



CC/CP (06) 3 – endg.
27. November 2006

fr/de/nl

PRESSEMITTEILUNG **endg.**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ist am 23. November 2006 in Straßburg unter dem Vorsitz von Botschafter Paul SEGER, Leiter der schweizerischen Delegation, zu ihrer Herbstplenarsitzung zusammengetreten.

1) Garantierte Fahrwassertiefe von 2,80 m unterhalb von Duisburg

Zu den Aufgaben der Zentralkommission gehört unter anderem, auf dem Rhein für gute Schifffahrtsbedingungen zu sorgen und zu diesem Zweck verfolgt sie die von den Anliegerstaaten unternommenen Ausbauarbeiten. Sie hat mit großer Befriedigung Kenntnis von den Mitteilungen der deutschen und der niederländischen Delegation genommen, die sie darüber unterrichten, dass die Fahrrinne unterhalb von Duisburg infolge der Durchführung von Ausbauarbeiten künftig eine garantierte Wassertiefe von 2,80m statt bisher 2,50m aufweist. Dank dieser Ausbauarbeiten werden hervorragende Schifffahrtsbedingungen hergestellt, die es der Rheinschifffahrt ermöglichen, ihre Leistungsfähigkeit noch zu steigern.

2) Einheitliche Identifikationsnummer für alle Binnenschiffe in Europa

Die Umsetzung der Rheinschifffahrts- und Gemeinschaftsregelungen über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und die Binnenschifffahrtsinformationsdienste macht erforderlich, dass in Zukunft alle Schiffe nach einem europaweit einheitlichen Verfahren gekennzeichnet werden.

Auf Basis von Vorschlägen einer innerhalb der ZKR eingesetzten aber für alle europäischen Staaten zugänglichen Arbeitsgruppe ist eine achtstellige einheitliche europäische Schiffsnummer definiert worden (ENI- Nummer). Für Schiffe mit einem Rheinattest wird es sich bei dieser Nummer um ihre bisherige amtliche Nummer handeln, der lediglich eine „0“ vorangestellt wird. Diese neue Nummer wird das Schiff während seiner gesamten Lebensdauer begleiten.

Zur Einführung dieser neuen Schiffsnummer hat die Zentralkommission ihre Untersuchungsordnung und ihre Polizeiverordnung geändert. Die Erteilung dieser neuen Nummer erfolgt ab dem 1. April 2007; Inhaber bereits existierender Nummern haben für die Anbringung der geänderten Nummer bis zur Erneuerung ihres Schiffsattestes nach dem vorgenannten Datum Zeit.

3) Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse

Es ist Wunsch der Zentralkommission, die Ausübung des Schifferberufes und die Mobilität der Schiffer zu erleichtern. Sie ist daher um die Einführung von Mechanismen zur Anerkennung von nichtrheinischen Patenten und Zeugnissen bemüht, damit deren Verwendung auf dem Rhein möglich ist.

In diese Richtung ist jetzt ein weiterer Schritt getan worden. So wird es künftig möglich sein, die Strecke Basel-Iffezheim mit einem Gemeinschaftsschiffsführerzeugnis zu befahren, ohne im Besitz eines Rheinpatents sein zu müssen. Zudem können Inhaber des rumänischen Patents - wie bereits Inhaber des österreichischen, ungarischen, polnischen und tschechischen Patents - das Rheinpatent unter erleichterten Bedingungen nach einem stark vereinfachten Verfahren beantragen.

4) Terrorabwehr

Die Zentralkommission hat nach Anhörung eines Vortrags von Regierungsdirektor Dr. Rüdiger Clauß vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Thema Terrorabwehr eine Debatte über die Frage der Terrorverhütung auf dem Rhein geführt. Weitere Absprachen auf diesem Gebiet sind geplant, um der Europäischen Kommission eine Reihe konkreter Maßnahmen, die sich auf die Realitäten in der Rheinschifffahrt stützen, zu unterbreiten.

