



Pressemitteilung

Die Zentralkommission hat am 28. und 29. Mai 2008 ihre Frühjahrsplenartagung abgehalten.

ZKR-Kongress 2009 « Klimawandel und Rheinschifffahrt »

Die ZKR wird am 24./25. Juni 2009 in Bonn einen Kongress zum Thema „Klimawandel und Rheinschifffahrt“ durchführen.

Dieser Kongress soll Transparenz in die vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnisse bringen und mögliche Konsequenzen für die Schifffahrt auf dem Rhein aufzeigen.

Er wird in Zusammenarbeit mit den anderen auf diesem Gebiet tätigen nationalen und internationalen Organisationen vorbereitet.

ZKR setzt das verbindliche elektronische Melden in der Rheinschifffahrt befristet aus

Aufgrund der bei der Implementierung des elektronischen Meldens aufgetretenen praktischen Probleme hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt beschlossen, die Verpflichtung zum elektronischen Melden auszusetzen bis sämtliche technische Probleme beseitigt, an Land und auch an Bord der betroffenen Schiffe die notwendigen Vorkehrungen getroffen und die Systeme in den Rheinuferstaaten ausreichend getestet sein werden. Damit werden nicht wie ursprünglich vorgesehen ab dem 1. April, sondern zu einem späteren Zeitpunkt, den die ZKR noch bekannt geben wird, Schiffe, die mehr als 20 Container oder Container mit Gefahrgütern befördern, ihre obligatorischen Meldungen bei den Revierzentralen oder Verkehrsposten elektronisch übermitteln müssen.

Von dieser Aussetzungsmaßnahme bleiben die bisher auf dem Rhein schon geltenden Meldeverpflichtungen der Rheinschiffspolizeiverordnung unberührt. Die ZKR hat aufgrund der aufgetretenen Schwierigkeiten ihren Polizeiausschuss beauftragt zu prüfen, ob Konsequenzen im Hinblick auf die künftige Umsetzung anderer RIS-Applikationen gezogen werden müssen.

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt: 2007, ein gutes Jahr

Die Rheinschifffahrt verzeichnete im Jahre 2007 einen Anstieg ihrer Beförderungsmenge um 2,6%. Besonders stark war die Beförderungsnachfrage in der Trockengüterschifffahrt (Steigerung des Beförderungsvolumens um 4,4%). Zuwächse waren hauptsächlich für den Landwirtschaftssektor (+4,6%) zu verbuchen, wenn man Getreide ausnimmt, dessen Beförderungsmenge infolge der schlechten Ernte rückläufig war. Kräftig wachsende Beförderungsmengen gab es auch im Stahlsektor (+15,7%).

Verglichen mit diesen Zahlen erscheint das anhaltende Wachstum des Containerverkehrs (+2%) bescheiden, zumal für diesen Bereich in den Seehäfen eine weiterhin rege Geschäftstätigkeit registriert wurde. Ende 2007 und Anfang 2008 wiesen die Containerbeförderungen allerdings eine stärkere Zunahme auf.

Für die Beförderungsmengen der Tankschifffahrt mussten 2007 Verluste verzeichnet werden (-3,5%), was in erster Linie der rückläufigen Beförderung von Erdölzeugnissen (-10%) geschuldet war. Diese Tendenz hat sich im Jahre 2008 fortgesetzt. Die Preisentwicklung in diesem Bereich löst Spekulationen aus, so dass für die Beförderung Entwicklungen in einem ständigen Auf und Ab registriert werden.

Die positive Entwicklung der Rheinschifffahrtstätigkeit im Jahre 2007 ist dadurch begünstigt worden, dass es keine allzu starken Wasserstandschwankungen auf dem Rhein gegeben hat.

Der Anstieg der Treibstoffpreise belastet die Rheinschifffahrt genau wie die anderen Sektoren auch (+35% zwischen April 2007 und April 2008).

Was die Flottenkapazität angeht, so hat sich das Laderaumangebot in 2007 sowohl in der Tankschifffahrt (+50 000 t) als auch in der Trockenschifffahrt (+166 000 t) erhöht.

Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

Die Zentralkommission hat Arbeiten zur Aktualisierung ihrer Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter (ADNR) durchgeführt. Erwähnung verdienen dabei zwei Neuheiten:

- die Einführung neuer Kriterien, nach denen die Gefährlichkeit von Stoffen für die aquatische Umwelt und die Gesundheit beurteilt wird,
- die Einführung eines Verfahrens, das Bauvarianten für Tankschiffe vorsieht.

