

FRÜHJAHRSPLENARTAGUNG 2015 DER ZKR

Ref: CC/CP (15)02

Die Frühjahrsplenartagung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) fand ausnahmsweise am 3. Juni 2015 in Rotterdam unter dem Vorsitz von Frau Gijssbers, der Leiterin der niederländischen Delegation, statt.



Anlässlich der 200 Jahr-Feier der ZKR im Rathaus der Stadt Rotterdam organisierte Podiumsdiskussion.

200-JAHR-FEIER DER ZKR

Das Jahr 2015 steht im Zeichen des 200-jährigen Gründungsjubiläums der ZKR. Aus diesem Anlass fand die Frühjahrsplenartagung der ZKR auf Einladung des niederländischen Vorsitzes ausnahmsweise am 3. Juni 2015 in Rotterdam an Bord des ehemaligen Kreuzfahrtschiffs ss Rotterdam statt. An einem Festakt am 4. Juni 2015 im Rathaus der Stadt Rotterdam nahmen der Bürgermeister der Stadt sowie zahlreiche internationale Persönlichkeiten und Vertreter der europäischen Binnenschifffahrt teil.

Bei diesen Feierlichkeiten wurden Geschichte, Aktualität und Zukunft der ältesten internationalen Organisation gewürdigt. Eine von renommierten Historikern aus den fünf Mitgliedstaaten der ZKR verfasste historische Abhandlung der 200-jährigen Geschichte dieser Institution wurde in einer Vorabpräsentation von Herrn Jean-Marie Woehrling, dem ehemaligen Generalsekretär der ZKR und Koordinator der Festschrift, vorgestellt¹.

Die Zukunft der Binnenschifffahrt war Gegenstand eines Symposiums, das von Professor Scholl der ETH Zürich mit einem Impulsvortrag eröffnet wurde und unter der Diskussionsleitung von Jean-Louis Vandevoorde stand. Teilnehmer an diesem Podiumsgespräch waren Désirée Oen, stellvertretende Kabinettschefin der europäischen Kommissarin für Verkehr, Gunther Jaegers, Geschäftsführer der Reederei Jaegers, Catherine Trautmann, Koordinatorin für den europäischen Korridor TEN-V Nordsee-Ostsee, Herbert Eichelkraut aus der Geschäftsführung von ThyssenKrupp Steel Europe, Rechtsanwalt Eric Van Hooydonk und Hans-Peter Hadorn, Vorsitzender des Verbands der Europäischen Binnenhäfen EFIP.

In den Diskussionen konnten die Herausforderungen und Perspektiven dieses sich beständig weiterentwickelnden Verkehrsträgers betont sowie die Bedeutung der aktuell anstehenden und weiter in die Zukunft reichenden Aufgaben für die ZKR aufgezeigt werden, die sich als genauso unverzichtbar und ehrgeizig wie die der Gründerväter erweisen werden.

Die 200-Jahr-Feier der ZKR wird am 18. und 19. Juni 2015 mit einem historischen Kolloquium in der Universitätsbibliothek in Straßburg fortgesetzt (öffentliche Veranstaltung, weitere Informationen unter: www.200years-ccnr.org).

EUROPÄISCHER AUSSCHUSS ZUR AUSARBEITUNG VON STANDARDS IM BEREICH DER BINNENSCHIFFFAHRT („CESNI“)

Bei der Frühjahrsplenartagung in Rotterdam wurde ein Europäischer Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) durch einen Beschluss der ZKR eingerichtet. Dieser Beschluss bringt die Entwicklung einheitlicher, moderner und anwenderfreundlicher Vorschriften voran und trägt so der „Vision 2018“ der ZKR für eine nachhaltige Entwicklung der Binnenschifffahrt Rechnung.

