



Ref.: CC/CP (14) 4

## Frühjahrsplenartagung 2014 der ZKR

**Straßburg, den 16. Juni 2014** – Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 12. Juni 2014 in Straßburg ihre Frühjahrsplenartagung abgehalten. Den Vorsitz führte die Leiterin der niederländischen Delegation, Frau Gijbers.

### Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Der Güterverkehr auf dem Rhein setzte 2013 seinen leichten Aufwärtstrend der vergangenen drei Jahre fort. Auf dem gesamten Rhein, einschließlich des niederländischen Teils, wurden 2013 etwa 332 Mio. Tonnen befördert.

Die Aufteilung des Güterverkehrs nach den drei Hauptsparten trockene Massengüter, flüssige Massengüter und Container ist in den letzten rund 10 Jahren in etwa konstant geblieben.

Der Ausblick für das laufende und das kommende Jahr deutet auf einen weiterhin positiven und sich noch leicht verstärkenden Wachstumstrend bei den Mengen hin. Allerdings werden die positiven Impulse, die hiervon auf die Umsatzentwicklung ausgehen, durch die anhaltende Überkapazität und die stagnierenden Frachtraten gedämpft. Es bedarf eines stärkeren Anstiegs der Mengen, um die Umsatzlage nachhaltig zu verbessern.

### Moratorium bestimmter Übergangsvorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO)

Die ZKR hat in Übereinstimmung mit der Europäischen Kommission festgestellt, dass angesichts der weiterhin wirtschaftlich schwierigen Situation der Binnenschifffahrt ein Moratorium (zeitliche Verschiebung des Auslaufens) bestimmter Übergangsvorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) eine von mehreren möglichen Maßnahmen darstellt, das Schifffahrtsgewerbe bei der Bewältigung der Schwierigkeiten zu unterstützen.

Dementsprechend hat die ZKR eine Verschiebung der Fristsetzung für bestimmte Übergangsbestimmungen von 2015 auf 2020 beschlossen (siehe Anlage für die Fachpresse). Die zeitliche Verschiebung für das Inkrafttreten dieser Bestimmungen gibt den Delegationen die Möglichkeit, Untersuchungen durchzuführen, Vorschläge alternativer Lösungen unter Berücksichtigung des grundsätzlichen Ziels einer verbesserten Sicherheit der Schifffahrt und der Besatzungen an Bord vorzulegen und mit allen betroffenen Parteien zu diskutieren. Die ZKR erwartet, dass die internationalen Verbände der europäischen Binnenschifffahrt Initiativen ergreifen und angemessene Beiträge zur Erleichterung der Untersuchungen leisten werden.

Die ZKR geht davon aus, dass eine zeitliche Verschiebung nicht zu Einschränkungen der Sicherheit und Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt führen wird.

### **Anforderungen an Inland ECDIS-Geräte im Informationsmodus**

In der Plenartagung im Dezember 2013 hat die ZKR die Einführung einer Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS-Geräte in Verbindung mit Inland ECDIS-Geräten im Informationsmodus (oder vergleichbaren Kartenanzeigegeräten) beschlossen, um die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt zu erhöhen.

Die Anforderungen an Inland ECDIS-Geräte im Informationsmodus oder vergleichbare Kartenanzeigegeräte wurden inzwischen näher festgelegt. Ferner wurden Mindestanforderungen und Empfehlungen für die verwendeten elektronischen Binnenschifffahrtskarten und die entsprechenden Anzeigegeräte sowie die zugehörige Software formuliert. Diese Empfehlungen sollen die Schifffahrtstreibenden dazu veranlassen, ihre Fahrzeuge mit Geräten nach dem Standard für Inland ECDIS im Navigationsmodus auszustatten, die sich nach Ansicht der ZKR langfristig als Einzige auf dem Markt werden behaupten können.