Die neuen Gefährdungskriterien haben zur Folge, dass zahlreiche Stoffe, darunter Ottokraftstoffe und Gasöl, künftig in Doppelhüllentankschiffen befördert werden müssen. Die Umrüstung der Flotte von Einhülle auf Doppelhülle wird schrittweise nach geeigneten mit dem Gewerbe abgestimmten und bereits verabschiedeten Übergangsmaßnahmen erfolgen.

Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse durch die ZKR

Die Zentralkommission, die bestrebt ist, für Gewerbetreibende den Zugang zum Rheinschifffahrtsmarkt zu erleichtern, hat unter der zusätzlichen Auflage des Erwerbs von Streckenkenntnissen für den Rhein die Gültigkeit der nachstehend aufgeführten nationalen Zeugnisse auf dem Rhein anerkannt:

- die belgischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B,
- die deutschen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B,
- die niederländischen Schiffsführerzeugnisse („Groot vaarbewijs“) der Kategorien A und B und I und II,
- die rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B sowie das rumänische Befähigungszeugnis für die Radarfahrt.

Gleichzeitig ist zwischen dem Generalsekretär der ZKR und dem Generaldirektor der Abteilung Europäische Angelegenheiten und internationale Beziehungen des Verkehrsministeriums Rumäniens eine Verwaltungsvereinbarung unterzeichnet worden, die die Modalitäten der Kooperation zwischen den rumänischen Behörden und der ZKR festlegt.

Kommunikation und Kooperation bei schweren Unfällen mit Auswirkungen für die Rheinschifffahrt

Die Zentralkommission hat den Bericht einer Sonderarbeitsgruppe über die Verbesserung der Kommunikation und Kooperation auf dem Rhein bei schweren Unfällen mit Auswirkungen für die Rheinschifffahrt zur Kenntnis genommen.

Um in Ausnahmesituationen auf dem Rhein und vor allem beim Auftreten von Behinderungen des Schiffsverkehrs die Weitergabe von Informationen zu verbessern, ist ein spezifisches auf internationaler Ebene umzusetzendes Verfahren erarbeitet worden. Dieses Verfahren sieht neben einem genauen Format der Kommunikationen die Definition des Adressatenkreises, die Inventarisierung des Bergungsmaterials sowie Empfehlungen für ein besseres Management von Ausnahmesituationen, in denen eine erhebliche Anzahl von Schiffen festliegen kann, vor.

Praktische Einzelheiten sind noch zu definieren. Das Verfahren soll nach seiner Fertigstellung verabschiedet werden.

Vereinfachung der Rheinschifffahrtsregelungen und Rationalisierung der verordnungsrechtlichen Tätigkeit der ZKR

Nachdem die Minister der Mitgliedstaaten der ZKR in ihrer „Basler Erklärung“ vom 16. Mai 2006 den Wunsch nach einer Klärung und Vereinfachung der Regelwerke der ZKR geäußert haben, hat sie einen Beschluss zur Festlegung von Leitlinien für die Ausübung ihrer verordnungsrechtlichen Tätigkeit verabschiedet. Nach diesem Beschluss ist vor allem die Neuordnung der Rheinschifffahrtsregelung in vier verordnungsrechtlichen Blöcken vorgesehen, das sind die Polizeiverordnung, die Untersuchungsordnung, die Verordnung über Schiffspersonal und die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter. Des Weiteren soll nach diesem Beschluss die Frequenz der Vorschriftenänderungen reduziert werden: Die Verordnungen sollen grundsätzlich nur einmal alle zwei Jahre geändert werden. Schließlich sieht der Beschluss eine bessere Kontrolle des Einsatzes von Anordnungen vorübergehender Art und Übergangsbestimmungen vor.

In einem ersten Umsetzungsschritt hat die ZKR beschlossen, die bestehenden umfangreichen Anordnungen vorübergehender Art in der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und insbesondere in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung weitestgehend durch definitive Änderungen zu ersetzen.

Berufung an die Berufungskammer der ZKR

Frau Hélène GEBHARDT (Frankreich) ist für die Zeit vom 1. Juli 2008 bis zum 31. Dezember 2009 zur stellvertretenden Richterin an der Berufungskammer ernannt worden und übernimmt damit die Nachfolge von Herrn Jean-Louis VILLA.

