber, angesichts einer immer noch steigenden Flottenkapazität. Wenn auch das Wachstumstempo bei den Neuinvestitionen nachgelassen hat, so sind die Tonnage-Mengen dennoch gewaltig, und einer Ausgewogenheit von Angebot und Nachfrage nicht bekömmlich.

Strategie zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen in der Rheinschifffahrt

Anlässlich ihrer Herbsttagung 2012 hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) eine Strategie zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen der Rheinschifffahrt beschlossen. Diesem Beschluss vorausgegangen waren zweijährige Arbeiten ihres Untersuchungsausschusses und des Sekretariats der ZKR, die unter anderem in einem umfangreichen Grundlagenbericht mündeten. Die Strategie dient der Ausrichtung künftiger Arbeiten der ZKR wie auch deren Abstimmung mit den in der europäischen Binnenschifffahrt tätigen internationalen Organisationen und Verbänden, wozu im Frühjahr 2013 ein Runder Tisch vorgesehen ist.

Auch wenn die absolute Menge der Treibhausgasemissionen in der Rhein- und Binnenschifffahrt im Vergleich zu der anderer Verkehrsträger gering ist, besteht aus Sicht der ZKR die Notwendigkeit, diese Emissionen im Einklang mit den Emissionsminderungszielen ihrer Mitgliedstaaten weiter zu senken. Die ZKR stellt hierbei fest, dass die Reduzierung der Treibhausgasemissionen nur durch ein koordiniertes Handeln der Staaten, der Industrie und insbesondere der Gewerbetreibenden des Binnenschiffssektors erreicht werden kann und notwendige Maßnahmen zur Anpassung der Wasserstraße im Hinblick auf die Ermöglichung eines energieeffizienten Betriebs der Binnenschiffe durch die zuständigen Verwaltungen zu ergreifen sind. Dazu sind alle Möglichkeiten einschließlich von Eigeninitiativen des Schifffahrts- und Hafengewerbes, positiver Anreizsysteme sowie Ausbildungs- und Aufklärungsmaßnahmen auszuschöpfen. Die bestehende Flotte ist einzubeziehen, damit die angestrebten Emissionsminderungen möglichst rasch eintreten.

Die Reduktion der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt in einem großen Umfang erfordert neben der Einbeziehung aller Akteure eine Vielzahl von Maßnahmen, die auch über das Schiff hinausgehen. Daher ist die ZKR überzeugt, dass alle Akteure in einem Netzwerk zusammenarbeiten und sich dem gleichen Ziel verpflichtet fühlen sollten. Jeder Akteur sollte den Beitrag erbringen, für den er mehr als andere in der Lage ist oder der von anderen nicht geleistet wird. Wegen der Vielzahl von Akteuren und Maßnahmen scheint es praktisch nicht möglich, dass eine Stelle alle Arbeiten plant und koordiniert. Vielmehr sollte jeder Akteur kommunizieren, welchen Beitrag er zu erbringen beabsichtigt, damit sich die anderen Akteure darauf einstellen können.

Barrieren, die verhindern, dass die Betroffenen Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen ergreifen, selbst wenn diese mit Kosteneinsparungen einhergehen, sind abzubauen, damit die bereits bekannten und zukünftig neue Maßnahmen in der Binnenschifffahrt tatsächlich Anwendung finden.

Die ZKR bietet ihren Mitgliedstaaten und den Nutzern der Wasserstraße Rhein das geeignete Forum, grenzüberschreitend Erkenntnisse und Erfahrungen über die Verminderung von Treibhausgasemissionen auszutauschen, gemeinsam Strategien zu entwickeln sowie Programme und Maßnahmen mit grenzüberschreitenden Auswirkungen abzusprechen und zu vereinbaren.

Mit der Reduzierung der Treibhausgasemissionen wird nach Überzeugung der ZKR eine erhebliche Entlastung der Umwelt insgesamt erreicht und die Ressourceneffizienz gesteigert. Viele Maßnahmen, die zu einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen führen, führen zu einer ebenso großen Reduzierung der Schadstoff- und Partikelemissionen. Dies gilt insbesondere bei der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und beim Einsatz alternativer Energieträger. Letztendlich entsprechen geringe Treibhausgasemissionen auch einem zunehmenden Kundenbedürfnis der Binnenschifffahrt und helfen, die politische Unterstützung der Binnenschifffahrt zu sichern.

