



Pressemitteilung

Einleitung

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 27. Mai 2011 ihre Frühjahrsplenartagung abgehalten.

Die Tagung fand, auf Einladung der belgischen Präsidentschaft der ZKR ausnahmsweise in Brüssel im Palais d'Egmont statt. Am Vortag der Veranstaltung hatten die Mitglieder der Delegationen die Möglichkeit, das Schiffshebewerk Strépy-Thieu und das Bauprojekt Seine-Schelde in Kortrijk zu besichtigen.

Sicherheit und Zuverlässigkeit der Rheinschifffahrt

Die Rheinschifffahrt musste mit dem Kentern des TMS „Waldhof“ am 13. Januar 2011 bei St. Goar den schwersten Unfall seit vielen Jahren verkraften, der zu erheblichen negativen Auswirkungen sowohl für das Schifffahrtsgewerbe als für die verladende Industrie führte.

Sobald gesicherte Erkenntnisse der deutschen Behörden über Unglücksursache und –hergang vorliegen, wird die ZKR daher die notwendigen Konsequenzen aus dieser Havarie für ihre Regelwerke systematisch prüfen und umsetzen, um so die Zuverlässigkeit und Sicherheit der Rhein- und Binnenschifffahrt weiter zu verbessern.

Die ZKR hat auf Basis intensiver Kontakte mit dem Schifffahrtsgewerbe darüber hinaus beschlossen, vorab in einem ersten Schritt den Aspekt der Schiffsstabilität insbesondere im täglichen Betrieb und in der Ausbildung des Personals aufzugreifen.

Die ZKR dankt den deutschen Behörden für ihr großes Engagement bei der komplizierten Bergung des havarierten Tankschiffs. In Kooperation mit der deutschen Seite konnte die ZKR eine wichtige Rolle bei der Information der Öffentlichkeit auf internationaler Ebene wahrnehmen.

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Das Jahr 2010 war für die Rheinschifffahrt durch einen Anstieg der Beförderungsnachfrage in allen Segmenten gekennzeichnet. In der Trockenschifffahrt nahmen die Beförderungsmengen insgesamt um 10,6 % und in der Tankschifffahrt um 9 % zu. Diese Entwicklung ist auf Aufholeffekte nach der Krise und dem 2009 erreichten Nachfragetiefpunkt zurückzuführen. 2011 dürfte die Beförderungsnachfrage in der Trockenschifffahrt und im Chemiesektor weiter zunehmen, wenn auch in einem verminderten Tempo. Bei den Transporten von Erdölzeugnissen ist eine Wiederbelebung der Nachfrage nicht auszuschließen.

In den ersten Monaten des Jahres 2011 wurden die Beförderungen auf dem Rhein durch das Hochwasser sowie die Sperrung der Wasserstraße infolge „Waldhof“-Havarie vorübergehend stark eingeschränkt.

Seit Anfang Mai 2011 ist der Rhein von einer Niedrigwasserperiode betroffen, die inzwischen ein historisches Ausmaß erreicht hat. Ein weiteres Ausbleiben von Niederschlägen könnte zu schweren Behinderungen der Schifffahrt führen, die sich auch auf die Logistikketten auswirken würden.

Die wirtschaftliche Lage der Schifffahrtsunternehmen ist in vielen Fällen nach wie vor besorgniserregend.

Anerkennung der österreichischen und slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse

In dem Bestreben, dem europäischen Binnenschifffahrtsgewerbe den Zugang zum Rheinschifffahrtmarkt zu erleichtern, hat die Zentralkommission unter der zusätzlichen Auflage des Erwerbs von Streckenkenntnissen für den Rhein die Gültigkeit des österreichischen Kapitänspatents (der Klasse B) und des slowakischen Kapitänzeugnisses 1. Klasse auf dem Rhein anerkannt. Darüber hinaus hat sie die Gültigkeit der Radarzeugnisse dieser beiden Staaten auf dem Rhein anerkannt. Diese Entscheidungen treten am 1. Oktober 2011 in Kraft.