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>

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
Palais du Rhin
2 place de la République
67082 Strasbourg
Tél : 00 33 (0)3 88 52 20 10
Fax : 00 33 (0) 3 88 32 10 72
E-mail : ccnr@ccr-zkr.org
Internet : <http://www.ccr-zkr.org>

ANLAGEN

(für die Fachpresse bestimmt)

ZKR-Kongress 2009 « Klimawandel und Rheinschifffahrt »

Die ZKR wird am 24./25. Juni 2009 in Bonn einen Kongress zum Thema „Klimawandel und Rheinschifffahrt“ durchführen.

Dieser Kongress soll Transparenz in die vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnisse bringen und mögliche Konsequenzen für die Schifffahrt auf dem Rhein aufzeigen.

Der Kongress wird sich vorrangig an Entscheidungsträger aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft - hier insbesondere Binnenschifffahrtsgewerbe, Binnenhäfen und Verloader -richten.

Wesentliche Grundlagen des Kongresses werden die Arbeiten der PIANC sowie insbesondere auch die Zwischenergebnisse des deutschen Forschungsprojekts KLIWAS darstellen. Die Kongressvorbereitung erfolgt im Zusammenspiel mit den anderen auf diesem Gebiet tätigen nationalen und internationalen Organisationen.

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

I. Allgemein

Im Jahre 2007 verzeichnete die Rheinschifffahrt ein Wachstum um 2,6% der von ihr beförderten Gütermengen. Im zweiten Halbjahr betrug die Zuwachsrate 1,3% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Der befürchtete Rückgang der Beschäftigung in Europa und sein negativer Einfluss auf die Beförderungsnachfrage an die Binnenschifffahrt sind bislang offensichtlich ausgeblieben.

Auch die vorliegenden Angaben für die ersten beiden Monate des Jahres 2008 deuten auf eine weitere Steigerung der Transportmengen in der Trockenschifffahrt und für den Chemiebereich hin. Die Beförderungen von Erdölprodukten scheinen hingegen aufgrund der hohen Preise einen deutlich rückläufigen Trend aufzuweisen.

II. Beförderte Güter

In der Trockenschifffahrt war im Jahr 2007 und auch in den ersten Monaten des Jahres 2008 eine allgemein starke Beförderungsnachfrage feststellbar. Diese sorgte im Jahr 2007 für eine Steigerung der Beförderungsmenge um 4,4 %.

Die Beförderungen im landwirtschaftlichen Sektor sind um rund 4,6 % gestiegen. Im zweiten Halbjahr wiesen auch die Düngemitteltransporte einen Anstieg von über 5% auf. Demgegenüber sind die Beförderungsvolumen von Weizen im Jahr 2007 um über 17 % zurückgegangen. Insbesondere die Exporte waren wegen der schlechten Ernte in Europa rückläufig.

Im Jahre 2007 sind die Beförderungen von Eisen- und Stahlprodukten um 15,7 % gestiegen. Die Stahlindustrie bezeichnet das Jahr 2007 als „außerordentlich erfolgreich“ und erwartet für 2008 ein ähnlich hohes Produktionsniveau, trotz eines allgemeinen risikoreicheren wirtschaftlichen Kontextes. Die Kohlebeförderungen sind im Jahr 2007 mengenmäßig um 3 % gestiegen, als Folge der extrem hohen Erdölpreise und der regen Geschäftstätigkeit im Stahlbereich.

Anfang 2008 wiesen die Kohleimporte mit insbesondere + 20% für Deutschland noch eine steigende Tendenz auf, was für die Beförderungsnachfrage in der Rheinschifffahrt relevant ist. Die Beförderungen auf dem Rhein folgten einer ähnlichen Entwicklung, da die Verbraucher im Hinterland zur Vorratsbildung neigten, um für den Fall vorzusorgen, dass in der zweiten Jahreshälfte Niedrigwasser auftritt. Das Einstellen des Kohleabbaus im Saarland hat die Nachfrage noch zusätzlich unterstützt.

Die Beförderungen von Baustoffen sind im Jahr 2007 mengenmäßig um 2,3 % gestiegen, wiesen im zweiten Halbjahr allerdings eine leicht rückläufige Entwicklung auf. Für die ersten Monate 2008 zeichnet sich jedoch erneut eine steigende Tendenz der Nachfrage um nahezu 4% ab, dank einer positiven Entwicklung im Tief- und öffentlichen Bau.