### **Integration der Binnenschifffahrt in die Logistikketten**

Der Wirtschaftsausschuss der ZKR hat eine Analyse zur Verbesserung der Integration der Binnenschifffahrt in die Logistikketten der Seehafenhinterland- und kontinentalen Verkehre abgeschlossen. Es wurden Handlungsbedarfe ermittelt, die sich an die verschiedenen öffentlichen und privaten Akteure richten.

Empfohlen werden unter anderem der gezielte Abbau von Koordinations- und Kooperationsbarrieren zwischen verschiedenen Gliedern der Logistikkette, insbesondere auch im Hinblick auf eine Stärkung der Ko-Modalität von Binnenschiff und Eisenbahn, die Unterstützung des Transfers erfolgreicher Ansätze zu Effizienzsteigerungen, die enge Einbindung und Partizipation der Binnenschifffahrt bei der Implementierung der europäischen Transportkorridore sowie die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für die bestmögliche Ausschöpfung verfügbarer Finanzierungsmittel. Weiterhin wird ein Bedarf gesehen, Informationsbarrieren durch die Erhebung und Dokumentation von Anforderungen und Bedürfnissen der Logistik hinsichtlich der Verfügbarkeit der Wasserstraßeninfrastruktur und der Nutzung von Binnenschifffahrtsweginformationssystemen (RIS) für Logistikzwecke abzubauen. Zudem sollte die Kommunikation der Attraktivität und der Fortschritte der Binnenschifffahrt in den Bereichen Umweltschutz und Nachhaltigkeit unterstützt werden.

Die ZKR beabsichtigt, sich in einer ersten Stufe vor allem stärker in der Schnittstellenarbeit zwischen laufenden Aktivitäten zu engagieren. Sie strebt darüber hinaus an, in Abstimmung mit ihren Partnern und Stakeholdern künftig konkrete Initiativen zu entwickeln, die zur Umsetzung der genannten Handlungsbedarfe beitragen sollen.

### Neuernennungen an der Berufungskammer

Nach den Rücktritten des belgischen Richters Hermann Craeybeckx und der französischen Richterin Hélène Abelson-Gebhardt hat die Zentralkommission

- Herrn Paul DE BAETS (Belgien), Richter am Appelationshof Antwerpen und Stellvertretender Vorsitzender der Vierten Seeschiffahrtskammer, zum Stellvertretenden Richter,
  - Herrn Antoon VERSTREKEN (Belgien), bisher Stellvertretender Richter, für den Zeitraum vom 12. Juni 2014 bis zum 31. Dezember 2015 zum ordentlichen Richter,
  - Herrn Jean-Marie WOEHRLING (Frankreich), ehemaliger Generalsekretär der ZKR und ehemaliger Vorsitzender des Straßburger Verwaltungsgerichts, für den Zeitraum vom 1. Juli 2014 bis zum 31. Dezember 2015 zum ordentlichen Richter
- an der Berufungskammer ernannt.

### Über die ZKR ([www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org))

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ist eine internationale Organisation, 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 Zentralkommission gehen heute über den Rhein hinaus und beziehen sich in einem weiteren Sinne auf alle europäischen Binnenwasserstraßen. Sie arbeitet eng mit der Europäischen Kommission sowie den anderen Flusskommissionen und internationalen Organisationen zusammen.

### **Kontakt**

Sekretariat der ZKR  
Palais du Rhin  
2, Place de la République  
F-67082 Straßburg  
+33 (0)3 88 52 20 10 / [ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)

## **ANLAGEN**

(für die Fachpresse bestimmt)

## Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt / Zusatzinformationen

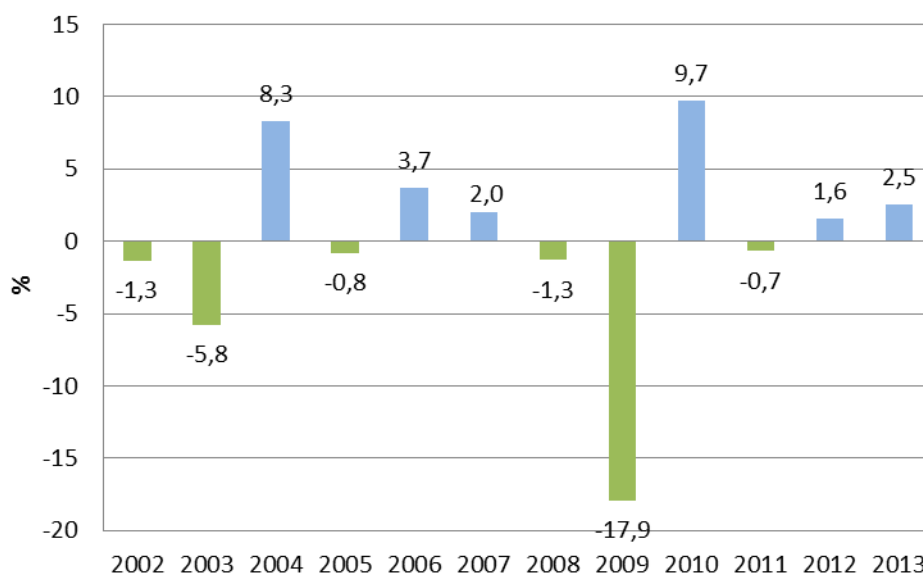
### Güterverkehr auf dem Rhein

Der Güterverkehr auf dem Rhein setzte im Jahre 2013 seinen leichten Aufwärtstrend der vergangenen drei Jahre fort. Auf dem gesamten Rhein, einschließlich des niederländischen Teils, wurden 2013 etwa 332 Mio. Tonnen befördert.

Als positive Tendenz der letzten drei Jahre ist hervorzuheben, dass sich die Entwicklung des Güterverkehrs von einem leichten Rückgang (2011) in einen leichten Zuwachs (2013) verwandelt hat. Ferner ist für das Jahr 2013 eine leichte Verstärkung der Auftriebskräfte festzustellen: so hat sich die Zuwachsrate 2013 von 1,6 % in 2012 auf 2,5 % erhöht.

Im Zeitraum 2004 bis 2013 gab es beim Rheinverkehr eine mittlere Veränderungsrate von + 0,7 %. Dieser Mittelwert wird jedoch stark durch den Einmaleffekt der Wirtschaftskrise 2009 beeinflusst.

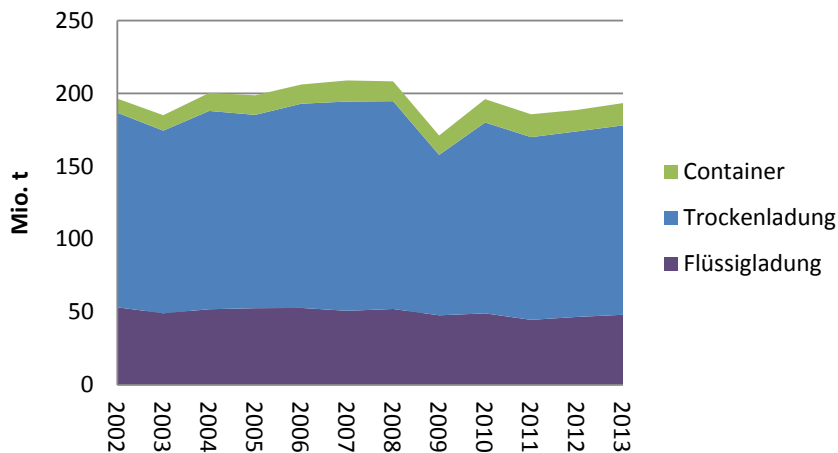
### Jährliche Veränderungsrate des Güterverkehrs auf dem traditionellen Rhein (in % gegenüber dem Vorjahr) für den Zeitraum 2002-2013



Quelle: Berechnung ZKR

Die Aufteilung des Güterverkehrs nach den drei Hauptsparten trockene Massengüter, flüssige Massengüter und Container ist in den letzten rund 10 Jahren in etwa konstant geblieben. Leichte Anteilsgewinne gab es beim Containerverkehr (+ 3 Prozentpunkte).