Gleichzeitig wurde zwischen dem Generalsekretär der ZKR und dem Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich einerseits und zwischen dem Generalsekretär der ZKR und dem Ministerium für Verkehr, Bau und Regionalentwicklung der Slowakischen Republik andererseits eine Verwaltungsvereinbarung zur Festlegung der Modalitäten der Zusammenarbeit zwischen der ZKR und den zuständigen Ministerien dieser beiden Staaten unterzeichnet.

Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein

Die Zentralkommission hat die besorgniserregende Situation in Bezug auf den Pegelstand des Rheins zur Kenntnis genommen. Der Wasserstand ist für diese Jahreszeit der niedrigste seit dreißig Jahren.

Um die Auswirkungen solcher Unwägbarkeiten möglichst gering zu halten, ist es notwendig, die Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein weiter zu verbessern.

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 Rheingebiets, da sie einer „Eingrabung“ des Flusses und der damit verbundenen Absenkung des Grundwasserspiegels entgegen wirken.

Am niederländischen Rhein werden Wehre und Schleusen grundinstandgesetzt. Die Absenkung vorhandener Bühnen an der Waal ist ein Beitrag zum Hochwasserschutz und soll bewirken, dass die Hochwasserwelle um 6 – 12 cm abgesenkt wird. Diese Maßnahmen erfolgen unter der Prämisse, dass die Umwelt nicht beeinträchtigt wird, sondern im Gegenteil wo immer möglich durch Nutzung so genannter „Win-Win“ Situationen eine ökologische Aufwertung erfährt.

Weitere Informationen sind erhältlich bei der

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
Palais du Rhin
2, Place de la République
F-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 Rheinschifffahrt

I. Allgemeine Lage

Die auf dem Rhein beförderten Gütermengen sind im Laufe des Jahres 2010 um etwas mehr als 10 % gestiegen. Im zweiten Halbjahr war insbesondere aufgrund einer deutlichen Zunahme der Transporte von Erdöl- und Stahlerzeugnissen sowie Containern ein Zuwachs von rund 15,6 % zu verzeichnen. Auch in der Trockenschifffahrt und im Chemiesektor waren positive Entwicklungen festzustellen, die auf den Aufholeffekten im Nachgang zur Krise beruhen. Im Dezember wurden die Beförderungen auf dem Rhein durch die meteorologischen und hydrologischen Bedingungen beschränkt.

Obwohl die beförderten Mengen über das gesamte Jahr gesehen noch unter den Werten liegen, die vor der Krise zu verzeichnen waren, deutet die im Laufe des zweiten Halbjahres beobachtete Entwicklung darauf hin, dass die Beförderungsnachfrage bald wieder ihr Vorkrisenniveau erreichen wird.

Anfang 2011 wurden die Beförderungen durch die Schifffahrtsunterbrechung auf dem Rhein durch das Hochwasser und den Unfall der „Waldhof“ gestört, weshalb die Güterumschlagsmengen in der Mittel- und Oberrheinregion vorübergehend zurückgingen.

II. Entwicklung bei den beförderten Hauptgüterarten

Die in der Trockenschifffahrt beförderten Gütermengen legten über das gesamte Jahr 2010 um 10,6 % zu. Im zweiten Halbjahr war die Beförderungsnachfrage mit einem Anstieg von 14,3 % sogar noch höher.

Im Hinblick auf den Landwirtschaftssektor ist festzustellen, dass die Getreideernte im Vergleich zu 2009 deutlich geringer ausfiel und die Beförderungsmengen über das gesamte Jahr um 10 % zurückgingen. Anschließend nahmen die Transporte wieder deutlich zu, und zwar um über 21 %. Die Ursache liegt in den Getreideeinfuhren über die Seehäfen, mit denen insbesondere auch der Bedarf für die Biokraftstoffproduktion gedeckt werden sollte. Die Transporte von Nahrungs- und Futtermitteln waren 2010 ebenfalls leicht rückläufig.

