



CC/CP (02) 2 – endg.
30. Mai 2002

f/d/nl

Pressemitteilung

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hielt unter dem Vorsitz von Herrn Ronny ABRAHAM, Kommissar Frankreichs, am 29. und 30. Mai 2002 ihre Frühjahrstagung in Straßburg ab.

Allgemein

Die Zentralkommission hat die Zustimmung ihrer Mitgliedstaaten zum Inhalt eines Zusatzprotokolls Nr. 7 zur Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 festgestellt, durch das eine europaweite Harmonisierung der technischen Sicherheitsvorschriften gefördert und die Verpflichtungen der Schiffer im Bereich der Schifferpatente erleichtert werden sollen. Mit diesem Protokoll soll der erforderliche Rechtsrahmen für eine Anerkennung der Gleichwertigkeit anderer Schifffahrtsurkunden und speziell der Urkunden nach Gemeinschaftsrecht mit den nach der Revidierten Rheinschifffahrtsakte erteilten Urkunden geschaffen werden.

Die Zentralkommission hat ihre Mitgliedstaaten aufgefordert, das Notwendige zu veranlassen, damit das Protokoll vor Ende des Jahres 2002 gezeichnet werden kann.

Die Zentralkommission hat die Anträge folgender Verbände auf Einräumung des Status eines nichtstaatlichen anerkannten Verbandes positiv beschieden: Europäische Schifferorganisation (ESO), Europäische Binnenschifffahrtsunion (EBU), Internationale Vereinigung des Rheinschiffsregisters (IVR), Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen (VBW), Europäischer Verband der Binnenhäfen (FEPI), Europäische Union der Industrie- und Handelskammern (UECC), Europäischer Rat der Chemischen Industrieverbände (CEFIC), Federation of European Tank Storage Associations (FETSA), International Association of Classification Societies (IACS), European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers (EUROMOT).

Zur wirtschaftlichen Lage

Das Jahr 2001 kann für die Rheinschifffahrt als mittelmäßig bezeichnet werden, da für den traditionellen Rheinverkehr gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang der Beförderungsmengen um 2,5 % und eine Stagnation der Beförderungsleistungen verbucht wird. Die Ursachen hierfür sind in der allgemeinen Konjunkturabflachung zu suchen, deren Auswirkungen durch die Ereignisse vom 11. September 2001 noch verschärft worden sind. Diese Situation hielt auch noch in den ersten Monaten des Jahres 2002 an. Die Gasölpreise, die sich weitgehend auf einem ziemlich hohen Niveau bewegten, sind erst zum Jahresende spürbar gesunken. Die hohen Bunkerkosten stellten damit über weite Teile des Jahres eine große finanzielle Belastung für die Unternehmen dar.

Abgesehen vom Hochwasser im März und April 2001 können die Wasserstände für das gesamte Jahr 2001 als befriedigend bezeichnet werden. Zu Beginn des Jahres 2002 war die Wasserstandsfrage dann unterschiedlicher, da Hoch- und Niedrigwasser sich abwechselten. Allein in den ersten vier Monaten des laufenden Jahres wurde die Rheinschifffahrt von 6 Hochwasserwellen belastet.

In der Trockenschifffahrt waren die Beförderungsmengen im zweiten Halbjahr 2001 gegenüber dem Vorjahreszeitraum rückläufig, vor allem für Grunderzeugnisse aus dem Bereich der Eisen- und Stahlindustrie als Folge der geringeren Produktion in Deutschland, die auch zu einer sinkenden Nachfrage nach Kohle geführt hat.

Zuwächse gab es im Jahre 2001 demnach auf dem traditionellen Rhein allein für Halb- und Fertigwaren und den Containerverkehr (+ 6,0%).

In der Tankschifffahrt sind die Beförderungsmengen auf dem traditionellen Rhein in 2001 um 1 % gestiegen, die Beförderungsleistungen um 2,6 %. Bei Erdölzeugnissen hat das Beförderungsvolumen im gleichen Zeitraum einen Anstieg von 6 % verzeichnet. Im Herbst herrschte vereinzelt eine sehr rege Nachfrage, da vor allem die Konsumenten von Heizöl in Deutschland und der Schweiz ihre Tanklager auffüllten. Zwar war die Beförderungsnachfrage zu Beginn des Jahres 2002 noch auf einem recht hohen Niveau, doch dürfte sich dieser Trend in den kommenden Monaten nicht fortsetzen. Das Jahr 2001 und der Beginn des Jahres 2002 waren durch eine starke Volatilität der Frachten gekennzeichnet, die für den Beförderungsmarkt der Erdölzeugnisse allerdings bezeichnend ist.

Bei der Beförderung von chemischen Erzeugnissen war im Jahre 2001 und besonders im zweiten Halbjahr ein deutlicher Rückgang feststellbar (-10 %). Die Ursachen hierfür liegen auch hier in der weltweiten Konjunkturabflachung in dieser Wirtschaftsbranche, aber auch in dem Produktionszyklus für chemische Erzeugnisse, der auf seinem Tiefpunkt angekommen ist. Laut Prognosen dieses Gewerbes wird die Produktion chemischer und pharmazeutischer Erzeugnisse in Europa bereits ab 2002 um 1,8 % anstiegen.

Abschließend kann gesagt werden, dass die Entwicklung der Beförderungsnachfrage direkt von der allgemeinen Wirtschaftskonjunktur abhängig ist. Deshalb ist mit einer Belebung der Nachfrage erst Anfang 2003 zu rechnen.