Weitere Informationen sind erhältlich bei:

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
Palais du Rhin
2, Place de la République
67082 Straßburg
Tel. 00 33 (0)3 88 52 20 10
Fax. 00 33 (0) 3 88 32 10 72
E-mail: ccnr@ccr-zkr.org
Website: <http://www.ccr-zkr.org>

ANLAGEN

(für die Fachpresse bestimmt)

Einheitliche Identifikationsnummer für alle Binnenschiffe in Europa

Immer mehr Kommunikations- und Informationssysteme in der Binnenschifffahrt erfordern eine verlässliche und effiziente Erkennung der die Schifffahrtsstraßen befahrenden Einheiten. Um dieser Erfordernis Rechnung zu tragen, hat die Zentralkommission in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Gemeinschaft ein neues Identifikationssystem für Binnenschiffe erarbeitet.

Zu diesem Zweck hat sie eine Änderung ihrer Polizeiverordnung und ihrer Rheinschiffsuntersuchungsordnung beschlossen, um eine „einheitliche europäische Schiffsnummer“, gemeinhin „ENI Nummer“ genannt, einzuführen. (§§ 2.17, 2.18 und 24.08 RheinSchUO).

In dem neuen System wird das bisher auf dem Rhein geltende System im Großen und Ganzen übernommen (amtliche Nummer, auch bekannt unter der Bezeichnung Europa Nummer). Es kommt auf sämtliche Fahrzeuge mit einem Schiffsattest zur Anwendung sowie auf Einheiten, die eine Teilnahme an den Binnenschifffahrtsweginformationssystemen (RIS) wünschen. Die Besonderheit der Nummer besteht darin, dass sie unveränderbar ist und dem Schiff auf Lebenszeit zugeordnet wird, selbst bei dessen Wechsel in ein anderes Land. Im Rahmen der RheinSchUO wird die neue Nummer ab dem 1. April 2007 für alle neuen Einheiten zum Einsatz kommen. Bestehende Schiffe, denen eine amtliche Rheinschiffsnummer bereits erteilt worden ist, behalten diese Nummer, der lediglich eine „0“ vorangestellt wird.

Die Eigner von Rheinschiffen werden darauf aufmerksam gemacht, dass sie nicht gehalten sind, die Schiffsnummer unverzüglich in der geänderten Form an dem Schiffskörper oder an der Schiffshaut anzubringen, sondern erst im Zeitpunkt der nächsten Erneuerung ihres Schiffsattestes nach dem 1. April 2007; es ist vorgesehen, dafür noch eine ausreichende den Umständen angepasste Übergangsfrist festzulegen.

Entwicklung der Beförderungstätigkeit auf dem Rhein

I) Allgemeine Bemerkungen

Europa hat im Jahre 2006 von den Auswirkungen des verstärkten Wirtschaftswachstums profitiert, das insbesondere auf die Exporte nach Asien und den steigenden Binnenkonsum in den europäischen Staaten zurückzuführen ist. Diese günstige Situation für die Verkehrsnachfrage dürfte auch in den kommenden Monaten anhalten. Trotz dieses wirtschaftlichen Kontextes sind die auf dem Traditionellen Rhein beförderten Gütermengen im ersten Halbjahr 2006 gegenüber dem Vorjahr um 0,9% und die Verkehrsleistungen um 3,4% zurückgegangen.

Als einer der möglichen ausschlaggebenden Faktoren sollte der Wasserführung angesichts der klimatischen Entwicklungen verstärkte Aufmerksamkeit geschenkt werden. Wie im Winter 2005-2006 feststellbar war, ist der Rheinverkehr stark abhängig von der Wasserführung. Daher ist wichtig, über Wege nachzudenken, wie dem in Zukunft sowohl schiffbaulich als auch auf Ebene der Infrastrukturen begegnet werden kann.

