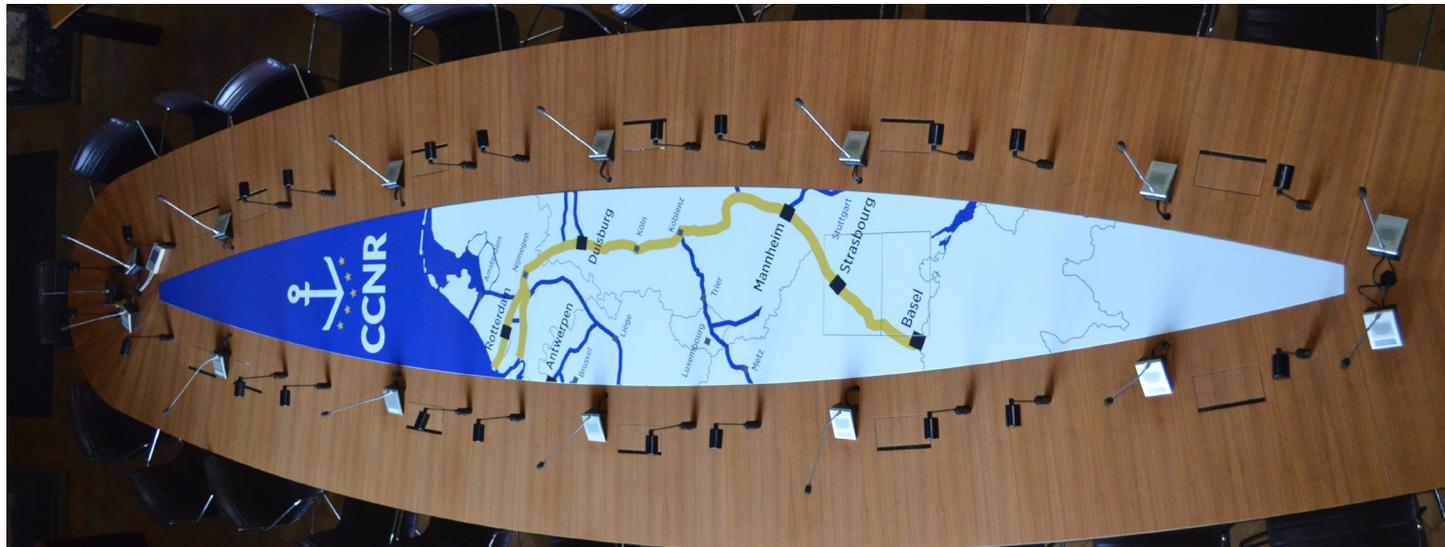


HERBSTPLENARTAGUNG 2015 DER ZKR

Ref: CC/CP (15)06

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 3. Dezember 2015 in Straßburg ihre Herbstplenartagung abgehalten. Den Vorsitz führte die Leiterin der niederländischen Delegation, Frau Gijbers. Diese Tagung markierte den Abschluss der zweijährigen niederländischen Präsidentschaft der ZKR.



VERSTÄRKTE, INSTITUTIONALISIERTE ZUSAMMENARBEIT DER ZKR MIT DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION

Die mit der Unterzeichnung einer Verwaltungsvereinbarung zwischen der GD MOVE und dem Sekretariat der ZKR 2013 eingeleitete verstärkte Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Kommission und der ZKR ist mit der Schaffung eines finanziellen Rahmens für die von dieser Zusammenarbeit betroffenen Tätigkeiten in eine neue Phase eingetreten. Gegenstand der Zusammenarbeit ist zum einen die Durchführung der verordnungsrechtlichen Arbeiten bezüglich der technischen Vorschriften und der Berufsbefähigungen über den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) und zum anderen der Aufbau einer Marktbeobachtung auf europäischer Ebene. Der finanzielle Rahmen erstreckt sich über einen Zeitraum von drei Jahren, den die ZKR vollumfänglich nutzen wird, um diese vor mehr als zehn Jahren aufgenommene und durch den neuen Rahmen erheblich gestärkte europäische Zusammenarbeit zu vertiefen.

Die ZKR kann sich gemeinsam mit der Europäischen Kommission über ein erstes konkretes Ergebnis dieser Zusammenarbeit freuen, nämlich die unlängst erfolgte Annahme des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) durch den CESNI.

