



CC/CP (07) 3 – endg.  
4. Juni 2007

fr/de/nl

## PRESSEMITTEILUNG

---

Die Zentralkommission hat am 31. Mai 2007 ihre Frühjahrstagung abgehalten.

### 1) Umsetzung der Basler Erklärung

Anlässlich dieser Tagung hat sie den Bericht ihres Präsidenten Botschafter Paul Seger, Leiter der schweizerischen Delegation, über die Maßnahmen angehört, die ergangen sind, um die in der „Basler Erklärung“ der Minister der ZKR- Mitgliedstaaten vom 16. Mai 2006 genannten Ziele umzusetzen.

Die Delegationen haben diesbezüglich die Initiativen für eine verstärkte Berücksichtigung der Umweltbelange durch die Binnenschifffahrt begrüßt, insbesondere was die Verwendung von schwefelarmem Gasöl, die Reduzierung der Abgasemissionen aus Schiffsmotoren und den Einsatz von Doppelhüllenschiffen angeht.

Das Plenum hat auch von den derzeit laufenden Überlegungen zur Rationalisierung und Vereinfachung der ZKR- Regelung Kenntnis genommen. Diese Arbeit trägt der wachsenden Harmonisierung der Binnenschifffahrtvorschriften auf europäischer Ebene und der immer engeren Verflechtung zwischen Rheinschifffahrtsregelung und Gemeinschaftsregelung Rechnung.

### 2) Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse

Die Zentralkommission hat den Wunsch, die Ausübung des Schifferberufes zu erleichtern und die Mobilität der Schiffer zu verbessern. Sie ist bemüht, zu diesem Ziel Mechanismen zur Anerkennung von nichtrheinischen Patenten und Zeugnissen einzurichten, damit deren Verwendung auf dem Rhein möglich ist.

Ein weiterer Schritt ist in diese Richtung getan worden. An der Rheinpatentverordnung und der Radarpatentverordnung sind Änderungen beschlossen worden, um hierin die Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein vorzusehen. Zur Vereinfachung der Regelung sind diese beiden Verordnungen in einem einzigen Regelwerk zusammengelegt worden. Das neue Regelwerk, das den Namen „Verordnung über die Patente für die Schifffahrt auf dem Rhein“ erhält, tritt am 1. April 2008 in Kraft.

### 3) Schwefelarmer Kraftstoff für die Binnenschifffahrt

Ausgehend von den Ergebnissen ihres Runden Tisches vom 3. Mai 2007 regt die ZKR Maßnahmen zur Förderung einer bedeutenden und raschen Herabsetzung des Schwefelgehalts im von der Binnenschifffahrt verwendeten Kraftstoff an (s. Einzelheiten dieser Maßnahmen in der Anlage). Sie wird aktiv an allen Studien mitwirken, die zur Verträglichkeit alter Motoren mit diesem schwefelarmen Kraftstoff sowie zu den Auswirkungen einer Beimischung von Biokraftstoffen im besonderen Kontext der Binnenschifffahrt durchgeführt werden.

#### **4) Fahrgastschiffe**

Darüber hinaus hat die ZKR einen Vertreter der Fahrgastschiffahrt, Herrn STRAUBHAAR von der IG RiverCruise, angehört, der die Entwicklung in diesem Sektor geschildert und die damit verbundenen Fragen angesprochen hat. Von den Delegationen wurde die sehr rasche Entwicklung dieser Geschäftstätigkeit festgestellt. Die europäische Kabinenschiffsflotte umfasst heute ca. 350 Schiffe mit über 30 000 Betten. Diese Zahlen werden in den kommenden Jahren noch ansteigen, denn die Fahrgastschiffahrt erfreut sich großer Beliebtheit bei dem europäischen und außereuropäischen, vor allem amerikanischen Publikum.

#### **5) Wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt**

Das Plenum hat festgestellt, dass das Jahr 2006 in der Trockenschiffahrt wie in der Tankschiffahrt durch eine kräftige Verkehrsnachfrage und ein Frachtniveau mit steigender Tendenz gekennzeichnet war, vor allem in der Trockenschiffahrt, während sich die Entwicklungen in der Tankschiffahrt etwas kontrastreicher darstellten.

Der Posten „Treibstoff“ stellte auch im Jahre 2006 einen großen Anteil an den Betriebskosten dar, wobei die deutliche Preissenkung ab September, als die Geschäftstätigkeit stark anzog, eine gewisse Entlastung brachte.

