



Pressemitteilung

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 4. Juni 2009 ihre Frühjahrsplenartagung abgehalten.

Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf die Rheinschifffahrt

Die ZKR hat im Rahmen ihrer Frühjahrsplenarsitzung am 04.06.2009 unter Beteiligung des europäischen Binnenschifffahrtsgewerbes die Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf die Rhein- und Binnenschifffahrt erörtert. Die Binnenschifffahrt wird vom Rückgang des Handels seit dem 4. Quartal 2008 teilweise stark in Mitleidenschaft gezogen. Der Verfall des Beförderungsaufkommens und der Frachtraten sowie ein großes Laderaumangebot hat die wirtschaftliche Lage des Binnenschifffahrtsgewerbes in den letzten Monaten insgesamt erheblich verschlechtert, zahlreiche Unternehmen stehen vor schwerwiegenden Liquiditätsengpässen. In der Debatte ging es insbesondere um die Frage, ob der Sektor durch den Aufschub bestimmter verordnungsrechtlicher Maßnahmen finanziell entlastet werden kann.

Tschechische Republik und ZKR vertiefen Zusammenarbeit

Die ZKR machte anlässlich ihres Frühjahrsplenums 2009 den Weg zur Anerkennung tschechischer Schiffsführerzeugnisse auf dem Rhein frei. Anlässlich der Plenarsitzung wurde eine Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse unterzeichnet. Damit können nun auch Inhaber tschechischer Schiffsführerzeugnisse den Rhein befahren, soweit sie über die erforderlichen Streckenkenntnisse verfügen.

Einführung des Elektronischen Meldens auf dem Rhein zum 01.01.2010

Die ZKR setzt die Bestimmungen zur Einführung des Elektronischen Meldens in der Rheinschifffahrt verbindlich zum 01.01.2010 in Kraft. Sie greift damit einen Beschluss der Herbstplenarsitzung 2007 auf, der wegen technischer Schwierigkeiten ausgesetzt werden musste.

Luxemburg erhält Beobachterstatus bei der ZKR

Dem Großherzogtum Luxemburg wurde Beobachterstatus zuerkannt. Dieser Schritt trägt der fruchtbaren Zusammenarbeit Luxemburgs mit der ZKR Rechnung. Einen wichtigen Schwerpunkt der Zusammenarbeit bilden derzeit die Vorbereitungen für das Inkrafttreten des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt. Mit der Zuerkennung des Beobachterstatus an Luxemburg werden gleichzeitig auch die Beziehungen zwischen der Moselkommission und der ZKR abermals weiter vertieft.

ZKR-Kongress 2009 – Klimawandel und Binnenschifffahrt

Unter dem Titel „Rheinschifffahrt und Klimawandel – Herausforderung und Chance“ wird der ZKR-Kongress 2009 am 24. und 25.06.2009 die Frage aufgreifen, wie sich die Rheinschifffahrt auf mögliche Veränderungen in Folge des Klimawandels vorbereiten muss, um auch zukünftig als leistungsfähiger und zuverlässiger Verkehrsträger zur Verfügung zu stehen.

Die ZKR trägt mit diesem Kongress der Tatsache Rechnung, dass die Erarbeitung von Strategien für den Umgang mit dem Klimawandel auch in Zeiten der wirtschaftlichen Krise unverändert eine wichtige Aufgabe für die nationale und internationale Verkehrspolitik bleibt.

Nähere Informationen und Anmeldemöglichkeiten unter www.zkr-kongress2009.org bzw. www.ccr-zkr.org.