Die ZKR, die 2015 ihr 200-jähriges Bestehen feiert, behauptet mit dieser Zusammenarbeit ihre neu gestaltete Rolle als Plattform für alle von den verordnungsrechtlichen Arbeiten im Bereich der europäischen Binnenschifffahrt betroffenen Parteien.

WIRTSCHAFTLICHE LAGE DER RHEINSCHIFFFAHRT

Der traditionelle Rheinverkehr nahm im ersten Halbjahr 2015 mit einem Anstieg des Beförderungsaufkommens um 3 % und einem Anstieg der Verkehrsleistung um 7 % gegenüber dem Vorjahr zu. Am stärksten von dieser Zunahme profitiert haben Mineralölprodukte, Agrarprodukte und Container. Demgegenüber war die Beförderung von Kohle und Chemikalien im gleichen Zeitraum etwas rückläufig.

Die Güterflotte in Westeuropa verzeichnete in den ersten sechs Monaten des Jahres 2015 eine stagnierende Entwicklung, während bei der Kreuzfahrtschiffahrt das Gegenteil zu beobachten war: hier zog die Bauaktivität dank des aktuellen Wirtschaftsbooms im europäischen Kreuzfahrtmarkt merklich an.

Während die Frachtraten im ersten Quartal relativ stabil waren, stiegen sie in der zweiten Jahreshälfte aufgrund der extrem niedrigen Wasserstände am Rhein deutlich an. Unter diesen Bedingungen können die Schiffe nur noch begrenzte Gütermengen befördern, was zu einer Knappheit der Transporteinheiten führt. Die Beförderungspreise und die Umsätze zogen dementsprechend insbesondere in der Tankschifffahrt, aber auch in der Trockenschifffahrt stark an. Diese positiven Effekte der Wasserführung auf die Einkommenssituation der Unternehmen werden jedoch durch die Rückläufigkeit der Beförderungsmengen in der zweiten Jahreshälfte relativiert, eine Entwicklung, die darauf beruht, dass die Schiffe nicht voll beladen werden können. Die Aussichten für das Jahr 2016 bleiben insgesamt dennoch positiv.

ANPASSUNG DES ZKR-REGELWERKS ERMÖGLICHT NUTZUNG VON FLÜSSIGERDAS (LNG) ALS „REGULÄREN“ BRENNSTOFF IN DER RHEINSCHIFFFAHRT NACH DEM VORBILD VON DIESELKRAFTSTOFF

In verschiedenen nationalen und europäischen Forschungs- und Entwicklungsprojekten wurde Flüssigerdgas (Liquified Natural Gas – LNG) als bestgeeignet für die Binnenschifffahrt identifiziert, da die Kosten pro Energieeinheit niedrig sind, die Energiedichte hoch ist und seine Verbrennung umwelt- und klimafreundlicher erfolgt.

Nach Auswertung von Betriebserfahrungen mit Binnenschiffen, die bereits zu Versuchszwecken LNG nutzen, hat die ZKR eine Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung beschlossen, um technische Vorschriften für Binnenschiffe, die LNG als Brennstoff nutzen, festzulegen. Diese Vorschriften sind das Ergebnis einer engen Zusammenarbeit zwischen Behörden und Gewerbe. Sie ergänzen den im Juni 2015 geschaffenen rechtlichen Rahmen für LNG und erlauben die Förderung technologischer Innovation bei gleichzeitiger Wahrung des hohen Sicherheitsstandards der Binnenschifffahrt. Aufgrund dieses rechtlichen Rahmens darf LNG künftig wie Dieselkraftstoff als „regulärer“ Brennstoff in der Rheinschifffahrt genutzt werden.

Mit der Veröffentlichung der Edition 1.0 des Standards für eine Prüfliste für das Bunkern von LNG LKW-Schiff im Oktober 2015 wurde zusätzliche Rechtssicherheit geschaffen. Gemäß der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung dürfen die Bunkerarbeiten erst beginnen, nachdem sich der



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Schiffsführer vergewissert hat, dass die notwendigen Vorbereitungen ordnungsgemäß durchgeführt und dokumentiert wurden.

