



Pressemitteilung

Einleitung

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 30. November 2011 unter dem Vorsitz von Herrn Geert van Keer, Leiter der belgischen Delegation, ihre Herbstplenartagung in Straßburg abgehalten.

Sie hat bei dieser Gelegenheit auf der Grundlage einer Mitteilung der belgischen Präsidentschaft, deren Mandat Ende 2011 endet, Bilanz über den vorangegangenen Zeitraum 2010-2011 gezogen. Während dieses Zeitraums wurde u. a. die Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein angenommen, eine multilaterale Verwaltungsvereinbarung zur gegenseitigen Anerkennung der Schifferdienstbücher geschlossen, der Prozess zur Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse von Nichtmitgliedstaaten fortgesetzt, die Arbeiten zum Einfluss des Klimawandels auf die Binnenschifffahrt und zur Senkung der Emissionen aus der Binnenschifffahrt abgeschlossen sowie der International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT) veröffentlicht. Die Delegationen sprachen dem Leiter der belgischen Delegation, Herrn van Keer, der diese Präsidentschaft engagiert und effizient ausgeübt hat, ihren Dank aus.

Neue Präsidentschaft, neue Arbeitsprogramme

Die Zentralkommission hat anschließend ihre neue Arbeitsorganisation für den Zeitraum 2012-2013 angenommen:

- Gemäß dem Rotationsprinzip wird Frankreich ab dem 1. Januar 2012 die Präsidentschaft der ZKR übernehmen. Frau Edwige Belliard, Mitglied des französischen Staatsrats und Leiterin der Direktion für Rechtsfragen des Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten, wird diese Aufgabe wahrnehmen.
- Die französische Präsidentschaft hat ihre Zielsetzungen für diesen Zeitraum vorgestellt. Diese sehen insbesondere die Modernisierung des Systems der Befähigungen für das Personal in der Binnenschifffahrt, die Stärkung der Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt, die sich als nachhaltiger Verkehrsträger behaupten sollte, die Gewährleistung der Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein, die Schaffung einer Beobachtungsstelle für die Binnenschifffahrt in Verbindung mit anderen Partnern und die Hinwirkung auf eine wirksamere und transparentere interinstitutionelle Zusammenarbeit im Bereich der Binnenschifffahrt auf europäischer Ebene vor.
- Die Übersicht über die Ausschuss- und Arbeitsgruppenvorsitze wurde angenommen. Die Ausschussvorsitzenden werden aus dem Kreis der Kommissare der Mitgliedstaaten der ZKR ernannt.
- Die ZKR hat die Arbeitsprogramme ihrer Ausschüsse für den Zeitraum 2012-2013 angenommen. In diesen Programmen sind neben den normalen Aufgaben auch jene Aktivitäten festgelegt, welche die Ausschüsse in den kommenden beiden Jahren besonders beschäftigen werden. Unter den Themen, die in die Programme aufgenommen wurden, sind insbesondere die Einleitung eines Prozesses zur Modernisierung der Vorschriften zu den Befähigungen, die Umsetzung der RIS-Strategie, die Fortsetzung der Maßnahmen zur Verbesserung der Wasserstraße Rhein, die Modernisierung der Regeln und Vorkehrungen zur Gewährleistung der Schiffsstabilität, die Revision der Übergangsbestimmungen und die Vorbereitung von Maßnahmen zur Entwicklung von LNG in der Binnenschifffahrt zu nennen.

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Im Laufe des ersten Halbjahrs 2011 sind die auf dem Rhein beförderten Gütermengen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2010 um über 3 % zurückgegangen. Trotz einer beständigen Wirtschaftstätigkeit litten die Beförderungen unter einer für die Schifffahrt ungünstigen Wasserführung. Zudem führte im Laufe der Monate Januar und Februar 2011 der Unfall der Waldhof zu einer 30-tägigen Schifffahrtssperre auf diesem Stromabschnitt. Im Einzelnen ist festzustellen, dass die in der Trockenschifffahrt beförderten Gütermengen um 2 % und die in der Tankschifffahrt beförderten Gütermengen um 7,6 % zurückgegangen sind.

Vor diesem Hintergrund bleibt die Lage der Schifffahrtsunternehmen besorgniserregend, da die beförderten Gütermengen nach wie vor unter dem Niveau der Vorkrisenzeit (2008) liegen und nach wie vor keine zufrieden stellende Bewirtschaftung der Flotte möglich ist.

Die in der Tankschifffahrt vorhandene Überkapazität stellt ein Hindernis für die kurzfristige Aufbesserung der wirtschaftlichen Situation der Unternehmen dar. Unter den Gegebenheiten einer leicht rückläufigen Nachfrage und einer Flottenkapazität, die durch den Zugang neuer Schiffe in Doppelhüllenbauweise stark ausgeweitet wurde, kann eine Besserung für die Unternehmen nur dann eintreten, wenn die Einhüllenschiffe aus dem Markt austreten müssen.

