



Ref.: CC/CP (14) 11

Herbstplenartagung 2014 der ZKR

Straßburg, den 09.12.2014 – Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 4. Dezember 2014 in Straßburg ihre Herbstplenartagung abgehalten. Den Vorsitz führte die Leiterin der niederländischen Delegation, Frau Gijsbers.

Auf dieser Tagung hat die ZKR beschlossen, die Matrosenbefähigungen von Absolventen zweier nichtrheinischer Schiffferschulen mit Sitz in der Tschechischen Republik (Děčín) und Rumänien (CERONAV) ab dem 1. Dezember 2015 auf dem Rhein anzuerkennen. Diese Anerkennungen ergänzen den Prozess zur gegenseitigen Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen und Schifferdienstbüchern, der von der ZKR und sieben ihrer Beobachterstaaten (Bulgarien, Österreich, Polen, Rumänien, Slowakei, Tschechische Republik und Ungarn) vor einigen Jahren eingeleitet wurde, um insbesondere den Zugang zum Arbeitsmarkt der Binnenschifffahrt zu erleichtern. Die entsprechenden Verwaltungsvereinbarungen wurden im Anschluss an die Plenartagung von den Vertretern des tschechischen und rumänischen Verkehrsministeriums sowie vom Generalsekretär der ZKR unterzeichnet.

Weiterer Gegenstand der Tagung war die wirtschaftliche Lage der Rhein- und Binnenschifffahrt, über die auf der Grundlage der Schlussfolgerungen des entsprechenden Sekretariatsberichts diskutiert wurde. Im ersten Quartal des Jahres 2014 wurde die Güterbeförderung auf dem Rhein von der schwachen Wirtschaft in Europa in Mitleidenschaft gezogen. Im ersten und zweiten Quartal gingen die Beförderungsmengen um jeweils 3 % zurück. Bei den Frachtraten war in der Trockenschifffahrt ein leichter Aufwärtstrend festzustellen, während in der Tankschifffahrt ein deutlicher Abwärtstrend zu beobachten war. 2015 dürfte sich die Beförderungsnachfrage ähnlich wie in den ersten Quartalen des Jahres 2014 entwickeln. Weder ihr verhaltener Anstieg noch die erwartete moderate Umsatzentwicklung dürften die wirtschaftlichen Bedingungen für die Binnenschifffahrt wesentlich verbessern.

Schließlich hat die ZKR im Rahmen ihrer Plenartagung der Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR) den Beobachterstatus für Regierungsorganisationen und der European Boating Association (EBA) sowie der Confederation of European Maritime Technology Societies (CEMT) den Status als anerkannter Verband eingeräumt.

Über die ZKR (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

ANLAGEN

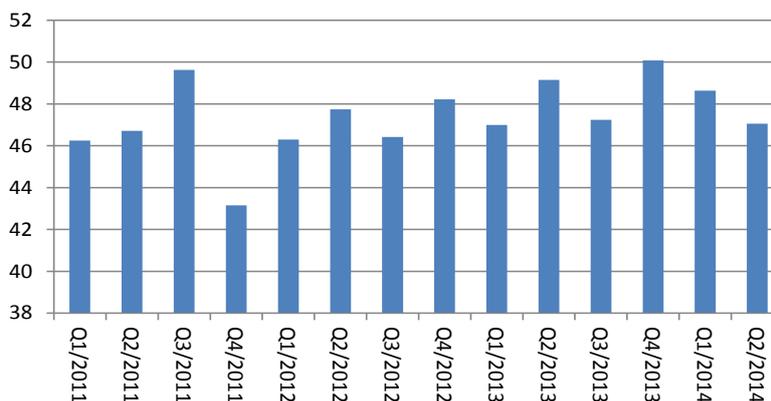
(für die Fachpresse bestimmt)

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt / Zusatzinformationen

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und gesamtes Beförderungsaufkommen

Der Güterverkehr auf dem Rhein wurde im ersten Halbjahr 2014 von einer konjunkturellen Schwäche erfasst. Die transportierte Gütermenge ging im ersten und zweiten Quartal jeweils um 3 % zurück (gegenüber dem Vorquartal).