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)

Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf die Rheinschifffahrt

I. Allgemeine Lage

Die von der Rheinschifffahrt beförderten Gütermengen sind im Jahr 2008 um 1,7 % zurückgegangen. Während die Tätigkeit im ersten Halbjahr in fast allen Sektoren (abgesehen von den Erdölzeugnissen) noch zunahm, fand dieser positive Trend im Herbst mit Beginn der ersten Auswirkungen der Wirtschaftskrise ein jähes Ende. Ab Oktober war ein deutlicher Rückgang der Nachfrage festzustellen. In den ersten Monaten des Jahres 2009 verschlechterte sich die Situation noch weiter. So gingen in den Häfen von Antwerpen und Rotterdam, die für die Rheinschifffahrt entscheidend sind, die umgeschlagenen Gütermengen im ersten Quartal 2009 um 19,3 % bzw. 11 % zurück.

II. Folgen der Wirtschaftskrise

Der ab Ende 2008 zu beobachtende Rückgang der Beförderungstätigkeit hat sich 2009 noch beschleunigt und betrifft hauptsächlich den Containerverkehr, den Stahlsektor, den Chemiesektor und in geringerem Maße die Kohletransporte. So sind die Beförderungsmengen in den ersten Monaten des laufenden Jahres je nach Sektor um 11 % bis 37 % gesunken.

Diese Entwicklung hat die Binnenschifffahrt in eine schwierige Lage gebracht, da zurzeit aufgrund des Mangels an zu befördernden Gütern einige Schiffe still liegen. Aufgrund des Überangebots an Laderaum, das insbesondere den zahlreichen Neuinbetriebnahmen der letzten Jahre geschuldet ist, sind die Frachten zudem so niedrig, dass sich mit ihnen kaum die Schiffsbetriebskosten decken lassen.

Sollte die Wirtschaftskrise andauern, was laut den Prognosen der wichtigsten betroffenen Sektoren, die vor Ende des Jahres von keiner nennenswerten Erholung ausgehen, wahrscheinlich der Fall sein wird, könnten einige Schiffsbetreiber noch vor Ende des Jahres vor der Insolvenz stehen.

Das Ausmaß der längerfristigen Folgen für die Binnenschifffahrt lässt sich heute noch nicht ermessen. Wichtig wäre, dass es der Binnenschifffahrt gelingt, ihre Beförderungskapazitäten über diese temporäre Krise hinaus zu erhalten, damit sie den Platz, der sich ihr mit dem Wiederanziehen der Wirtschaft bieten wird, einnehmen kann.

III. Entwicklung bei den beförderten Hauptgüterarten

Die in der Trockenschifffahrt beförderten Gütermengen sind über das gesamte Jahr 2008 um 2,5 % gesunken. Insbesondere im zweiten Halbjahr war unter dem Einfluss der Wirtschaftskrise ein Rückgang um 5,2 % zu verzeichnen.

- Im Landwirtschaftssektor sind die Beförderungsmengen 2008 um 2,4 % zurückgegangen. In diesem Sektor wirkte sich die Wirtschaftskrise nicht so stark aus wie in den anderen Sektoren.
- Im Stahlsektor ist die Beförderungsmenge 2008 um 3,8 % gesunken. Dieser Sektor hat die Folgen der Wirtschaftskrise und des Einbruchs der Exporte Europas mit voller Wucht zu spüren bekommen. Die Beförderungen von Stahlerzeugnissen waren ab Oktober rückläufig. Diese Entwicklung hat sich schrittweise verstärkt, so dass im Januar und Februar 2009 ein Minus von rund 38 % zu verzeichnen war. Der Rückgang bei den Rohstoffbeförderungen hat demgegenüber erst im Dezember eingesetzt (-25,6 %) und sich 2009 ebenfalls verstärkt. Die Zahlen, die Ende März zu diesem Sektor vorlagen, lassen auf kurze Sicht keine Umkehr dieses negativen Trends erkennen. Dementsprechend kann in der Rheinschifffahrt vor Ende des Jahres 2009 in diesem Sektor mit keinem realen Anstieg der Beförderungsnachfrage gerechnet werden.

