



Ref: CC/CP (13) 13

Herbstplenartagung 2013 der ZKR

Straßburg, den 09.12.2013 – Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 5. Dezember 2013 in Straßburg ihre Herbstplenartagung abgehalten. Den Vorsitz führte die Leiterin der französischen Delegation, Frau Belliard.

Anlässlich dieser Tagung hat die ZKR ihre „[VISION 2018 für eine nachhaltige Binnenschifffahrt](#)“ verabschiedet, mit der sie sich für die kommenden fünf Jahre ambitionierte Ziele setzt, die zu einer nachhaltigen Entwicklung der Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt in ökologischer, sozialer und ökonomischer Hinsicht beitragen werden. Vor dem aktuell schwierigen wirtschaftlichen Hintergrund sollte die Binnenschifffahrt mittel- und langfristig stärker positioniert werden.

Die wirtschaftliche Situation der Rhein- und Binnenschifffahrt war ein Schwerpunkt der Beratungen der ZKR. Ihre Delegationen stellten in Übereinstimmung mit der Europäischen Kommission fest, dass angesichts der wirtschaftlich schwierigen Situation der Binnenschifffahrt ein Moratorium bestimmter Übergangsvorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung eine von mehreren möglichen Maßnahmen sein könnte, das Schifffahrtsgewerbe bei der Bewältigung der Schwierigkeiten zu unterstützen.

Dementsprechend beauftragte die ZKR ihren Untersuchungsschuss, die im Jahre 2015 für bestehende Schiffe wirksam werdenden Vorschriften zur Umsetzung bestimmter technischer Anforderungen (Übergangsbestimmungen) daraufhin zu prüfen, ob sie zu wirtschaftlichen oder technischen Schwierigkeiten führen könnten.

Der Untersuchungsausschuss soll Vorschläge für eine zeitliche Verschiebung des Wirksamwerdens von Übergangsbestimmungen vorlegen. Die ZKR strebt an, in der Frühjahrssitzung 2014 dazu notwendige Entscheidungen zu treffen.

Es wurde zugleich betont, dass eine zeitliche Verschiebung nicht zu Einschränkungen der Sicherheit und Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt führen darf. Das Image der Binnenschifffahrt als ein sicherer und umweltfreundlicher Verkehrsträger muss gewahrt bleiben.

Ein weiteres wichtiges Diskussionsthema bildete die Attraktivität der Binnenschifffahrtsberufe. Durch den von der ZKR vor einigen Jahren eingeleiteten Prozess zur gegenseitigen Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse und Schifferdienstbücher konnte der Zugang zum Arbeitsmarkt in der Binnenschifffahrt bereits erleichtert werden. Die ZKR hat beschlossen, diesen Mechanismus zu ergänzen und den europäischen Nichtmitgliedstaaten der ZKR die Möglichkeit zur Anerkennung ihrer Erstausbildungen zum Matrosen zu eröffnen, um Berufsanfängern den Zugang zum Schifferberuf zu erleichtern.

Schließlich hat die ZKR in Anbetracht der Vorteile der Nutzung von Inland AIS und Inland ECDIS und in Kenntnis der mit diesen Geräten verbundenen Kosten eine Änderung des § 4.07 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung beschlossen, die ab dem 1. Dezember 2014 eine Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS und Inland ECDIS im Informationsmodus (oder ein vergleichbares Kartenanzeigergerät) vorsieht. Bestimmte Kleinfahrzeuge werden von dieser Verpflichtung ausgenommen sein.

Gemäß dem Rotationsprinzip werden die Niederlande im Zeitraum 2014-2015 die Präsidentschaft der ZKR übernehmen, dies unter Leitung von Frau Brigit Gijsbers, Direktorin für Maritime Angelegenheiten beim Ministerium für Infrastruktur und Umwelt und Chefin der niederländischen Delegation.