Zudem verteuerten sich die Gasölpreise in den ersten drei Monaten des Jahres 2006 weiter. Schon im August begannen die Preise dann, wie auch auf dem Ölmarkt, zu sinken. Bei den Betriebskosten wird der Posten „Kraftstoff“ im Jahre 2006 sicherlich einen Höchststand erreichen. Der Trend, der sich seit August abzeichnet, lässt auf eine Besserung der Lage hoffen.

II) Lage in der Trockenschifffahrt

Die in der Trockenschifffahrt beförderten Gütermengen sind, insgesamt gesehen, gegenüber dem ersten Halbjahr 2005 unverändert geblieben. Für die Mehrzahl der Sektoren weisen die Beförderungsmengen eine Abnahme auf; eine Ausnahme davon bilden Kohle und Baustoffe.

So wurde im ersten Halbjahr 2006 mit einem Plus von 6,7% ein deutlicher Anstieg der Kohletransporte verbucht. Dieser Anstieg ist zum einen darauf zurückzuführen, dass die Geschäftstätigkeit im Stahlsektor nach einer kleinen Produktionspause im Jahr 2005 nun wieder angezogen hat und zum anderen darauf, dass die Elektrizitätswerke angesichts der sehr hohen Ölpreise verstärkt auf Kohle zurückgreifen.

Im Bau- und Baustoffsektor wird nach mehreren Jahren rückläufiger Beförderungstätigkeit im ersten Halbjahr 2006 eine Zunahme um über 6,6% der in diesem Sektor beförderten Güter registriert. Diese Entwicklung ist auf eine Belebung der Tätigkeit im privaten und öffentlichen Bau in Deutschland zurückzuführen, nachdem in diesem Bereich mehrere Jahre lang eine Konjunkturabschwächung feststellbar war. Die stärksten Mengenzuwächse gab es ab März 2006 bei den Beförderungen von Sand und Kies zu Tal.

III) Containerverkehr

Trotz 8%iger Zuwächse bei den Containerumschlägen in den westeuropäischen Häfen insbesondere als Folge des Warenaustausches mit China weisen die auf dem Traditionellen Rhein beförderten Gütermengen insgesamt nur ein Plus von 2,3% auf. Die beladenen Container sind um 1,4%, die leeren Container um 4 % gestiegen. Zwar haben unzureichende Wasserstände die Beförderungen in den ersten Wochen des Jahres leicht behindert, Probleme gab es jedoch vor allem mit der Abfertigung in den Seehäfen. Die Ursachen hierfür lagen zum einen an den Umschlagskapazitäten und zum anderen an Softwareproblemen.

In Bezug auf die Seehäfen ist feststellbar, dass die norddeutschen Häfen (Hamburg, Bremen) Zugewinne verzeichnen und ihre Umschlagsmengen um 12,2% steigern konnten, wohingegen die ARA- Häfen lediglich ein Plus von 7% verbuchen. Dieser Trend ist auch für andere Güter des Trockenladungsbereichs feststellbar. Er geht oftmals mit einer Abschwächung der ankommenden Beförderungen dieser Art Güter in den ARA- Häfen einher. Für den Rheinverkehr ist diese Entwicklung nicht von Vorteil.

IV) Tankschifffahrt

Die Beförderungsmenge der Tankschifffahrt ist sowohl aus konjunkturellen als auch aus strukturellen Gründen um insgesamt 4,5% zurückgegangen.

Vor allem für Erdölzeugnisse wird im ersten Halbjahr 2006 eine Abnahme der Beförderungen um 5,9% verzeichnet. Zu Beginn des Jahres war wegen unzureichender Wasserstände die Beförderung in Doppelhüllenschiffen nur eingeschränkt möglich und dies trotz der bestehenden Beförderungsnachfrage. Auf struktureller Ebene ist es vor allem die Modernisierung einer Raffinerie im schweizerischen Wallis, die dauerhaft Auswirkungen auf die Mineralölversorgung dieses Landes über den Rhein haben dürfte und mit einer Verringerung der Exporte von Schwerölderivaten einhergehen wird, zumal die Raffination jetzt vor Ort erfolgt. Längerfristig besteht auch der Trend zu einer Abnahme des Benzin- und Heizölverbrauchs in den westeuropäischen Staaten.