Die Schaffung des neuen Arbeitsgremiums spiegelt den gemeinsamen Willen von Zentralkommission und Europäischer Union wider, auf europäischer Ebene die Fäden der politischen Steuerung, insbesondere im Bereich der Binnenschifffahrtsgesetzgebung, enger zusammen laufen zu lassen. Vor diesem Hintergrund wurde bereits im Jahr 2013 eine

Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Generaldirektor für Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission und dem Generalsekretär der Zentralkommission abgeschlossen.

In diesen Ausschuss werden Sachverständige der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Zentralkommission sowie Vertreter der internationalen Organisationen der Binnenschifffahrt berufen. Eine wichtige Rolle werden die Vertreter der einzelnen Binnenschifffahrtsakteure und -branchen spielen.

Durch die Schaffung dieses Ausschusses möchte die Europäische Kommission sowie die ZKR die Gesetzgebungsprozesse für die Binnenschifffahrt vereinfachen, damit die Erfahrungen der ZKR allen institutionellen Partnern und betroffenen Akteuren zugute kommen können.

CESNI wird mit der Ausarbeitung der Standards für die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und den Anforderungen über das Schifffahrtspersonal sowie den verschiedenen Umsetzungsmaßnahmen in den betroffenen Regelungsbereichen befasst sein.

Die Regelwerke der Europäischen Union - es werden zurzeit neue Richtlinien diskutiert - und der ZKR - Rheinschiffsuntersuchungsordnung und Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein - werden künftig auf die von CESNI entwickelten Standards verweisen.

Die konstituierende Sitzung dieses neuen CESNI-Ausschusses wird am 17. Juni 2015 in Straßburg stattfinden.

Eine Evaluierung der Arbeitsweise und -verfahren des Ausschusses ist vor Ende des Jahres 2017 geplant.

¹Die Festschrift „ZKR: 200 Jahre Geschichte“ ist ab dem 20. Juni dieses Jahres über die Internetseite www.200years-ccnr.org käuflich zu erwerben



SCHAFFUNG RECHTLICHER VORAUSSETZUNGEN ZUR NUTZUNG VON FLÜSSIGERDAS (LNG) IN DER RHEIN- UND EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRT

Auch die Binnenschifffahrt setzt auf alternative Brennstoffe, die bereits in anderen Verkehrsbereichen, insbesondere im Straßenverkehr, Einzug gehalten haben. Von diesen Alternativen ist für die Binnenschifffahrt Flüssigerdgas (LNG - Erdgas verflüssigt auf -161 °C) am besten geeignet, da dessen Verwendung einerseits weniger Sicherheitsrisiken birgt als beispielsweise Wasserstoff und es andererseits eine höhere Energiedichte aufweist als beispielsweise komprimiertes Erdgas (CNG). Nach Auswertung von Betriebserfahrungen mit Binnenschiffen, die bereits zu Versuchszwecken LNG nutzen, hat die ZKR Ergänzungen der Rheinschiffahrtsverordnungen beschlossen, die den notwendigen rechtlichen Rahmen zur regulären Nutzung von LNG als Brennstoff in der europäischen Binnenschifffahrt schaffen. Diese Rechtsvorschriften umfassen darüber hinaus Bestimmungen für die Schiffsführer und die Besatzungsmitglieder auf Schiffen, die LNG als Brennstoff nutzen. Vorgeschrieben wird eine zusätzliche Schulung der Besatzungsmitglieder einschließlich einer Prüfung, die von den zuständigen Behörden anerkannt sein muss.

Damit wird die ZKR erneut ihrem Anspruch gerecht, durch ihre Tätigkeit und ihre Rechtsverordnungen die Sicherheit und Innovationen der Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt zu fördern.

WIRTSCHAFTLICHE LAGE DER RHEINSCHIFFFAHRT

Die sehr schwache konjunkturelle Entwicklung der Euro-Zone sowie die mangelnde Dynamik der Industrieproduktion in der Region ermöglichten 2014 keinen Nettozuwachs im Gütertransport auf dem Rhein. Insgesamt wurden 2014 193,3 Mio. t auf dem traditionellen Rhein befördert, im Vergleich zu 193,4 Mio. t im Vorjahreszeitraum.