Über die ZKR (www.ccr-zkr.org)

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ist eine internationale Organisation, die Hauptverantwortung für die verordnungsrechtliche Tätigkeit im Hinblick auf die Rheinschiffahrt 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

(1) Beförderungsaufkommen steigt um 2,2 %, die Beförderungsleistung um 3 %

Die Güterbeförderung auf dem Rhein ist in der ersten Jahreshälfte 2013 mengenmäßig um 2,2 % gestiegen, und in Bezug auf die Beförderungsleistung um 3 %. Dies stellt ein bemerkenswertes Ergebnis dar, vor dem Hintergrund einer allgemeinen Rezession in Europa, und angesichts der Einbußen bei anderen Landverkehrsträgern (zum Vergleich: Der Güterverkehr der Eisenbahnen in Deutschland ist im ersten Halbjahr 2013 leicht gesunken).

96,1 Mio. Tonnen wurden in den ersten sechs Monaten 2013 auf dem Rhein befördert. Die Beförderungsleistung (das Produkt aus beförderter Menge und Beförderungsstrecke) belief sich auf 20,5 Mrd. Tonnenkilometer. Damit hat sich das Wachstum der letzten drei Jahre fortgesetzt. Das Vorkrisenniveau des Jahres 2008 ist aber noch nicht erreicht. Das derzeitige Beförderungsaufkommen liegt noch 9 % unter dem Niveau des 1. Halbjahres 2008.

(2) Entwicklung in einzelnen Gütersegmenten

Positiv entwickelt haben sich die Transporte landwirtschaftlicher Erzeugnisse (+4,5%), Mineralölprodukte (+ 6 %) und vor allem Kohle (+ 14,5 %). Im Stahlsegment gab es bei Erzen einen Rückgang.

Containerverkehr durchbricht die 1-Mio.-TEU-Schallmauer

Der Containertransport überstieg erstmals in der Geschichte der Rheinschifffahrt die 1-Millionen-TEU-Marke pro Halbjahr. Es wurden 660.000 Container befördert, mit einem Gütergewicht von 7,72 Mio. t und einer Anzahl TEU in Höhe von 1,02 Mio. 60 % der gesamten Containertransporte auf dem Rhein sind reine Niederrhein/Mittelrhein-Verkehre. Diese Tatsache spiegelt die enge Verknüpfung mit dem maritimen Containerverkehr wider. Weitere 37 % der Containerverkehre erreichen auch den Oberrheinabschnitt.

Agro-Unternehmen schätzen die Vorzüge der Wasserstraße

Die positive Entwicklung im Bereich Agrobusiness ist das Ergebnis einer zunehmenden Integration der Wasserstraße in die Logistikkette großer Nahrungsmittel- und Agrarunternehmen. Diese nehmen die großen Vorzüge der Binnenschifffahrt (hohe Ladekapazität, Sicherheit, zeitliche Verlässlichkeit, Umweltfreundlichkeit und Flexibilität bei der Disponierung) in zunehmendem Maße wahr.

Niedrige Kohlepreise stimulieren die Beförderung fester Brennstoffe

Die starken Zuwächse bei Kohle spiegeln energiewirtschaftliche Entwicklungen im Hinterland der ARA-Häfen wider. Vor allem die verstärkte Verwendung dieses Energieträgers in der Wärme- und Stromerzeugung, auf Grund niedriger Kohlepreise auf dem Weltmarkt, ist hier zu nennen. Auch konnte die Rheinschifffahrt in den letzten drei Jahren Marktanteile beim Kohleimport gegenüber den anderen Landverkehrsträgern gewinnen.

Kalter Winter erhöht Heizöl-Nachfrage

Aufgrund des kalten Winters und fallender Heizölpreise für Haushalte stiegen die beförderten Mengen an Mineralölprodukten in der Tankschifffahrt um 6 %.

Stahlsegment leidet unter europäischer Finanzkrise

Rückgänge gab es beim Transport von Erzen, also bei Rohstoffen für die Stahlindustrie, welche unter der Abschwächung der Stahlnachfrage in Südeuropa leidet.

(3) Neubauaktivität, Angebots-Nachfrage-Verhältnis und Frachten

Die Neubauaktivität bei Frachtschiffen ist im Jahr 2013 sehr gering gewesen, sodass sich der abnehmende Neubau-Trend der letzten drei Jahre im Wesentlichen fortgesetzt hat. Die mittlere Tonnage der neuen Schiffe in der Trockenschifffahrt lag bei 3.400 t, in der Tankschifffahrt bei 2.400 t.