Obgleich das Niveau der Wirtschaftstätigkeit und die Nachfrage nach Transporten auf dem Rhein weiterhin beständig sind, so sind die Wachstumsaussichten für 2012 in Westeuropa wenig erfreulich. Gleiches gilt für die damit einhergehende Entwicklung der Beförderungsnachfrage auf dem Rhein. Unter diesen Voraussetzungen scheinen die Aussichten auf eine Besserung der wirtschaftlichen Lage auf dem Markt gedämpft.

Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse

Die Zentralkommission hat in dem Bestreben, Gewerbetreibenden den Zugang zum Rheinschifffahrtsmarkt zu erleichtern, die Gültigkeit des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses, das von den bulgarischen Behörden auf der Grundlage der Verordnung Nr. 6 betreffend die Kompetenzen der Seeleute in der Republik Bulgarien erteilt wird, unter den zusätzlichen Auflagen des Erwerbs von Streckenkenntnissen für den Rhein und der Vorlage eines Tauglichkeitsbescheids bei Erreichen des 50. Lebensjahres auf dem Rhein anerkannt. Die Anerkennung wird zum 1. Juli 2012 wirksam.

Der Generalsekretär der ZKR und der Generaldirektor des bulgarischen Schifffahrtsamtes werden demnächst eine Verwaltungsvereinbarung zur Festlegung der Modalitäten der Zusammenarbeit zwischen der ZKR und dem Verkehrsministerium, Schifffahrtsamt, der Republik Bulgarien unterzeichnen.

Einsetzung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe für die gegenseitige Anerkennung und Modernisierung der Befähigungen in der Binnenschifffahrt

Um dem Arbeitskräftemangel in der Binnenschifffahrt entgegenzuwirken, hat die ZKR beschlossen, sich für die Bildung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe für die gegenseitige Anerkennung und Modernisierung der Befähigungen in der Binnenschifffahrt einzusetzen. Die Arbeitsgruppe wird sich aus nationalen Sachverständigen der Mitgliedstaaten sowie der Nichtmitgliedstaaten, deren Schiffsführerzeugnisse und/oder Schifferdienstbücher auf dem Rhein anerkannt worden sind, zusammensetzen. Die Europäische Kommission und die anderen von der Binnenschifffahrt betroffenen internationalen Organisationen sowie die Beobachterstaaten sind eingeladen, sich an den Arbeiten zu beteiligen.

Die gemeinsame Arbeitsgruppe wird die Aufgabe haben, den 2008 eingeleiteten Prozess der gegenseitigen Anerkennung der Befähigungen voranzutreiben sowie Maßnahmen zur Weiterentwicklung der beruflichen Laufbahnen und zur Modernisierung der Modalitäten des Zugangs zum Schifferberuf vorzuschlagen, um den Beruf attraktiver zu machen. Diese Arbeiten sollen dem weiter gesteckten Ziel einer Modernisierung des Schifferberufs dienen.

Mit ihrem Beschluss hat die ZKR den Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen und ihr Sekretariat mit der Durchführung der für die Bildung der gemeinsamen Arbeitsgruppe erforderlichen Vorarbeiten in Absprache mit allen zuständigen Behörden und interessierten internationalen Organisationen beauftragt. Die ZKR beabsichtigt, 2012 eine Auftaktsitzung abzuhalten.

Diplomatische Konferenz zum Abschluss des revidierten Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)

Nach Kenntnisnahme der Ergebnisse der Regierungsexpertengruppe für die Revision des Übereinkommens über die Beschränkung in der Binnenschifffahrt (CLNI) hat die Zentralkommission beschlossen, den von der Expertengruppe erarbeiteten Revisionsentwurf einer diplomatischen Konferenz, zu der die Mitgliedstaaten der ZKR und sonstige interessierte Staaten eingeladen werden, zur Annahme zu unterbreiten.

Die Konferenz wird voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2012 in Straßburg stattfinden.

Klimawandel

Das Plenum hat den von seinen zuständigen Ausschüssen erstellten Bericht „Klimawandel und Rheinschifffahrt“ zur Kenntnis genommen. Der Bericht untersucht die möglichen Auswirkungen des Klimawandels auf die Wasserstraße Rhein. Laut den derzeit verfügbaren Modellen wird der Klimawandel zu einem häufigeren Auftreten extremer Hoch- und Niedrigwasserperioden führen. Hierbei handelt es sich um altbekannte Phänomene, die sich bis Mitte des Jahrhunderts nur wenig verschärfen dürften. Eine plötzliche starke Verschlechterung der Bedingungen, welche die Rheinschifffahrt in Frage stellen könnte, ist in den nächsten Jahren demnach nicht zu erwarten. Gleichwohl sollten die Maßnahmen, die im Hinblick auf die Infrastruktur, die Eigenschaften der Schiffe und die logistische Organisation eingeleitet wurden, um die Folgen von Hoch- und Niedrigwasserperioden zu mindern, fortgeführt werden, da sie sowohl zur Verbesserung der derzeitigen Schifffahrtsbedingungen als auch zur Vorbereitung der Zukunft dienen.

Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein

Das Plenum hat einen vom ZKR-Sekretariat erstellten Bericht zur Frage der Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein zur Kenntnis genommen. Dieser Bericht wurde im Anschluss an den Unfall der Waldhof erstellt, geht jedoch nicht direkt auf diesen Unfall ein, sondern beinhaltet allgemeine Überlegungen zu möglichen Maßnahmen zur Vorbeugung von Unfällen aufgrund von Stabilitätsproblemen und zur Verringerung der Folgen von Unfallsituationen, die zu Blockaden der Wasserstraße führen könnten.

Ogleich der Bericht hervorhebt, dass die Zahl schwerer Unfälle auf dem Rhein nach wie vor niedrig ist, werden darin dennoch mögliche Maßnahmen auf technischem und rechtlichem Gebiet sowie in der Personalausbildung und in Bezug auf Rettungseinsätze oder das Freimachen der Wasserstraße untersucht. Diese Überlegungen wurden in den Arbeitsprogrammen der ZKR für den Zeitraum 2012-2013 berücksichtigt.

RIS-Strategie

Der Vorsitzende des Polizeiausschusses hat in der Plenartagung einen Bericht über die Ausarbeitung der RIS-Strategie der ZKR vorgestellt.

Das Ziel der ZKR besteht darin, eine simultane und harmonisierte Entwicklung der RIS entlang des gesamten Rheins zu erreichen. Zu diesem Zweck hat die ZKR Vorschriften erlassen, welche die Einhaltung der technischen Standards wirksam sicherstellt. Sie hat auch Vorschriften zur Zulassung der erforderlichen Geräte entwickelt und hat für Containerschiffe die elektronische Meldepflicht eingeführt.

Zukünftige Maßnahmen im Rahmen der RIS-Strategie sehen u. a. die verbindliche Einführung von Inland AIS, die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht und verschiedene verordnungsrechtliche Schritte vor.

Anerkennung Serbiens als Beobachterstaat durch die ZKR

In ihrer Herbstplenartagung hat die ZKR dem Land Serbien auf dessen Antrag den Status eines Beobachterstaates verliehen. Aufgrund dessen hat Serbien künftig die Möglichkeit, an den Arbeiten der verschiedenen Ausschüsse der ZKR direkt teilzunehmen. Serbien ist ein europäischer Binnenschiffahrtsakteur mit wachsender Bedeutung. Die Zusammenarbeit Serbiens mit der ZKR erlaubt es dem Land, die Integration der europäischen Vorschriften in sein nationales Recht zu vervollständigen, und stärkt gleichzeitig die Beziehungen der Zentralkommission zur Donaukommission, bei der Serbien Mitglied ist. Serbien ist der elfte Staat, der bei der ZKR Beobachterstatus erhält.

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 Rheinschifffahrt

I. Allgemeine Lage

Insgesamt sind die auf dem Rhein beförderten Gütermengen im ersten Halbjahr 2011 im Verhältnis zum ersten Halbjahr 2010 um über 3 % zurückgegangen. Trotz einer beständigen Wirtschaftstätigkeit litten die Beförderungen auf dem Rhein unter einer für die Schifffahrt ungünstigen Wasserführung. Daneben führte im Laufe der Monate Januar und Februar 2011 der Unfall der Waldhof zu einer 30-tägigen Schifffahrtssperre auf diesem Stromabschnitt. Bedeutende Containermengen wurden kurzfristig auf andere Verkehrsträger, insbesondere die Straße, verlagert. Für die übrigen Gütersegmente wurden die Transporte meistens zeitlich verzögert. In allen Güterbereichen konnte im März bezüglich der Transportmengen ein relativ stark ausgeprägter Aufholeffekt festgestellt werden. Danach kehrten die monatlichen Mengen wieder auf ein normales Niveau zurück. Allerdings ist anzumerken, dass das Niveau der Vorkrisenzeit (2008) in der Trockenschifffahrt und bei den Transporten von Chemieerzeugnissen noch immer nicht erreicht worden ist.

II. Entwicklung bei den beförderten Hauptgüterarten

Im Einzelnen ist festzustellen, dass die in der Trockenschifffahrt beförderten Gütermengen in diesem Zeitraum um 2 % zurückgegangen sind.