Die Beförderungen für den Chemiesektor sind um 0,9% zurückgegangen, doch da die Konjunktur in diesem Sektor erneut anzieht, besteht die Hoffnung, dass die Verkehrsnachfrage in den kommenden Monaten wieder ansteigen wird.

Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse

Wer heute ein Fahrzeug auf dem Rhein führen will, muss im Besitz eines Rheinpatents sein. Dies dürfte sich schon bald ändern. Denn infolge der Verabschiedung des Zusatzprotokolls Nr. 7 wird die Zentralkommission in Kürze die Gültigkeit anderer Schiffsführerzeugnisse auf dem Rhein anerkennen. Erste Anerkennungen dürften bereits 2007 beschlossen werden. Inhaber nationaler Schiffsführerzeugnisse, bei denen es sich nicht um Rheinpatente handelt, werden dann zur Führung von Schiffen auf dem Rhein berechtigt sein.

Auf der Herbsttagung ist ein weiterer Schritt in diese Richtung bereits getan worden.

- Schon heute ist es möglich, ohne Rheinpatent die Strecke Basel – Iffezheim zu befahren. Dafür reicht ein Gemeinschaftsschiffsführerzeugnis, das dem Anhang I der Richtlinie des Rates 91/672/EWG entspricht oder aufgrund der Richtlinie des Rates Nr. 96/50/EG erteilt worden ist.
- Die rumänischen Kapitänspatente der Kategorien A, B und C sind übrigens bereits im Rahmen des § 3.05 Nr. 3 der Rheinpatentverordnung als gleichwertig mit dem Großen Patent anerkannt worden. Nach diesem Paragraphen haben Inhaber der genannten Patente Anspruch auf gewisse Befreiungen, die für sie den Erwerb des Rheinpatents leichter machen. Konkret bedeutet das, dass die Inhaber dieser Patente bei der Prüfung zum Erwerb des Großen Patents künftig nur noch ihre Kenntnis der auf dem Rhein gültigen Verordnungen und Bestimmungen und die erforderliche Streckenkenntnis nachweisen müssen.

Edition 2.0 des Inland ECDIS Standards eingeführt

Systeme zur elektronischen Darstellung von Binnenschiffahrtskarten und von damit verbundenen Informationen (Inland ECDIS) erhöhen die Sicherheit der Binnenschiffahrt. Außerdem können sie dazu beitragen, dass Schiffe und Wasserstraßen durch genauere Informationen und Darstellung der effektiv vorhandenen Fahrrinnenabmessungen besser ausgelastet werden. Die ZKR hatte im Frühjahr 2001 die erste Edition des Standards verabschiedet. Anlässlich ihres Herbstplenums hat sie eine Neufassung des Standards verabschiedet, die von der internationalen Inland ECDIS Expertengruppe ausgearbeitet wurde. Dieser neue Standard berücksichtigt die zunehmende weltweite Harmonisierung der elektronischen Karten für die Binnenschiffahrt, ihre Einbeziehung in die Verfahren der Internationalen Hydrographischen Organisation (IHO), die Notwendigkeit der Zertifizierung der im Navigationsmodus verwendeten Karten sowie andere Änderungen, deren Notwendigkeit in den vergangenen Jahren im praktischen Schiffsbetrieb mit Inland ECDIS festgestellt wurde. Andere internationale Organisationen, wie die Europäische Gemeinschaft, die UNECE oder die Donaukommission, beabsichtigen ebenfalls, diesen Standard erstmals oder dessen neue Edition einzuführen

Eine elektronische Karte, die zur Unterstützung der Navigation (Navigationsmodus – Überlagerung von Radarbild und elektronischer Kartendarstellung auf einem Bildschirm) genutzt wird, muss über einen Mindestinhalt verfügen und die tatsächlichen Bedingungen der Wasserstraße korrekt wiedergeben. Daher hat die ZKR nunmehr entschieden, dass jede Karte von der Behörde, die für die Erstellung von Schiffahrtskarten für die jeweilige Wasserstraße oder Abschnitte davon zuständig ist (zuständige Behörde), auf ihre Eignung hin geprüft und bei vorhandener Eignung mit einem Zertifikat versehen wird. Das erlaubt sowohl dem Schiffsführer wie auch den Polizeibehörden die einfache Feststellung der Eignung einer Karte für den Navigationsmodus.