Damit bestätigt die ZKR erneut ihre aktive Rolle bei der Entwicklung eines rechtlichen Rahmens für die Nutzung von LNG als Brennstoff auf Binnenschiffen und die damit geleistete Unterstützung der Maßnahmen des Gewerbes zur Reduzierung der Verschmutzung, der Treibhausgasemissionen und der Betriebskosten der Binnenschifffahrt.

ZUSAMMENSETZUNG DER BERUFUNGSKAMMER

Nach den ehrenvollen Rücktritten des belgischen Richters Antoon Verstreken und des schweizerischen Richters Fritz Rapp hat die ZKR

- Herrn Paul De Baets (Belgien) zum Richter und Herrn Björn Bullinck (Belgien) zum Stellvertretenden Richter

- sowie Frau Marie-Louise STAMM (Schweiz) zur Richterin und Herrn Bruno LÖTSCHER (Schweiz) zum Stellvertretenden Richter ernannt.

PRÄSIDENTSCHAFT DER ZKR

Gemäß dem Rotationsprinzip wird die Schweiz im Zeitraum 2016-2017 die Präsidentschaft der ZKR übernehmen, dies unter Leitung von Herrn Reto Dürler, Chef des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes beim Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten und Leiter der schweizerischen Delegation bei der ZKR.

ÜBER DIE ZKR

Die ZKR ist eine internationale Organisation, die die Hauptverantwortung für die verordnungsrechtliche Tätigkeit im Hinblick auf die Rheinschifffahrt trägt. Sie übernimmt Aufgaben im technischen, juristischen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Bereich. In allen Arbeitsbereichen sind Effizienz des Transports auf dem Rhein, Sicherheit soziale Belange und Umweltschutz die Leitlinien des Handelns der ZKR. Viele Aktivitäten der ZKR gehen heute über den Rhein hinaus und beziehen sich in einem weiteren Sinne auf alle europäischen Binnenwasserstraßen. Die ZKR arbeitet eng mit der Europäischen Kommission sowie den anderen Flusskommissionen und internationalen Organisationen zusammen.

KONTAKT

Sekretariat der ZKR
2, Place de la République
F-67082 Straßburg
+33 (0)3 88 52 20 10
ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

ANLAGEN (FÜR DIE FACHPRESSE)

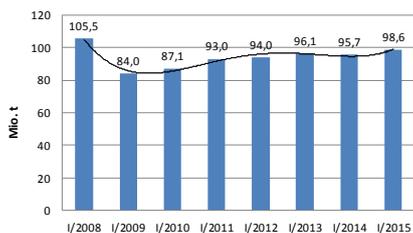
Ref: CC/CP (15)06

WIRTSCHAFTLICHE LAGE DER RHEINSCHIFFFAHRT

Güteraufkommen und Verkehrsleistung

Auf dem traditionellen Rhein (zwischen Basel und der deutsch-niederländischen Grenze) wurden im ersten Halbjahr 2015 98,6 Mio. t an Gütern transportiert, und damit 3 % mehr als im ersten Halbjahr 2014.

Abbildung: Güterbeförderung auf dem traditionellen Rhein nach Halbjahren (2008-2015)



Quellen: Berechnung ZKR-Sekretariat nach Daten von destatis

Die Verkehrsleistung betrug 21,1 Milliarden Tonnenkilometer. Sie ist im Vergleich zum ersten Halbjahr 2014 um 7 % gestiegen, und damit deutlich stärker als das Güteraufkommen.

Vor allem der Handel und der Transport von Mineralölprodukten konnten von den niedrigen Preisen für Mineralölprodukte profitieren. Der Containerverkehr setzte seinen ansteigenden Trend fort, mit einem Plus von 3,5 % beim beförderten Gütergewicht und +7,3 % bei der TEU-Menge.

Es wurden im ersten Halbjahr 745.169 Container auf dem Rhein zwischen Basel und der deutsch-niederländischen Grenze gezählt, was einer TEU-Menge von 1,16 Mio. TEU entsprach.