Die für den Agrarsektor beförderten Mengen sind im ersten Halbjahr 2011 verglichen mit dem ersten Halbjahr 2010 um 4,8 % gestiegen. Dabei haben auf Grund eines starken Anwachsens der Importe aus den USA, mit denen die relativ mäßig ausgefallenen Ernten in Frankreich und Deutschland kompensiert werden sollten, insbesondere die Getreidetransporte stark zugenommen. Die Nahrungsmitteltransporte sind hingegen deutlich zurückgegangen. Die Düngemitteltransporte nahmen in derselben Zeit um fast 13,4 % zu.

Die Wirtschaftstätigkeit im deutschen Stahlsektor, ein bedeutender Faktor für die Beförderungsnachfrage auf dem Rhein, hat sich erneut auf Vorkrisenniveau stabilisiert. Die Transporte von Erzen und Metallabfällen sind im Laufe des 1. Halbjahres 2011 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2010 gestiegen. Die Zuwachsrate bei der Beförderung von Stahlprodukten von fast 28,6 % im Vergleich zum ersten Halbjahr 2010 lässt sich mit der Zunahme der Importe von Halbzeug aus außereuropäischen Produktionsstätten erklären.

Die Beförderung von festen, mineralischen Brennstoffen nahm auf dem Rhein im ersten Halbjahr 2011 um 3 % ab. Hauptursachen sind die meteorologisch bedingte Unterbrechung der Abbautätigkeit in Australien sowie die Wasserführung. Die strukturelle Zunahme der Importe zum Ausgleich für den rückläufigen Abbau in Europa sowie der wachsende Bedarf, der auf die im ersten Halbjahr festzustellende anziehende Tätigkeit im Stahlsektor zurückzuführen ist, und auch der Effekt der hohen Ölpreise, die insbesondere bei Wärmekraftwerken die Nachfrage nach Kohle stützen, sind Faktoren, welche die Beförderungsnachfrage aus diesem Sektor erhöhen.

Die Transporte von Baumaterialien gingen im ersten Halbjahr 2011 auf dem Rhein um über 20 % zurück. Im Wesentlichen sind es die Transporte zu Tal, die drei Viertel des Aufkommens ausmachen und aus Sand und Kies bestehen, die rückläufig waren. Dieser Rückgang lässt sich mit den Wasserführungsbedingungen erklären, die in Verbindung mit dem Niveau, auf das die diesbezüglichen Frachten gestiegen waren, dazu geführt haben, dass bestimmte Transporte aufgeschoben wurden.

Der Containerverkehr nahm über das gesamte erste Halbjahr 2011 verglichen mit dem ersten Halbjahr 2010 lediglich um 1,1 % zu. Dieser Anstieg liegt deutlich unter dem des Umschlags in den Seehäfen. Er ist das Ergebnis einer vorübergehenden Abnahme des Beförderungsaufkommens in den beiden ersten Monaten, die nur zum Teil in den Folgemonaten wieder ausgeglichen werden konnte.

Die mehrwöchige Sperrung des Rheins, die auf den Unfall vom 13.01.2011 folgte, hatte im Januar und Februar für den gesamten Rhein erhebliche Verluste an Containerverkehr zur Folge. Am stärksten waren die Wirkungen im Januar.

Die Auswirkungen unterscheiden sich jedoch nach den einzelnen Rheinabschnitten. Am Oberrhein, der südlich von der Unfallstelle liegt, war im Januar ein Rückgang von 50 bis 60 % gegenüber dem ‚üblichen‘ Containerverkehr feststellbar. Unter dem ‚üblichen‘ Niveau wird hierbei der Mittelwert des Containerverkehrs im Jahr 2010 verstanden. Die Werte im Mai und Juni 2011 entsprachen in etwa diesem Mittelwert. Etwas schwächer waren die Auswirkungen bereits am Mittelrhein, hier lagen die Einbußen zwischen 45 und 50 %.

Am Niederrhein gab es im Vergleich zu den beiden anderen Abschnitten die geringsten Auswirkungen: Der Containerverkehr wurde hier nur durch den geringeren Verkehr aus südlicher Richtung (vom Ober- und Mittelrhein in Richtung Niederrhein) gebremst, während Importe und Exporte über die Seehäfen ungehindert weiterliefen.

Die Beförderung von Mineralölprodukten auf dem Rhein nahm im ersten Halbjahr 2011 im Verhältnis zum ersten Halbjahr 2010, einem in dieser Transportsparte sicherlich nicht sehr verkehrsintensiven Halbjahr, um 5,5 % ab. Es muss darauf hingewiesen werden, dass das zweite Halbjahr 2010 durch eine Erholung der Tätigkeit gekennzeichnet war und dass das Niveau im ersten Halbjahr 2011 im Vergleich zum vorhergehenden Halbjahr um über 14 % zurückfiel. Wegen der hohen Ölmarktpreise haben die Verbraucher ihre Käufe im Laufe des ersten Halbjahres 2011 auf das Nötigste beschränkt. Die monatliche Analyse ergab einen Aufholeffekt im März und eine Zunahme der Transporte ab Juni, wobei deren Ursache in den gesunkenen Ölpreisen liegen könnte.