Positiv entwickelte sich immerhin die Güterbeförderung von Erzen, Metallen und Metallprodukten. Eine Zunahme des Güterumschlags war auch bei Baumaterialien und Chemieprodukten zu verzeichnen. Außerdem war während des ganzen Jahres sowohl in der See- als auch Binnenschifffahrt ein deutliches Anziehen der Transportnachfrage im Containerverkehr festzustellen.

2014 gingen die Neubauaktivitäten sowohl in der Trockengüter- als auch in der Tankschifffahrt weiterhin zurück. Die Überkapazitäten in der Tankschifffahrt bleiben jedoch signifikant hoch. Die Kreuzschifffahrt befindet sich hingegen in einer ganz anderen Lage. Ein Rekordstand wurde 2014 erreicht und für das Jahr 2015 wird prognostiziert, dass die Flotte in der EU die Zahl von 300 Kreuzfahrtschiffen überschreiten wird.

Im ersten Halbjahr 2014 zeigte der Trend in der Umsatzentwicklung für den Güterverkehr noch leicht



Die Frühjahrsplenartagung fand ausnahmsweise an Bord des ehemaligen Kreuzfahrtschiffes ss Rotterdam statt.

nach oben. Die Lage verschlechterte sich allerdings im zweiten Halbjahr. Für den Betrachtungszeitraum 2014 unterscheidet sich die Fahrgastschifffahrt auch in diesem Punkt mit einem zweistelligen Umsatzplus in Deutschland erheblich vom Güterverkehr in der Binnenschifffahrt.

Mit Ausnahme der Kohlebeförderung sind die Aussichten für die Nachfrage nach Transportleistungen für das Jahr 2015 im Großen und Ganzen positiv. Bei allen anderen Transportgütern liegen die Wachstumsaussichten zwischen 1% und 3%.

MÖGLICHE ANERKENNUNG VON BORDBÜCHERN VON AUSSERHALB DER RHEINUFERSTAATEN

Die ZKR hat die Möglichkeit geschaffen, auf dem Rhein Bordbücher anzuerkennen, die dem ZKR-Muster entsprechen, aber nicht von ihren Mitgliedstaaten ausgegeben wurden. Diese Anerkennung kann auf Anfrage eines Nicht-Mitgliedstaates der ZKR gewährt werden, unter der Bedingung, dass dieses Verfahren auf Gegenseitigkeit beruht.

Das Führen eines Bordbuchs leistet einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit der Binnenschifffahrt. Damit kann insbesondere die Einhaltung der Fahr- und Ruhezeiten auf dem Schiff überprüft werden, und außerdem dient es der Kontrolle, ob eine Mindestbesatzung mit den erforderlichen Befähigungen an Bord ist.

ANERKENNUNG DER VON ÖSTERREICH UND DER SLOWAKEI AUSGEGEBENEN SCHIFFSFÜHRERZEUGNISSE DER KATEGORIE A AUF DEM RHEIN

Die ZKR hat auf ihrer Frühjahrsplenartagung zusätzlich zu den Schiffsführerzeugnissen der Kategorie B die österreichischen und slowakischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorie A als für

den Rhein geltend anerkannt. Die Inhaber dieser Schiffsführerzeugnisse dürfen demzufolge ein Fahrzeug auf dem Rhein führen, unter der Voraussetzung, dass die entsprechenden Streckenkenntnisse über den jeweiligen Rheinabschnitt vorhanden sind und die Tauglichkeit gegeben ist.

ÜBER DIE ZKR

Die ZKR 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 ZKR gehen heute über den Rhein hinaus und beziehen sich in einem weiteren Sinne auf alle europäischen Binnenwasserstraßen. Die ZKR arbeitet eng mit der Europäischen Kommission sowie den anderen Flusskommissionen und internationalen Organisationen zusammen.