Das Verhältnis zwischen vorhandener Kapazität an Schiffsraum und der Beförderungsnachfrage ist, trotz der leichten Zuwächse auf der Nachfrageseite, nach wie vor ungünstig. Die aus den Jahren 2007-2009 angehäuften Tonnage-Mengen an Kapazität haben die Angebotsseite des Marktes stark ausgedehnt, sodass es eine Überkapazität an Schiffsraum gibt.

Aus diesem Grund wurden die Frachten in der Trockenschifffahrt im Rahmen von Revisionen der Beförderungsverträge der ungünstigen Marktlage angepasst und somit größtenteils gesenkt. In der Tankschifffahrt gab es nur leichte, temporär und mengenmäßig sehr beschränkte Erhöhungen der Frachtraten. Die Umsätze haben sich daher im ersten Halbjahr im Durchschnitt der niederländischen Binnenschifffahrt um etwa 2 % reduziert.

(4) Wasserführung und Sperrungen des Rheins

Das Jahr 2013 war, trotz zahlreicher positiver Erscheinungen, leider auch von einigen unerfreulichen Entwicklungen beim Wasserstand des Rheins geprägt. Bewegten sich die Pegel-Werte auf dem Rhein zu Anfang des Jahres auf einem relativ normalen Niveau, so kam es im April und vor allem im Mai zu starken Regenfällen, und im Gefolge zu einer außergewöhnlichen Hochwasserphase. Einschränkungen und Sperrungen der Schifffahrt auf dem Ober- und Mittelrhein waren die Folge. Die Dauer der Sperrungen betrug allerdings nur wenige Tage.

Mitte August war der Rheinpegel dann sehr niedrig, sodass bei Köln zwei Tankmotorschiffe und ein Schubverband auf Grund liefen und freigeschleppt werden mussten. Der Rhein war für insgesamt knapp zwei Tage im Stadtbereich Köln gesperrt. Die Streiks des Personals der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung erreichten im Juli auch den Rhein bei Iffezheim, währten jedoch nur wenige Stunden. Der Rheinverkehr wurde jedoch durch die Streiks und Sperrungen auf den Nebenflüssen (Mosel, Neckar) länger beeinträchtigt.

(5) Passagierschifffahrt erlebt Boom der Flusskreuzfahrten

Im Gegensatz zur Güterschifffahrt steigen die Neubauzahlen an Kreuzfahrtschiffen seit rund fünf Jahren enorm an. Lag die Neubaurate im Zeitraum 2005 bis 2010 noch bei rund 10 neuen Schiffen pro Jahr, so sind 2012 16 neue Kreuzfahrtschiffe, und 2013 23 neue Schiffe ausgeliefert worden. Für das Jahr 2014 wird mit bis zu 30 Schiffen gerechnet. Aus den Orderbüchern geht zudem ein stark ansteigender Neubautrend für die kommenden beiden Jahre hervor.

Diese Flottenausdehnung ist vor allem auf einige wenige Unternehmen zurück zu führen, welche sich ausschließlich auf den US-Markt konzentrieren. Die Nachfrage von Seiten US-amerikanischer Touristen nimmt beständig zu, sodass diesen neuen Schiffen ein entsprechendes Marktvolumen auf der Nachfrageseite gegenüber steht. Zeichen der Überkapazität sind derzeit nicht vorhanden.

Es gibt momentan rund 260 Kabinenschiffe auf europäischen Flüssen. Die Passagierkapazität dieser Schiffe liegt im Mittel bei 143 Personen, das mittlere Alter der Schiffe bei 17 Jahre.

