



Pressemitteilung

Einleitung

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 3. Dezember 2009 ihre Herbstplenartagung abgehalten.

Diese Tagung bot der scheidenden deutschen Präsidentschaft die Gelegenheit, über die vergangenen zwei Jahre Bilanz zu ziehen. Gleichzeitig stellte die künftige belgische Präsidentschaft ihre wichtigsten Zielsetzungen vor. Des Weiteren wurden die Arbeitsprogramme der verschiedenen Ausschüsse für den Zeitraum 2010-2011 verabschiedet.

Im Rahmen dieser Arbeitsprogramme und der darin enthaltenen Prioritäten hat sich die ZKR das Ziel gesetzt, ihre Arbeiten zur Modernisierung der Binnenschifffahrt fortzusetzen. So möchte sie den Abbau der administrativen Hemmnisse durch die Neuordnung der Verordnungen (Rationalisierung der Verfahren zum Erwerb von Streckenkenntnissen, Harmonisierung der Vorschriften usw.), den Rückgriff auf neue Technologien (digitaler Fahrtenschreiber, Fahrsimulator, RIS usw.), die Überarbeitung und Vereinfachung der technischen Vorschriften (elektrische Einrichtungen, Anforderungen an die Sicht, Festigkeit usw.) und die Stärkung der ökologischen Dimension der Binnenschifffahrt (CO₂-Emissionen, Anforderungen an Bordkläranlagen auf Fahrgastschiffen, Abfallmanagement, Verbesserung der Energieeffizienz von Schiffen, Lärminderung usw.) vorantreiben.

Neue Präsidentschaft der ZKR

Herr Geert van KEER, Leiter der belgischen Delegation, wird ab dem 1. Januar 2010 zwei Jahre lang die Präsidentschaft der ZKR übernehmen. Herr Geert van KEER (62) ist Doktor der Rechtswissenschaften. Seit 1974 ist er im belgischen Außenministerium tätig, wo er zum Adviseur-generaal befördert wurde. Von 1996 bis 2004 war er Rechtsberater bei der Ständigen Vertretung Belgiens bei der Europäischen Union. Seit 2004 ist er für die auswärtigen Angelegenheiten Belgiens in Bezug auf den BENELUX und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Deutschland und Frankreich zuständig. Seit 2008 ist er Leiter der belgischen Delegation bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.

Bei der Plenartagung stellte er die wichtigsten Zielsetzungen der Präsidentschaft vor. Diese sehen u. a. die Teilnahme der ZKR an verschiedenen, die Binnenschifffahrt betreffenden Ereignissen in Belgien vor, wie z. B. der Vorstellung des derzeit erarbeiteten Dokuments ISGINTT (bezüglich der Koordinierung der Schnittstellen Schiff/Land).

Weiterhin wird die belgische Präsidentschaft dafür Sorge tragen, dass die aus dem Kongress in Bonn vom Juni 2009 zum Thema „Rheinschifffahrt und Klimawandel“ resultierenden Ansätze weiterverfolgt und näher definiert werden. Zudem wird sie die Arbeiten zur Harmonisierung der Verordnungen auf europäischer Ebene vorantreiben und die Anstrengungen der ZKR zur Modernisierung der Binnenschifffahrt unterstützen. Schließlich wird sie bestrebt sein, die Kooperationstätigkeiten mit der Europäischen Union zu verstärken.

Wirtschaftliche Lage der Rhein- und Binnenschifffahrt

Ende des zweiten Halbjahres 2009 stand die Binnenschifffahrt noch voll und ganz unter dem Einfluss der Wirtschaftskrise, was einen 20 %-igen Rückgang der Beförderungsnachfrage zur Folge hatte. Die Zunahme der Tätigkeit in den Seehäfen und der Beförderung bestimmter Güter scheint jedoch darauf hinzudeuten, dass der Tiefpunkt der Krise im Laufe des Sommers erreicht wurde. Die Experten gehen allerdings nicht von einer schnellen und starken Erholung der Beförderungsnachfrage aus, sondern vielmehr von einem schrittweisen, mehrere Jahre dauernden Weg aus der Krise.