Bei den Beförderungen von Düngemitteln konnte hingegen über das gesamte Jahr eine deutliche Erholung festgestellt werden. So legten die Beförderungsmengen um fast 29 % zu.

Im Stahlsektor erreichten die Transporte von Erzen und Metallabfällen dadurch, dass die Beförderungsmengen um mehr als 36 % zunahmen, 2010 wieder ihr Vorkrisenniveau. Nachdem der Aufholprozess im Wesentlichen abgeschlossen war, betrug die Zuwachsrate im zweiten Halbjahr verglichen zum zweiten Halbjahr 2009 nur noch 17 %.

Nach Prognosen auf Basis des Stahlverbrauchs ist davon auszugehen, dass die Stahlproduktion – zumindest in Europa – in diesem Jahr weniger stark steigen wird.

Die Transporte von Stahlerzeugnissen nahmen über das ganze Jahr 2010 um 9,6 % und im zweiten Halbjahr um fast 34 % gegenüber dem gleichen Zeitraum im Jahr 2009 zu. In diesem Segment wird für 2011 eher ein langsamerer Anstieg erwartet.

Die Kohlebeförderungen haben im Rahmen des Aufholprozesses nach der Krise um 23 % zugelegt. In diesem Sektor waren 2010 in den beiden Hauptsegmenten unterschiedliche Entwicklungen zu beobachten. So nahmen die Beförderungen von Kokereierzeugnissen entsprechend der Tätigkeit im Stahlsektor, für die sie bestimmt sind, zu, während die Kesselkohlebeförderungen für Wärmekraftwerke wegen der zunehmenden Konkurrenz durch Erdgas, die insbesondere dem aktuellen Preisniveau geschuldet ist, zurückgingen.

Diese Fakten und die der prognostizierte Wachstumsrückgang im Stahlsektor lassen in diesem Segment für 2011 einen weniger starken Anstieg der Beförderungsnachfrage erwarten.

Die Beförderungen von Sand und Kies sind im Jahr 2010 aufgrund einer nur geringfügigen Zunahme der Nachfrage und eines sehr strengen und langen Winters 2009/2010 um fast 5 % zurückgegangen. Im zweiten Halbjahr konnte ein Anstieg um fast 4,5 % festgestellt werden. Über das gesamte Jahr gesehen lagen die Beförderungsmengen nach wie vor rund 17 % über dem Vorkrisenniveau. Der Aufholeffekt ist in diesem Sektor somit noch nicht wirklich zum Tragen gekommen. Im Jahr 2011 dürfte sich die Zunahme der Tätigkeit im Bausektor stimulierend auswirken, aber der Winter 2010/2011 war ebenfalls lang und streng und legte diverse Baustellen still. Aus diesem Grund könnte die Zunahme der Beförderungen 2011 noch bescheiden ausfallen.

Die Containertransporte haben analog zum Welthandel und zur Aktivität in den Seehäfen zugenommen und im Laufe des Jahres 2010 wieder Vorkrisenniveau erreicht. Über das gesamte Jahr war auf dem Rhein ein mengenmäßiger Zuwachs von über 12 % festzustellen. Im zweiten Halbjahr stieg diese Rate weiter an und erreichte 16,6 %. Während die Beförderung von Vollcontainern über das gesamte Jahr um fast 10 % und im zweiten Halbjahr um 16,6 % zunahm, war die Entwicklung bei den Leercontainertransporten mit Zuwachsraten von durchgängig über 20 % noch günstiger. Dieser starke Zuwachs ist auf einen strukturellen Mangel an Leercontainern in den Seehäfen zurückzuführen.