(6) Perspektiven für 2014

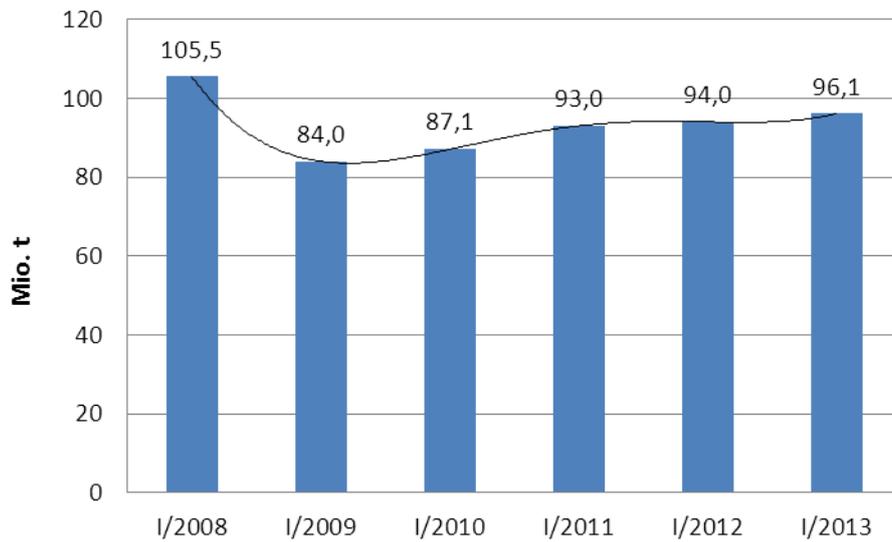
Die Konjunkturprognosen für die Jahre 2014 und 2015 gehen von einem leichten Anziehen des Wirtschaftswachstums in Europa aus. Vor diesem Hintergrund wird für die Beförderung in der Trockenschifffahrt mit einem Anstieg von insgesamt 2 bis 3 % gerechnet. Dieser Anstieg wird auch für den Containertransport prognostiziert.

Hierbei dürften die Segmente Kohle, Landwirtschaft & Nahrungsmittel sowie Sande, Erden & Baustoffe erneut Zuwächse erzielen, während für Erze ein weiterer leichter Rückgang anzunehmen ist.

Nachdem Ölpreis-Analysten für das kommende Jahr eine Fortsetzung des leicht fallenden Preistrends bei Rohöl und Ölprodukten erwarten, wird für Mineralölprodukte ein Anstieg von 2 bis 4 % prognostiziert. Hierbei ist jedoch auch die Witterung mitentscheidend. Die Chemiebranche verzeichnet derzeit rückläufige Auslandsumsätze, auf Grund der Wirtschaftskrise in vielen EU-Staaten, sodass in diesem Segment der Tankschifffahrt für das kommende Jahr bestenfalls mit Stagnation bei der Beförderungsnachfrage zu rechnen ist.

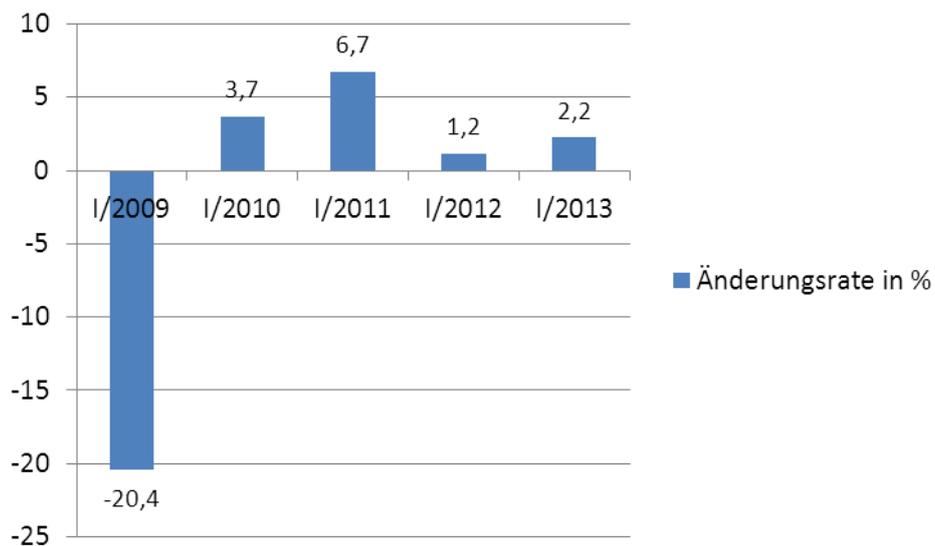
Abbildungen und Tabellen

Abb. 10: Rheinverkehr im ersten Halbjahr (2008-2013)