- Die Beförderungen im Kohlesektor sind im Laufe des Jahres 2008 um 3,1 % und im zweiten Halbjahr 2008 um 6,9 % gesunken. Es ist darauf hinzuweisen, dass dieser Sektor auf die Wirtschaftskrise weniger sensibel reagiert als der Stahl-, Chemie- oder Containersektor, und das, obwohl ein Großteil seiner Erzeugnisse in Abhängigkeit zur Elektrizitätserzeugung für die Industrie steht. Der Rückgang der Importe dürfte sich 2009 fortsetzen, so dass wahrscheinlich eine weitere Abnahme der Beförderungsnachfrage zu erwarten ist.
- Die Beförderungen von Baustoffen auf dem Rhein haben 2008 – getragen von der günstigen Konjunktur der ersten neun Monate des Jahres – insgesamt zugenommen. Die Folgen der Krise haben sich insbesondere aufgrund der laufenden Bauvorhaben weniger schnell bemerkbar gemacht als in den anderen Sektoren. So war erst in den ersten Monaten des Jahres 2009 ein Rückgang der Beförderungsmengen von über 30 % zu verzeichnen. Diese Entwicklung scheint sich vorläufig fortzusetzen, obwohl umfangreiche öffentliche Vorhaben eingeleitet wurden, um die Auswirkungen der Krise auf das Baugewerbe und die öffentlichen Arbeiten zu mildern.
- Das Volumen der auf dem Rhein beförderten Container lag bis Mai 2008 über dem Niveau des Jahres 2007. Im Juni setzte ein Rückgang ein, der sich ab September deutlich beschleunigte und bis ins Frühjahr 2009 fortsetzte. Verglichen zum Jahr 2007 war das Volumen der auf dem Rhein beförderten Container über das gesamte Jahr 5 % niedriger. Im Dezember 2008 war das Volumen über 24 % geringer als im Dezember 2007. Dieser Trend hat sich in den ersten Monaten des Jahres 2009 fortgesetzt. Die Entwicklung bei den Containertransporten spiegelt die Tätigkeit in den Seehäfen wieder, in denen die Umschlagsmenge seit den ersten Monaten der Krise drastisch zurückgegangen ist.

In der Tankschifffahrt haben die Beförderungen von Chemieerzeugnissen, die in diesem Segment fast ein Drittel der Beförderungsmengen ausmachen, sich wie in der Trockenschifffahrt entwickelt und die Wirtschaftskrise im Laufe der letzten Monate des Jahres 2008 voll zu spüren bekommen. Diese Entwicklung hat sich in den ersten Monaten des Jahres 2009 fortgesetzt; vor 2010 ist keine Besserung zu erwarten.

Die Beförderungen von Erdölprodukten haben sich im Vergleich zu den anderen Güterarten atypisch entwickelt, da sie im zweiten Halbjahr von massiven Einkäufen seitens der Verbraucher infolge des starken Rückgangs der Erdölpreise auf dem Weltmarkt profitiert haben. Am Ende des Jahres 2008 und in den ersten Monaten des Jahres 2009 ist die Beförderungsnachfrage wieder zurückgegangen, da der dringendste Bedarf gedeckt war. Der hohe Verbrauch während des strengen Winters 2008/2009 hatte zur Folge, dass die Beförderungen zu Beginn des Jahres 2009 im Wesentlichen zur Deckung des unmittelbaren Verbrauchs dienten. Deswegen haben die Lagerbestände noch nicht ihr übliches Niveau erreicht, was je nach Entwicklung der Erdölpreise auf einen neuen temporären Anstieg der Nachfrage, sei es saisonal bedingt oder mit einer Wiederaufstockung der Vorräte verbunden, hoffen lässt.

IV. Betriebsbedingungen im Jahre 2008

Was die Betriebskosten angeht, sind die Wartungs- und Reparaturkosten sowie die Lohnkosten insbesondere vor dem Hintergrund der Nachfrage gegenüber den Schiffswerften und der Schwierigkeit, qualifiziertes Bordpersonal zu finden, im selben Umfang wie 2007 gestiegen.