Ansteigende Gütersegmente:

- Mineralölprodukte (15,3 Mio. t; +11,7 %)
- Sande, Erden & Baustoffe (13 Mio. t; +1,5 %)
- Container (8,2 Mio. t; +3,5 %)
- Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen (6,2 Mio. t; +11,5 %)
- Metalle (6,1 Mio. t; +7 %)

Stagnierende Gütersegmente:

- Nahrungs- und Futtermittel (3,5 Mio. t; +/- 0 %)
- Erze (13,4 Mio. t; +/- 0 %)

Rückläufige Gütersegmente:

- Steinkohle (15,6 Mio. t; -2,6 %)
- Chemische Erzeugnisse (10,7 Mio. t; -2,8 %)

Flottenentwicklung

In der Güterschiffahrt war die Zahl neuer Schiffseinheiten, die in den ersten zehn Monaten des Jahres 2015 auf den westeuropäischen Markt gelangte, im Verhältnis zur bestehenden Flottenkapazität sehr gering. Die Tonnage der Neubauten in der Trockenschiffahrt entsprach einem Anteil von weniger als 0,5 % der bestehenden Flottenkapazität (von 10,5 Mio. t) in Westeuropa.

In der Tankschiffahrt war die Neubauaktivität etwas höher, wenngleich deutlich niedriger als noch vor einigen Jahren. Die gesamte Tonnage der Neubauten entsprach etwa 1,5 % der in Westeuropa vorhandenen Flottenkapazität (3,2 Mio. t). Etwa die Hälfte der neuen Tankschiffe fahren unter niederländischer Flagge.

In der Flusskreuzfahrt gibt es eine anhaltend hohe Neubaurate, die auch im Jahre 2015 – wie bereits 2014 – bei rund 30 neuen Einheiten liegt. Etwa drei Viertel dieser Einheiten fahren unter schweizerischer Flagge. Die Ausdehnung der Flotte hält in der Passagierschiffahrt unvermindert an, gestützt durch eine Expansion der weltweiten Nachfrage nach Flussreisen auf Rhein, Main, Mosel, Donau, Seine, Elbe, Loire, Rhone und weiteren Wasserstraßen in Europa.

Frachtraten, Umsatz- und Kostenentwicklung

Die Beförderungspreise (Frachtraten) haben sich im ersten Halbjahr kaum verändert. In der zweiten Jahreshälfte ist es jedoch zu einem sehr starken Anstieg der Frachtraten gekommen, was im Wesentlichen auf die stark sinkenden Pegelstände auf dem Rhein zurück zu führen war.

In der Güterschiffahrt ist das Umsatzniveau im ersten Halbjahr in Deutschland merklich gestiegen. In den Niederlanden gab es einen leichten Zuwachs. Im zweiten Halbjahr waren in der Güterschiffahrt, im Gefolge der niedrigen Wasserstände, enorme Anstiege bei den Frachtraten und damit auch beim Umsatz zu verzeichnen. Die Passagierschiffahrt in Deutschland verbuchte leichte Rückgänge. Der Umsatz-Trend ist bei der Personenschiffahrt jedoch, dank der prosperierenden Flusskreuzfahrten, aufwärts gerichtet.

Die wichtigsten Kostenkomponenten (Brennstoffkosten, Personalkosten, Kapitalkosten) entwickelten sich sehr unterschiedlich. Die Treibstoffkosten waren um 15 bis 20 % niedriger als im Vorjahr, dank der fallenden Preise für Rohöl und Mineralölprodukte.

Die Höhe der Personalkosten zeigt in den einzelnen Ländern des Rheingebiets deutlich unterschiedliche Niveaus, was vor allem auf unterschiedliche Systeme der sozialen Sicherung und weiterer, die Lohnnebenkosten beeinflussender Parameter, zurückzuführen ist. Belgische und französische Binnenschiffahrtsunternehmen sehen sich deutlich höheren Arbeitskosten gegenüber als deutsche und niederländische. Am geringsten sind die Arbeitskosten für schweizerische und luxemburgische Unternehmen. Dies hat Auswirkungen auf die Betriebsführung und die Unternehmensform in der Binnenschiffahrt (Verhältnis Einzelunternehmer gegenüber personalintensiven Reedereien).

Die Höhe der Kapitalkosten ist für Unternehmen, die vor der Krise in neuen Schiffsraum investiert haben, anhaltend hoch. Für die nicht sehr zahlreichen Investoren in Neubauten ergeben sich auf Grund von Risikoprämien Aufschläge auf die Zinsen, und damit höhere Belastungen, als dies das niedrige Zinsniveau auszudrücken vermag.