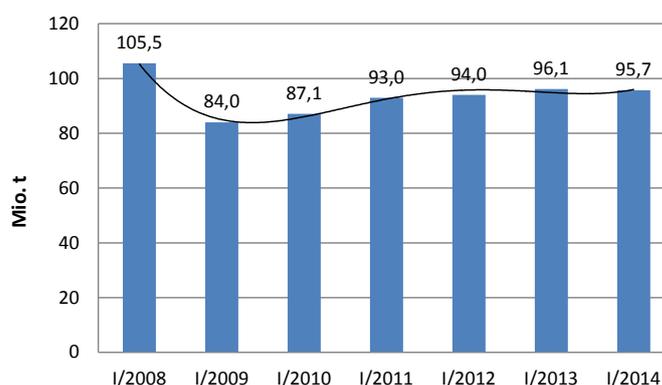
Güterbeförderung auf dem Rhein nach Quartalen (2011-2014)



Quellen : Berechnung ZKR-Sekretariat nach Daten von destatis

Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 2014 95,7 Mio. Tonnen befördert, gegenüber 96,1 Mio. t im Vorjahreszeitraum (-0,5 %). Dies bedeutete zum ersten Mal nach mehreren Jahren wieder einen - wenn auch leichten - Rückgang beim halbjährlichen Transportvolumen (siehe Grafik).

Güterbeförderung auf dem Rhein nach Halbjahren (2008-2014)



Quellen : Berechnung ZKR-Sekretariat nach Daten von destatis

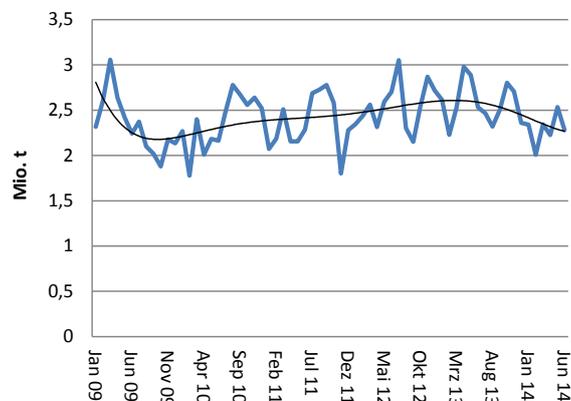
Die Verkehrsleistung ging allerdings etwas stärker zurück als die beförderte Menge. Mit 19,7 Mrd. Tonnenkilometern war das Produkt aus beförderter Menge und Transportdistanz um 4 % niedriger als im Vorjahreszeitraum (20,5 Mrd. tkm).

Entwicklung nach Gütersegmenten

Bei den Metalltransporten (+ 6 %) und insbesondere dem Erzverkehr (+ 16,8 %) war eine positive Entwicklung zu beobachten, was auf eine weitere Belebung der Transporte von Gütern der Stahlindustrie auf dem Rhein schließen lässt. Der Containerverkehr überschritt im Laufe des 1. Halbjahres zum zweiten Mal die Marke von 1 000 000 TEU.

Bei den land- und forstwirtschaftliche Erzeugnissen war ein signifikanter Rückgang (- 11,5 %) zu verzeichnen. Ähnliches war bei den Kohletransporten (- 6,7 %) zu beobachten, eine Entwicklung, die im ersten Quartal auf eine geringere Nutzung von Steinkohle zur Energieerzeugung in Deutschland und einen milden Winter zurückzuführen ist. Diese klimatischen Bedingungen wirkten sich auch auf die Beförderung von Erdölprodukten negativ aus. So war die Nachfrage nach Heizöl im ersten Quartal deutlich niedriger.

Beförderungsmenge bei flüssigen Mineralölprodukten auf dem Rhein (1/2009 – 6/2014)



Quelle: destatis; Berechnung ZKR

Im Segment Sande, Erden, und Baustoffe war im Untersuchungszeitraum eine leichte Zunahme des Trends zu verzeichnen.

Die Beförderung chemischer Erzeugnisse nahm in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres mit einem Plus von 2,6 % leicht zu. Die Entwicklung der Beförderungsmengen weist im Laufe der Monate dennoch nach unten. Dieser allmähliche Rückgang spiegelt die eingetrübte Stimmung in der Chemieindustrie wider, die im zweiten Quartal durch eine rückläufige Produktion gekennzeichnet war.

Frachtniveau

In der Trockenschiffahrt war bei den Frachtraten für die Rheinschiffahrt und den grenzüberschreitenden Transporten nach West- und Osteuropa ein leichter Aufwärtstrend festzustellen.

In der Tankschiffahrt waren die Frachtraten in den ersten drei Quartalen des Jahres 2014 im Vergleich zum Vorjahr insbesondere wegen der geringen Transportnachfrage und der in diesem Segment bestehenden Überkapazität deutlich niedriger.