Die Inbetriebnahme neuer Einheiten setzte sich im Jahre 2006 fort. Seit einiger Zeit ist feststellbar, dass die Produktionskapazitäten der Schiffswerften und Zubehörlieferanten voll ausgelastet sind. Diese Situation könnte anhalten, da im Hinblick auf die geplante Einführung neuer Zuordnungskriterien für die Beförderungsgüter zwischen 2009 und 2018 mit einer steigenden Nachfrage nach Doppelhüllentankschiffen zu rechnen sein dürfte.

Im Jahre 2006 waren die Auswirkungen des Abfertigungsstaus für Binnenschiffe beim Containerumschlag in den Seehafenterminals deutlich spürbar. Deshalb hat die Rheinschiffahrt nur in sehr geringem Maße von dem kräftigen Anstieg des Containerverkehrs profitiert und dies trotz insgesamt günstiger Wasserstände.

Angesichts der allgemeinen wirtschaftlichen Perspektiven auf westeuropäischer und weltweiter Ebene dürfte in 2007 in allen Sektoren, die sich für ihre Transporte der Rheinschiffahrt bedienen, mit einer starken Beförderungsnachfrage zu rechnen sein.

#### **6) Zentralkommission standardisiert AIS-Geräte für die Binnenschiffahrt**

Anlässlich ihrer Frühjahrstagung hat die ZKR Anforderungen und Prüfvorschriften für Geräte des AIS zur Nutzung in der Binnenschiffahrt verabschiedet. Die ZKR erwartet, dass diese Geräte, die in der Seeschiffahrt bereits verbindlich eingeführt sind, schon in den nächsten Monaten vermehrt in der Binnenschiffahrt eingesetzt werden und in einigen Jahren so selbstverständlich auf Binnenschiffen anzutreffen sein werden wie heute die Funkgeräte. Inland AIS, das auf die Binnenschiffahrt abgestimmte automatisierte Identifizierungssystem, ist das am weitesten verbreitete automatische System zur Verfolgung und Aufspürung von Schiffen. Mit seiner Einführung werden Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie der Schutz der Umwelt weiter verbessert werden können. Die ZKR möchte durch eine frühzeitige Verabschiedung des Standards den Entwicklern und Anwendern die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit geben und die Einführung von Inland AIS auch auf anderen Wasserstraßen als dem Rhein beschleunigen.

Weitere Informationen sind erhältlich bei:

Zentralkommission für die Rheinschiffahrt  
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](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)  
Website: <http://www.ccr-zkr.org>

## **ANLAGEN**

(für die Fachpresse bestimmt)

## **Verabschiedung neuer Normen für den Kraftstoff in der Binnenschifffahrt**

### **- Position der ZKR -**

Die Bereitstellung eines schwefelarmen Kraftstoffs für die Binnenschifffahrt im Hinblick auf die Reduzierung der Abgasemissionen von Schiffsmotoren ist eine wichtige Zielsetzung, um die ökologische Dimension dieses Verkehrsträgers zu verstärken und eine Voraussetzung für die Einführung von Abgasnachbehandlungstechnologien.

Ausgehend von den Ergebnissen des Runden Tisches vom 3. Mai 2007 in Straßburg, an dem Vertreter aller betroffenen Parteien und der zuständigen Generaldirektion der EU- Kommission teilgenommen haben, schlägt die ZKR folgende Maßnahmen vor:

- einstufige Absenkung auf einen Schwefelgehalt von 10 ppm und dies so rasch wie möglich,
- Fortsetzung der Untersuchungen unter Beteiligung der ZKR zur Verträglichkeit alter Motoren mit dem schwefelarmen Kraftstoff,
- Einführung einer Qualitätsnorm ähnlich der EN 590 für den Kraftstoff in der Binnenschifffahrt,
- grundsätzliche Unterstützung der Beimischung von Biokraftstoffen, jedoch insbesondere für Beimischungen über 5% besteht die Notwendigkeit zur Durchführung ergänzender Studien zu den Auswirkungen dieses Kraftstoffs im besonderen Kontext der Binnenschifffahrt,
- einheitliche Einführung des schwefelarmen Kraftstoffs für das gesamte europäische Binnenschifffahrtsstraßennetz, mit der Möglichkeit einer früheren Einführung für abgetrennte Gewässer.

Die ZKR ersucht die Binnenschifffahrtsstaaten und die Europäische Union um Unterstützung dieser Position. Sie verpflichtet sich, die interessierten Akteure über die aus den vorgenannten Studien gewonnenen Erkenntnisse zu informieren.