In den ersten Monaten des Jahres 2011 gingen die Beförderungsmengen aufgrund der vierwöchigen Rheinblockade im Januar und Februar stark zurück. Dabei wurde einmal mehr deutlich, dass die Landverkehrsträger (Schiene und Straße) – zumindest im Moment – kurzfristig nur einen Teil der üblicherweise durch die Rheinschifffahrt beförderten Gütermengen übernehmen können. Allerdings ist wohl davon auszugehen, dass seitens der Logistiker strategische Überlegungen angestellt werden, welche alternativen Lösungen es gibt, um bei Störungen eine effiziente Verlagerung auf andere Verkehrsträger zu ermöglichen. Für sie geht es darum, sicherzustellen, dass der internationale Handel nicht beeinträchtigt wird, egal, ob Blockaden oder längere Niedrigwasserperioden die Ursache sind.

In der Tankschifffahrt war über das gesamte Jahr 2010 ein Anstieg der Beförderungsmengen um fast 9 % zu verzeichnen. Im zweiten Halbjahr beliefen sich die Zuwächse im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum auf über 19 %.

Die Beförderungen von Erdölzeugnissen nahmen im Laufe des Jahres 2010 insgesamt um 4,6 % zu. Im zweiten Halbjahr stiegen die Beförderungsmengen um 23,5 % an. Die 2010 und Anfang 2011 anhaltend hohen Preise auf dem Erdölmarkt haben im Hinterland zu niedrigen Lagerbeständen geführt, da die Verbraucher nur die zur Deckung ihres unmittelbaren Bedarfs erforderlichen Mengen kaufen. Angesichts der derzeit noch niedrigen Lagerbestände und des leichten Rückgangs der Preise ist im Laufe des Jahres 2011 mit einer Belebung der Beförderungsnachfrage zu rechnen.

Im Chemiesektor legten die Beförderungsmengen 2010 um mehr als 15,5 % zu. Im zweiten Halbjahr war mit einem Plus von 13,8 % eine leichte Verlangsamung dieser Entwicklung festzustellen. Die Ursache dürfte im Ende des Aufholprozesses in diesem Sektor liegen.

III. Wasserführung

Die Wasserführung bewegte sich 2010 auf einem Niveau, das im überwiegenden Verlauf des Jahres eine volle Abladung der Schiffe zuließ. Erst im Dezember kam es zu einem starken Hochwasser, das im Januar infolge starker Niederschläge, welche die Schifffahrt mehrere Tage lang behinderten, anhielt.

Im Mai 2011 ist der Rhein von einer Niedrigwasserperiode betroffen, die inzwischen ein historisches Ausmaß erreicht hat und von Tag zu Tag schlimmer zu werden droht. Sollten die Niederschläge, wie vorhergesagt, ausbleiben, könnte die Situation regelrecht dramatisch werden und zu schweren Behinderungen der Schifffahrt führen sowie auch die Logistikketten in Mitleidenschaft ziehen.

IV. Betriebsbedingungen im Jahre 2010

Bei den Betriebskosten sind im Jahr 2010 am stärksten die Kraftstoffkosten gestiegen.

Trotz des starken Zuwachses bei den Beförderungsmengen verharrten die Frachten auf einem Niveau, das für einen zufrieden stellenden Betrieb zu gering war.

Die finanzielle Lage vieler Schifffahrtsunternehmen ist daher nach wie vor unsicher, da ihre Liquidität trotz der wirtschaftlichen Neubelebung noch nicht wiederhergestellt ist. Die durch den Unfall der „Waldhof“ verursachten Störungen auf dem Mittelrhein haben die Lage der Rheinschifffahrtsunternehmen in den ersten zwei Monaten des Jahres 2011 deutlich verschlechtert.

