



**CC/CP (03) 2 – endg.**  
3. Juni 2003

f/d/nl

## **Pressemitteilung**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hielt unter dem Vorsitz von Herrn Ronny ABRAHAM, Kommissar Frankreichs, am 27. und 28. Mai 2003 ihre Frühjahrstagung in Straßburg ab.

### **Allgemeine Fragen**

#### **Einräumung des Beobachterstatus**

Die Zentralkommission hat der Tschechischen Republik, der Republik Ungarn und Rumänien einen Beobachterstatus eingeräumt.

### **Wirtschaftliche Fragen**

#### **Wirtschaftliche Lage**

Über das gesamte Jahr 2002 betrachtet wies der traditionelle Rheinverkehr einen leichten Rückgang um 1,3% bei der Beförderungsmenge und um 1% bei der Verkehrsleistung auf. Dieser Beförderungsrückgang ist die Folge der allgemeinen angespannten wirtschaftlichen Lage. Im 2. Halbjahr 2002 erhöhten sich die Beförderungsmengen gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,8%. Anhand dieser Zahlen wird deutlich, dass die Rheinschifffahrt von der Konjunkturabflachung weniger betroffen war als befürchtet.

Die Wasserstände bewegten sich im Jahre 2002 innerhalb der normalen Bandbreite, wenn man vom Frühjahr und Ende des Jahres 2002 absieht, als vereinzelt Hochwasser auftrat. Im Frühjahr 2003 wurde dann infolge fehlender Niederschläge Niedrigwasser registriert. In den kommenden Monaten werden die Rheinwasserstände von der Niederschlagshäufigkeit abhängen, da die Wasserreserven oberhalb des Rheins nur noch gering sind.

In der Trockenschifffahrt war die Beförderungsnachfrage im Jahre 2002 je nach Güterkategorie stark unterschiedlich. So werden für die Beförderungsmengen im Landwirtschaftssektor im Jahre 2002 Zuwächse von rund 2,5% verzeichnet, wobei die Zunahme im zweiten Halbjahr mit 11% gegenüber dem Vorjahreszeitraum besonders kräftig ausgefallen ist.

Dagegen war die Beförderung von Eisen, Stahl und Ne- Metallen auf dem Rhein im Jahre 2002 rückläufig, während für Erze und Metallabfälle, insbesondere im zweiten Halbjahr ein Plus von 10,6% registriert wurde. Für das laufende Jahr wird angesichts der sicherlich weiterhin zu erwartenden stärkeren Nachfrage auf dem Weltmarkt nahezu die gleiche Stahlproduktion erwartet wie im Vorjahr. Dies könnte positive Effekte für die Beförderung von Eisen, Stahl und Ne- Metallen haben, es sei denn, die Wechselkursänderungen zwischen Dollar und Euro wirken sich negativ auf die europäische Exporttätigkeit aus.

Im Kohlesektor gab es Zuwächse bei den Beförderungsmengen um über 5%, die im zweiten Halbjahr sogar über 9% betragen. Dies hatte vor allem strukturelle Ursachen mit dem weiterhin rückläufigen Kohleabbau in Westeuropa, der durch Importe kompensiert werden muss. Ein weiterer Grund für den Anstieg der Kohleimporte ist ein Mehrverbrauch infolge der Substitution von Erdöl durch Kohle und ein steigender Bedarf für vermehrte Stromerzeugung in Deutschland.

Die Beförderungen von Sand, Kies, Steinen, Erden und Baustoffen sind in 2002 auf dem traditionellen Rhein weiter zurückgegangen und registrierten ein Minus von 5%.

Im gleichen Zeitraum verbuchte der Containerumschlag in den wichtigsten Häfen des traditionellen Rheins Zuwächse um insgesamt über 7%.

Die Frachten in der Trockenschifffahrt verharrten das ganze Jahr hindurch auf einem relativ niedrigen Niveau, da die Verkehrsnachfrage nur schwach war. Erst im November und Dezember zogen die Frachten infolge der zu dieser Zeit üblichen Belebung des Marktes an.