Die im Chemiesektor beförderten Mengen nahmen im ersten Halbjahr 2011 um fast 10 % ab. In dem Maße, in dem die Produktion des Chemiesektors sich weiterhin auf gleichbleibend gutem Niveau bewegt (die Wachstumsprognose liegt bei 2,7 % für das Jahr 2011), dürfte die Beförderungsnachfrage in den nächsten Monaten zulegen.

III. Wasserführung

Die Wasserführung zeichnete sich im ersten Halbjahr 2011 durch Schwankungen aus, die für die Rheinschifffahrt wenig günstig waren. So gab es zum Jahresanfang eine Hochwasserperiode, auf Grund derer die Schifffahrt für mehrere Tage unterbrochen wurde. Darauf folgte bereits im Monat April eine für diese Jahreszeit ungewöhnliche Niedrigwassersituation. Diese verschlimmerte sich im Laufe der folgenden Wochen und schränkte den Verkehr beträchtlich ein und endete erst im Juli.

IV. Situation der Unternehmen

In der Trockenschifffahrt ist die Lage der Schifffahrtsunternehmen trotz festgestellter Verbesserung weiterhin unsicher. In der Tat hat sich das Beförderungsaufkommen noch nicht so weit entwickelt, dass eine zufrieden stellende Bewirtschaftung der Flotte möglich wäre.

Die in der Tankschifffahrt vorhandene Überkapazität stellt, auch wenn sie nur vorübergehend ist, ein Hindernis für die kurzfristige Aufbesserung der wirtschaftlichen Situation der Unternehmen dar. Unter den Gegebenheiten einer leicht rückläufigen Nachfrage und einer Flottenkapazität, die durch den Zugang neuer Schiffe in Doppelhüllenbauweise stark ausgeweitet wurde, kann eine Besserung für die Unternehmen nur dann eintreten, wenn die Einhüllenschiffe aus dem Markt austreten müssen..

V. Entwicklung des Laderaumangebots

Das Tempo, mit dem neue Schiffseinheiten auf den Markt kamen, hat sich auf Grund der Undurchsichtigkeit des Marktes, der finanziellen Lage der Schifffahrtsunternehmen und der wachsenden Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Finanzierungen in der derzeitigen wirtschaftlichen Lage weiterhin stark verlangsamt.

Seit Anfang des Jahres 2011 wurde die Kapazität der Flotte um ca. 44 000 Tonnen erweitert gegenüber 110 000 Tonnen im Jahre 2010.

In der Tankschifffahrt wurden seit Beginn des Jahres 2011 36 Motorschiffe mit einer zusätzlichen Gesamtkapazität von 102 000 Tonnen auf den Markt gebracht gegenüber 250 000 Tonnen für das ganze Jahr 2010. Zwar war das Tempo der Neubauten 2011 deutlich verlangsamt, was auf die kurzzeitige Unübersichtlichkeit des Marktes sowie ein Frachtniveau, das keine rentablen Investitionen in neue Schiffseinheiten erlaubte, zurückzuführen war, jedoch scheint der Austausch der Flotte durch Schiffe in Doppelhüllenbauweise noch nicht abgeschlossen zu sein. Im Hinblick auf eine ausgewogene Entwicklung dieses Segments der Binnenschifffahrt scheint eine Bereinigung dieser Situation demnach wichtig. In der Tat konzentriert sich die Frage auf die Bedingungen, unter denen die Schiffe in Einhüllenbauweise, die angesichts der geltenden Vorschriften und der Forderungen der Verloader nach und nach überholt sind, aus dem Markt gezogen werden können. Man kann davon ausgehen, dass eine wachsende Zahl von Schiffen in Einhüllenbauweise aus dem Markt zwangsweise auf dem Wege der Zertifikatregelung (Neubeantragung alle 5 Jahre) oder wegen der dem Markt vorgeschriebenen Beförderungsbedingungen ausscheiden werden.

VI. Perspektiven für 2012

Beförderung in der Trockenschifffahrt

Wenngleich das Niveau der Wirtschaftstätigkeit und die Nachfrage nach Transporten auf dem Rhein weiterhin beständig sind, so stimmen die Wachstumsaussichten für 2012 in Westeuropa doch wenig zuversichtlich.

So dürften der Stahlsektor und die Kohletransporte 2012 leicht unter der angekündigten Verlangsamung des Weltwirtschaftswachstums zu leiden haben, auch wenn die weltweite Nachfrage nach Stahl weiterhin gut bleiben dürfte.

Die Containertransporte auf dem Rhein, die direkt an den Umschlag in den Seehäfen und den Welthandel gebunden sind, lassen bislang keine Zeichen der Verlangsamung erkennen. Sie bleiben jedoch stark von der Entwicklung der allgemeinen Konjunktur abhängig.

