



CC/CP (03) 3 – endg.
2. Dezember 2003

f/d/nl

Pressemitteilung

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hielt unter dem Vorsitz von Herrn Ronny Abraham, Kommissar Frankreichs, am 26. und 27. November 2003 ihre Herbsttagung in Straßburg ab.

Bei dieser Gelegenheit konnte sie zum ersten Mal in ihrer Mitte die Vertreter der an der Binnenschifffahrt in Europa interessierten Beobachterstaaten begrüßen. So nahmen Bulgarien, Ungarn, Rumänien und die Tschechische Republik erstmals an den Beratungen der Zentralkommission teil.

Wirtschaftliche Lage

In der ersten Hälfte des Monats Januar musste die Schifffahrt an mehreren Tagen auf dem Mittelrhein eingestellt werden, und der Wasserstand fiel erst Mitte Januar wieder unter die Hochwassermarken I ab. Danach traten Wasserstandsschwankungen mit fallender Tendenz auf, die sich infolge fehlender Niederschläge Ende des Halbjahres noch verstärkte. Im Sommer und Frühherbst herrschten extreme Wasserstandsbedingungen, als der Rhein außergewöhnlich starkes Niedrigwasser führte. Trotz dieser widrigen Verhältnisse konnte die Rheinschifffahrt ihre Zuverlässigkeit als Verkehrsträger unter Beweis stellen, denn zu keiner Zeit ist es zu Einstellungen des Schiffsverkehrs gekommen, auch wenn Abladebeschränkungen hingenommen werden mussten. Dies war unter anderem deshalb möglich, weil Reservekapazitäten, die hauptsächlich aus Schiffen mit geringem Tiefgang bestanden, eingesetzt werden konnten.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2003 ist gegenüber dem Vorjahrszeitraum die Beförderungsmenge um 1,8% und die Beförderungsleistung um 2% gestiegen. Diese Entwicklung ist um so beachtenswerter, als sich im selben Zeitraum das Wirtschaftswachstum in Europa verlangsamte.

In der Trockenschifffahrt wies die Beförderungsnachfrage in den einzelnen Wirtschaftssektoren sehr unterschiedliche Entwicklungen auf. Während sich die Beförderungsmenge für landwirtschaftliche Erzeugnisse, saisonal bedingt, leicht rückläufig entwickelte, erholte sich die Konjunktur im Stahlsektor zu Beginn des Jahres 2003 weiter, wie der starke Anstieg um rund 11% bei der Beförderung von Erzen und Metallabfällen und die leichte Mengensteigerung bei Metallabfällen gegenüber dem Vorjahreszeitraum im Bergverkehr belegt. Im ersten Halbjahr 2003 nahm die Beförderungsmenge bei Kohle auf dem traditionellen Rhein um 4% und bei Baustoffen um 3% ab.

Im Frühjahr führte die schwache Wasserführung in der Trockenschifffahrt vorübergehend zu einem leichten Anstieg der Frachten, der allerdings keine Auswirkungen auf die Ertragslage hatte, da eine volle Abladung der Schiffe nicht möglich war. Im Laufe des Sommers hielten sich die Frachten weiterhin auf einem hohen Niveau, was direkt auf die schwache Wasserführung zurückzuführen war.

Der Containerverkehr verbuchte im ersten Halbjahr 2003 kräftige Zuwächse. Auf dem traditionellen Rhein betrug das Wachstum in Tonnen über 15% und erreichte für leere Container 11 % und für beladene Container 13%. Damit ist die Zunahme für die beladenen Container stärker ausgefallen, was ein Anzeichen dafür sein könnte, dass insbesondere für die Beförderung beladener Container ins Hinterland verstärkt auf Binnenschiffe zurückgegriffen wird. Im Sommer und Herbst sahen sich zahlreiche Beförderungsunternehmen wegen des Niederwassers gezwungen, ihre Aktivitäten zu reduzieren und die Beförderungen sogar zum Teil für gewisse Strecken auf der Straße oder Schiene abzuwickeln, um ihre Verträge erfüllen zu können. Dies führte zur Verschlechterung ihrer Ertragslage, und die Niedrigwasserzuschläge, die erst später gezahlt wurden, konnten die entstandenen Mehrbelastungen nur zum Teil ausgleichen.

Im Bereich der Tankschifffahrt lässt sich eine globale Zunahme des Transportvolumens feststellen. Auf dem Traditionellen Rhein stieg im Berichtshalbjahr die Beförderungsmenge der Erdölerzeugnisse um rund 3,3%, die der chemischen Erzeugnissen um 1,6% beim Beförderungsvolumen und um 3,5% bei der Verkehrsleistung, was auf eine gewisse Erholung dieses Wirtschaftssektors hindeutet. Die Frachten wiesen eine starke Volatilität auf, mit extremen Ausschlägen in der Tankschifffahrt, da auf diesem Markt wenig langfristige Beförderungsverträge abgeschlossen werden.

Wie wichtig die Binnenschifffahrt für den Massenguttransport ist, hat sich bei dieser extremen Wasserstandslage erneut erwiesen, denn es war äußerst schwierig, bei anderen Landverkehrsträgern rasch alternative Beförderungsmöglichkeiten in ausreichender Kapazität zu finden.

Zu den Schiffskapazitäten ist festzustellen, dass mit dem Wegfall der Alt-für-Neu- Regelung die neu in Betrieb genommenen Kapazitäten zugenommen haben, während parallel dazu der aus dem Verkehr gezogene Laderaum stark zurückgegangen ist.

Entwicklung der Tankflotte

Zwar gehört der Sicherheitsstandard in der Tankschifffahrt auf dem Rhein zu den besten der Welt, doch weiß die Zentralkommission, dass bestimmte Fragen im Hinblick auf eine Verschärfung oder verbesserte Effizienz der Vorschriften noch eingehender zu prüfen sind. Ihrer Ansicht nach sollten die Schnittstelle zwischen Schiff und Landanlage und die Rolle des menschlichen Faktors an dieser Stelle bei den Sicherheitsvorschriften verstärkt Berücksichtigung finden. Daher hat sie die Einsetzung einer Ad hoc- Arbeitsgruppe aus Experten der Mitgliedstaaten sowie des Gewerbes beschlossen, um Überlegungen darüber anzustellen, wie insbesondere auf technologischer Ebene und bei der Ausbildung des Schifffahrtspersonals Verbesserungen erfolgen können. Vor diesem Hintergrund hat sie auch ihrem zuständigen Ausschuss den Auftrag erteilt, zu prüfen, welche Auswirkungen die jüngsten Unfälle auf die Vorschriften haben, und seine Überlegungen zur Einführung eines Leitschemas für die Einordnung der Güter nach ihrer potentiellen Umweltgefahr fortzuführen.

Gleichzeitig stellte sie fest, dass die neuen Tankschiffe heute in Doppelhüllenbauweise gefertigt werden. Die Zentralkommission hat beschlossen, die Entwicklung der Tankflotte weiter zu verfolgen und Möglichkeiten zu untersuchen, um mit anderen Bauweisen oder sonstigen Maßnahmen eine ausgewogene Entwicklung dieser Flotte zu gewährleisten.

Vorrecht auf Schleusung

Infolge des Urteils 415P-1/03 der Berufungskammer der Zentralkommission vom 10. Februar 2003 in der Frage der Vorschleusungsrechte am Oberrhein hat die Zentralkommission ihren zuständigen Ausschuss mit der Klärung und gegebenenfalls Neufassung der für die Gewährung von Vorschleusungsrechten anwendbaren Bestimmungen beauftragt. Die Behörden der Mitgliedstaaten haben sich bereit erklärt, bis dahin das Notwendige zu veranlassen, damit die in diesem Urteil aufgeführten Prinzipien eingehalten werden.

Befristung und Vereinfachung der Übergangsbestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung

Mit dem Ziel, in Europa die schrittweise Harmonisierung der technischen Sicherheitsvorschriften für Schiffe zu fördern, hat die Zentralkommission neue Übergangsbestimmungen hinsichtlich der technischen Anforderungen an Rheinschiffe beschlossen.

Übergangsbestimmungen regeln die Anwendung neuer Vorschriften auf bereits bestehende Schiffe. Sie erlauben, dass vorübergehend ein Teil der Rheinflotte die sicherheitstechnischen Anforderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung nicht voll erfüllen. Die Übergangsbestimmungen sind notwendig, um bei Erlass von neuen Vorschriften den Weiterbetrieb bereits vorhandener Schiffe zu ermöglichen und damit Rechtssicherheit zu gewährleisten.

Auf Basis eines ausführlichen Gutachtens der VBD Europäisches Entwicklungszentrum für Binnen- und Küstenschifffahrt hat die Zentralkommission die sicherheitstechnischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Gesichtspunkte der Übergangsbestimmungen untersucht und dann in einem intensiven und fruchtbaren Dialog mit den Binnenschifffahrtsverbänden Europäische Binnenschifffahrts-Union (EBU) und Europäische Schifferorganisation (ESO) die Übergangsbestimmungen im Umfang und hinsichtlich ihrer Fristen entscheidend gekürzt. Das Schifffahrtsgewerbe ist bereit, die teilweise erheblichen Investitionen zu schultern, die aus der Straffung der Übergangsbestimmungen resultieren werden. Durch diese beispielhafte Zusammenarbeit aller Beteiligten wird die Sicherheit der Rheinschifffahrt erhöht und werden gleichzeitig Modernisierungen der vorhandenen Schiffe angestoßen.

Deutliche Herabsetzung der Grenzwerte für Abgasemissionen von Dieselmotoren auf Rheinschiffen

Die Zentralkommission hat durch die jetzt verbindliche Einführung von Grenzwerten einer Stufe II der Rheinschiffsuntersuchungsordnung die Voraussetzungen geschaffen, dass die Rheinschifffahrt ihre enormen Transportleistungen künftig noch umweltfreundlicher erbringen wird.

Die Zentralkommission hat die Grenzwerte der Stufe II, welche ab dem 1. Juli 2007 gelten werden, sehr frühzeitig beschlossen, um das betroffene Schifffahrtsgewerbe sowie die Hersteller von Motoren für die Binnenschifffahrt auf die Anpassung der Abgasgrenzwerte hinzuweisen und damit ausreichend Zeit für die notwendigen Vorarbeiten zu geben. Das Schifffahrtsgewerbe seinerseits hat begonnen, in Zusammenarbeit mit der einschlägigen Industrie die zur Einhaltung verschärfter Grenzwerte notwendige Technik zu erproben. So wurde erstmals eine Abgasnachbehandlungseinrichtung mit einem Katalysator auf einem Binnentankschiff installiert. Die Zentralkommission unterstützt durch eine Empfehlung im Rahmen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung die Erprobung und die von ihr geforderte fundierte wissenschaftliche Begleitung stellt die Objektivität und Nachvollziehbarkeit der Versuche sicher.

Die von der Zentralkommission frühzeitig an die Europäische Kommission herangetragene Aufforderung, ähnliche Bestimmungen auf Gemeinschaftsebene einzuführen, ist von dieser anerkannt worden. Erstmals sollen nun Motoren der Binnenschifffahrt bei der Überarbeitung der Emissionsrichtlinie 97/68/EG berücksichtigt werden. Die dabei vorgesehenen Grenzwerte, die hinsichtlich ihrer ökologischen und technischen Auswirkungen denen der Stufe II der Rheinschifffahrt entsprechen, haben die Zentralkommission dazu bewegt, auch die notwendigen Schritte einzuleiten im Hinblick auf eine erstrebenswerte Anerkennung von Motorentypgenehmigungen nach der Richtlinie 97/68/EG für die Rheinschifffahrt. Ferner beabsichtigt die Zentralkommission, im Rahmen ihrer Kooperationsvereinbarung mit der Europäischen Kommission Maßnahmen zu einer weitergehenden Harmonisierung der Vorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung und der Richtlinie 97/68/EG anlässlich der Festlegung von Grenzwerten einer nächsten Stufe zu erörtern.

Die Binnenschifffahrt ist aufgrund ihres im Vergleich zum Straßen- und Schienenverkehr ungeschlagen niedrigen Energieeinsatzes bei der Beförderung von Gütern ohnehin ein sehr umweltfreundlicher Verkehrsträger. Die Einführung der Grenzwerte einer Stufe II durch die Zentralkommission, welche ausdrücklich vom Binnenschifffahrtsgewerbe unterstützt wird, zeigt nachdrücklich, dass die Rheinschifffahrt dem Straßenverkehr, der auch erhebliche Anstrengungen unternimmt, die Abgasemissionen aus Dieselmotoren zu senken, nicht nachsteht, und dass sie gewillt ist, den von ihr eingeschlagenen Weg zu ökologischer Nachhaltigkeit weiter zu folgen.

Zentralkommission begrüßt Berücksichtigung der Binnenschifffahrt im Rahmen des Hochwasserschutzprogramms der Niederlande „Raum für den Fluss“

In den Niederlanden werden derzeit im Rahmen des Programms „Raum für den Fluss“ umfangreiche Maßnahmen für den Hochwasserschutz untersucht. Der Rhein und seine Flussarme, darunter der Waal als der meistbefahrene Fluss Europas, können in ihrer Funktion als Wasserstraßen durch die geplanten möglichen Maßnahmen erheblich betroffen und sowohl positiv als auch negativ beeinflusst werden.

Die Zentralkommission begrüßt und unterstützt die Zielsetzung des Programms und insbesondere die darin getroffenen Feststellungen, wonach

- die Schifffahrtspolitik in den Niederlanden darauf ausgerichtet ist, den Warentransport über Binnengewässer zu fördern, da es sich dabei um eine umweltfreundliche Transportart handelt und die vorhandenen Schifffahrtsstraßen noch freie Kapazitäten haben,
- der Rhein und seine Arme eine große Bedeutung als Schifffahrtsstraßen haben,
- die Schifffahrtfunktionen des Rheins und seiner Arme erhalten bleiben sollen.

Die Zentralkommission ist wie die niederländische Regierung davon überzeugt, dass Hochwasserschutz und leistungsfähige Binnenschifffahrt sich nicht gegenseitig ausschließen, sondern dass deren Belange bei entsprechender Planung voll miteinander vereinbar sind.

Akkreditierung von zwei nichtstaatlichen Verbänden

Als nichtstaatliche anerkannte Verbände wurden die Association of European Shipbuilders and Shiprepairers (AWES) und die Vereinigung der Europäischen Erdölindustrie (EUROPIA) akkreditiert.

Nächste Sitzung

Die nächste ordentliche Plenarsitzung der Zentralkommission ist für den 27. und 28. Mai 2004 in Basel 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