Güterverkehr auf dem traditionellen Rhein in Mio. t (2002-2013)



Quelle: destatis

Anteile der einzelnen Marktsegmente an der Beförderungsmenge auf dem Rhein

Anteil in %	2002	2013
<b>Trockene Massengüter</b>	68	67
<b>Flüssige Massengüter</b>	27	25
<b>Container</b>	5	8

Quelle : destatis

Trockenladung:

- Die Beförderung von trockenen Massengütern stieg 2013 gegenüber dem Vorjahr um 2 % auf 130 Mio. t.
- Das Vorkrisenniveau war 2013 noch nicht wieder erreicht (Abstand 2013 gegenüber 2008 beträgt 9 %).

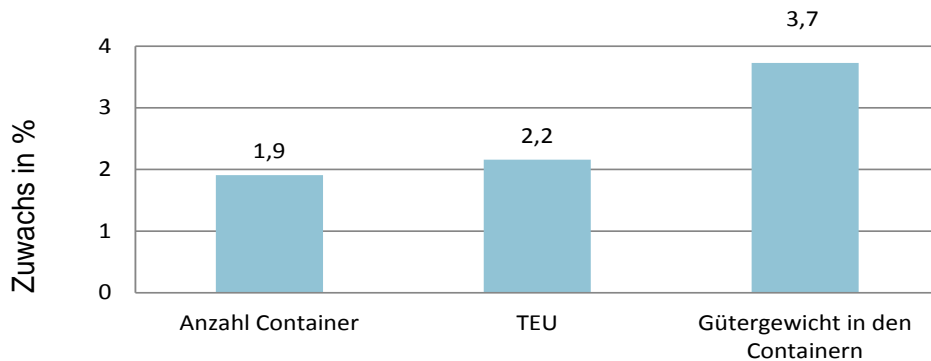
Flüssiglading:

- Die Beförderung von Flüssiggütern auf dem Rhein stieg 2013 um 3 % auf 48,1 Mio. t.
- Das Vorkrisenniveau war in 2013 noch nicht wieder erreicht (Abstand 2013 gegenüber 2008 beträgt 8 %).

Container:

- Die in Containern beförderte Gütermenge stieg 2013 gegenüber dem Vorjahr um 4 % auf 15,3 Mio. t, nachdem es zwischen 2010 und 2012 zu einem leichten Rückgang gekommen war.
- Die TEU-Menge überstieg zum ersten Mal die 2-Mio.-TEU-Marke.

### Anstieg des Containerverkehrs auf dem Rhein 2013 gegenüber 2012



EV

Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von destatis

### **Flottenentwicklung**

In der Trockenschifffahrt hat sich die Neubauentwicklung weiter abgeschwächt. Eine Erklärung hierfür ist die anhaltende Überkapazität und die stagnierenden Frachtraten, wovon kaum Signale für Investitionen in neuen Schiffsraum in der Trockengüterschifffahrt ausgingen. Die Tonnage, die dem Markt durch Abwrackungen entzogen wurde, war in der Trockenschifffahrt dennoch sehr gering.