Gleiches gilt für die damit einhergehende Entwicklung der Beförderungsnachfrage auf dem Rhein.

Beförderung in der Tankschifffahrt

Sollten die Ölpreise, wie einige Prognosen (IWF, OECD) es erwarten lassen, zurückgehen, könnte dies zu einer gewissen Belebung auf dem Transportmarkt für Mineralölprodukte führen. Im Chemiesektor dürften sich die vom Sektor angekündigten Wachstumsprognosen günstig auf die Transportnachfrage 2012 auswirken.

Anerkennung der bulgarischen Schiffsführerzeugnisse

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 Binnenschiffahrtmarktes beitragen.

Die ersten Anerkennungsentscheidungen hat die ZKR auf ihrer Plenartagung im Frühjahr 2008 verabschiedet. Seither hat sie die rumänischen, ungarischen, tschechischen, polnischen, slowakischen und österreichischen Zeugnisse anerkannt. Auf dieser Plenartagung hat sie nun die bulgarischen Zeugnisse anerkannt. Die Anerkennung wird zum 1. Juli 2012 wirksam.

Die Inhaber eines bulgarischen „Schifferpatents für die Binnenschiffahrt“ sind damit ab dem 1. Juli 2012 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 ZKR und das Verkehrsministerium, Schifffahrtsamt, der Republik Bulgarien werden demnächst eine Verwaltungsvereinbarung schließen, um den Grundsatz und die Modalitäten ihrer künftigen Zusammenarbeit festzuschreiben. Denn als begleitende Maßnahme zur gegenseitigen Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse sind Mechanismen für eine administrative Zusammenarbeit zwischen den rheinischen und bulgarischen Behörden erforderlich, um insbesondere die Gleichwertigkeit der betreffenden Zeugnisse dauerhaft zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und verlässliche Systeme für den Informationsaustausch einzuführen. Die Vereinbarung sieht dazu die Abhaltung gemeinsamer Sitzungen und die Einführung von Verfahren zur Übermittlung von Informationen zwischen den zuständigen Behörden vor.

Bildung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe für die gegenseitige Anerkennung und Modernisierung der Befähigungen in der Binnenschifffahrt

Die ZKR ist ebenso wie die Europäische Kommission besorgt über den strukturellen Mangel an qualifizierten Arbeitskräften in der Binnenschifffahrt. Die Situation hat sich im Laufe der Jahre immer weiter verschlechtert und gefährdet die Entwicklungsaussichten des Sektors. Eine wichtige Ursache liegt in der mangelnden Attraktivität des Schifferberufs, die mit den Modalitäten des Zugangs zum Beruf und den Bedingungen für den Erwerb der verschiedenen Befähigungen zusammenhängt. Der Rheinsektor ist von diesem Problem besonders stark betroffen, da sich der größte Teil des Verkehrs derzeit auf dem Rhein und dem nordeuropäischen Wasserstraßennetz konzentriert.

Mit der Basler Erklärung von 2006 haben die Mitgliedstaaten der ZKR die Absicht bekundet, sich dafür einzusetzen, dass „die Attraktivität der Berufe im Bereich der Rheinschifffahrt durch moderne Aus- und Weiterbildung sowie zeitgemäße arbeitsrechtliche und soziale Bedingungen erhalten und gefördert“ wird. Die Europäische Kommission hat sich in dieser Sache ebenfalls engagiert. So hat das Programm NAIADES u. a. die Förderung der Beschäftigung und der Kompetenzen in der Schifffahrt zum Ziel.

Eine erste Antwort auf das Problem des Arbeitskräftemangels stellt die Stärkung der Zusammenarbeit im Bereich der gegenseitigen Anerkennung der Befähigungen dar. Die ZKR hat daher 2008 einen Prozess zur Anerkennung der Befähigungen in der Binnenschifffahrt eingeleitet.

Um diese Arbeit fortzusetzen, hat die ZKR beschlossen, sich für die Bildung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe für die gegenseitige Anerkennung und Modernisierung der Befähigungen in der Binnenschifffahrt einzusetzen. Die Arbeitsgruppe wird sich aus nationalen Sachverständigen der ZKR-Mitgliedstaaten sowie der Nichtmitgliedstaaten, deren Schiffsführerzeugnisse und/oder Schifferdienstbücher auf dem Rhein anerkannt worden sind, zusammensetzen. Die Sachverständigen der Mitgliedstaaten und der Nichtmitgliedstaaten werden in der Arbeitsgruppe gleichberechtigt zusammenarbeiten. Die Europäische Kommission, die übrigen Flusskommissionen und die UN-ECE sind eingeladen, sich an den Arbeiten zu beteiligen.