Im Jahre 2007 sind die Containerbeförderungen auf dem Rhein lediglich um etwas über 2 % gestiegen, und dies in einem Kontext, in dem die Umschlagsvolumen der wichtigsten Seehäfen Steigerungsraten von über 10 % aufwiesen. Dies deutet auf klare Verluste von Marktanteilen für die Binnenschifffahrt hin. Ursächlich für diese Verluste sind bekanntlich Probleme logistischer Art an den Umschlagstellen, insbesondere im Rotterdamer Hafen, infolge der stark wachsenden Containermengen.

Ab Dezember 2007 und auch in den ersten beiden Monaten des Jahres 2008 konnten allerdings Zuwächse um 8 bis 9 % bei den beförderten Containern in TEU verbucht werden. Festzustellen ist zudem, dass im Jahre 2007 der Anteil der auf dem Rhein beförderten beladenen Container von 66,7 % auf 68,3 % gewachsen ist.

In der Tankschifffahrt gingen die beförderten Mengen im Jahre 2007 trotz hoher Nachfrage von Seiten der chemischen Industrie um 3,5 % zurück. Etwas besser verliefen die ersten Monate des Jahres 2008.

Im Jahre 2007 verzeichneten die Beförderungen von Erdölprodukten Einbußen um über 10 %, und die Motorbezinbeförderungen gingen um 2,8 % zurück, Dieselkraftstoffe, Gasöl und Heizöl sogar um 21%. Tendenziell stiegen die Beförderungsmengen in der Talfahrt, und sanken die Mengen in der Bergfahrt.

In den ersten beiden Monaten des Jahres 2008 haben sich die Beförderungen von Erdölprodukten um 4,5 % erhöht. Auf einem Markt, auf dem die Erdölpreise Rekordniveau erreicht haben, gibt es viel Spekulation. Jede Preissenkung, so kurz sie auch sein mag, wird zur Bevorratung genutzt. Dadurch kommt es zu Ausschlägen bei der Nachfrage nach Laderaum.

Der Aufschwung im Chemiesektor setzte sich im Jahre 2007 fort. So erhöhten sich die Beförderungsmengen über das ganze Jahr betrachtet um 10%. Auch in den ersten zwei Monaten des Jahres 2008 sind die beförderten Gütermengen trotz eines leichten Rückgangs im Januar allgemein um etwa 5,7 % gestiegen. Bei der chemischen Industrie herrscht seit März wieder mehr Zuversicht für die kommenden Monate.

III. Betriebsbedingungen

Im Laufe des Jahres 2007 waren auf dem Rhein keine extremen Wasserstandsschwankungen zu verzeichnen. Nach einigen Wochen Niedrigwasser Anfang 2008 war die Wasserführung bis vor kurzem für die Binnenschifffahrt befriedigend, was die Ablademöglichkeiten angeht.

Der Jahresmittelwert der Treibstoffpreise lag im Jahr 2007 im Durchschnitt dank einer vorübergehenden Verbilligung im ersten Halbjahr 2007 um nur 2% über dem Jahresmittelwert von 2006. Im zweiten Halbjahr 2007 und in den ersten Monaten 2008 war hingegen eine bedeutende Preissteigerung zu verzeichnen. So verteuerte sich Treibstoff zwischen April 2007 und April 2008 um rund 35 % und erreichte wieder neue Rekordhöhen. Aus strukturellen Gründen ist auf dem Weltölmarkt nicht mit dauerhaften Preissenkungen zu rechnen.

IV. Entwicklung des Laderaumangebots

Im Jahre 2007 sind über 165 000 t neue Tonnage auf dem Trockenschifffahrtsmarkt eingesetzt worden.

Wenn auch der neu eingesetzte Schiffsraum über eine erhöhte Produktivität verfügt, scheint die Entwicklung im Trockenschifffahrtsbereich nicht Besorgnis erregend, da die Nachfrage an die Trockenschifffahrt sich strukturell auf einem vergleichbaren Wachstumskurs befindet, wie das Laderaumangebot.

In der Tankschifffahrt, die sich in einer Restrukturierungsphase befindet, wurden im Jahr 2007 über 50 000 t neue Tonnage auf den Markt gebracht. Die Entwicklung der Doppelhüllenkapazitäten und das bisherige Nichtausscheiden von Einhüllenschiffen aus dem Markt könnten sich für die Zukunft als problematisch erweisen. Ein durchschnittlich niedriges Frachtniveau für die Erdölprodukte und die Tatsache, dass Einhüllenschiffsbetreiber beginnen, in finanzielle Schwierigkeiten zu geraten, scheint diese Prognose zu bestätigen.