V. Entwicklung des Laderaumangebots

In der Trockenschifffahrt wurden 2010 24 neue Motorschiffe mit einer Kapazität von rund 73 000 Tonnen und 24 neue Schubleichter mit einer Kapazität von 37 000 Tonnen dem Markt hinzugefügt (*zum Vergleich: 2009 waren es 72 bzw. 44 Fahrzeuge*). Somit hat sich die angekündigte deutliche Reduzierung der Neubauaktivität in diesem Bereich bestätigt.

Obgleich die Anzahl abgewrackter Trockengüterschiffe 2010 im Vergleich zu den Vorjahren stark zugenommen hat, entspricht die dem Markt entzogene Kapazität (rund 25 000 Tonnen) lediglich einem Fünftel der hinzugefügten Kapazität. Der Großteil dieses Marktes entfällt übrigens auf niederländische Abwrackfirmen. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass die hinzugefügte Kapazität eine höhere Produktivität als die abgewrackte Tonnage aufweist.

Am Tankschifffahrtmarkt war die Anzahl der Neubauten 2010 auf einem ähnlichen Niveau wie in den Vorjahren. So wurden 79 Tankmotorschiffe mit einer Kapazität von 250 000 Tonnen in Betrieb genommen. Die Umstellung der Flotte von Einhüllen- auf Doppelhüllenschiffe schritt damit munter voran. Es ist darauf hinzuweisen, dass in diesem Rahmen 2008 angesichts der stärker einbrechenden Trockenschifffahrt in letzter Minute eine bedeutende Umbestellung von Trockenschiffen zu Tankschiffen erfolgte. Dies erklärt zum Teil auch den massiven Zuwachs an Laderaum auf dem Markt, der 2010 anhielt. Die meisten der vom Markt genommenen Schiffe dürften in Länder außerhalb der Europäischen Union verkauft worden sein, die nicht den ADN-Vorschriften unterliegen. Ihre Anzahl ist im Moment statistisch nicht verifizierbar.

Anerkennung der österreichischen und slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse

Mit Verabschiedung des Zusatzprotokolls Nr. 7 am 27. November 2002 wurde die Mannheimer Akte geändert, um die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse auf dem Rhein zu ermöglichen.

Durch diese Anerkennung werden die Inhaber von Schiffsführerzeugnissen oder Radarzeugnissen 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 hat die ZKR auf ihrer Plenartagung im Frühjahr 2008 verabschiedet. Seither hat sie die rumänischen, ungarischen, tschechischen und polnischen Zeugnisse anerkannt. Auf dieser Plenartagung hat sie nun die slowakischen und österreichischen Zeugnisse anerkannt. Diese Anerkennungen werden zum 1. Oktober 2011 wirksam.

Die Inhaber eines österreichischen Kapitänspatents oder eines slowakischen Kapitänszeugnisses 1. Klasse sind somit ab dem 1. Oktober 2011 zur Fahrt auf dem Rhein berechtigt, 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 D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen.
- Sie müssen bei Erreichen des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen.

Die österreichischen und slowakischen Radarzeugnisse wurden ebenfalls anerkannt. Diese Entscheidung tritt auch am 1. Oktober 2011 in Kraft.

Zudem wurde zwischen der ZKR und den zuständigen Ministerien dieser beiden Staaten eine Verwaltungsvereinbarung geschlossen, um den Grundsatz und die Modalitäten ihrer künftigen Zusammenarbeit festzulegen. Denn die gegenseitigen Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse ist an Mechanismen einer administrativen Zusammenarbeit zwischen den Rheinschiffahrtsbehörden und den slowakischen und österreichischen Behörden zu koppeln, um insbesondere die Gleichwertigkeit der betreffenden Zeugnisse auf Dauer zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und verlässliche Systeme für den Informationsaustausch einzurichten. Die Vereinbarung sieht dazu die Abhaltung gemeinsamer Sitzungen sowie die Einrichtung von Mechanismen zur Informationsübermittlung zwischen den zuständigen Behörden vor.