KONTAKT

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



ZKR

ZENTRAALKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

ANLAGEN (FÜR DIE FACHPRESSE)

Ref: CC/CP (15)02

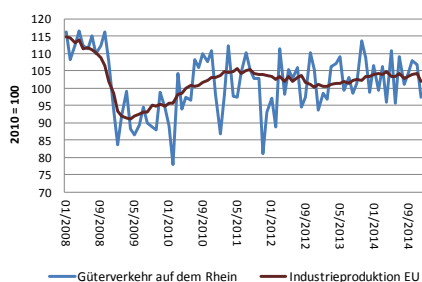
ERGÄNZENDE AUSFÜHRUNGEN ZUR WIRTSCHAFTSLAGE DER RHEINSCHIFFFAHRT

Rahmenbedingungen

Das folgende Diagramm illustriert, dass die Güterbeförderung im Allgemeinen und speziell jene auf dem Rhein intensiv mit der Industrieproduktion und damit mit den wirtschaftlichen Problemen im Euroraum verknüpft ist. Eine fehlende Dynamik bei der Industrieproduktion verhindert daher eine deutliche Erhöhung der Güterbeförderung auf dem Rhein.

Vor dem Hintergrund dieser Prognosen ist auch für die Jahre 2015 und 2016 nur mit einem sehr schwachen Anziehen des Güterverkehrs auf dem Rhein zu rechnen.

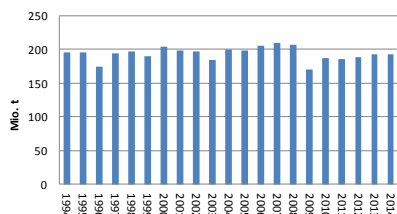
Monatliches Beförderungsaufkommen auf dem traditionellen Rhein und Industrieproduktion in der Europäischen Union (Index 2010 = 100)



Quelle: destatis, Eurostat

Insgesamt wurden in 2014 193,3 Mio. t auf dem traditionellen Rhein transportiert, gegenüber 193,4 Mio. t im Vorjahreszeitraum. Somit lässt sich für 2014 von einer Stagnation des Gütertransports sprechen. Das folgende Diagramm zeigt, dass der Güterverkehr auf dem Rhein auch nach nunmehr sechs Jahren noch nicht wieder an das Vorkrisenniveau des Zeitraums 2005 bis 2008 heran reicht.

Jährlicher Güterverkehr auf dem Rhein (1994 - 2014)



Quelle: destatis und Berechnung der ZKR

Frachtraten

Das Angebots-Nachfrage-Verhältnis ist, bei nur schwach steigenden Beförderungsmengen, nach wie vor von Überkapazität geprägt. Der dadurch bewirkte enorme Preiswettbewerb im Rheingebiet verhindert einen Anstieg des Frachtniveaus. Im Jahr 2014 gab es daher bei den Frachtraten eine stagnierende bis minimal steigende Entwicklung.

Perspektiven für 2015

Beförderungsnachfrage in der Trockenschiffahrt

Der Ausblick ist, was die Mengenentwicklung anbelangt, insgesamt leicht positiv, angesichts einer weiteren Erholung in der Stahlindustrie, und der erwarteten Fortsetzung des positiven Trends beim Transport von Nahrungs- und Futtermitteln sowie Sanden, Erden & Baustoffen. Negativ schlagen jedoch die rückläufigen Beförderungsmengen im Energiesektor (Kohle) zu Buche. Dieser Rückgang ist eine Folge milder Winter und einer zunehmenden Verdrängung von Kohle durch erneuerbare Energiequellen im Strom- und Wärmebereich. Insgesamt dürfte die Beförderungsnachfrage auf dem traditionellen Rhein im Jahr 2015 mäßig zunehmen, um rund 1 bis 3 %. Auch in der niederländischen Binnenschiffahrt wird für 2015 mit einem Volumenzuwachs um 1 bis 2 % gerechnet.