Die gemeinsame Arbeitsgruppe wird die Aufgabe haben, die Arbeiten zur gegenseitigen Anerkennung der Befähigungen fortzusetzen und über die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der beruflichen Laufbahnen und zur Modernisierung der Vorschriften, um den Schifferberuf attraktiver zu machen. Diese Arbeiten sollen dem weiter gesteckten Ziel der Modernisierung des Schifferberufs dienen.

Mit ihrem Beschluss hat die ZKR den Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen und ihr Sekretariat mit der Durchführung der für die Bildung der gemeinsamen Arbeitsgruppe erforderlichen Vorarbeiten in Absprache mit allen zuständigen Behörden und interessierten internationalen Organisationen beauftragt. Die ZKR beabsichtigt, 2012 eine Auftaktsitzung abzuhalten.

**Diplomatische Konferenz zum Abschluss des revidierten Übereinkommens
über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)**

Das Straßburger Übereinkommen über die Begrenzung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) wurde am 4. November 1988 von den sechs Staaten des Rheinstrom- und Moselgebiets (Schweiz, Frankreich, Deutschland, Luxemburg, Belgien, Niederlande) unterzeichnet und trat am 1. September 1997 in Kraft. Das Übereinkommen zählt derzeit vier Vertragsstaaten: Luxemburg (seit dem 5. Juli 1993), die Niederlande (seit dem 16. April 1997), die Schweiz (seit dem 21. Mai 1997) und Deutschland (seit dem 9. März 1999). Es wurde nach dem Vorbild des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (LLMC) geschaffen und sieht eine pauschale Beschränkung der Haftung von Schiffseigentümern sowie Bergern und Rettern für Schäden, die bei der Schifffahrt entstanden sind, vor. Um sich hierauf berufen zu können, muss der Eigentümer bei einem Gericht oder einer zuständigen nationalen Behörde einen Fonds errichten, dessen Höhe sich nach den Vorschriften des CLNI bestimmt.

Das CLNI wurde ursprünglich für den Rhein und die Mosel geschaffen. Staaten, die eine schiffbare Verbindung zu diesen Wasserstraßen haben, können eingeladen werden, dem Übereinkommen beizutreten.

Im Jahr 2007 haben die Unterzeichnerstaaten des CLNI beschlossen, eine Revision des Übereinkommens einzuleiten, um es für beitriffsinteressierte Staaten zu öffnen sowie auch die vor zwanzig Jahren festgelegten Haftungshöchstbeträge zu aktualisieren.

Zu diesem Zweck wurde 2007 eine Regierungsexpertengruppe gebildet, die im Herbst 2011 einen Entwurf für ein revidiertes Übereinkommen fertiggestellt hat.

Nach Kenntnisnahme der Ergebnisse der Regierungsexpertengruppe für die Revision des Übereinkommens über die Beschränkung in der Binnenschifffahrt hat die Zentralkommission beschlossen, den von der Expertengruppe erarbeiteten Revisionsentwurf einer diplomatischen Konferenz, zu der die Mitgliedstaaten der ZKR und sonstige interessierte Staaten eingeladen werden, zur Annahme vorzulegen.

Die Konferenz wird voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2012 in Straßburg stattfinden.

**Ernennung eines Berichterstatters zur Behandlung der Beschwerde
der Firma River Services GmbH gegen Deutschland**

Die Mannheimer Akte gewährt bezüglich der Anwendung der Akte durch die Vertragstaaten jeder betroffenen Person ein Beschwerderecht. Dieses Beschwerderecht bezieht sich insbesondere auf Maßnahmen von Vertragstaaten, deren Vereinbarkeit mit der Mannheimer Akte strittig ist.

Die Firma River Services GmbH hat am 5. Mai 2011 eine Beschwerde eingereicht, mit der sie eine Verletzung des Artikels 3 der Mannheimer Akte durch Deutschland aufgrund der Einführung einer Kurtaxe durch die Stadt Köln für alle Kreuzfahrtschiffe, die über Nacht in ihrem Gebiet festmachen, geltend macht. Der Vertreter Deutschlands hat gemäß der Regelung des Beschwerderechts innerhalb von drei Monaten nach Eingang der Beschwerde seine Einlassungen vorgetragen und auf Abweisung der Beschwerde erkannt. Die Zentralkommission hat gemäß Artikel 6 der Regelung des Beschwerderechts beschlossen, einen Berichterstatter zu ernennen, um die Beschwerde zu prüfen.

Diese Entscheidung veranschaulicht einen bemerkenswerten Aspekt der Mannheimer Akte, die durch dieses Verfahren eine kontradiktorische Untersuchung von Streitigkeiten über ihre Anwendung gewährleistet.