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
Palais du Rhin
2 place de la République
67082 Strasbourg
Tél : 00 33 (0)3 88 52 20 10
Fax : 00 33 (0) 3 88 32 10 72
E-mail : ccnr@ccr-zkr.org
Internet : <http://www.ccr-zkr.org>

Bericht der ZKR über Klimawandel und Rheinschifffahrt

Die Rheinschifffahrt wird auch künftig die von ihr gewohnte Transportleistung erbringen können und selbst deren Steigerung scheint grundsätzlich nicht in Frage gestellt, jedoch müssen die notwendigen Grundlagen erarbeitet werden, um die möglichen Auswirkungen des Klimawandels für den Rhein konkret zu erfassen und angemessene Anpassungsstrategien zu entwickeln. Das sind die wichtigsten Schlussfolgerungen eines Berichts, den ihre Ausschüsse der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) anlässlich ihrer Plenartagung am 28. Mai 2008 vorgelegt haben.

Dieser Bericht

- unterrichtet über die grundsätzlich realistisch erscheinenden Auswirkungen des Klimawandels auf die Rheinschifffahrt und gibt dazu die minimal notwendigen Informationen über den aktuellen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse wieder;
- stellt zusammenfassend dar, welche grundsätzlichen Möglichkeiten der Rheinschifffahrt zur Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels derzeit bekannt sind;
- zeigt in ähnlicher Weise auf, dass auch eine größere Zahl von Maßnahmen bekannt und anwendbar sind, die es der Rheinschifffahrt erlauben, ihre Emissionen von Treibhausgasen zu reduzieren.

Die ZKR möchte mit diesem Bericht vor allem die Diskussion über die Zukunft der Rheinschifffahrt angesichts des Klimawandels versachlichen. Weiterhin soll der Bericht und insbesondere die darin aufgeführten Unterlagen und Arbeiten der Mitgliedsstaaten der ZKR und anderer internationaler Organisationen, auf die er sich weitgehend abstützt, eine Basis für ihre Aktivitäten im Hinblick auf den Klimawandel und dessen Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt bieten.

Das Dokument „Klimawandel und Rheinschifffahrt - Bericht für das Plenum der Zentralkommission“ ist auf der Webseite der ZKR wiedergegeben.

Neue Maßnahmen für die Beförderung gefährlicher Güter

Harmonisierung

In dem Bestreben, die Harmonisierung der internationalen Regelungen voranzutreiben, hat die ZKR für ihre Verordnung über die Beförderung von gefährlichen Gütern auf dem Rhein die gleichen Änderungen beschlossen, wie diejenigen, die in den Verordnungen über den Straßenverkehr (ADR), den Schienenverkehr (RID) und den Seeverkehr (IMDG- Code) beabsichtigt sind. Zu diesen Änderungen gehört auch eine Neufassung der Vorschriften für die Beförderung radioaktiver Stoffe. Des Weiteren sind Bestimmungen für das Kennzeichnen von Versandstücken mit umweltgefährdenden Stoffen eingeführt worden.

Anpassung an den Stand der Technik

Für Standardtankschiffe auf dem Rhein ist auf der Grundlage empirischer Erfahrungen der höchstzulässige Inhalt der Ladetanks auf 380m³ begrenzt worden. Nun weisen aber die neuen Rheintankschiffe wie auch die Containerträgerschiffe Abmessungen von bis zu 135m x 22,50m auf, während der traditionelle Standard bei 110m x 11,40m liegt. Eine Erhöhung der Schiffsabmessungen unter Beibehaltung des vorstehend genannten höchstzulässigen Ladetankinhalts hätte zur Folge, dass sich die Anzahl der Ladetanks und damit der Armaturen (Anschlüsse, Ventile, Messinstrumente usw.) erhöhen würde. Dank einer durch das niederländische Institut TNO entwickelten Methode ist es möglich, einen Ladetankinhalt von über 380m³ zuzulassen, ohne dadurch die Risiken zu erhöhen. Diese Methode besteht darin, Tankschiffsbauarten zu bewerten, deren Energieaufnahmekapazität bei Kollisionen über der eines Standardschiffes liegt. Diese Methode ist in das ADNR aufgenommen worden. Neben der Zulassung vergrößerter Ladetanks sind hiernach auch andere, von den Standardbreiten von 80cm abweichende Wallgangbreiten sowie die Verwendung neuer Werkstoffe möglich.