Angesichts der scharfen Wettbewerbsbedingungen am Rheinmarkt und der vorhandenen Überkapazität wird dieser Anstieg jedoch nicht ausreichen, um die Frachtraten entscheidend zu erhöhen.

Beförderungsnachfrage in der Tankschiffahrt

Positive Impulse für die Beförderungsnachfrage gehen von der erwarteten Steigerung im Mineralölsektor aus. Hier dürfte der gefallene Ölpreis eine Belebung bei den Transporten von leichtem Heizöl und Kraftstoffen auslösen.

Auch die Chemieindustrie verzeichnet wieder etwas bessere Rahmenbedingungen im Gefolge der Kostensenkungen durch die Entwicklung am Ölmarkt. Das Ausmaß des Anstiegs der Beförderungsnachfrage dürfte sich jedoch in Grenzen halten und die 3%-Marke kaum übersteigen. In Verbindung mit der bestehenden Überkapazität werden sich die Frachtraten nach Erwartung kaum erhöhen.

ZKR SCHAFFT RECHTLICHE VORAUSSETZUNG ZUR NUTZUNG VON FLÜSSIGERDAS (LNG) IN DER RHEIN- UND EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRT

Die europäische Binnenschiffahrt nutzt derzeit fast ausschließlich Gasöl als Brennstoff. Die Europäische Union (EU) wie auch die Mitgliedsstaaten der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) streben an, in der Binnenschiffahrt alternative Brennstoffe einzuführen ähnlich den anderen Verkehrsträgern. In verschiedenen nationalen und europäischen Forschungs- und Entwicklungsprojekten wurde Flüssigerdgas (Liquefied Natural Gas – LNG) als bestgeeignet für die Binnenschiffahrt identifiziert, da die Kosten pro Energieeinheit niedrig sind, die Energiedichte hoch ist und seine Verbrennung relativ umwelt- und klimafreundlich erfolgt. Die ZKR unterstützt die Einführung von Flüssigerdgas (LNG) als alternativen Brennstoff für die Binnenschiffahrt. In ihrer Vision 2018 postuliert sie die Förderung von Innovationen zugunsten alternativer Kraftstoffe und Energien, insbesondere von Flüssigerdgas (LNG).

Die Nutzung von Erdgas (zum Beispiel in Form von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff ist mit höheren Sicherheitsrisiken verbunden als die Nutzung von Gasöl, weshalb die Nutzung jeglicher Form von Erdgas wie auch anderer Brennstoffe mit einem Flammpunkt von 55 °C und darunter derzeit in der Rhein- und europäischen Binnenschiffahrt grundsätzlich verboten ist. Um festzustellen, ob eine sichere Nutzung möglich ist, hat die ZKR zu Versuchszwecken und unter umfangreichen technischen und betrieblichen Auflagen auf 15 Schiffen die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) befristet zugestanden. Derzeit sind fünf dieser 15 Schiffe in Fahrt. Die regelmäßig von den Betreibern dieser Schiffe vorzulegenden Erfahrungsberichte lassen den Schluss zu, dass bei der Beachtung besonderer Anforderungen an den Bau- und den Betrieb der Schiffe sowie die Ausbildung ihrer Besatzung eine sichere Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff in der Binnenschiffahrt möglich ist. Dementsprechend hat die ZKR entschieden, ihre Verordnungen so zu ändern, dass künftig bei Einhaltung bestimmter Anforderungen die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff in der Rheinschiffahrt zulässig sein soll. Hingegen wird die ZKR die Nutzung möglicher anderer alternativer Kraftstoffe erst zu einem späteren Zeitpunkt beraten.