Für die Tankschifffahrt ist das Jahr 2002 insgesamt nicht sehr positiv verlaufen. Die Beförderung von Erdölzeugnissen musste Einbußen von über 5% hinnehmen. Dieser Trend hat sich auch im zweiten Halbjahr trotz des bevorstehenden Winters fortgesetzt. Nachdem die Nachfrage in den ersten drei Monaten des Jahres 2003 schwach war, weil der Erdölmarkt sich infolge des Irak-Krieges verunsichert fühlte, war im April infolge des Eintreffens des Sommertreibstoffes saisonbedingt eine Belebung des Marktes für Beförderungen von Erdölzeugnissen feststellbar.

Das Beförderungsaufkommen für chemische Erzeugnisse wies im Jahr 2002 dagegen ein Wachstum von über 1,2% auf, das sich im zweiten Halbjahr noch verstärkt und gegenüber dem Vorjahreszeitraum 7% erreicht hat. Dieser für die Beförderungen registrierte Trend scheint anzudeuten, dass die lang erwartete Erholung in diesem Sektor endlich eingesetzt hat.

Wie für die Trockenschifffahrt sind die Frachten in der Tankschifffahrt insgesamt und besonders im 2. Halbjahr auf einem niedrigen Niveau geblieben und spiegeln damit die Nachfragesituation wieder. Erst zum Ende des Jahres hat ein kräftiger Anstieg der Verkehrsnachfrage, der durch die Festtage und die Ungewissheit hinsichtlich eines möglichen Konfliktes bedingt war, vereinzelt zu einer starken Erhöhung der Frachten geführt. Auch in den ersten drei Monaten des Jahres 2003 waren die Frachten sehr unbeständig, was auf die Verunsicherung des Weltmarktes und die Auswirkungen einer zuweilen unzureichenden Wasserführung zurückzuführen war.

Trotz dieser guten Aussichten für gewisse Bereiche wie Stahlindustrie, Chemie, Containertransport, Erdölzeugnisse, dürfen in der Binnenschifffahrt für die kommenden Monate zwei Unsicherheitsfaktoren nicht außer Acht gelassen werden.

Hierbei handelt es sich zum einen um die derzeitige Parität zwischen dem Euro und den anderen für den Welthandel wichtigen Währungen. Auf dem aktuellen Niveau begünstigt sie die Importe nach Europa, wirkt sich aber hemmend auf die Exporte in den Rest der Welt aus. Wenn diese Situation anhält, werden Auswirkungen spürbar.

Zum anderen ist der Tatsache Rechnung zu tragen, dass im Jahr 2003 mit der Inbetriebnahme zahlreicher neuer und leistungsfähiger Einheiten zu rechnen ist. Dieser neue Laderaum wird das Beförderungsangebot auf dem Markt entsprechend vergrößern und möglicherweise zu Ungleichgewichten führen, wenn sich die Beförderungsnachfrage nicht in demselben Verhältnis erhöht.

### **Sicherheit in der Tankschifffahrt**

Die Zentralkommission ist bemüht, auf dem Strom solche dramatischen Verschmutzungen zu vermeiden, wie sie kürzlich durch die Öltanker vor der französischen und spanischen Küste verursacht worden sind. Sie hat sich zum Ziel gesetzt, den hohen Sicherheitsstandard in der Tankschifffahrt zu bewahren und möglichst zu stärken und daher vorsorglich Überlegungen zu möglicherweise zu treffenden Maßnahmen angestellt. Dazu wird sie im September 2003 einen Runden Tisch veranstalten, an dem auch die repräsentativen Verbände der Beförderer und Verloader teilnehmen werden. Erste Schlussfolgerungen werden zur Herbstsitzung vorliegen.