Beförderung umwelt- und gesundheitsgefährdender Stoffe in Tankschiffen

Die Umweltkatastrophen, die durch Schiffsunfälle auf See beim Transport von Mineralöl oder anderen Chemieprodukten verursacht worden sind, haben zu einer Sensibilisierung der öffentlichen Meinung und der Politik beigetragen. Die für die Binnenschifffahrt geltenden Verordnungen über die Beförderung gefährlicher Güter enthielten bislang keine Kriterien für die Umwelt- und Gesundheitsgefährdung von Stoffen. Die Festsetzung solcher Kriterien hat Zeit erfordert, doch jetzt sind sie in dem Allgemeinen Harmonisierten Klassifikations- und Etikettierungssystem (GHS) definiert worden. Für die Beförderung in Tankschiffen der Binnenschifffahrt gehen diese Kriterien noch über das hinaus, was für die Straße (ADR) oder die Schiene (RID) vorgeschrieben ist.

So ist die Beförderung von Stoffen, die die Kriterien für die Kategorien akute Giftigkeit 1 oder chronische Giftigkeit 1 (Gruppe N1) erfüllen, künftig in Doppelhüllentankschiffen des Typs C durchzuführen. Für Stoffe, die den Kriterien für die Kategorien chronische Giftigkeit 2 oder chronische Giftigkeit 3 (Gruppe N2) entsprechen, sind Doppelhüllentankschiffe des Typs N vorgeschrieben. (Dieser neue Schiffstyp N- Doppelhülle ist bereits mit dem ADNR 2007 eingeführt worden.) Zudem sind auch gesundheitsgefährdende Stoffe, wie krebserregende, erbgutverändernde oder reprotoxische Stoffe (CMR) in Tankschiffen des Typs N –Doppelhülle zu befördern, wie auch die so genannten Floater und Sinker (Stoffe, die an der Wasseroberfläche schwimmen oder auf den Grund absinken). Die Folge ist, dass zahlreiche gefährliche flüssige Stoffe, darunter Ottokraftstoffe und Gasöl, deren Beförderung bislang in Einhüllenschiffen des Typs N möglich war, künftig in Doppelhüllenschiffen transportiert werden müssen.

Natürlich wird die Umrüstung der Flotte von Einhülle auf Doppelhülle Zeit in Anspruch nehmen, so dass angemessene Übergangsfristen einzuräumen sind, wobei gleichzeitig dem Ziel Umweltschutz sowie den technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten Rechnung zu tragen ist. Solche Übergangsbestimmungen sind in enger Abstimmung mit dem Gewerbe festgelegt worden. Eine Staffelung in drei Phasen ist vereinbart worden (2012, 2015 und 2018). Für Einhüllenschiffe mit einer Tragfähigkeit von weniger als 1000t sowie für Bunker- und Entölerboote gelten besondere Übergangsbestimmungen.

Inkrafttreten des ADN- Übereinkommens

Die Zentralkommission hat zudem Kenntnis davon genommen, dass das ADN- Übereinkommen am 29. Februar 2008 in Kraft getreten ist. Dieses europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen ist von einer internationalen Konferenz unter gemeinsamer Federführung von UNECE und ZKR erarbeitet worden. Die dem Übereinkommen beigefügte Verordnung ist praktisch identisch mit dem ADNR, so dass die ZKR gleichwertig vorgesehen hat, dass das ADNR ab 2011 nur noch in einem Hinweis auf die dem ADN beigefügte Verordnung besteht. Die Betreuung des ADN-Übereinkommens und der beigefügten Verordnung ist einem Verwaltungsausschuss und einem Sicherheitsausschuss übertragen worden. Die beiden Ausschüsse werden ihre Arbeiten in Genf im Rahmen der UNECE durchführen. Die ZKR wird zusammen mit der UNECE das Sekretariat übernehmen. Angesichts dieser neuen Gegebenheiten hat die ZKR beschlossen, ihre eigene Arbeitsgruppe für gefährliche Güter aufzulösen.

Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse durch die ZKR

Die ZKR hat auf ihrer Frühjahrstagung die ersten nach dem Zusatzprotokoll der Mannheimer Akte getroffenen Anerkennungsentscheidungen für nichtrheinische Schiffsführerzeugnisse verabschiedet, die ab dem 1. Oktober 2008 wirksam sein werden. Sie betreffen die Schiffsführerzeugnisse von drei Mitgliedstaaten der ZKR sowie die rumänischen Schiffsführerzeugnisse und die rumänischen Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt.