Die Situation ist für die Binnenschifffahrt umso schwieriger, als sich insbesondere einige Einzelbetreiber in der Trockenschifffahrt in einer sehr prekären Lage befinden. Ohne eine entsprechende Unterstützung durch die Banken besteht die Gefahr der Auslösung einer Konkursspirale.

Was in dieser Situation erschwerend hinzukommt, ist die Dauer der Krise. Viele Schiffsbetreiber haben nämlich nicht genügend Kapital, um ihre Tätigkeit unter defizitären Bedingungen noch lange aufrecht zu erhalten.

Das hier gezeichnete allgemeine Bild weist je nach Beförderungsart, Gebiet und individuellem Umstand Nuancen auf. Der Wert der beförderten Agrarerzeugnisse ist im Vergleich zu den letzten Jahren aufgrund guter Ernten gestiegen. Aufgrund des niedrigen Wasserstands blieb das Frachtniveau im Herbst stabil.

In der Tankschifffahrt wies die Entwicklung während des ersten Halbjahres 2009 starke Kontraste auf. Während die Beförderungsnachfrage bei chemischen Erzeugnissen aufgrund der allgemeinen Wirtschaftslage ähnlich wie in den meisten Sektoren der Trockenschifffahrt rückläufig war, entwickelten sich die Beförderungen im Erdölsektor, unabhängig von der allgemeinen Konjunktur, günstiger.

Viele Schiffe, die vor der Krise bestellt worden waren, wurden 2009 in Betrieb genommen. Dabei handelte es sich im Allgemeinen um große Schiffe. Dieses Phänomen wirkte sich auf das Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage negativ aus.

Umsetzung der Härteklauseel im Rahmen der Wirtschaftskrise

Auf Wunsch des Gewerbes und in dem Bestreben, die finanzielle Belastung der Binnenschifffahrtsunternehmen während der Krise zu begrenzen, hat die ZKR ein vereinfachtes Verfahren zur Anwendung der in den technischen Vorschriften für Binnenschiffe enthaltenen Härteklauseel eingeführt.

Die Plenartagung der Zentralkommission nahm Kenntnis von einer Empfehlung ihres Untersuchungsausschusses zur Umsetzung des § 24.04 Nummer 4 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung. Die darin enthaltene Bestimmung sieht vor, dass von der Erfüllung bestimmter technischer Vorschriften abgesehen werden kann, wenn diese unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen würden. Auf Schiffe, die bereits in Betrieb sind und an die neuen Anforderungen angepasst werden müssen, können die zuständigen Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten die Härteklauseel ohne individuelle Genehmigung durch die ZKR anwenden, wenn sich ein Unternehmen in einer schwierigen wirtschaftlichen Lage befindet und die Anpassung an technische Vorschriften Investitionen von mehr als 2500 Euro erfordern würde. Das Unternehmen kann die Anpassung in diesem Fall bis zur nächsten Untersuchung des Schiffes verschieben. Mit dieser Maßnahme trägt die ZKR wesentlich dazu bei, die Folgen der derzeitigen wirtschaftlichen Lage abzuschwächen.

Ungarn und ZKR vertiefen Zusammenarbeit

In dem Bestreben, für Gewerbetreibende den Zugang zum Rheinschiffahrtsmarkt zu erleichtern, hat die Zentralkommission unter der zusätzlichen Auflage des Erwerbs von Streckenkenntnissen für den Rhein die Gültigkeit des ungarischen Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt und die ungarischen Schiffsführerzeugnisse A und B auf dem Rhein anerkannt.

In Kürze werden der Generalsekretär der ZKR und der ungarische Minister für Verkehr, Kommunikation und Energie eine Verwaltungsvereinbarung zur Festlegung der Modalitäten der Zusammenarbeit zwischen den ungarischen Behörden und der ZKR unterzeichnen.

Vor den ungarischen Zeugnissen wurden bereits die Zeugnisse Belgiens, der Niederlande, Deutschlands, Rumäniens und der Tschechischen Republik anerkannt. Weitere Staaten haben Anerkennungsanträge gestellt, die im Laufe des Jahres 2010 behandelt werden sollen. Auch die Arbeiten zur Anerkennung der Schifferdienstbücher werden weitergeführt.