Entwicklung des Laderaumangebots

Trockenschifffahrt

Die endgültigen Zahlen zur Neubautwicklung in der Trockenschifffahrt liegen für 2014 zwar noch nicht vor, aber die Daten des IVR zu den ersten zehn Monaten des Jahres lassen auf eine sehr geringe Neubautätigkeit schließen.

Tankschifffahrt

Die bis Ende Oktober 2014 vom IVR registrierten Neubauten in der Tankschifffahrt lassen für das Jahr 2014 eine rückläufige Neubaurate erkennen.

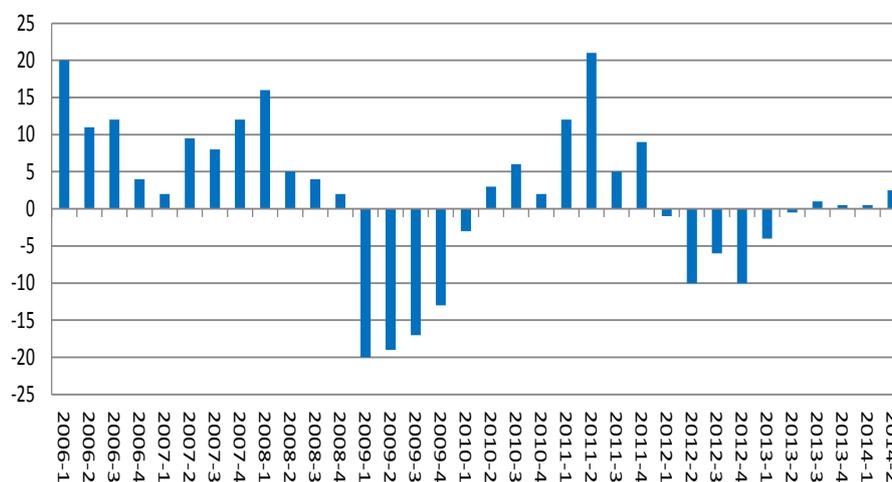
Fahrgastschifffahrt

Die Neubaurate bewegte sich weiterhin auf hohem Niveau. Für das laufende Jahr lässt sich von knapp 30 neuen Kabinenschiffen ausgehen, was einem Anteil von etwa 10 % des europäischen Flottenbestands entspricht. Der weit überwiegende Teil der neuen Kabinenschiffe fährt unter Schweizerischer Flagge. Dies ist auf die starke Neubautätigkeit eines einzelnen Schweizerischen Unternehmens zurück zu führen, das sich sehr stark auf den englischsprachigen Markt konzentriert.

Betriebsbedingungen in der ersten Hälfte 2014

Die Umsatzentwicklung im niederländischen Binnenschifffahrtsgewerbe zeigte im ersten Halbjahr 2014 leicht nach oben. Nach Stagnation im Jahre 2013 und einem marginalen Plus von 0,5 % im ersten Quartal 2014 gab es im zweiten Quartal 2014 ein leichtes Plus von 2,5%.

**Umsatzentwicklung im niederländischen Binnenschifffahrtsgewerbe
Q1/2006 bis Q2/2014 (in % zum Vorjahresquartal)**



Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Die Kostenentwicklung folgte in den ersten zwei Quartalen des Jahres 2014 dem leicht steigenden Trend der vergangenen Jahre. Bei den einzelnen Kostenkomponenten gab es folgende Tendenzen:

- Personalkosten: leichte Erhöhung
- Treibstoffkosten: Stagnation gegenüber Vorjahr, aber Erhöhung im unterjährigen Verlauf
- Versicherungskosten: Rückgang um rund 10 %
- Hafengebühren: leichter Anstieg
- Kapitalkosten: kaum Veränderung, jedoch hohes Niveau

Perspektiven für 2015

Folgende Tendenzen lassen sich für die einzelnen Gütersegmente feststellen:

Beförderungsnachfrage in der Trockenschifffahrt

Kohle

- Steigende Kohleexporte USA – Europa
- Sinkende Kohlepreise
- Investitionen in neue Kraftwerke und Kohleumschlagsplätze im Rheingebiet

Erze

- Erholung der deutschen Stahlindustrie setzt sich fort
- Die Menge an Erztransporten bewegt sich in Richtung des Durchschnittsniveaus des Zeitraums 2002-2008

Sande, Erden & Baustoffe

- Leichter Aufwärtstrend für den Zeitraum ab 2011 erkennbar
- Wachstumsrate 2013/2012: +3 %; 2012/2011: 1,5 %
- Strukturell und langfristig gibt es jedoch Wachstumshemmnisse in diesem Segment (hohe Umweltauflagen bei der Ausweisung von Kiesabbaugebieten)