In der Tankschifffahrt lag die Neubaurate in Westeuropa bei rund 45 Doppelhüllenschiffen und damit in etwa auf dem Vorjahresniveau. Aktuell haben Doppelhüllenschiffe einen Anteil von etwa 75 % an der Tankschifffahrtsflotte in Westeuropa. Berechnungen zeigen, dass die derzeitige Überkapazität in der Tankschifffahrt, in Tonnage-Mengen ausgedrückt, höher ist als die verbleibende Tonnage-Menge an Einhüllenschiffen. Dies zeigt, dass es im Zuge der Umstellung der Flotte von Einhülle auf Doppelhülle zu Überinvestitionen gekommen ist. Die Tonnage, die dem Markt entzogen wurde, bestand weniger in Abwrackungen, sondern eher in Form von Verkäufen in den Donaauraum und nach Übersee.

In der Passagierschifffahrt hat sich die hohe Neubaurate bei Flusskreuzfahrtschiffen weiter fortgesetzt.

### **Frachtraten**

Bei den Frachtraten gab es sowohl in der Trockenschifffahrt als auch in der Tankschifffahrt 2013 einen leichten Anstieg zu verzeichnen. Dieser Anstieg war jedoch relativ begrenzt und hat – auch auf Grund der relativ hohen Pegelstände des Rheins – zu keiner durchgreifenden Umsatzsteigerung geführt.

### **Perspektiven für 2014 und 2015**

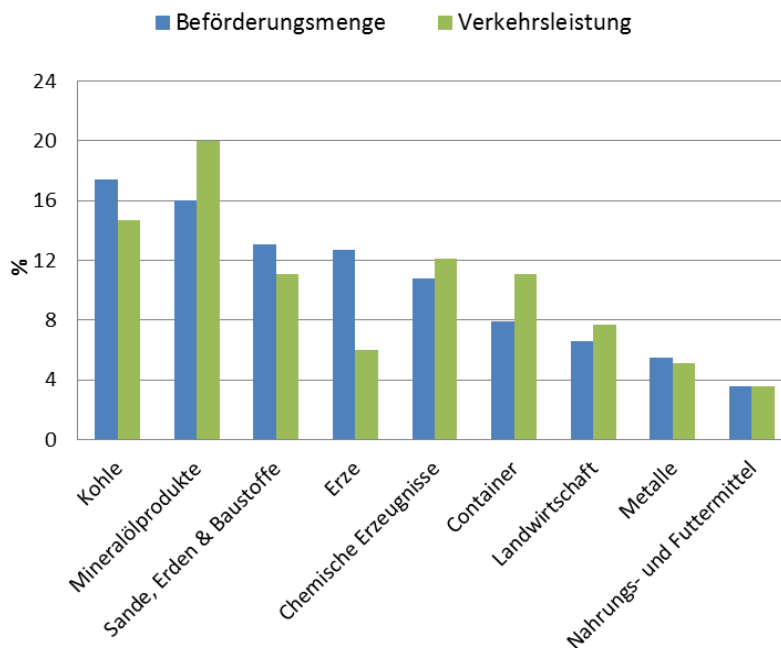
Der Ausblick für das laufende und das kommende Jahr deutet auf einen weiterhin positiven und sich noch leicht verstärkenden Wachstumstrend bei den Mengen hin. Allerdings werden die positiven Impulse, die hiervon auf die Umsatzentwicklung ausgehen, durch die anhaltende Überkapazität und die stagnierenden Frachtraten gedämpft. Es bedarf eines stärkeren Anstiegs der Mengen, um die Umsatzlage nachhaltig zu verbessern.

Gütersegment	Beförderungsmenge (Mio. t) in 2013	Anteil am Gesamt in %	Änderungsrate 2013 / 2012	Verkehrsleistung
Land- und Forstwirtschaft	12,7	6,6	+ 2 %	3,2 Mrd. tkm
Nahrungs- und Futtermittel	7,0	3,6	+/- 0 %	1,5 Mrd. tkm
Sande, Erden & Baustoffe	25,3	13,1	+ 3 %	4,6 Mrd. tkm
Kohle	33,7	17,4	+ 13 %	6,1 Mrd. tkm
Erze	24,4	12,7	+ 2 %	2,5 Mrd. tkm
Metalle	10,6	5,5	+/- 0 %	2,1 Mrd. tkm
Container	15,3	7,9	+ 3,7 %	4,6 Mrd. tkm *
Chemische Erzeugnisse	20,8	10,8	+ 11 %	5,0 Mrd. tkm
Mineralölprodukte	30,9	16,0	- 2 %	8,3 Mrd. tkm
Übrige Güter	12,5	6,5		3,5 Mrd. tkm
<b>Rheinverkehr gesamt</b>	<b>193,4</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 2,5 %</b>	<b>41,4 Mrd. tkm</b>