Ausblick

Für die Trockenschiffahrt wird für das Gesamtjahr 2015 und für 2016 mit leichten Zuwächsen von 3 % gerechnet. Hierbei ist mit dämpfenden Effekten der niedrigen Wasserführung in der zweiten Jahreshälfte 2015 zu rechnen. Die Beförderung in der Tankschiffahrt dürfte etwas stärker ansteigen, da sich bei den Mineralölprodukten deutlich positive Signale zeigen (+5 % für 2015 und 2016). Dies ist auch Sonderfaktoren geschuldet, wie einer Erhöhung der Importe von Mineralölprodukten über den Rhein durch die Schweiz. Ein Ende der Flottenexpansion in der Flusskreuzfahrt ist derzeit nicht in Sicht.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

ANPASSUNG DES REGELWERKS DER ZKR ERMÖGLICHT NUTZUNG VON FLÜSSIGERDAS (LNG) ALS „REGULÄREN“ BRENNSTOFF IN DER RHEINSCHIFFFAHRT NACH DEM VORBILD VON DIESELKRAFTSTOFF

(Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) (Kapitel 8b und Anlage T) und Veröffentlichung der Edition 1.0 des Standards für eine Prüfliste für das Bunkern von LNG LKW-Schiff)

Die europäische Binnenschifffahrt nutzt derzeit fast ausschließlich Gasöl als Brennstoff. Die Europäische Union (EU) wie auch die Mitgliedsstaaten der ZKR streben an, in der Binnenschifffahrt alternative Brennstoffe einzuführen ähnlich den anderen Verkehrsträgern. In verschiedenen nationalen und europäischen Forschungs- und Entwicklungsprojekten wurde Flüssigerdgas (Liquified Natural Gas – LNG) als bestgeeignet für die Binnenschifffahrt identifiziert, da die Kosten pro Energieeinheit niedrig sind, die Energiedichte hoch ist und seine Verbrennung relativ umwelt- und klimafreundlich erfolgt. Die ZKR unterstützt die Einführung von Flüssigerdgas (LNG) als alternativen Brennstoff für die Binnenschifffahrt. In ihrer Vision 2018 postuliert sie die Förderung von Innovationen zugunsten alternativer Kraftstoffe und Energien, insbesondere von Flüssigerdgas (LNG).

Die Nutzung von Erdgas – zum Beispiel in Form von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff – ist mit höheren Sicherheitsrisiken verbunden als die Nutzung von Gasöl, weshalb die Nutzung jeglicher Form von Erdgas wie auch anderer Brennstoffe mit einem Flammpunkt von 55 °C und darunter derzeit in der Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt grundsätzlich verboten ist. Um festzustellen, ob eine sichere Nutzung möglich ist, hat die ZKR zu Versuchszwecken und unter umfangreichen technischen und betrieblichen Auflagen auf 15 Schiffen die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) befristet zugelassen. Derzeit sind fünf dieser 15 Schiffe in Betrieb. Die regelmäßig von den Betreibern dieser Schiffe vorzulegenden Erfahrungsberichte lassen den Schluss zu, dass bei der Beachtung besonderer Anforderungen an den Bau und den Betrieb der Schiffe sowie die Ausbildung ihrer Besatzung eine sichere Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff in der Binnenschifffahrt möglich ist. Dementsprechend hat die ZKR entschieden, ihre Verordnungen so zu ändern, dass künftig bei Einhaltung bestimmter Anforderungen die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff in der Rheinschifffahrt zulässig sein soll. Im Juni 2015 hat die ZKR die Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) beschlossen. Die Nutzung möglicher anderer alternativer Kraftstoffe wird sie erst zu einem späteren Zeitpunkt beraten.