### **Wirtschaftskongress über das Thema „Schiffe der Zukunft“**

Die Zentralkommission veranstaltet am 11. und 12. Dezember 2003 einen internationalen Wirtschaftskongress zum Thema Schiffe der Zukunft. Dieser Kongress findet in Paris auf Einladung der französischen Delegation statt, die derzeit den Vorsitz in der Zentralkommission führt. An diesem Kongress werden Vertreter aller Fachorganisationen, die direkt oder indirekt von der Binnenschifffahrt betroffen sind, sowie die vor allem im Bereich der Forschung tätigen Institutionen teilnehmen. Der Kongress bietet die Gelegenheit für einen Meinungs austausch über die mittel- und kurzfristigen Perspektiven dieses Verkehrsträgers.

## **Rechtsfragen**

### **Aufhebung der Dreisprachenregelung**

Die Zentralkommission hat auf dieser Plenarsitzung beschlossen, mit Wirkung vom 1. Januar 2004 die Verordnung vom 28. November 1985 über die Erteilung des Dreisprachenstempels oder des Dreisprachenvermerks an Rheinschiffer aufzuheben, da diese Regelung nach ihrer Auffassung ihre Bedeutung verloren hat.

### **Regelung für die Beschäftigung in der Rheinschifffahrt**

Die Zentralkommission hat die Auffassung vertreten, dass einerseits trotz des vorgesehenen Beitritts neuer Staaten zur EG die Freizügigkeit der Arbeitnehmer aus diesen Staaten während einer Übergangszeit weiterhin eingeschränkt sein wird und damit ihre Beschäftigung im Rahmen der Rheinschifffahrt erschwert werden kann, und es andererseits wünschenswert erscheint, die Beschäftigung von Arbeitnehmern, die keine Angehörigen eines ZKR- oder EG-Staates sind, in der Rheinschifffahrt zu erleichtern und gleichzeitig zu gewährleisten, dass die Einhaltung der Regelungen, die von ihren Mitgliedstaaten bei ihrer Einstellung als Besatzungsmitglieder vorgesehen sind, kontrolliert wird. Sie hat deshalb beschlossen zu prüfen, ob es zweckmäßig und möglich ist, ein Dokument als Nachweis für die Beschäftigung von Arbeitnehmern, die nur beschränkt Freizügigkeit genießen, in der Rheinschifffahrt einzuführen, anhand dessen überprüft werden kann, ob sein Inhaber die von den Mitgliedstaaten vorgesehenen Regelungen einhält.

### **Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen**

Die ZKR hat beschlossen, ihre Arbeiten an diesem Übereinkommen aktiv fortzuführen und hieran auch die Regierungsexperten aus den west- und osteuropäischen Staaten zu beteiligen. Diese Arbeiten sollen in enger Abstimmung mit denjenigen erfolgen, die diesbezüglich in der UN/ECE durchgeführt werden.

## **Technisch-nautische Fragen**

Die Zentralkommission hat die Schubschifffahrtsbestimmungen unter Berücksichtigung insbesondere der gewonnenen praktischen Erfahrungen an die technische und wirtschaftliche Entwicklung angepasst. Sie steht dem Vorhaben der Schifffahrt, auf der Strecke Rotterdam-Duisburg die Schubschiffahrt durch den Einsatz von größeren Schubleichtern zu intensivieren, positiv gegenüber.

Sie hat die Ausarbeitung von Richtlinien und Empfehlungen für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS-Richtlinien 2002) im Rahmen des Internationalen Schifffahrtsverbandes (PIANC) begrüßt. Sie hat beschlossen, diese Richtlinien und Empfehlungen zu berücksichtigen und den Inhalt des Standards für elektronische Meldungen, basierend auf den europäischen Programmen INDRIS und BICS gebilligt. Desweiteren hat sie ihren Mitgliedstaaten empfohlen, bei Planung, Einführung und Betrieb von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten diese Richtlinien und Empfehlungen zugrunde zu legen.

Die Zentralkommission wurde über die Wasserstandslage unterhalb der Staustufe Iffezheim informiert. Sie hat von den für 2003 vorgesehenen baulichen Maßnahmen Kenntnis genommen und die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse begrüßt.

## **Nächste Sitzung**

Die nächste ordentliche Plenarsitzung der Zentralkommission ist für den 26. und 27. November 2003 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 : ccr@ccr-zkr.org