Aufgrund der technischen Komplexität der Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) und der weitreichenden Auswirkungen für die Binnenschiffahrt hat die ZKR das Schifffahrtsgewerbe und technische Experten, die mit der Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) bereits Erfahrung haben, intensiv in die



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Arbeiten eingebunden. Zudem wurden die Vorschläge zur Änderung der Verordnungen in einem fortgeschrittenen Stadium im Rahmen einer Anhörung Vertretern betroffener Wirtschaftsverbände sowie Sachverständigen von Behörden, Klassifikationsgesellschaften und anderen Institutionen vorgestellt. Die Teilnehmer der Anhörung waren mit den Vorschlägen grundsätzlich einverstanden. Ihre darüberhinausgehenden Anmerkungen hat die ZKR in den nachfolgenden Entscheidungsverfahren berücksichtigt.

Mit dem jetzt gefassten Beschluss wird die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) insbesondere um Vorschriften

- zur Kennzeichnung von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) nutzen,
- zur Durchfahrt von Schleusen mit Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) nutzen,
- zur Wache und Aufsicht,
- zum Bunkern von Flüssigerdgas (LNG)

ergänzt. Die Vorschriften zum Bunkern fordern das Ausfüllen einer Prüfliste. Diese Prüfliste wird derzeit erarbeitet und ist soweit wie möglich identisch mit der Prüfliste, die für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) in Seehäfen entwickelt wurde. Es ist vorgesehen, diese Prüfliste im Oktober 2015 als Standard der ZKR in den Sprachen der Rheinschiffahrt und in Englisch zu publizieren. Auch eine gesonderte Meldepflicht für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, ist vorgesehen. Die Vorschriften dazu sind in dem gesonderten Beschluss der ZKR über die Neufassung des § 12.01 RheinSchPV „Meldepflicht“ aufgenommen.

In die Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) wird ein neues Kapitel 4a „Ergänzende Bestimmungen über die Sachkunde der Besatzungsmitglieder von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen“ eingefügt. Dieses Kapitel enthält insbesondere Vorschriften,

- die bestimmen, dass der Schiffsführer und die am Bunkervorgang beteiligten Besatzungsmitglieder der Sachkundepflicht unterworfen sind, die durch eine Bescheinigung nachzuweisen ist und
- die die Inhalte von Lehrgängen und Prüfungen festlegen.

Die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) wird um ein Kapitel 8b mit Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, auf denen Antriebs- oder Hilfssysteme installiert sind, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden und eine Anlage T zu Flüssigerdgas (LNG) ergänzt werden. Die dazu notwendigen Arbeiten sind weit fortgeschritten, wegen ihrer besonderen Komplexität jedoch noch nicht abgeschlossen.

Die Europäische Kommission hat mitgeteilt, dass sie die Arbeiten der ZKR zur Schaffung eines rechtlichen Rahmens zur Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) in der Binnenschiffahrt begrüßt und zudem

beabsichtigt, die Änderungen und Ergänzungen der Verordnungen der ZKR soweit rechtlich möglich in die entsprechenden europäischen Regelwerke zu übernehmen.

BENUTZUNG VON ANKERPFÄHLEN (§ 7.03 RHEINSCHPV)

Viele Schiffe sind heutzutage mit Ankerpfählen ausgerüstet. Durch die Benutzung von Ankerpfählen kann es zu gefährlichen Situationen kommen und die Infrastruktur kann beschädigt werden. Daher hat die ZKR beschlossen, die Benutzung von Ankerpfählen ab dem 1. Dezember 2016 gesetzlich zu regeln. Auf bestimmten Abschnitten kann die Benutzung von Ankerpfählen gestattet oder verboten werden. Daher ist in die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung ein neues Tafelzeichen (E.6.1) (RheinSchPV) aufgenommen worden. Damit werden die Streckenabschnitte gekennzeichnet, wo das Anker auf der Seite der Wasserstraße, auf der das Tafelzeichen steht, gestattet ist.