Aufgrund der technischen Komplexität der Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) und der weitreichenden Auswirkungen für die Binnenschifffahrt hielt es die ZKR für geboten, das Schifffahrtsgewerbe und technische Experten, die mit der Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) bereits Erfahrung haben, intensiv in die Arbeiten einzubinden. Zudem wurden die Vorschläge zur Änderung der Verordnungen in einem fortgeschrittenen Stadium im Rahmen einer Anhörung Vertretern betroffener Wirtschaftsverbände sowie Sachverständigen von Behörden, Klassifikationsgesellschaften und anderen Institutionen vorgestellt. Die Teilnehmer der Anhörung waren mit den Vorschlägen grundsätzlich einverstanden. Ihre darüber hinausgehenden Anmerkungen haben die zuständigen Gremien der ZKR in den nachfolgenden Entscheidungsverfahren berücksichtigt.

Durch den auf der letzten Plenartagung der ZKR gefassten Beschluss wird die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) um ein Kapitel 8b mit Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, auf denen Antriebs- oder Hilfssysteme installiert sind, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden, und eine Anlage T zu Flüssigerdgas (LNG) ergänzt.

Kapitel 8b legt den Geltungsbereich der Anforderungen an die Antriebs- und Hilfssysteme, die Grundsätze für deren Prüfung und die Bedingungen der Sicherheitsorganisation fest. Die zuständigen Behörden können für bestimmte Prüfungsaufgaben auch technische Dienste in Anspruch nehmen.

Die Anlage T führt mit einem (einzigem) Teil I betreffend Flüssigerdgas (LNG) zusätzliche Bestimmungen für Fahrzeuge, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden, ein. Dieser Teil I besteht aus fünf Kapiteln: Allgemeines (1), Schiffsausrüstung, Schiffsbetrieb und Systemauslegung (2), Brandschutz (3), Elektrische Systeme (4) und Kontroll-, Überwachungs- und Sicherheitssysteme (5).

Diese neuen technischen Vorschriften treten am 1. Dezember 2016 in Kraft und ermöglichen die Erteilung eines Schiffsattests für Schiffe, die LNG als Brennstoff nutzen, ohne auf internationale Einzelgenehmigungen („Empfehlungen“) zurückgreifen zu müssen, die zu Versuchszwecken nach Maßgabe des § 2.19 RheinSchUO erteilt werden. Der Bau von Schiffen, die LNG als Brennstoff nutzen, wird so nicht länger ausgebremst.

Mit der Veröffentlichung der Edition 1.0 des Standards für eine Prüfliste für das Bunkern von LNG LKW-Schiff im Oktober 2015 wurde zusätzliche Rechtssicherheit geschaffen. Gemäß § 15.07 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung dürfen die Bunkerarbeiten erst beginnen, nachdem sich der Schiffsführer vergewissert hat, dass diese Liste ordnungsgemäß ausgefüllt worden ist.

Die Europäische Kommission hat mitgeteilt, dass sie die Arbeiten der ZKR zur Schaffung eines rechtlichen Rahmens zur Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) in der Binnenschifffahrt begrüßt und zudem beabsichtigt, die Änderungen und Ergänzungen der Verordnungen der ZKR soweit rechtlich möglich in die entsprechenden europäischen Regelwerke zu übernehmen.

ÄNDERUNGEN DER VORSCHRIFTEN FÜR DIE FREIE SICHT

(§ 1.07 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und der §§ 7.02, 15.01 Nr. 5 und 6, 24.02 und 24.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO))

Auf der Plenartagung im Dezember 2015 hat die ZKR beschlossen, dass der direkte Sichtschatten vor dem Bug mit Wirkung zum 1. Dezember 2016 von 350 m auf 500 m ausgedehnt werden darf, wenn das betreffende Fahrzeug mit geeigneten technischen Hilfsmitteln ausgestattet ist. Dieser Beschluss soll die Entwicklung des Containerverkehrs (insbesondere in vier Lagen) fördern und gleichzeitig sicherstellen, dass das derzeitige Sicherheitsniveau gewahrt bleibt.

Die freie Rundumsicht aus dem Steuerhaus ist aus mehreren Gründen, sei es durch die Schiffs-konstruktion oder durch die Ladung, unvermeidbar mehr oder weniger stark eingeschränkt. Je nachdem, ob Personen an oder von Bord gehen, ob das Schiff an- oder ablegt, ob es ein Manöver durchführt oder ob es fährt, benötigt der Rudergänger Einsicht in unterschiedliche Sektoren seines Blickfeldes.