Neben der europäisch ausgerichteten Inland ECDIS Expertengruppe, die den Standard weiter entwickelt, hat sich eine internationale Inland ENC Harmonisierungsgruppe (IEHG) etabliert, die insbesondere die Produktspezifikationen des Standards weltweit harmonisiert.

ZKR prüft die Erweiterung des elektronischen Meldens in der Rheinschifffahrt

Der elektronische Austausch von Daten in der Binnenschifffahrt kann zu einer wesentlichen Reduzierung des Arbeitsaufwands der Beteiligten bei gleichzeitiger Erhöhung der Integrität der übermittelten Daten beitragen. Daher beabsichtigt die ZKR, den von ihr 2003 verabschiedeten Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt künftig zu erweitern und die Übermittlung bestimmter sicherheitsrelevanter Daten an die landseitigen Meldestellen auf elektronischem Wege vorzuschreiben.

Dementsprechend hat sie anlässlich ihrer Plenartagung ihren Polizeiausschuss beauftragt,

1. Vorschläge zur Erweiterung des Standards um zusätzliche Meldungen über die Ladung und die Personen an Bord sowie andere Aspekte auszuarbeiten; diese Aufgabe wird die Arbeitsgruppe RIS in Zusammenarbeit mit der internationalen Expertengruppe Electronic Reporting durchführen,
2. bis zur Plenartagung im Frühjahr 2007 Vorschläge auszuarbeiten, mit denen das Übermitteln von nach der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vorgeschriebenen Meldungen auf elektronischem Weg nach diesem Standard schrittweise und unter Berücksichtigung der verfügbaren Geräteausstattungen in der Verordnung verbindlich vorgeschrieben wird; diese Maßnahme würde zunächst für Containerschiffe gelten. Die notwendigen Untersuchungen werden von der Arbeitsgruppe Polizeiverordnung unter Beteiligung des Schifffahrtsgewerbes durchgeführt.

Außerdem hat die ZKR den Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt auf Vorschlag einer internationalen Expertengruppe fortentwickelt, um die mittlerweile gewonnenen praktischen Erfahrungen bei der Anwendung des Standards zu berücksichtigen. Andere internationale Organisationen, wie die Europäische Gemeinschaft, beabsichtigen ebenfalls diesen Standard erstmals oder dessen neue Edition einzuführen.

Mehr Sicherheit durch erhöhte Anforderungen an Steuereinrichtungen auf Binnenschiffen

Die Binnenschifffahrt ist bekanntermaßen ein besonders sicherer Verkehrsträger. Um das Unfallrisiko noch weiter zu senken, hat die ZKR die Anforderungen an Steuereinrichtungen auf Binnenschiffen überarbeitet, da deren Ausfall mit die häufigste Ursache für Unfälle in der Binnenschifffahrt darstellt.

Dazu hat die ZKR die entsprechenden Vorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die seit mehr als 10 Jahren weitgehend unverändert waren, dem Stand der Technik und der praktischen Handhabung in vorbildlich geführten Binnenschiffsunternehmen angepasst.

Außerdem hat die ZKR im größeren Umfang bisher zeitlich befristete Änderungen endgültig in die Untersuchungsordnung übernommen, was diese transparenter machen sollte. Weitere Änderungen resultieren aus einer Harmonisierung mit den Vorschriften der künftigen Gemeinschaftsrichtlinie über die technischen Anforderungen an Binnenschiffe, die die gemeinsame Expertengruppe der ZKR und der EU ausgearbeitet hatten.