Ab dem ersten Oktober 2008 werden die Inhaber der betreffenden Zeugnisse zur Fahrt auf dem Rhein berechtigt sein, sofern sie gewisse nachstehend genannte Voraussetzungen erfüllen.

- 1) Die Inhaber von deutschen Schiffsführerzeugnissen der Kategorien A und B (Schifferpatent A/B) sind zur Fahrt auf dem Rhein berechtigt, sofern folgende zusätzliche Voraussetzungen erfüllt sind:
 - Sie müssen für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein- km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein- km. 857,40) ein Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage A3 der Patentverordnung Rhein vorlegen;
 - Sie müssen bei Erreichen des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen.

- 2) Die Inhaber von belgischen Schiffsführerzeugnissen der Kategorien A und B („certificat de conduite/vaarbewijs A/B“) sind zur Fahrt auf dem Rhein berechtigt, sofern folgende zusätzliche Voraussetzungen erfüllt sind:
 - Sie müssen für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein- km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein- km. 857,40) ein Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage A3 der Patentverordnung Rhein vorlegen;
 - sie müssen bei Erreichen des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen.
 - sie müssen mindestens 21 Jahre alt sein.

- 3) Die Inhaber von niederländischen Schiffsführerzeugnissen der Kategorien A und B („Grootvaarbewijs A/B“) sind zur Fahrt auf dem Rhein berechtigt, sofern folgende zusätzliche Voraussetzungen erfüllt sind:
 - Sie müssen für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein- km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein- km. 857,40) ein Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage A3 der Patentverordnung Rhein vorlegen;
 - sie müssen bei Erreichen des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen.
 - sie müssen mindestens 21 Jahre alt sein.

- 4) Die Inhaber von niederländischen Schiffsführerzeugnissen der Kategorien I und II („Groot vaarbewijs I/II“) sind zur Fahrt auf dem Rhein berechtigt, sofern folgende zusätzliche Voraussetzungen erfüllt sind:
- Sie müssen für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein- km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein- km. 857,40) ein Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage A3 der Patentverordnung Rhein vorlegen;
 - sie dürfen nicht über 50 Jahre alt sein.
- 5) Die Inhaber von rumänischen Schiffsführerzeugnissen der Kategorien A und B sind zur Fahrt auf dem Rhein berechtigt, sofern folgende zusätzliche Voraussetzungen erfüllt sind:
- Sie müssen für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein- km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein- km. 857,40) ein Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage A3 der Patentverordnung Rhein vorlegen;
 - sie müssen bei Erreichen des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen.
- sie müssen mindestens 21 Jahre alt sein.
- 6) Das rumänische Befähigungszeugnis für die Radarfahrt ist ohne zusätzliche Voraussetzungen auf dem Rhein gültig.

Zudem ist zwischen der ZKR und dem rumänischen Verkehrsministerium eine Verwaltungsvereinbarung abgeschlossen worden, in der der Grundsatz der Kooperation und deren Modalitäten festgelegt werden. Denn als begleitende Maßnahme zur gegenseitigen Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt sind Mechanismen für eine administrative Zusammenarbeit zwischen den rheinischen und den rumänischen Behörden vorzusehen, um vor allem die Gleichwertigkeit der betreffenden Zeugnisse auf Dauer zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und verlässliche Systeme für den Informationsaustausch einzuführen. Die Vereinbarung sieht dazu die Abhaltung von gemeinsamen Sitzungen sowie die Einrichtung von Mechanismen zur Informationsübermittlung zwischen den zuständigen Behörden vor.

Dank der vorgenannten Anerkennungsmaßnahmen haben sich für die betroffenen Personen die Bedingungen für die Ausübung ihrer Berufstätigkeit verbessert, was zur Entwicklung eines großen europäischen Binnenschiffahrtsmarktes beiträgt.

ZKR setzt das verbindliche elektronische Melden in der Rheinschifffahrt befristet aus

Aufgrund der bei der Implementierung des elektronischen Meldens aufgetretenen praktischen Probleme hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) beschlossen, die Verpflichtung zum elektronischen Melden auszusetzen bis sämtliche technische Probleme beseitigt, an Land und auch an Bord der betroffenen Schiffe die notwendigen Vorkehrungen getroffen und die Systeme in den Rheinuferstaaten ausreichend getestet sein werden. Damit werden nicht wie ursprünglich vorgesehen ab dem 1. April, sondern zu einem späteren Zeitpunkt, den die ZKR noch bekannt geben wird, Schiffe, die mehr als 20 Container oder Container mit Gefahrgütern befördern, ihre obligatorischen Meldungen bei den Revierzentralen oder Verkehrsposten elektronisch übermitteln müssen.