Beförderung von MTBE/ETBE auf dem Rhein

Die Beförderung von MTBE/ETBE, die zur Verbesserung der Klopfestigkeit von Ottokraftstoffen eingesetzt werden, hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen.

Dieser Umstand rechtfertigt die Einführung strengerer Verfahren für das Laden, Löschen und Reinigen von Ladetanks im Bereich der Binnenschifffahrt.

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt unterstützte daher die Erarbeitung eines „Code of Best Practice“ durch den Verband der Erzeuger von MTBE/ETBE für diesen Bereich. Von diesem Leitfadens, dessen Anwendung sie den betreffenden Gewerbetreibenden nachdrücklich empfiehlt, konnte sie heute Kenntnis nehmen.

Regelmäßige Untersuchungen des Rheinwassers zeigen bereits heute erste Ergebnisse einer Politik, die auf die Vermeidung solcher Verschmutzungen abzielt. Der Leitfaden ist eines der Werkzeuge dieser Politik.

Internationales Alarm- und Kommunikationsverfahren

Auch wenn länger als 12 Stunden andauernde Behinderungen der Schifffahrt auf dem Rhein extrem selten sind, können sie, wie der Unfall bei Köln im Jahr 2007 gezeigt hat, nicht völlig ausgeschlossen werden.

Um die Kommunikationsverfahren insbesondere auf internationaler Ebene zu verbessern, hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zusätzliche Leitlinien erlassen, welche die zuständigen nationalen Behörden der Rheinuferstaaten in ihre eigenen Verfahren integrieren können.

Die Zentralkommission geht davon aus, dass dadurch auch die Meldung von Ereignissen an die betroffenen Gewerbetreibenden verbessert wird.

Ablösung des ADNR durch das ADN

Die ZKR hat beschlossen, dass auf dem Rhein künftig anstelle des ADNR die dem europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) als Anlage beigefügte Verordnung gelten wird.

Die politischen und wirtschaftlichen Veränderungen in Europa wie auch – mit der Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals – im Bereich der Binnenschifffahrt veranlassten 1995 die ZKR auf Initiative Deutschlands dazu, dem Binnenverkehrsausschuss der UN-ECE die Gründung einer internationalen Arbeitsgruppe vorzuschlagen und diese mit der Erarbeitung eines harmonisierten europäischen Übereinkommens über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen zu beauftragen.

Der Binnenverkehrsausschuss billigte diesen Vorschlag und die Arbeiten der einberufenen internationalen Arbeitsgruppe führten zur Unterzeichnung des ADN-Übereinkommens am 26. Mai 2000. Dieses Übereinkommen trat am 29. Februar 2008 in Kraft. Von 2000 bis 2009 wurde die dem Übereinkommen als Anlage beigefügte Verordnung aktualisiert und dem ADNR angeglichen. Die aktualisierte ADN-Verordnung trat am 28. Februar 2009 in Kraft.

Die Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 erklärt ihrerseits die ADN-Verordnung für die gemeinschaftliche Beförderung auf Binnenwasserstraßen spätestens am 30. Juni 2011 für verbindlich.

Angesichts dieser Entwicklung beschloss die ZKR, dass die ADN-Verordnung mit Wirkung vom 1. Januar 2011 unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Mannheimer Akte auf dem Rhein gelten wird und ihre ADNR-Verordnung zum selben Zeitpunkt aufgehoben wird. Der von ihr gefasste Beschluss sieht dazu verschiedene Anpassungsmaßnahmen vor.

Rheinschifffahrt und Klimawandel

Anlässlich ihrer Plenartagung zieht die ZKR Schlussfolgerungen aus ihrem diesjährigen Kongress „Rheinschifffahrt und Klimawandel“. Im Hinblick auf die weitere Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt und entsprechende Anpassungsmaßnahmen hat die ZKR die Entwicklung Szenarien beschlossen, mit den die Rheinschifffahrt langfristig auch bei fortschreitendem Klimawandel gewährleistet werden kann.

Die ZKR hat es sich zum Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen der Rheinschifffahrt weiter zu senken und die notwendigen Anpassungen der Wasserstraße Rhein vorzunehmen, so dass die Rheinschifffahrt auch weiterhin ihre Verkehrsleistung zuverlässig und wirtschaftlich erbringen und damit zum Erhalt wichtiger Industriestandorte beitragen kann.