Maßnahmen zur Reduzierung von Ertrinkungsunfällen

Ertrinken ist immer noch einer der häufigsten tödlichen Arbeitsunfälle in der Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt. Um die Zahl der Ertrinkungsunfälle zu reduzieren und den Besatzungen der Binnenschiffe sichere Arbeitsplätze zu gewährleisten, hat die ZKR anlässlich ihrer Plenartagung im Frühjahr praktische Maßnahmen beschlossen, die im Kern die Ausstattung der Schiffe mit Absturzsicherungen und hilfsweise das Tragen von Rettungswesten vorschreiben. Zudem bringt die ZKR damit allgemeine europäische Arbeitsschutzvorschriften zum Schutz vor Absturz auch in der Rheinschifffahrt zur Geltung. Die zusätzlichen Anforderungen betreffen nur neue Schiffe und gelten bis 30. November 2014. Die ZKR beabsichtigt, vor einer endgültigen Übernahme der jetzt vorgesehenen Ergänzungen der Rheinschifffahrtsverordnungen diese nach einigen Jahren anhand einer Unfallanalyse zu evaluieren und bei Bedarf anzupassen, da Ertrinkungsunfälle in den Unfallstatistiken der Mitgliedstaaten derzeit nicht berücksichtigt sind oder nicht richtig erfasst werden können.

Die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) dient der Gewährleistung der Arbeitssicherheit an Bord von Binnenschiffen. In ihrer derzeitigen Fassung enthält sie ausreichende Vorschriften für Absturzsicherungen von für Fahrgäste zugänglichen Bereichen auf Fahrgastschiffen und für solche Bereiche auf Güterschiffen, wo die Gefahr des Absturzes auf andere Decks oder in den Laderaum besteht. Im Gegensatz dazu enthält sie jedoch keine Vorgaben für wasserseitige Absturzsicherungen an Gangborden zur Vermeidung von Ertrinkungsunfällen. In diesem Zusammenhang werden unter Absturzsicherungen Geländer, Schanzkleider oder Lukensülle verstanden.

Die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) enthält die globale Forderung, dass Fahrzeuge so gebaut und ausgerüstet sein müssen, dass die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen und der Schifffahrt gewährleistet ist. In ihrer derzeitigen Fassung enthält sie jedoch keine Vorschriften zum Tragen von Rettungswesten oder zum Setzen eventuell vorhandener umlegbarer oder wegnehmbarer Geländer

Konkret hat die ZKR Änderungen der RheinSchPV beschlossen, die im Wesentlichen darauf abzielen, dass umlegbare oder wegnehmbare Geländer grundsätzlich eingerichtet und sobald Personen der Gefahr des Absturzes ins Wasser ausgesetzt sind, diese Rettungswesten tragen müssen. Die Änderungen der RheinSchUO werden sicherstellen, dass auf allen Fahrzeugen mit Ausnahme von Schubleichtern und Schleppkähnen ohne Wohnungen die Außenkanten der Decks mit Geländern oder ähnlichen Absturzsicherungen versehen werden.

Die ZKR ist sich bewusst, dass das Schifffahrtsgewerbe einen angemessenen Zeitrahmen für die Anbringung der geforderten Absturzsicherungen an bereits bestehenden Fahrzeugen benötigt. Dem trägt sie durch weitreichende Übergangsbestimmungen Rechnung.

Aufgrund einer noch durchzuführenden Kosten-Nutzen-Betrachtung ergehen die Änderungen zunächst als Anordnungen vorübergehender Art und gelten vom 1. Dezember 2011 bis zum 30. November 2014. Die ZKR hat ihren Untersuchungsausschuss beauftragt, vor einer eventuellen definitiven Änderung der Rheinschifffahrtsverordnungen die Entwicklung der Zahl der Ertrinkungsunfälle in der Rheinschifffahrt zu untersuchen und ihre Delegationen gebeten, die dazu notwendigen Daten bereitzustellen.