Für die Tankschifffahrt ist dagegen festzustellen, dass für das Jahr 2001 zwar gute Ergebnisse erzielt worden sind, vor allem für die Beförderung von Erdölzeugnissen, hinsichtlich der nahen Zukunft jedoch Verunsicherung besteht. Die Gründe hierfür liegen in einem zwar relativ niedrigen Erdölpreis, aber auch einer hohen Bevorratung in Europa sowie einer komplexen weltpolitischen Lage.

Mittelfristig wird die Nachfrage nach Erdölzeugnissen zurückgehen und die Beförderungsnachfrage dürfte diesem Trend folgen. Das Gewerbe wird bei seinen Investitionen diesen Aussichten sicherlich Rechnung tragen. Bemerkenswert ist jedoch, dass die Verlagerer in zunehmendem Maße modernere Schiffseinheiten verlangen.

Schiffe der Zukunft

Die Zentralkommission hat Perspektiven und Szenarien zu der mittelfristigen Entwicklung der Rhein- und Binnenschifffahrt untersucht. Experten verschiedenster Fachrichtungen sind an diesen Arbeiten beteiligt worden, deren Ergebnisse in einem Schlussbericht festgelegt worden sind. Hierin werden die möglichen Entwicklungen der verschiedenen auf die Binnenschifffahrt wirkenden Faktoren beschrieben. Bei diesen Faktoren handelt es sich um die Entwicklung der relevanten Industriesektoren, um die exogenen Einflüsse der Politik, insbesondere der Umweltpolitik, um Klimaveränderungen, um die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien, die Entwicklungen im sozialen Bereich und auf dem Arbeitsmarkt sowie um die Verkehrstechnologie insgesamt. Dieser Bericht soll der Binnenschifffahrt Anhaltspunkte für ihr zukünftiges Handeln und die zu erwartenden Rahmenbedingungen geben. Er soll auch die verordnungsgebenden Instanzen auf Aspekte aufmerksam machen, die sie bei ihren Maßnahmen berücksichtigen sollten, damit die Entwicklung der Binnenschifffahrt in zielgerichteter Weise gefördert wird. Die ZKR plant, in naher Zukunft einen Meinungsaustausch zu organisieren, zu dem alle an der Binnenschifffahrt Interessierten eingeladen sind. Der Bericht wird dabei als Diskussionsgrundlage dienen.

Nautisch- technische Fragen

Standard Inland ECDIS

Zur Anwendung des Standards Inland ECDIS im Navigationsmodus, der zum Prinzip hat, dass beim Steuern des Fahrzeugs eine elektronische Wasserstraßenkarte mit einem überlagerten Radarbild verwendet wird, hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt die auf dem Rhein geltenden Verordnungen angepasst. Am 14. Mai 2002 hatte die Zentralkommission hierzu in Straßburg einen Workshop durchgeführt, der von zahlreichen Gästen aus dem Bereich Schifffahrt und Geräte- und Softwarehersteller, überwiegend aus den Staaten der Zentralkommission und der Europäischen Union, aber auch aus Kanada und der Russischen Föderation, besucht wurde.

Ziel des Workshops war es, Informationen über den von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vor einem Jahr beschlossenen Standard Inland ECDIS sowie über die derzeitige Einführung und praktische Anwendung von elektronischen Binnenschifffahrtskarten, die sich grundlegend von Papierkarten unterscheiden, zu geben. Vorgesehen ist auch die Herausgabe eines Merkblattes Inland ECDIS, das den Anwendern in der Schifffahrt insbesondere einführende Informationen geben soll.

Der neueste Inland ECDIS Standard kann von der Homepage der ZKR - <http://www.ccr-zkr.org> - heruntergeladen werden.

Umstrukturiertes ADNR

Das neue umstrukturierte ADNR tritt am 1. Januar 2003 in Kraft. Diese Umstrukturierung wurde gleichzeitig mit den Gefahrgutvorschriften anderer Verkehrsträger durchgeführt. Ohne grundsätzliche inhaltliche Änderungen der Verordnung wurde jedoch damit die alte bekannte ADNR-Struktur des Systems der Randnummern aufgegeben. Die ZKR beschloss hierzu noch einige Ergänzungen.

Abgasemissionen

Neben zahlreichen Änderungen der Rheinschifffahrtsverordnungen zur Anpassung an die Entwicklung in der Binnenschifffahrt und den Stand der Technik hat die ZKR eine Studie über Verfahren zur Ermittlung der Luftschadstoffemissionen von bereits auf Schiffen eingebauten Motoren zur Kenntnis genommen. Aufgrund der Erkenntnisse aus dieser Studie sollen für diese Motoren vorerst keine Grenzwerte für Schadstoffemissionen festgelegt, sondern geprüft werden, ob durch eine entsprechende Wartung der Motoren ein zusätzlicher Beitrag zum Umweltschutz ähnlich dem wie durch die Festlegung von Emissionsgrenzwerten erreicht werden kann.

Grundsätze für den gleichwertigen Wasserstand

Um dem Zustand der hydrologischen Entwicklung der Wasserstraße Rhein Rechnung zu tragen, legt die ZKR seit 1932 alle 10 Jahre den sogenannten gleichwertigen Wasserstand an zahlreichen Richtpegeln neu fest, letztmalig 1992. Entsprechend den in den vergangenen Jahrzehnten gesammelten hydrologischen und wasserbaulichen Erfahrungen wurde beschlossen, die gleichwertigen Wasserstände zukünftig nach entsprechend angepassten geänderten Grundsätzen festzulegen.

Nächste Sitzung

Die nächste ordentliche Plenarsitzung der Zentralkommission ist für den 27. und 28. November 2002 vorgesehen.

---°---

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

2, Place de la République
F – 67082 STRASBOURG CEDEX
☎ 00 33 (0)3 88 52 20 10
Fax : 00 33 (0)3 88 32 10 72
E-Mail Adresse : ccnr@ccr-zkr.org