Agrarstoffe, Nahrungs- und Futtermittel

Transporte sind sehr stark von der Witterung und vom Ernteergebnis abhängig

Container

- Anhaltende Steigerung der Containertransporte auf dem Rhein
- Leicht unterproportionale Steigerungsraten beim beförderten Gütergewicht im Vergleich zu den TEU-Mengen

Beförderungsnachfrage in der Tankschifffahrt

Mineralölprodukte

- Abwärtsdruck auf den Ölpreis durch Ausweitung des weltweiten Ölangebots
- Dadurch steigt die Bereitschaft, Heizölkäufe zu tätigen.
- Etwas höhere Tendenz zu Contango führt ebenfalls zu tendenziell wieder steigenden Beförderungsmengen
- Witterungseinflüsse (Winter) sind zusätzlich von Bedeutung.

Chemische Erzeugnisse

- Ausblick ist von getrübbten Geschäftserwartungen geprägt.
- Die Chemiestandorte in Westeuropa stehen auf Grund hoher Energie- und Rohstoffkosten unter Druck

Klarstellung der Vorschriften zur Stabilität von Fahrzeugen, die Container befördern (§ 1.07 Nr. 4 RheinSchPV)

Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wurde zwecks Klarstellung der vorhandenen Vorschriften für die Stabilität von Fahrzeugen, die Container befördern, geändert. Es wird festgelegt, zu welchem Zeitpunkt die Stabilität berechnet werden muss, welche Mittel bei der Stabilitätsprüfung eingesetzt werden müssen, in welchen Fällen eine Stabilitätsprüfung unterbleiben kann und welche stabilitätsrelevanten Unterlagen an Bord mitgeführt werden müssen. Die neuen Vorschriften ermöglichen eine Verbesserung der Sicherheit der Binnenschiffahrt, nachdem der von der ZKR im September 2013 in Bonn veranstaltete Runde Tisch zum Thema Stabilität von Containerschiffen gezeigt hat, wie komplex und wichtig die Fragen im Zusammenhang mit der Stabilität gerade für Containerschiffe sind.

Gleichwertige Wasserstände 2012 ab dem 1. Januar 2015

Der Rhein ist als freifließendes Gewässer auch hinsichtlich Abflussmenge und Struktur des Gewässerbettes stetigen Veränderungen ausgesetzt. Die laufenden hydrologischen Entwicklungen des Wasserdargebotes und die morphologischen Veränderungen des Rheinbettes werden alle 10 Jahre erfasst und daraus die aktualisierten niedrigwasserbezogenen Bemessungswasserstände ermittelt. Diese als gleichwertige Wasserstände (GIW) beschriebene Bemessungswerte werden aus einem langjährigen Durchschnitt der jeweils letzten 100 Jahre ermittelt und durchschnittlich an 20 Tagen im Jahr unterschritten. Nach den zuletzt in 2002 fortgeschriebenen Zahlenwerten sind nun in der Plenumssitzung die neuen GIW-Werte für alle relevanten Rheinpegel verabschiedet worden. Infolge der Verbesserung der Bezugswassermenge und der gleichzeitig stattgefundenen Veränderung der Rheinsohle - teilweise durch Erosion aber auch vielerorts durch erfolgreiche Sohlenstabilisierung - ergeben sich für jeden Rheinpegel neue Bezugswasserstände. Diese werden zum 1. Januar 2015 eingeführt.

Gleichwertige Wasserstände 2012 ab dem 1. Januar 2015:

Pegel	GIW 2012 (cm) *
Basel	499
Maxau	369
Speyer	241
Mannheim	160
Worms	72
Mainz	168
Oestrich	87
Bingen	100
Kaub	78
Koblenz	78
Andernach	93
Bonn	141

Pegel	GIW 2012 (cm) *
Köln	139
Düsseldorf	97
Ruhrort	233
Wesel	177
Rees	120
Emmerich	84
Lobith	739
Pannerdensche Kop	713
Nimwegen	523
Tiel	258
IJsselkoop	694

*Niederländische Werte sind cm + NAP

Die gleichwertigen Wasserstände 2002 sind mit Wirkung vom 31. Dezember 2014 aufgehoben. Die gleichwertigen Wasserstände 2012 gelten bis zum 31. Dezember 2021.

Die Schifffahrt wird für eine sichere und wirtschaftliche Fahrt ihr Abladeverhalten auf die neuen Bezugswerte ausrichten.