Die ZKR wird dazu Szenarien entwickeln.

Die ZKR bietet ihren Mitgliedstaaten und den Nutzern der Wasserstraße Rhein ein geeignetes Forum, um grenzüberschreitende Erkenntnisse und Erfahrungen über die Verminderung von Treibhausgasemissionen und Anpassungsmaßnahmen zur Vermeidung von Risiken und zur Erschließung neuer Möglichkeiten für die Rheinschifffahrt auszutauschen. Ferner können hier gemeinsam Programme und Maßnahmen mit grenzüberschreitenden Auswirkungen geprüft und beschlossen werden.

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)

Wirtschaftliche Lage der Rhein- und Binnenschifffahrt

I. Allgemeine Lage vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise

Ende des zweiten Halbjahres 2009 stand die Binnenschifffahrt noch voll und ganz unter dem Einfluss der Wirtschaftskrise, was einen 20 %-igen Rückgang der Beförderungsnachfrage zur Folge hatte. Obwohl die bei bestimmten Gütern zu beobachtende leichte Zunahme der Tätigkeit in den Seehäfen darauf hindeuten scheint, dass der Tiefpunkt der Krise erreicht und im Laufe des Sommers 2009 wahrscheinlich überschritten wurde, wird nicht von einer schnellen und kräftigen Erholung der Beförderungsnachfrage ausgegangen. Die Experten sehen vielmehr einen schrittweisen Anstieg über mehrere Jahre vorher, was für die Binnenschifffahrt umso problematischer wäre, als die Tätigkeit insbesondere vieler Einzelbetreiber in der Trockenschifffahrt aufgrund der geringen Beförderungsnachfrage und der damit verbundenen extrem niedrigen Frachtraten gefährdet ist.

II. Entwicklung bei den beförderten Hauptgüterarten

In der Trockenschifffahrt gingen die Beförderungsmengen in den meisten Sektoren, die bei ihr Kunde sind, um mindestens 20 % zurück.

Der Landwirtschaftssektor ist einer der wenigen Sektoren, in denen die Beförderungsmengen im Vergleich zum Vorjahr gestiegen sind. Insbesondere die landwirtschaftlichen Erzeugnisse haben um mehr als 35 % zugelegt; Futtermittel und andere Nahrungsmittel stagnierten; bei Düngemitteln war ein Rückgang von über 13 % zu verzeichnen. Insgesamt war dies auch der einzige Sektor, bei dem im Herbst während der Maisernte ein Laderaummangel festzustellen war.

Im Stahlsektor ist bei den Beförderungen ein Rückgang um 42 % zu verzeichnen, wobei Rohstoffe und Fertigerzeugnisse/unfertige Erzeugnisse gleichermaßen betroffen sind. Seit im April 2009 der Tiefpunkt erreicht wurde, konnte in Europa und weltweit eine leichte Zunahme der Stahlproduktion festgestellt werden. Dies hat sich auf die Beförderungsnachfrage in der Binnenschifffahrt vorläufig noch nicht ausgewirkt. Mit einer deutlicheren Belebung ist in dieser Branche vor 2010 nicht zu rechnen.

Bei den Kohletransporten ist im Vergleich zum ersten Halbjahr 2008 ein Rückgang der beförderten Mengen von über 20 % festzustellen. Der Steinkohleverbrauch ist im ersten Halbjahr 2009 aufgrund des Konjunkturabschwungs weltweit deutlich gesunken. In Europa war dieser Trend insbesondere wegen der stark rückläufigen Tätigkeit im Stahlsektor ebenfalls zu beobachten. Die Entwicklungen bei den Abnehmerindustrien sind der Grund für den Rückgang der Beförderungsnachfrage, der sich im zweiten Halbjahr 2009 fortgesetzt hat.

Im Laufe des ersten Halbjahres 2009 sind die Beförderungen von Baustoffen im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 20 % gesunken. Dies ist offenkundig eine Folge der Wirtschaftskrise. Während die ersten Effekte der Unterstützungsmaßnahmen insbesondere im Bereich der öffentlichen Arbeiten allmählich spürbar werden, konnte bei den privaten Bauten diesen Herbst eher eine Stabilisierung der Zahl der Neubestellungen festgestellt werden, wenn auch auf einem niedrigen Niveau. Auch hier ist auf kurze Sicht nicht von einer deutlichen Erholung der Beförderungsnachfrage auszugehen.