### **Anerkennung von nichtrheinischen Schiffsführerzeugnissen auf dem Rhein**

Die Zentralkommission hat auf dem Rhein auf der Grundlage des Zusatzprotokolls Nr. 7 zu ihrer Revidierten Rheinschifffahrtsakte einen Prozess der Anerkennung anderer Schiffsführerzeugnisse als der Rheinpatente und anderer Radarzeugnisse als der Radarpatente in Gang gesetzt, was zur Vereinfachung der Verpflichtungen der Schifffahrttreibenden und damit zur Förderung eines großen europäischen Binnenschifffahrtsmarktes beitragen dürfte.

Ein neuer Schritt in diese Richtung ist auf der Frühjahrstagung 2007 getan worden. Die Zentralkommission hat auf dieser Tagung eine geänderte Fassung der Patentverordnung und der Radarpatentverordnung verabschiedet, mit dem Ziel, hierin die künftigen Anerkennungen vorzusehen. Darüber hinaus hat die ZKR, die bemüht ist, der Rheinschiffahrt möglichst einfache, klare und harmonisierte rechtliche Rahmenbedingungen zur Verfügung zu stellen, die Bestimmungen über die Rheinpatente und die Radarpatente in einer einzigen Verordnung zusammengelegt, die den Namen „Verordnung über die Patente für die Schifffahrt auf dem Rhein“ erhält. Dieses neue Regelwerk, das an die Stelle der heute geltenden Rheinpatentverordnung und Radarpatentverordnung tritt, wird in ihren Mitgliedstaaten am 1. April 2008 in Kraft treten.

Zudem sind Anwendungsbestimmungen für die Staaten beschlossen worden, die einen Antrag auf Anerkennung ihrer nationalen Zeugnisse auf dem Rhein einreichen möchten. In der entsprechenden Beschlussfassung werden die Modalitäten und Kriterien genannt, nach denen die Anträge von der ZKR geprüft werden. Die ersten Anerkennungsentscheidungen dürften im Herbst 2007 getroffen und im Frühjahr 2008 wirksam werden.

### Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Die Verkehrsnachfrage auf dem Rhein verzeichnete im Jahre 2006, gestärkt durch ein 2,7% iges Wachstum des BIP in der Eurozone, einen Anstieg. So hat sich die auf dem Traditionellen Rhein beförderte Gütermenge in diesem Jahr um 3% und im zweiten Halbjahr 2006 sogar um 8% gegenüber dem Vorjahreshalbjahr erhöht, als besonders niedrige Wasserstände herrschten. Die Wachstumsprognosen für die Eurozone, die Anfang des Jahres 2007 aufgestellt wurden, sind optimistisch, so dass die Rheinschifffahrt auch 2007 von der guten Nachfragesituation profitieren dürfte.

Die 2006 registrierten Niedrigwasserperioden waren nicht so langanhaltend wie dies im Jahre 2005 der Fall war. Im zweiten Halbjahr 2006 verbilligten sich die Treibstoffpreise gegenüber dem im August erreichten Höchststand. Diese Preissenkung setzte sich bis Ende Januar fort, dann kehrte sich der Trend erneut um. Ganzjährig betrachtet, fällt auf, dass der Gasölpreis trotz der feststellbaren Verbilligung in den letzten 4 Monaten des Jahres im Schnitt um 12 % über dem Stand des Jahres 2005 lag

Von den Gütern, die für das gesamte Jahr die höchste Zuwachsrate aufweisen, sind zu nennen Stahlerzeugnisse mit +5%, Kohle mit 7,6%, Sand und Kies mit +10% und in der Tankschifffahrt der Chemiesektor mit +2%. Diese Zuwächse sind ausnahmslos auf ein starkes Wachstum in den entsprechenden Industriebereichen zurückzuführen.

Die Beförderung von Containern auf dem Traditionellen Rhein wies eine leicht rückläufige Entwicklung auf (-1%), während für die Ankünfte in den Seehäfen Mengensteigerungen verbucht wurden, die in Rotterdam über 4% und in Antwerpen über 8% erreichten, und der Hafen Amsterdam sein Umschlagsvolumen gegenüber 2005 sogar verdreifachen konnte. Die Tatsache, dass die Rheinschifffahrt von dieser Entwicklung nicht profitieren konnte, ist dem Umstand geschuldet, dass in den Seehäfen bei der Abfertigung der Binnenschiffe Engpässe auftreten. Vor allem der Hafen Rotterdam stößt offenbar an seine Kapazitätsgrenzen. Auf dem Rhein ist die Beförderung von Leercontainern in 2006 um 8,5% zurückgegangen, die von Vollcontainer hingegen um nahezu 3% gestiegen, vor allem zu Tal.