Von dieser Aussetzungsmaßnahme bleiben die bisher auf dem Rhein schon geltenden Meldeverpflichtungen der Rheinschiffspolizeiverordnung unberührt. Die ZKR hat aufgrund der aufgetretenen Schwierigkeiten ihren Polizeiausschuss beauftragt zu prüfen, ob Konsequenzen im Hinblick auf die künftige Umsetzung anderer RIS-Applikationen gezogen werden müssen.

Die Flotte der seit 1. April 2008 meldepflichtigen Containerschiffe ist noch nicht mit der Software ausgerüstet, die den Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt Edition 1.2, welcher gemäß der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung für das elektronische Melden zu nutzen ist, erfüllen kann.

Die betreffende Software (BICS Version 3.07) wird momentan noch international getestet, sowohl an Bord von Schiffen als auch in den Systemen der Wasserstraßenverwaltungen, bei denen die Meldungen eingehen. Erst wenn die Tests zeigen, dass die Software funktioniert, wird die Herstellung und Verteilung der BICS Version 3.07 an die komplette Containerflotte erfolgen.

Elektronische Meldungen müssen mit ERINOT 1.2, der neuen Version der Anmeldenachricht aus dem Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt, durchgeführt werden. Diese Nachricht ist Teil der BICS Version 3.07. Die Inbetriebnahme sowohl der neuen BICS Version wie auch der Übergang auf ERINOT 1.2 benötigen mehr Zeit als ursprünglich vorhergesehen und verlangen eine enge Zusammenarbeit zwischen allen beteiligten Behörden im In- und Ausland sowie den Unternehmen der Softwareentwicklung und der Binnenschifffahrt.

Die ZKR bedauert die Tatsache, dass die neue BICS Version nicht ab dem 1. April an Bord der meldepflichtigen Containerschiffe zur Verfügung stehen konnte. In den kommenden Wochen werden darum alle Anstrengungen unternommen, um die neue BICS Version und, soweit erforderlich, die Stauapplikationssoftware an Bord der betreffenden Schiffe zu bekommen sowie sämtliche Arbeiten zur Beseitigung aufgetretener Fehler, zur Ausrüstung landseitiger Einrichtungen mit den erforderlichen Softwareversionen wie auch zum Testen der Systeme abzuschließen. Die ZKR hat beschlossen, bis zum Abschluss der Arbeiten das elektronische Melden gemäß Nummer 3 des § 12.01 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung auszusetzen.

Die ZKR weist darauf hin, dass die Verpflichtung zur Meldung, wie sie gemäß der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vor dem 1. April 2008 bestand, davon unberührt bleibt. Die schon vor diesem Datum meldepflichtigen Schiffe müssen sich – falls Sie sich nicht elektronisch melden können – wie es bisher gebräuchlich ist, per Telefon, per Funk oder per Fax melden.

Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein weiter verbessert

Die Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein werden weiter verbessert! Diese erfreuliche Mitteilung ihrer Mitgliedsstaaten Deutschland und die Niederlande konnte die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt anlässlich ihrer Frühjahrstagung zur Kenntnis nehmen. Die von diesen Staaten durchgeführten Maßnahmen gewährleisten die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs auch bei einem weiter steigenden Verkehrsaufkommen auf dieser wichtigsten Binnenschifffahrtsstraße Europas.

Zu den herausragenden Maßnahmen gehören die Zugabe von Geschiebe und die Stabilisierung der Gewässersohle. Dies dient nicht nur der Schifffahrt, sondern hat auch bedeutende positive Auswirkungen auf die Ökologie des Rheintals, da sie einer „Eingrabung“ des Rheins und der damit verbundenen Absenkung des Grundwasserspiegels entgegen wirken. Sehr erfreut dürfte das Schifffahrtsgewerbe über die Maßnahmen am niederländischen Rhein sein, wo Wehre und Schleusen grundinstandgesetzt werden und das Angebot an Autoabsetzplätzen und Liegeplätzen für die Schifffahrt verbessert wird. Alle Maßnahmen erfolgen unter der Prämisse, dass die Umwelt nicht beeinträchtigt wird, sondern im Gegenteil wo immer möglich durch Nutzung von so genannten „Win-Win“ Situationen eine ökologische Aufwertung erfährt.