Die Zinsen sind deutlich gesunken, aber die derzeitige Lage der Unternehmen droht deren Abhängigkeit von Bankdarlehen zu erhöhen.

Die Bunkerpreise lagen 2008 im Schnitt 28 % über den Durchschnittspreisen des Jahres 2007. Infolge des Rückgangs der Erdölpreise waren die Durchschnittspreise der ersten vier Monate des Jahres 2009 erneut 40 % niedriger als die Durchschnittspreise von 2008. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Auswirkungen dieser Schwankungen auf die Kosten aufgrund der Gasölklauseln in den Frachtverträgen gemildert werden.

Was die Einnahmen betrifft, war die Beförderungsnachfrage 2008 in den meisten Sektoren hoch. Mit einer Wasserführung, die im Allgemeinen eine optimale Nutzung des Laderaums zu hohen Frachtraten ermöglichte, herrschten bis zum Sommer 2008 günstige Betriebsbedingungen. Im dritten Quartal und mehr noch im vierten Quartal 2008 trat dann eine völlig andere Situation ein mit entsprechend rückläufigen Volumen und Frachten. (Von dieser Entwicklung ausgenommen war die Tankschifffahrt, in der für die Beförderungen von Erdölerzeugnissen zeitweilig außergewöhnliche Betriebsbedingungen herrschten.) Diese Situation hat sich 2009 noch deutlich verschlechtert, so dass sich die Einnahmen in der Schifffahrt mittlerweile auf einem Niveau bewegen, das den Fortbestand einiger Unternehmen gefährdet.

Um dies zu vermeiden, bieten einige Banken den betroffenen Kunden einen Tilgungsaufschub für ihre Kredite an. Gleichzeitig halten sich die Banken angesichts des in diesem Sektor derzeit herrschenden Insolvenzrisikos bei der Finanzierung von Investitionen in der Rheinschifffahrt jedoch sehr zurück.

V. *Entwicklung des Laderaumangebots*

Das Jahr 2008 war durch eine Rekordzahl an in Betrieb genommenen Neubauten gekennzeichnet. So waren in der Trockenschifffahrt mehr als 100 neu in Betrieb genommene Einheiten (Motorschiffe und Schubleichter) und in der Tankschifffahrt 47 neue Einheiten zu verzeichnen. Die Zahl der Neuinbetriebnahmen hat sich somit im Vergleich zu den Vorjahren mehr als verdoppelt, was einem Kapazitätzuwachs von fast 300.000 t in der Trockenschifffahrt und knapp 120.000 t in der Tankschifffahrt entspricht.

Zu Beginn des Jahres 2009 war jedoch ein Rückgang der Neuinbetriebnahmen festzustellen. Zurzeit gelangen nur noch Schiffe auf den Markt, die lange vor der Wirtschaftskrise bestellt wurden. Wenngleich in den kommenden Monaten noch einige Schiffe auf dem Markt erwartet werden, deren Bau bereits sehr weit fortgeschritten ist, wurden viele Bestellungen aufgrund der Ungewissheit in Bezug auf die kurz- und mittelfristige Entwicklung der Beförderungsnachfrage bereits vor Ende 2008 wieder storniert. Auch einige in Asien bestellte Kaskos sind nach Europa unterwegs; ihre Fertigstellung könnte je nach Konjunkturverlauf jedoch hinausgeschoben werden.

Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse durch die ZKR

Mit Verabschiedung des Zusatzprotokolls Nr. 7 am 27. November 2002 wurde die Mannheimer Akte geändert, um die Anerkennung nichtrheinischer Nachweise auf dem Rhein zu ermöglichen. Durch diese Anerkennung werden die Inhaber von Schiffsführerzeugnissen oder Befähigungszeugnissen für die Radarfahrt zur Fahrt auf dem Rhein ermächtigt. Dies dürfte die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden vereinfachen und so zur Schaffung eines großen europäischen Binnenschiffahrtmarktes beitragen.