Das Volumen der auf den europäischen Wasserstraßen beförderten Container ist im Laufe des ersten Halbjahres 2009 um fast 20 % (in TEU) zurückgegangen. Wenn man die Entwicklung der Beförderungen von den Seehäfen ins Hinterland betrachtet und mit der Entwicklung des Container-Seeverkehrs vergleicht, stellt man fest, dass die durch die Binnenschifffahrt ins Hinterland beförderten Mengen weniger gesunken sind (-16,6 % in den ersten neun Monaten) als die durch die Seeschifffahrt beförderten Volumen (-18,4 % in den ersten neun Monaten). Dies scheint zu bestätigen, dass die Binnenschifffahrt in diesen Krisenzeiten gegenüber den anderen Landverkehrsträgern insbesondere aufgrund der extrem niedrigen Frachtraten Marktanteile gewonnen hat. Wie in den anderen Sektoren, die bei der Trockenschifffahrt Kunde sind, ist auf kurze Sicht keine schnelle und starke Erholung der Beförderungsnachfrage zu erwarten.

In der Tankschifffahrt wies die Entwicklung während des ersten Halbjahres 2009 starke Kontraste auf.

Seit Herbst 2008 und bis zum Frühjahr 2009 ist der Erdölsektor mit der einzige Sektor, der nicht unter den Auswirkungen der Krise gelitten hat und nur von Faktoren des Erdölmarktes selbst beeinflusst wurde. Im Herbst 2009 wurde der Markt vorübergehend durch Saisonkäufe belebt.

Die durch die Rheinschifffahrt beförderten Mengen an chemischen Erzeugnissen sind im Laufe des ersten Halbjahres 2009 um über 24 % gesunken. Die Produktion in der Chemieindustrie scheint nicht länger rückläufig zu sein und dürfte den Experten zufolge im zweiten Halbjahr 2009 leicht zunehmen. Ein Beförderungsniveau ähnlich dem Jahr 2008 dürfte erst in einigen Jahren wieder erreicht werden.

Der Fahrgastschifffahrtssektor blieb von den Folgen der Wirtschaftskrise verhältnismäßig verschont. Das Tätigkeitsniveau konnte in Hinsicht auf die betreffende Kundschaft allgemein gehalten werden.

III. Wasserführung

Während die Wasserführung im ersten Halbjahr 2009 und bis August aufgrund der Niederschläge durchgängig zufrieden stellend war, war der Herbst 2009 durch eine längere Niedrigwasserperiode gekennzeichnet, in deren Verlauf die Laderate der größten Schiffe zeitweise auf 30 % beschränkt war. Mit Ausnahme der Getreidebeförderungen, bei denen die Nachfrage zeitweilig durch eine gute Maisesernte gestützt wurde, war in der Trockenschifffahrt aufgrund der sehr niedrigen Beförderungsnachfrage kein offenkundiger Kapazitätsmangel festzustellen. In der Tankschifffahrt waren die Aktivitäten der größten Schiffe im Herbst aufgrund der Wasserführung beschränkt.

IV. Betriebsbedingungen im Jahre 2009

Angesichts der schwachen Beförderungsnachfrage haben einige Schiffsbetreiber ihre Betriebsform geändert und die Zahl der täglichen Beförderungsstunden reduziert. Insbesondere die größeren Unternehmen können dadurch vorübergehend ihre Personalkosten reduzieren.

Die Zinsen sind im Jahr 2009 zurückgegangen. Die Abhängigkeit vieler Betreiber von den Banken hat jedoch zugenommen, so dass sie ihre Tätigkeit nur mit deren Unterstützung fortsetzen können. Der Treibstoffpreis, der im zweiten Halbjahr 2008 deutlich gesunken war, ist in den letzten paar Monaten im Vergleich zu seinem Tiefststand wieder um 30 % gestiegen.