Technische Hilfsmittel erlauben die indirekte Einsicht in Sektoren ohne direkte Sicht. Obwohl manche Fähigkeiten der technischen Hilfsmittel die des menschlichen Auges übersteigen, sind sie kein vollwertiger Ersatz für die direkte Sicht. Manchmal werden sie dennoch auch in Sektoren mit direkter Sicht zur Ergänzung eingesetzt.

Zur weiteren Verkürzung des Sichtschattens vor dem Bug dürfen nach Maßgabe der RheinSchUO nur geeignete Hilfsmittel verwendet werden. Mit einer Dienstanweisung wurden die Eigenschaften geeigneter Hilfsmittel zur Einsicht in Sichtschatten (Spiegel, Videoanlagen und Radaranlagen) festgelegt.

Gemäß § 1.07 RheinSchPV „[darf] die freie Sicht durch die Ladung oder die Trimmlage des Fahrzeuges nicht weiter als 350 m vor dem Bug eingeschränkt werden“.

In den letzten zehn Jahren hat der Transport von Containern auf dem Rhein ständig zugenommen. In der Regel befördern die Schiffe zwischen Straßburg und Rotterdam vier Lagen Container. Mit der obersten Containerlage ging ein Teil der direkten freien Sicht vor dem Bug des Schiffes verloren.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Daher waren eine Klarstellung des Wortlauts der Vorschriften der RheinSchUO und der RheinSchPV und eine Anpassung dieser Vorschriften an die neuen Herausforderungen der Schifffahrt unter Berücksichtigung der geeigneten Hilfsmittel erforderlich.

In Anbetracht der Verflechtung der technischen Vorschriften der RheinSchUO und der betrieblichen Anforderungen der RheinSchPV erfolgte die Änderung der beiden Verordnungen in koordinierter Form. Prinzipiell sind die technischen Anforderungen an die Ausrüstung in der RheinSchUO und die Betriebsbedingungen der Fahrzeuge in der RheinSchPV festgelegt.

Die neuen Vorschriften gelten ab dem 1. Dezember 2016.

DEFINITIVE ÄNDERUNG DER RHEINSCHIFFFAHRTSPOLIZEIORDNUNG

(Änderung der Vorschriften für die Wahrschaustrecke Oberwesel - St. Goar Inhaltsverzeichnis, §§ 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 und Anlage 9)

Auf der Plenartagung im Dezember 2015 hat die ZKR beschlossen, die seit dem 1. Dezember 2015

geltenden Vorschriften für die Wahrschaustrecke zwischen Oberwesel und St. Goar mit Wirkung zum 1. Dezember 2016 in eine definitive Änderung der RheinSchPV umzuwandeln. Nach einer zweijährigen erfolgreichen Probephase werden diese Vorschriften, mit denen die Wahrschaustrecke erweitert und die für diese Strecke geltenden Regeln vereinfacht werden, dauerhaft eingeführt.

Der Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar stellt besondere nautische Herausforderungen an die Führung von Schiffen und Verbänden. Die Wahrschau hat die Sicherheit auf dieser Strecke erhöht; jedoch ist sie weiterhin die unfallträchtigste Strecke am gesamten Rhein.

Auf ihrer Herbstplenartagung 2012 hatte die ZKR eine Änderung der RheinSchPV beschlossen, um die für diese Strecke geltenden Vorschriften zu vereinfachen und klarer zu fassen. Ferner war mit dieser Änderung die Wahrschaustrecke flussaufwärts am Tauberwerth erweitert worden. Diese Änderung der RheinSchPV war als Anordnung vorübergehender Art mit Gültigkeit vom 1. Dezember 2013 bis zum 30. November 2016 erlassen worden.

In den vergangenen zwei Jahren wurde der Verkehr durch die Änderung nicht beeinträchtigt,

es ereigneten sich keine Unfälle und die Zahl der Begegnungsverstöße ging leicht zurück. Das Gewerbe wurde konsultiert und hat die neue Regelung positiv aufgenommen.

Aufgrund des positiven Erfahrungsrücklaufs hat die ZKR beschlossen, diese Anordnung vorübergehender Art mit Wirkung zum 1. Dezember 2016 in eine definitive Änderung überzuführen, um die Sicherheit der Rheinschifffahrt dauerhaft zu erhöhen.