Die ersten Anerkennungsentscheidungen für nichtrheinische Schiffsführerzeugnisse hat die ZKR auf ihrer Frühjahrstagung 2008 verabschiedet. Diese Arbeit hat sie mit der Anerkennung des tschechischen Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt und des tschechischen Kapitänzeugnisses 1. Klasse fortgesetzt. Diese Anerkennung wird ab dem 1. Oktober 2009 wirksam werden.

Das tschechische Befähigungszeugnis für die Radarfahrt wird auf dem Rhein ohne zusätzliche Auflagen anerkannt werden und ab dem 1. Oktober 2009 auf dem Rhein gültig sein.

Ferner werden die Inhaber des Kapitänzeugnisses 1. Klasse ab dem 1. Oktober 2009 zur Fahrt auf dem Rhein berechtigt sein, sofern sie die folgenden zusätzlichen Voraussetzungen erfüllen:

- Sie müssen für die Fahrt auf der gesamten oder einem Teil 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 beim Erreichen des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, die gemäß den in dieser Verordnung festgelegten Modalitäten erneuert werden muss.

Zudem ist zwischen der ZKR und dem tschechischen Verkehrsministerium eine Verwaltungsvereinbarung abgeschlossen worden, in der der Grundsatz und die Modalitäten der Kooperation zwischen den beiden Parteien festgelegt sind. 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 tschechischen 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.

**ZKR setzt das verbindliche elektronische Melden in der Rheinschifffahrt
zum 1. Januar 2010 wieder ein**

Nach einer intensiven Prüfung der Meldesysteme am Rhein und aufgrund entsprechender Berichte ihrer Delegation, wonach die organisatorischen und technischen Voraussetzungen für das elektronische Melden in der Rheinschifffahrt nunmehr tatsächlich geschaffen sind, hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) beschlossen, die Aussetzung des bereits im vergangenen Jahr verbindlich eingeführten elektronischen Meldens aufzuheben und damit das elektronische Melden wieder einzusetzen. Zunächst werden ab dem 1. Januar 2010 Schiffe, die mehr als 20 Container oder Container mit Gefahrgütern befördern, ihre obligatorischen Meldungen bei den Verkehrszentralen elektronisch übermitteln müssen. Nach Vorliegen ausreichender Erfahrung wird das elektronische Melden schrittweise auch auf andere Fahrzeugkategorien, die der Meldepflicht unterliegen, ausgedehnt werden.

Seinerzeit davon überzeugt, dass die organisatorischen und technischen Voraussetzungen für das elektronische Melden in der Rheinschifffahrt weitestgehend geschaffen wären, hatte die ZKR im Herbst 2007 beschlossen, dieses verbindlich einzuführen. Zunächst sollten ab dem 1. April 2008 bestimmte Containerschiffe ihre obligatorischen Meldungen bei den Verkehrszentralen elektronisch übermitteln. Da technische Probleme es nicht zuließen, das elektronische Melden wie beabsichtigt durchzuführen, setzte die ZKR im Mai 2008 die Regelungen zum elektronischen Melden aus. Nunmehr haben die national zuständigen Verwaltungen festgestellt, dass diese Probleme behoben sind, weshalb die ZKR jetzt über die Wiedereinsetzung der Regelungen zum elektronischen Melden entscheiden konnte. Zusätzlich hat die ZKR verabredet, bis zur Wiedereinführung des obligatorischen elektronischen Meldens noch die folgenden Maßnahmen durchzuführen:

- Weitere Klärung der Verantwortlichkeit des Schiffsführers in der Praxis für die Richtigkeit der ihm von Dritten übermittelten Daten;
- Festlegung der praktischen Verfahren bei Funktionsunfähigkeit der Systeme zum elektronischen Melden;
- Erarbeitung betrieblicher Anweisungen zur Umsetzung der elektronischen Meldung für die Schifffahrt und andere Personen durch die Revierzentralen der Wasserstraßenverwaltungen in Zusammenarbeit mit dem Gewerbe;
- gegebenenfalls Änderungen und Ergänzungen der Handlungsanweisungen für das Betriebspersonal in den Revierzentralen Nimwegen, Duisburg, Oberwesel, Gamsheim und Basel;
- Information an die Schifffahrt und Umschlagsbetreiber über den Zeitplan zur verbindlichen Einführung elektronischer Meldungen für die Containerschiffe ab Mitte des Jahres 2009 durch die ZKR und über BICSmal in deutscher und französischer Sprache;
- Durchführung von noch erforderlichen technischen Anpassungen der Meldesysteme und der Software zur Ermöglichung der vorgesehenen elektronischen Meldung bis zum 01. Oktober 2009;
- abschließende Tests zwischen BICS 3.07 – IVS 90 – MIB II ab Oktober 2009 zur Qualitätskontrolle der letzten Anpassungen;
- Information ab Ende Oktober 2009 durch die ZKR als Bekanntmachung und Pressemitteilung und über BICSmal an die Schifffahrt und andere Personen darüber, was zur richtigen Absendung von elektronischen Meldungen zur Einhaltung der Meldepflicht nach § 12.01 RheinSchPV zu beachten ist, wobei es Verantwortung der nationalen Wasserstraßenbehörden ist, das Gewerbe national zu informieren.

Bereits seit vielen Jahren müssen Schiffe, die aufgrund ihrer Abmessungen oder ihrer Ladung im Falle von Havarien ein besonderes Risiko darstellen können, sich bei den Revierzentralen oder Verkehrsposten melden und wichtige Informationen über das Schiff und die Ladung übermitteln. Die große Zahl der auf dem Rhein verkehrenden Schiffe und die rasante Zunahme der Containertransporte führen zu einer mit konventionellen Mitteln nicht mehr handzuhabenden Datenmenge. Mit dem elektronischen Melden werden die Meldevorgänge effizienter und zuverlässiger erfolgen. Basis dafür ist der Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt, den die ZKR bereits im Frühjahr 2003 verabschiedet hat. Es ist davon auszugehen, dass nach einer erfolgreichen Einführung des elektronischen Meldens in der Rheinschifffahrt dieses auch auf anderen Wasserstraßen Europas Einzug halten wird.

Auch mit der Überwindung der besonderen Schwierigkeiten bei der Einführung des elektronischen Meldens zeigt die ZKR einmal mehr, dass sie in enger Zusammenarbeit mit den Verwaltungen ihrer Mitgliedsstaaten und dem Schifffahrtsgewerbe auch technisch wie organisatorisch komplexe Projekte realisieren kann und damit ihrer Vorreiterrolle in der europäischen Binnenschifffahrt gerecht wird. Durch Innovation fördert sie die Entwicklung einer sicheren, wirtschaftlichen und modernen Binnenschifffahrt.

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 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.

Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen bei der Fähre Seltz-Plittersdorf

Die zuständigen französischen Behörden haben beschlossen, die Seilfähre zwischen Seltz (Frankreich) und Plittersdorf (Deutschland), die aufgrund eines Unfalls seit dem 27. August 2005 stillgelegt ist, zu modernisieren. Wichtige Elemente dieser Modernisierung sind die Erhöhung der Sicherheit und die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse an der Fährstelle.

Um die Wirkung etwaiger Zusammenstöße für die Schiffe wie auch die festen Anlagen oder die Fähre zu dämpfen, werden Leitwerke angebracht. Die Pontons der Anlegestellen sind in ihrer künftigen Ausführung an beiden Ufern kürzer als die bisherigen Pontons. Daher erhöht sich die Breite der Durchfahrtsöffnung trotz Errichtung der zusätzlichen Leitwerke daher auf 108 m.

Die Fährstelle wird künftig durch Radarreflektoren und beleuchtete Schifffahrtszeichen gekennzeichnet sein, was die Sicherheit weiterhin verbessert.