Quelle: Berechnung ZKR.

\* Hier erfolgte eine Umrechnung von TEU-km in tkm für Container auf der Basis des mittleren Netto-Gütergewichts je TEU.

Anteile der Gütersegmente in der Rheinschifffahrt an der gesamten Beförderungsmenge und an der Verkehrsleistung im Jahre 2013 (%)



Quelle: Berechnung ZKR



### Moratorium bestimmter Übergangsvorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO)

Die zeitliche Verschiebung betrifft Übergangsbestimmungen zu den folgenden Vorschriften der RheinSchUO:

- § 8.05 Nr. 6 (Einrichtung und Bemessung der Lüftungsrohre und Verbindungsleitungen von Brennstofftanks),
- § 3.04 Nr. 7, § 7.01 Nr. 2, § 8.10 Nr. 2 und Nr. 3, § 12.02 Nr. 5 (Geräuschgrenze für stillliegende Schiffe, Fahrgeräusch der Schiffe, höchstzulässiger Schalldruckpegel im Maschinenraum, Eigengeräuschpegel am Steuerstand, Lärm und Vibration in Wohnungen),
- § 9.01 (Anforderungen an elektrische Anlagen),
- § 10.04 (Anwendung der Europäischen Norm auf Beiboote),
- § 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9 (Fabrikschild von Kranen, Schutzvorrichtungen, Unterlagen an Bord),
- § 15.06 Nr. 6 (Fluchtwege nicht durch Küchen von Fahrgastschiffen),
- § 15.07 (Anforderungen an das Antriebssystem von Fahrgastschiffen),
- § 15.08 Nr. 3 (Anforderungen an die Alarmanlage zur Alarmierung der Schiffsführung und Besatzung von Fahrgastschiffen).
- 

Die ZKR hat ebenfalls eine Änderung der Übergangsbestimmungen zu der Lichtdurchlässigkeit der Steuerhausfenster verabschiedet, mit der alternative Maßnahmen für die bestehenden Schiffe anerkannt werden. Dadurch kann bei Vorhandensein von grün eingefärbten Fenstern ein Austausch, der ansonsten zur Erreichung der aktuellen Vorgaben zur Mindestlichtdurchlässigkeit notwendig wäre, vermieden werden.

### Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS-Geräte in Verbindung mit Inland ECDIS-Geräten im Informationsmodus: Anpassungen

Die ZKR hat hinsichtlich der Fahrzeuge, die der Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS-Geräte in Verbindung mit Inland ECDIS-Geräten im Informationsmodus (oder vergleichbaren Kartenanzeigeräten) unterliegen, Anpassungen vorgenommen. So wurden schwimmende Geräte ohne eigenen Antrieb von dieser Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS- und Inland ECDIS-Geräte im Informationsmodus (oder vergleichbare Kartenanzeigeräte) wegen fehlender Stromversorgung an Bord ausgenommen. Aus demselben Grund waren im Dezember 2013 bereits Schubleichter ohne eigenen Antrieb von dieser Ausrüstungsverpflichtung befreit worden. Auch Fähren wurden von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS-Geräte im Informationsmodus (oder vergleichbare Kartenanzeigeräte) ausgenommen. Die Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS-Geräte müssen sie weiterhin erfüllen, um für andere Fahrzeuge sichtbar zu sein.

\*\*\*