Mehrsprachige Übersetzungen des “International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals“ (ISGINTT)

Der mit der Vorstellung des ISGINTT-Sicherheits-Leitfadens im Juni 2010 erfolgte Aufruf zur finanziellen Unterstützung verläuft sehr erfolgreich. Neun namhafte internationale Organisationen haben bis heute die Übersetzung des ISGINTT finanziell unterstützt. Diese Unterstützung hat es möglich gemacht, dass bereits im Herbst 2011 die französische Übersetzung vorgelegt wurde und die Arbeiten zur Übersetzungen ins Deutsche und Niederländische begonnen wurden. Erste Informationen aus der Industrie über die praktische Anwendung des ISGINTT-Sicherheits-Leitfadens zeigen, dass dieser den Bedürfnissen der Schifffahrt entspricht. Die ISGINTT-Steuerungsgruppe hat sich für die fortlaufende Anpassung des ISGINTT-Sicherheits-Leitfadens an die technische Entwicklung ausgesprochen. Weitere Informationen über ISGINTT sind auf der Webseite www.isgintt.org verfügbar.

ZKR veröffentlicht umfassenden Bericht "Klimawandel und Rheinschifffahrt"

Straßburg, 30. November 2011 Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat anlässlich ihrer Herbsttagung, nach Kenntnisnahme des von ihren zuständigen Ausschüssen erstellten umfassenden Berichts "Klimawandel und Rheinschifffahrt", festgestellt, dass

- die Binnenschifffahrt über das Potential verfügt, ihre Treibhausgasemissionen auch bei einer steigenden Transportleistung deutlich zu reduzieren und damit ihrer Verantwortung zum Schutz des Klimas gerecht zu werden,
- gestützt auf den heutigen Wissensstand für die Wasserstraße Rhein in naher Zukunft (bis zur Jahrhundertmitte) keine eindeutigen Veränderungen der Wasserstände gegenüber heute zu erkennen sind,
- ab der Jahrhundertmitte Auswirkungen des Klimawandels auf die Funktion der Infrastrukturbauwerke und die Schifffbarkeit des Rheins nicht auszuschließen sind,
- trotz der sehr beschränkten Auswirkungen des Klimawandels bis zur Jahrhundertmitte der danach zu erwartenden Änderung der Wasserführung des Rheins eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist, um eventuellen negativen Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt rechtzeitig entgegenzuwirken.

Der Bericht betrachtet ganzheitlich die Bedeutung des Klimawandels für die Rhein- und Binnenschifffahrt, sowohl mögliche künftige Folgen des Klimawandels und die Anpassung der Rheinschifffahrt daran (Adaptation), wie auch Beiträge der Rheinschifffahrt zur Minimierung des Klimawandels (Mitigation). Der Bericht macht deutlich, dass alle wesentlichen Akteure des Gesamtsystems der Rhein- und der Binnenschifffahrt die Folgen des Klimawandels antizipieren und rechtzeitig notwendige Anpassungsmaßnahmen zur Vermeidung von Risiken und zur Nutzung wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Chancen ergreifen müssen. Bereits heute ist eine Vielzahl von Handlungsoptionen bekannt, auch deshalb, weil die Binnenschifffahrt schon immer mit Hoch- und Niedrigwasserperioden konfrontiert war. Ferner stellt der Bericht fest, dass die Binnenschifffahrt ihre Treibhausgasemissionen deutlich reduzieren kann. Obwohl diese in ihrer absoluten Größe gering sind, wird sie das bestehende Minderungspotential weitgehend ausschöpfen müssen, wenn sie ihr Image als ein umwelt- und klimafreundlicher Verkehrsträger behalten und von der Notwendigkeit zu einem Übergang auf ein nachhaltiges Verkehrssystem profitieren möchte. Hier sind alle wesentlichen Akteure der Binnenschifffahrt aufgerufen, die bestehenden Handlungsoptionen zu nutzen und die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen.

In ihrer Verantwortung für eine nachhaltige und zuverlässige Rheinschifffahrt hat die ZKR ihre Ausschüsse aufgefordert, die Arbeiten energisch weiterzuführen. Ihr Untersuchungsausschuss wird ihr bis zur Frühjahrstagung 2012 einen ausführlichen Grundlagenbericht vorlegen und dann auf Basis eines strategischen Ansatzes notwendige weiterführende Arbeiten im Detail vorschlagen. Ihr Ständiger Technischer Ausschuss wird nach möglichen entscheidenden Erkenntnisgewinnen in der Zukunft den vorliegenden Bericht fortschreiben. Ihr Wirtschaftsausschuss wird sich mit dem Aspekt der Zuverlässigkeit der Rheinschifffahrt in enger Zusammenarbeit mit dem betroffenen Gewerbe eingehend beschäftigen. Dabei wird er sein Augenmerk insbesondere auf die Förderung einer angemessenen Einbindung der Binnenschifffahrt in die Logistikketten und die Auswertung der Möglichkeiten der Ko-Modalität legen.

Der vollständige Bericht ist auf der Webseite der ZKR (www.ccr-zkr.org) in der Rubrik "Dokumente zum Download" eingestellt.