In der Trockenschifffahrt bewegen sich die Einnahmen aufgrund der im Vergleich zum Vorjahr um 20 % niedrigeren Beförderungsmengen und der gleichzeitig sehr niedrigen Frachten, die, sofern es Güter zu transportieren gibt, kaum die Kosten decken, auf einem extrem niedrigen Niveau. Vor diesem Hintergrund befinden sich einige Trockenschifffahrtsbetreiber in einer sehr prekären Lage. Ohne eine entsprechende Unterstützung durch die Banken besteht die Gefahr, dass eine Konkurrentenspirale ausgelöst wird. Was in dieser Situation erschwerend hinzukommt, ist insbesondere die Dauer der Krise. Die Experten sind sich nämlich darin einig, dass der Aufschwung nur schrittweise erfolgen und mehrere Jahre brauchen wird. In der derzeitigen Lage haben viele Schiffsbetreiber jedoch nicht genügend Kapital, um ihre Tätigkeit unter diesen Bedingungen noch lange aufrecht zu erhalten.

In der Tankschifffahrt stellt sich die Situation ein wenig anders dar, da Ende 2008 und Anfang 2009 große Mengen an Erdölprodukten befördert wurden, wodurch die rückläufige Nachfrage aus dem Chemiesektor weitgehend ausgeglichen wurde. Der Markt beruhigte sich anschließend schrittweise, bis im Herbst 2009 eine saisonbedingte Belebung festgestellt werden konnte. Für die kommenden Monate – mindestens bis zum Frühjahr 2010 – wird von einer relativ schwachen Beförderungsnachfrage ausgegangen. Die Entwicklungen im Erdölsektor sind somit von den Folgen der Wirtschaftskrise abhängig.

V. Entwicklung des Laderaumangebots

Der Rhythmus der Inbetriebnahmen neuer Schiffe hat sich in den letzten drei Quartalen des Jahres 2009 trotz der Krise fortgesetzt, da viele Schiffe bereits Ende 2008 bestellt worden waren und nicht alle Bestellungen storniert werden konnten.

Seit Beginn 2009 bis Mitte November wurden in der Trockenschifffahrt 62 Gütermotorschiffe mit einer Kapazität von über 226 000 in Betrieb genommen. Die durchschnittliche Größe der neuen Schiffe nimmt weiter zu – bei den Gütermotorschiffen liegt der Durchschnitt bei über 3 300 Tonnen.

In der Tankschifffahrt wurden im selben Zeitraum 47 Tankmotorschiffe mit einer Kapazität von 125 600 Tonnen in Betrieb genommen. Vor Jahresende werden noch weitere neue Einheiten auf dem Markt erwartet.

Der Rhythmus beim Bau neuer Fahrgastschiffe ist relativ stabil geblieben – seit Anfang 2009 sind 8 Neubauten in Betrieb genommen worden. Die Beförderungsnachfrage auf diesem Markt war aufgrund der Kundschaft von der Krise nicht wirklich betroffen.

Während die Welle von Neubauten in der Trockenschifffahrt aufgrund der Folgen der Wirtschaftskrise mit der Fertigstellung der noch im Bau befindlichen Schiffe nach und nach abebben dürfte, sollte sie in der Tankschifffahrt insbesondere vor dem Hintergrund des strukturellen Wandels, dem sich die Flotte zur Einhaltung der Regelung bezüglich der Beförderung gefährlicher Güter unterziehen muss, anhalten.

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 Binnenschiffahrtsmarktes beitragen.

Die ersten Anerkennungsentscheidungen für nichtrheinische Schiffsführerzeugnisse hat die ZKR auf ihrer Frühjahrstagung 2008 verabschiedet. Diese Arbeit hat sie mit der Anerkennung des ungarischen Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt und der ungarischen Schiffsführerzeugnisse der Klassen A und B fortgesetzt. Diese Anerkennung wird zum 1. April 2010 wirksam werden.

Das ungarische Befähigungszeugnis für die Radarfahrt wird auf dem Rhein ohne zusätzliche Auflagen anerkannt werden und ab dem 1. April 2010 auf dem Rhein gültig sein.

Ferner werden die Inhaber der Schiffsführerzeugnisse der Klassen A und B ab dem 1. April 2010 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 Spycy'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.

Zudem ist zwischen der ZKR und dem ungarischen Ministerium für Verkehr, Kommunikation und Energie 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 ungarischen 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.