ERWEITERUNG DER ELEKTRONISCHEN MELDEPFLICHT UND ÄNDERUNG DER MELDEPFLICHT (§ 12.01 RHEINSCHPV)

Seit dem 1. Januar 2010 gilt eine elektronische Meldepflicht auf dem Rhein für Fahrzeuge und Verbände, die mehr als 20 Container oder mindestens einen Container mit Gefahrgut an Bord haben. Durch diese Maßnahme konnte der Verwaltungsaufwand der Schiffsführer und des Personals in den Revierzentralen reduziert werden und gleichzeitig das hohe Sicherheitsniveau in der Rheinschiffahrt erhalten werden. Angesichts der Vorteile, die das elektronische Melden bietet, und der Tatsache, dass dieses Verfahren inzwischen gut funktioniert, hat die ZKR beschlossen, diese Meldepflicht ab dem 1. Dezember 2015 auf alle Fahrzeuge und Verbände, die Container an Bord haben, auszuweiten. Außerdem wurde §12.01 klarer gefasst. Die zu meldenden Datenfelder wurden ergänzt und verändert. Es müssen zusätzlich sicherheitsrelevante Daten übermittelt werden. Hierbei handelt es sich vor allem um die Containernummer von Gefahrgutcontainern oder um die jeweilige Stauplanposition der Container. Diese Informationen sollen insbesondere das Havariemanagement bei Unfällen von Containerschiffen unterstützen. Weiterhin muss der Schiffsführer künftig neben der Anzahl der an Bord befindlichen Container, die bereits jetzt zu melden ist, zusätzlich Größe, Typ und Beladungszustand

(beladen oder unbeladen) jedes Containers angeben. Diese Informationen sollen ein besseres Havariemanagement, z. B. bei über Bord gefallenen Containern, ermöglichen. Schließlich wurde die Reihenfolge der Daten in der Auflistung geändert. So beginnt die Auflistung nunmehr mit den Daten zum Fahrzeug und endet mit den Daten zur Ladung.

HÖCHSTABMESSUNG DER FAHRZEUGE (§11.01 RHEINSCHPV)

In § 11.01 RheinSchPV sind die Höchstabmessungen der Fahrzeuge festgelegt. In seiner derzeitigen Fassung ist die Höchstlänge der Fahrzeuge grundsätzlich auf 135 m festgelegt. Für bestimmte Stromabschnitte gelten Einschränkungen. Insbesondere ist in der Gebirgsstrecke die Talfahrt für Fahrzeuge mit einer Länge von über 110 m nur mit Sondererlaubnis möglich, wenn der Wasserstand am Pegel Kaub unter 0,85 m oder über 4,60 m (Marke I) liegt.

Diese Änderungen treten am 1. Dezember 2016 in Kraft. Unter Nr. 1 lit. i des neuen Wortlauts von § 11.01 wird ausgeführt, dass ein Fahrzeug die Höchstlänge von 135 m und die Breite von 22,80 m nicht überschreiten darf. Die Breite darf in den beiden folgenden Stromabschnitten

- a) für den Stromabschnitt zwischen Bingen (km 528,50) und St. Goar (km 556,00) 17,70 m und
- b) für den Stromabschnitt zwischen Pannerden (km 867,46) und Lekkanal (km 949,40) 15 m

nicht überschreiten. In den beiden oben genannten Stromabschnitten dürfen die zuständigen Behörden eine Sondererlaubnis für Fahrzeuge mit einer darüber hinaus gehenden Breite erteilen.

Diese Erlaubnis wird im Gegensatz zur aktuellen Situation unabhängig vom Wasserstand am Pegel Kaub erteilt. Der neue Wortlaut des § 11.01 verringert den Verwaltungsaufwand, ohne die Sicherheit der Schifffahrt zu beeinträchtigen.

Die bisher durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen durchgeführten Versuchsfahrten bei Wasserständen unter 0,85 m und über 4,60 m (Marke I) am Pegel Kaub haben ergeben, dass bei einer Einschränkung der Breite auf 17,70 m Fahrzeuge mit 135 m Länge bei allen Wasserständen in diesem Bereich sicher fahren können.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT