



CC/CP (06) 2 – endg.
31. Mai 2006

fr/de/nl

PRESSEMITTEILUNG

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ist am 31. Mai 2006 in Straßburg zu ihrer Plenartagung zusammengetreten.

Dies war die erste Sitzung unter Leitung des neuen ZKR- Präsidenten Botschafter Paul SEGER, schweizerischer Delegationsleiter.

1) Erklärung der Minister der ZKR- Mitgliedstaaten („Basler Erklärung“)

Das ZKR- Plenum hat Kenntnis von der Erklärung der für die Binnenschifffahrt verantwortlichen Minister Deutschlands, Belgiens, Frankreichs, der Niederlande und der Schweiz genommen, die am 16. Mai 2006 in Basel verabschiedet worden ist. Die Minister betonen hierin die Bedeutung der Schifffahrt auf dem Rhein als wesentliche Achse der europäischen Binnenschifffahrt und versichern die ZKR erneut ihrer Unterstützung. Gleichzeitig begrüßen sie die Initiative „NAIADES“ der Europäischen Union, die eine nachhaltige Stärkung der Binnenschifffahrt in Europa anstrebt. Die ZKR will die Verwirklichung dieses gemeinsamen Ziels konkret unterstützen und ihre institutionelle Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission sowie mit anderen Stromkommissionen, allen voran der Donaukommission, vertiefen. In der Erklärung wird dem Ziel einer umweltfreundlichen Binnenschifffahrt, namentlich bei der Reduzierung der Abgas- und Feinstaubemissionen, des Schwefelgehalts von Gasöl sowie des Kraftstoffverbrauchs besondere Bedeutung beigemessen. Schließlich erteilen die Minister der ZKR den Auftrag, die für die Binnenschifffahrt geltenden Regelwerke zu überprüfen, um sie unter Beibehaltung der hohen Sicherheits- und Umweltstandards möglichst zu vereinfachen und zu straffen.

2) Wesentliche Ziele der ZKR

H. Seger hat die Ziele der Präsidentschaft für die Arbeit der ZKR in den Jahren 2006-2007 erläutert. Drei strategische Ziele werden genannt:

- Infolge der Ministererklärung vom 16. Mai 2006 will die ZKR auch in Zukunft eine aktive Rolle für die Binnenschifffahrt spielen. Sie wird dazu ihre Strukturen dynamischer gestalten und ihre Regelwerke einer kritischen Analyse unterziehen sowie ihre Funktion als Forum für die Akteure der Rhein- und Binnenschifffahrt weiter ausbauen.
- Die ZKR beabsichtigt, ihre Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission, den Stromkommissionen und den anderen relevanten Organisationen zu verstärken.
- Die ZKR wird bestrebt sein, den Umweltvorteilen der Binnenschifffahrt Geltung zu verschaffen. Dazu intensiviert sie ihre Zusammenarbeit mit den Stromschutzkommissionen (IKSR und ICPDR) und trifft Maßnahmen zur Verringerung der Verschmutzungen durch die Binnenschifffahrt. Außerdem wird sie ihre Gefahrgutregelung verschärfen und die Einführung des Abfallübereinkommens für die Schifffahrt vorantreiben.

Zur Umsetzung dieser Zielsetzungen hat die ZKR die Arbeitsprogramme ihrer verschiedenen Ausschüsse verabschiedet.

3) Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Trotz eines 5%igen Anstiegs der Umschlagsmengen in den Seehäfen weisen die Beförderungsmengen auf dem Rhein im Jahre 2005 eine leichte Abnahme um 1% auf, was zum Teil auf die anhaltende Niedrigwasserperiode im Herbst zurückzuführen ist. Vor allem kleinere Einheiten, die unabhängiger von der Wasserführung sind, konnten von diesen Bedingungen und dem starken Anstieg der Frachten profitieren.

Wegen der kräftig steigenden Erdöl- und damit Kraftstoffpreise, die sich in 2005 und in den ersten Monaten des Jahres 2006 weiter verteuert haben, hat sich die Ertragslage der Schifffahrtsunternehmen deutlich verschlechtert.

Während in der Trockenschifffahrt nach wie vor nur in geringem Umfang neuer Laderaum auf den Markt gebracht wird, ist die Anzahl der Neuinbetriebnahmen in der Tankschifffahrt weiterhin beträchtlich. Insoweit setzt sich der für das Jahr 2005 feststellbare Trend auch in den ersten Monaten des Jahres 2006 fort.

4) Zentralkommission verabschiedet Vessel Tracking and Tracing Standard für Binnenschifffahrt

Die Zentralkommission hat nach Vorarbeiten der europäischen Expertengruppe „Tracking and Tracing on Inland Waterways“ den internationalen Standard Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt (Vessel Tracking and Tracing) verabschiedet. Sie beabsichtigt, durch die frühzeitige Verabschiedung des Standards den Entwicklern und Anwendern die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit zu geben und die Einführung dieser Dienste auch auf anderen Wasserstraßen als den Rhein zu beschleunigen. Dieser neue Standard dient der Vereinheitlichung der Systeme zum automatischen Austausch nautischer Daten von Schiffen untereinander sowie zwischen Schiffen und Einrichtungen an Land, was die Sicherheit und die Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und den Schutz der Umwelt weiter verbessern kann.

5) Änderungen am ADNR

Die Zentralkommission hat an ihrer Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) eine Reihe von Änderungen vorgenommen. Diese Änderungen sind zum einen bedingt durch die technische Entwicklung und tragen den Anträgen der Delegationen und des Gewerbes Rechnung und dienen zum anderen der notwendigen Harmonisierung aller gemeinsamen Teile der internationalen Gefahrgutregelungen.

Es ist vorgesehen, ab 2009 die Kriterien der Wassergefährdung, Gesundheitsgefährdung und aquatischen Umweltgefährdung der Stoffe zu berücksichtigen. Die Zentralkommission hat daher die Einführung eines neuen Doppelhüllenschiffstyps beschlossen, in dem die meisten dieser Stoffe (darunter voraussichtlich Benzin und Gasöl) dann befördert werden müssen.

6) Ausbaumaßnahmen am Rhein

Die Zentralkommission hat auch eine Reihe von wasserbaulichen Maßnahmen am Rhein gebilligt, die der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse dienen und gleichzeitig positive Umwelteffekte erzielen.

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Das ganze Jahr 2005 hindurch sowie in den ersten Monaten des Jahres 2006 wurde eine starke Nachfrage registriert. Dies entspricht der Beschäftigungssituation in Westeuropa, die von der weltweiten Nachfrage profitiert. Die steigenden Umschlagsmengen in den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen, die ein Plus von 5 % aufweisen, sind ein Indiz dafür, dass der internationale Güterhandel sich weiter entwickelt und damit zu einer ständig wachsenden Nachfrage nach Beförderungen in der europäischen Binnenschifffahrt führt. Die Binnenschifffahrt wäre daher gut beraten, alles tun, um sich auf diese Nachfrage einzustellen und so den Verlust von Marktanteilen zu vermeiden.

Trotz dieser im gesamten Jahr günstigen ökonomischen Rahmenbedingungen sind Beförderungsmengen und Beförderungsleistungen auf dem Rhein in 2005 um 1% zurückgegangen. Die gesamte Beförderungsmenge auf dem Traditionellen Rhein beläuft sich auf über 200 Millionen t und die Beförderungsleistung auf über 43 Milliarden tkm, wobei zwischen Mitte Oktober 2005 und Mitte Februar 2006 Niedrigwasser herrschte.

Diese Situation, in der am Pegel Kaub an über 120 Tagen Wasserstände registriert wurden, die zur Zahlung von Kleinwasserzuschlägen führten und sogar die vorübergehende Einstellung des Verkehrs von größeren Einheiten erforderlich machte, erinnert von Ausmaß und Dauer her stark an die Verhältnisse im Sommer 2003. In solchen Situationen können allein kleinere Einheiten unter guten Abladebedingungen und zu für den Betreiber attraktiven Frachtraten eingesetzt werden. Dagegen wirken sich Niedrigwasserperioden auf die durchschnittliche Produktivität größerer Einheiten und speziell von Doppelhüllenschiffen negativ aus. Im Frühjahr 2006, als starke Niederschläge zu verzeichnen waren und gleichzeitig die Schneeschmelze einsetzte, führte der Rhein dann Hochwasser. Die Auswirkungen der Wasserstandschwankungen auf die Rheinschifffahrt machen deutlich, wie abhängig dieser Verkehrsträger vom Faktor Klima ist.

Nachdem sich die Gasölpreise in 2004 bereits um 40% verteuert hatten, sind sie, bei Zugrundelegung der Jahresmittelwerte, im Laufe des Jahres 2005 um weitere 30% angestiegen. Dadurch verschlechterte sich die Ertragslage der Binnenschifffahrtsunternehmen erheblich. Hieran konnten allerdings auch die so genannten Gasölklauseln nichts ändern, da sie nicht ausreichten, um die Effekte dieser Verteuerung aufzufangen. Angesichts der Entwicklung auf dem Erdölweltmarkt dürfte sich dieser Trend fortsetzen.

Im 2. Halbjahr 2005 wurden für die Beförderung containisierter Güter weitere Zuwächse um nahezu 8% erzielt. Allerdings sind diese Zuwächse, über das gesamte Jahr betrachtet, aufgrund des Niedrigwassers geringer ausgefallen als im Jahr davor. Der Containerumschlag in den Seehäfen weist für 2005 ebenfalls ein Wachstum auf. Die in den ersten Monaten des Jahres 2006 erzielten Ergebnisse lassen darauf schließen, dass sich dieser positive Trend fortsetzen wird.

Während in der Trockenschifffahrt nach wie vor nur in geringem Umfange neuer Laderaum auf den Markt gebracht wird, ist die Anzahl der Neuinbetriebnahmen in der Tankschifffahrt dagegen weiterhin groß. Insoweit setzt sich der für das Jahr 2005 feststellbare Trend auch in den ersten Monaten des Jahres 2006 fort.

**Erklärung der Minister der Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
(ZKR)
Deutschland, Belgien, Frankreich, Niederlande und die Schweiz:
(„Basler Erklärung“)**

Die für die Rheinschifffahrt verantwortlichen Minister Deutschlands, Belgiens Frankreichs, der Niederlande und der Schweiz haben sich auf Einladung der Schweizerischen ZKR-Präsidentschaft am 16. Mai 2006 in Basel getroffen und dabei folgende Erklärung verabschiedet:

Wir betonen die Bedeutung der Schifffahrt auf dem Rhein, der mit über 70 % Volumen aller Flusstransporte wesentlichen Achse der europäischen Binnenschifffahrt, als zukunftsträchtiges, wettbewerbsfähiges und mit Schiene und Strasse gut vernetztes Transportmittel, basierend auf hohen Sicherheits- und Umweltstandards.

Wir bekräftigen den Grundsatz der freien Schifffahrt auf dem Rhein gemäss der Mannheimer Akte und ihrer Zusatzprotokolle und sind gewillt, alle erforderlichen Massnahmen zu ergreifen, um diese Schifffahrtsfreiheit zu garantieren.

Wir unterstreichen in dieser Hinsicht die wichtige Funktion und die Zuständigkeiten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), welche einen hohen Sicherheitsstandard der Schifffahrtstransporte gewährleistet sowie den Schutz der Umwelt fördert, und wir versichern sie erneut unserer Unterstützung in ihrer Aufgabe, die Rheinschifffahrt weiter zu entwickeln.

Wir unterstützen sämtliche Bestrebungen, die auf eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung der europäischen Binnenwasserstrassen abzielen. Dazu gehören auch der Unterhalt der Wasserstraßen, die Bereitstellung geeigneter Infrastrukturen in Verantwortung der ZKR-Mitgliedstaaten sowie die Umsetzung der zwischen Schifffahrt und Wasserwirtschaft abgestimmten Ziele der Wasserrahmenrichtlinie.

Wir begrüssen, dass die Initiative „Naiades“ der Europäischen Union (EU) eine nachhaltige Stärkung der Binnenschifffahrt in Europa anstrebt. Die ZKR will gemeinsam mit der EU, der Donaukommission, den übrigen Stromkommissionen sowie allen relevanten Akteuren einen substantiellen Beitrag zur Verwirklichung dieses gemeinsamen Zieles leisten. Die institutionelle Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der EU auf der Basis der Kooperationsvereinbarung vom 3. März 2003 unter Respektierung der Zuständigkeiten beider Parteien sollte vertieft werden. Um eine weitest mögliche Harmonisierung der Regelungen ohne zusätzliche Bürokratie zu fördern, sind wir bestrebt, die Zusammenarbeit auch mit den anderen europäischen Stromkommissionen zu intensivieren.

Wir messen dem Ziel einer nachhaltigen, umweltfreundlichen Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt besondere Bedeutung bei. Zu diesem Zweck sind wir bestrebt, die Zusammenarbeit mit der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins zu fördern. Im Interesse eines verbesserten Umweltschutzes bedarf es weiterer wesentlicher Fortschritte namentlich bei der Reduzierung der Abgas- und Feinstaubemissionen, des Schwefelgehalts von Gasöl sowie des Kraftstoffverbrauchs der Binnenschiffe. Dazu sind alle Möglichkeiten einschließlich von Eigeninitiativen des Schifffahrts- und Hafengewerbes, positiver Anreizsysteme sowie Ausbildungs- und Aufklärungsmaßnahmen auszuschöpfen. Die bestehende Flotte ist einzubeziehen, damit die angestrebten Emissionsminderungen möglichst rasch eintreten.

Wir *unterstreichen* den wichtigen Beitrag, den das Schifffahrts- und Hafengewerbe für die Rheinschifffahrt und die Volkswirtschaften der ZKR-Mitgliedstaaten eigenverantwortlich in Abhängigkeit der Marktkräfte leistet, und bekräftigen unsere Bereitschaft, im Dialog mit dem Gewerbe nach zukunftsgerichteten Lösungen für die sie betreffenden Fragen zu suchen.

Wir sind der Auffassung, dass die Attraktivität der Berufe im Bereich der Rheinschifffahrt durch moderne Aus- und Weiterbildung sowie zeitgemässe arbeitsrechtliche und soziale Bedingungen erhalten und gefördert werden muss, und fordern das Gewerbe auf, mit geeigneten Massnahmen zu diesem Ziel beizutragen.

Wir legen Wert darauf, dass die Rheinschifffahrt weiterhin unter möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren kann und beauftragen die ZKR, die Zweckmässigkeit und Notwendigkeit bestehender und zukünftiger Regelungen unter Beibehaltung der hohen Sicherheits- und Umweltstandards der Binnenschifffahrt zu überprüfen. Die Überprüfung der Regelwerke soll rasch abgeschlossen werden, damit die ZKR bis Ende 2007 darüber beschliessen kann, welche Regelungen zu vereinfachen oder zu streichen sind.

Basel, 16. Mai 2006

Zentralkommission verabschiedet Vessel Tracking and Tracing Standard für Binnenschifffahrt

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hat nach Vorarbeiten der europäischen Expertengruppe „Tracking and Tracing on Inland Waterways“ anlässlich ihrer Frühjahrstagung den internationalen Standard Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt (Vessel Tracking and Tracing) verabschiedet. Damit hat sie einen entscheidenden Schritt in Richtung einer Standardisierung der Informationsdienste für die Binnenschifffahrt (River Information Services - RIS) in Europa getan. Der Standard dient der Vereinheitlichung der Systeme zum automatischen Austausch nautischer Daten von Schiffen untereinander sowie zwischen Schiffen und Einrichtungen an Land, was die Sicherheit und die Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und den Schutz der Umwelt weiter verbessern kann.

Die Zentralkommission gibt durch die frühzeitige Verabschiedung dieses internationalen Standards den Entwicklern und Anwendern die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit und unterstützt die Einführung dieser Dienste auch auf anderen Wasserstraßen als den Rhein. Mit der Verabschiedung des Standards hat die Zentralkommission jedoch weder eine Entscheidung über die Einführung derartiger Systeme noch über eine Ausrüstungsverpflichtung der Schiffe getroffen.

In der Seeschifffahrt hat die International Maritime Organisation IMO zum automatischen Austausch von nautischen Daten das Automatische Identifizierungssystem (AIS) eingeführt. Alle Seeschiffe auf internationalen Reisen nach SOLAS Kapitel 5 mussten bis Ende 2004 mit AIS ausgerüstet sein. Um den spezifischen Anforderungen für die Binnenschifffahrt gerecht zu werden, hat die europäische Expertengruppe „Tracking and Tracing on Inland Waterways“ AIS weiter entwickelt zum Inland-AIS. Es ist weiterhin mit dem AIS der Seeschifffahrt verträglich, was aufgrund von Bereichen mit gemischtem Verkehr wichtig ist.

Als Alternative zum AIS wurde eine netzwerkbasierte Lösung, Automatic Identification via Internet Protocol (AI-IP), entwickelt. Die Funktionsfähigkeit und Zuverlässigkeit dieser Lösung ist derzeit noch nicht ausreichend nachgewiesen. Daher kann der Standard erst in einem zweiten Schritt um diese Lösung ergänzt werden.

Der Standard, künftige Überarbeitungen – insbesondere aufgrund des technischen Fortschritts und nach gewonnenen Betriebserfahrungen – einschließlich Änderungen der für die Binnenschifffahrt spezifischen Kommunikationsprotokolle des Standards werden von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt auf ihrer Internetseite (www.ccr-zkr.org) veröffentlicht.