Basis der Strategie der ZKR und ihrer weiterführenden Arbeiten bildet der Grundlagenbericht „Möglichkeiten zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen in der Binnenschifffahrt“ der ZKR. In diesem Bericht werden zunächst

- die Zielsetzung zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt,
- der „Carbon Footprint“ der Binnenschifffahrt,
- grundsätzliche Strategien der Reduzierung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs und
- Randbedingungen im Hinblick auf die Möglichkeiten zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen in der Binnenschifffahrt analysiert.

Danach beschreibt der Bericht

- Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt, sowohl schiffstechnischer wie auch betrieblicher Art,
- alternative Kraftstoffe und Energieträger für die Binnenschifffahrt,
- unterstützende Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen und
- den zusätzlichen Nutzen der Reduzierung der Treibhausgasemissionen.

Abschließend geht der Bericht auf Kosten und Barrieren der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen ein und schlägt weiterführende Arbeiten vor.

In dem Bericht werden auch Szenarien für die Entwicklung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt dargestellt, die folgende Schlussfolgerungen zulassen:

- Eine breite Anwendung der heute schon verschiedentlich genutzten technischen und betrieblichen Energieeinsparungsmaßnahmen sowie eine weitergehende Zunahme der durchschnittlichen Schiffsgröße ermöglichen, die absolute Menge der betrieblichen Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt auch bei einer kontinuierlichen Zunahme der Güterverkehrsleistung in etwa konstant zu halten.
- Eine deutliche Reduzierung der absoluten Menge der betrieblichen Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt bei einer gleichzeitigen kontinuierlichen Zunahme der Güterverkehrsleistung wird dann möglich sein, wenn im großen Umfang neben LNG auch Bio-Kraftstoffe oder alternative Energieträger eingesetzt werden.

Die Strategie wie auch der Grundlagenbericht sind auf der Webseite der ZKR verfügbar.

Nutzung von LNG in der Binnenschifffahrt

Aufgrund der wirtschaftlichen und ökologischen Perspektiven, die sich der Binnenschifffahrt dank LNG eröffnen, ist die ZKR im Rahmen ihrer Plenartagung diesbezüglich eine Reihe von Verpflichtungen eingegangen.

So hat sie die Absicht bekundet, auch weiterhin fallweise Empfehlungen für Schiffe auszusprechen, die LNG als Brennstoff nutzen, und mit der Erarbeitung von Vorschriften für die Nutzung dieses Brennstoffs sowie von Regeln für das Bunkern, soweit die Schnittstellen Schiff-Land und Schiff-Schiff betroffen sind, fortzufahren.

Da sich die Zentralkommission bewusst ist, dass die Weitergabe der Kenntnisse und Erfahrungen zu diesem Thema von großer Wichtigkeit ist, hat sie beschlossen, eine Austauschplattform zur Verfügung zu stellen, um die Maßnahmen in Bezug auf LNG in der Binnenschifffahrt auf internationaler Ebene abzustimmen. Um den anstehenden Paradigmenwechsel wirksam zu unterstützen, wird die Zentralkommission vorrangig solche Maßnahmen ergreifen, die geeignet sind, einen für eine solide Entwicklung des LNG-Marktes

ausreichend hohen Verbreitungsgrad sicherzustellen. Sie beabsichtigt zudem, ein Beobachtungsorgan zu schaffen, um schnell aktiv werden zu können, wenn internationale Absprachen oder Maßnahmen zu treffen sind.

Entsprechend dieser Logik sind für 2013 bereits zwei Veranstaltungen geplant:

- ein Informations- und Erfahrungsaustausch an einem Runden Tisch zu Fragen der Errichtung von Bunkerstellen (voraussichtlicher Termin: Anfang 2013);
- ein Informationsaustausch zu speziellen Aspekten der LNG-Kette (voraussichtlicher Termin: Mitte 2013).

Detaillierte Informationen zu diesen Veranstaltungen werden rechtzeitig auf der Website der Zentralkommission veröffentlicht.

Gleichwertiger Wasserstand 2012

Die Zentralkommission hat festgestellt, dass sich die Festlegung der gleichwertigen Wasserstände 2012 verzögert hat. Deshalb hat sie beschlossen, die derzeit geltenden Werte (Beschluss 2002-II-26) für zwei weitere Jahre anzuwenden, bis spätestens 31.12.2014 neue Werte festzulegen und bis zur Herbstplenartagung 2014 einen Vorschlag für die gleichwertigen Wasserstände zu unterbreiten.