Im ersten Quartal 2007 scheint sich erneut ein Wachstum der Containertransporte auf dem Rhein abzuzeichnen, wenn man von den verheerenden Konsequenzen der Schifffahrtssperre infolge des Unfalls im März in Köln absieht. Der Eingangsverkehr in den ARA- Häfen weist in 2007 weiterhin kräftige Zuwächse auf, und nun liegt es an der Rhein- und Binnenschifffahrt, aus diesem Konjunkturhoch den größten Nutzen zu ziehen.

Die Inbetriebnahme neuer Einheiten setzte sich auch im Jahre 2006 in einem raschen Tempo fort. Wenn sich in der Tankschifffahrt die Anzahl der neu in Verkehr gebrachten Einheiten gegenüber 2005 halbiert hat, dann ist diese zeitweilige Verlangsamung nicht in einer Investitionszurückhaltung seitens der Betreiber begründet. Ursächlich hierfür sind vielmehr Engpässe bei den Produktionskapazitäten der Schiffswerften und der Zubehörlieferanten, die sich beide einer weltweit starken Nachfrage nach Neubauten gegenübersehen. Seit einiger Zeit sind ihre Kapazitäten voll ausgelastet. Für 2007 ist damit zu rechnen, dass erneut zahlreiche neue Einheiten auf den Markt gebracht werden.

Im Hinblick auf die zwischen 2009 und 2018 vorgesehene Einführung neuer Zuordnungskriterien für die Beförderung von Stoffen in Doppelhüllenschiffen benötigt die Tankflotte die gesamte Baukapazität, das entspricht einer Bauleistung von rund 60 Einheiten pro Jahr, um eine Erneuerung der Flotte bis 2018 zu gewährleisten.

## Zentralkommission standardisiert AIS-Geräte für die Binnenschifffahrt

**Anlässlich ihrer Frühjahrstagung hat die ZKR Anforderungen und Prüfvorschriften für Geräte des AIS zur Nutzung in der Binnenschifffahrt verabschiedet. Die ZKR erwartet, dass diese Geräte, die in der Seeschifffahrt bereits verbindlich eingeführt sind, schon in den nächsten Monaten vermehrt in der Binnenschifffahrt eingesetzt werden und in einigen Jahren so selbstverständlich auf Binnenschiffen anzutreffen sein werden wie heute die Funkgeräte.**

Inland AIS, das auf die Binnenschifffahrt abgestimmte automatisierte Identifizierungssystem, ist das am weitesten verbreitete automatische System zur Verfolgung und Aufspürung von Schiffen. Mit seiner Einführung werden Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie der Schutz der Umwelt weiter verbessert werden können. Die ZKR möchte durch eine frühzeitige Verabschiedung des Standards den Entwicklern und Anwendern die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit geben und die Einführung von Inland AIS auch auf anderen Wasserstraßen als dem Rhein beschleunigen. Der Standard für Inland AIS berücksichtigt soweit wie möglich die aktuellen Anforderungen für AIS Geräte auf Seeschiffen, damit diese Geräte leicht den besonderen Bedürfnissen der Binnenschifffahrt angepasst und Typgenehmigungsverfahren für Inland AIS Geräte mit einem geringen zusätzlichen Aufwand durchgeführt werden können.

Die Zentralkommission beabsichtigt darüber hinaus

- ab dem 1. April 2008 nur noch den Einbau von AIS-Geräten, die dem Standard genügen, auf Fahrzeugen der Rheinschifffahrt zuzulassen,
- noch bis zum 31. Dezember 2011 IMO Class A Transponder, die auf Binnenschiffen bis zum 31. März 2008 nachweislich eingebaut wurden oder die auf Seeschiffen eingebaut sind, zur Nutzung zuzulassen.

Die europäische Expertengruppe „Tracking and Tracing on Inland Waterways“ hat den Standard entworfen und wird bei Bedarf auch Vorschläge für dessen Fortentwicklung ausarbeiten. Die ZKR schlägt vor, den Standard auch in die Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Anforderungen an Binnenschiffe aufzunehmen, damit einheitliche Vorschriften für die Typgenehmigung und den Einbau von Inland AIS Geräten auf allen Binnenwasserstraßen der Europäischen Union gewährleistet sind.

Mit der Verabschiedung des Standards sowie den noch später zu erfolgenden Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung werden die Voraussetzungen für eine sichere Nutzung von Inland AIS in der Zukunft geschaffen. Eine Ausrüstungsverpflichtung ist mit der Verabschiedung des Standards nicht verbunden.

Der Standard mit dem vollständigen Titel „Inland AIS Geräte auf Binnenschiffen nach dem Standard Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt – Betriebs- und Leistungsanforderungen, Prüfmethode und geforderte Prüfergebnisse (Test Standard für Inland AIS)“ wird in den nächsten Wochen auf der Webseite der ZKR ([www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)) veröffentlicht werden.