Quellen: Berechnung ZKR-Sekretariat nach Daten von destatis

Abb. 11: Änderungsrate beim Rheinverkehr im ersten Halbjahr *



Quelle: Berechnung ZKR-Sekretariat nach Daten von destatis; * Veränderungsrate gegenüber dem entsprechenden Halbjahr des Vorjahres

Erweiterung des Prozesses zur gegenseitigen Anerkennung der Erstausbildungen zum Matrosen

Die Attraktivität der Binnenschifffahrtsberufe und die Bekämpfung des Mangels an qualifizierten Arbeitskräften in der Binnenschifffahrt sind für die ZKR wichtige Anliegen.

In diesem Bereich sollten weiterhin entsprechende Maßnahmen getroffen werden. Durch den von der ZKR vor einigen Jahren eingeleiteten Prozess zur gegenseitigen Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse und der Schifferdienstbücher konnte der Zugang zum Arbeitsmarkt in der Binnenschifffahrt bereits erleichtert werden. Die ZKR hat beschlossen, diesen Mechanismus zu ergänzen und den europäischen Nichtmitgliedstaaten der ZKR die Möglichkeit zur Anerkennung ihrer Erstausbildungen zum Matrosen zu eröffnen, um Berufsanfängern den Zugang zum Schifferberuf zu erleichtern.

Die Anerkennung wird auf multilateraler Ebene erfolgen und jede Partei zur Anerkennung aller Ausbildungen verpflichtet, sodass der Zugang zum Beruf auf dem gesamten Wasserstraßennetz erleichtert wird.

Der Anerkennungsprozess sieht ein Audit der Ausbildungen auf der Grundlage des im Rahmen des EU-finanzierten PLATINA-Programms erarbeiteten Rahmenlehrplans vor. Er entspricht somit voll und ganz den Zielen der Mitteilung zum Programm NAIADES II zur Modernisierung der Berufsqualifikationen der Besatzungsmitglieder.

Die Grundlage für dieses Vorhaben wird 2014 durch den Abschluss einer neuen Verwaltungsvereinbarung zur gegenseitigen Anerkennung der Ausbildungen geschaffen.

Einführung einer Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS und Inland ECDIS im Informationsmodus (oder ein vergleichbares Kartenanzeigerät) zum 1. Dezember 2014

Inland AIS, ein System, das ursprünglich aus der Seeschifffahrt stammt, dient zur automatischen Übertragung der Position von Schiffen sowie anderer sicherheitsrelevanter Daten. Inland ECDIS ist ein System zur Darstellung wichtiger Informationen für die Schifffahrt mittels elektronischer Binnenschifffahrtskarten. Dank Inland AIS kann Inland ECDIS (oder ein vergleichbares Kartenanzeigerät) auch Informationen zu anderen in der Nähe befindlichen Schiffen anzeigen. Wenn alle Fahrzeuge auf einer Wasserstraße mit Inland AIS und Inland ECDIS (oder einem vergleichbaren Kartenanzeigerät) ausgerüstet sind, werden diese Fahrzeuge allen Schiffsführern auf ihren elektronischen Binnenschifffahrtskarten zusammen mit den wichtigsten relevanten Sicherheitsinformationen graphisch angezeigt. Diese beiden RIS-Technologien führen zu einer erheblichen Erhöhung der Sicherheit und stellen für die Schiffsführer ein wertvolles Entscheidungsinstrument dar, mit dem auch die Navigation optimiert werden kann.

In Anbetracht dieser Vorteile und in Kenntnis der mit diesen Geräten verbundenen Kosten hat die ZKR eine Änderung des § 4.07 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung beschlossen, die eine Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS und Inland ECDIS im Informationsmodus (oder ein vergleichbares Kartenanzeigerät) vorsieht. Bestimmte Kleinfahrzeuge werden von dieser Verpflichtung ausgenommen sein.

Inland AIS-Geräte müssen bis auf wenige Ausnahmen stets eingeschaltet sein.