

# FRÜHJAHRSPLENARTAGUNG 2017 DER ZKR

Ref: CC/CP (17)02

**Straßburg, den 31. Mai 2017** - Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 31. Mai 2017 ihre Frühjahrsplenartagung abgehalten. Den Vorsitz führte der Leiter der schweizerischen Delegation, Herr Dr. Reto Dürler. Auf Einladung der Präsidentschaft fand die Plenartagung ausnahmsweise im schweizerischen Schaffhausen statt. Diese Stadt, am Hochrhein, zwischen Schwarzwald und Bodensee gelegen, hat hohe Symbolkraft, da sich hier der berühmte Rheinfall befindet. Schaffhausen ist eine sehr alte Umschlagstelle, an der die Schiffer früher Halt machten, um ihre Schiffe zu entladen, da diese nicht weiter flussaufwärts fahren konnten.



ZKR Frühjahrsplenartagung 2017 in Schaffhausen

An der Plenartagung nahmen Vertreter der Europäischen Kommission/GD MOVE, der UN-ECE, der Donaukommission, der Moselkommission, der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) sowie Polens, der Tschechischen Republik, Rumäniens und Serbiens als Beobachter teil.

Frau Rohn-Brossard nahm in ihrer Eigenschaft als Präsidentin der IKSR (Internationale Kommission zum Schutz des Rheins) an den Beratungen teil. Sie begrüßte die bereits ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen den beiden internationalen Organisationen und bekräftigte das Interesse der IKSR an einer Stärkung dieser Zusammenarbeit, um die Anforderungen an einen guten Gewässerzustand und an gute Schifffahrtsbedingungen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung miteinander in Einklang zu bringen. Die IKSR möchte den Informationsaustausch mit der ZKR insbesondere über die Gewässerverunreinigung durch die Schifffahrt, die über den Warn- und Alarmplan Rhein gemeldet werden, intensivieren.

Frau Rohn-Brossard nutzte die Gelegenheit dieser Plenartagung der ZKR auch, um die positiven Auswirkungen des internationalen Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) hervorzuheben. Mit Freude wies sie auf den starken Rückgang der MTBE- und ETBE-Einträge in den Rhein seit Inkrafttreten des Übereinkommens im Jahre 2009 hin.

## **VERLÄNGERUNG VON ANORDNUNGEN VORÜBERGEHENDER ART DER RHEINSCHUO**

Die Zentralkommission beabsichtigt, mit Wirkung zum 7. Oktober 2018 bestimmte technische Vorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) aufzuheben und durch einen Verweis auf den Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Edition 2017/1, zu ersetzen. Bis zum definitiven Entscheid über diesen Verweis hat die ZKR zur Gewährleistung rechtlicher Kontinuität bestimmte Anordnungen vorübergehender Art der RheinSchUO bis zum 6. Oktober 2018 verlängert.

## **FORTSETZUNG DES DIREKTEN DIALOGS ZWISCHEN DER ZENTRAKKOMMISSION UND DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION**

Die Plenartagung bot der Europäischen Kommission und der Zentralkommission erneut Gelegenheit, ihre Bereitschaft zu einer Zusammenarbeit zum Wohle der europäischen Binnenschifffahrt zu bekräftigen. Sowohl die Vertreter der Europäischen Kommission, in Person von Frau Kopczynska, Leiterin der Direktion Wasser der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE), und Frau Rosca, Leiterin des Referats Häfen und Binnenschifffahrt selbiger Generaldirektion, als auch die Delegationen der ZKR äußerten erneut ihre große Zufriedenheit über die ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen den beiden Institutionen.

Auf Nachfrage der GD MOVE teilte die Zentralkommission ihr Interesse mit, sich an der Erstellung der Halbzeitbewertung des Aktionsplans NAIADES II aktiv zu beteiligen.

Im Hinblick auf die künftigen Herausforderungen diskutierten die Zentralkommission und die Europäische Kommission zudem konstruktiv über die Perspektiven zur Sicherstellung der Kontinuität und Dauerhaftigkeit einer privilegierten Partnerschaft.

## **SOZIALPARTNER WOLLEN NEUE BESATZUNGSVORSCHRIFTEN**

Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen (STF) hat mit der Prüfung eines Vorschlags der Sozialpartner begonnen, die Vorschriften hinsichtlich der Ruhezeit während der Fahrt für Fahrzeuge, die moderne Lärmschutzvorschriften in den Wohnungen einhalten, zu überarbeiten. Ein entsprechender Beschlussentwurf soll noch in diesem Jahr vorbereitet werden.

## WIRTSCHAFTLICHE LAGE DER RHEINSCHIFFFAHRT

Die Gütermengen, die im Jahr 2016 auf dem Rhein befördert wurden, litten deutlich unter den Niedrigwasserperioden. Im Jahr 2015 war zwischen August und Oktober bereits eine Niedrigwasserperiode aufgetreten, die die Verkehrsleistung der Rheinschifffahrt im letzten Halbjahr erheblich beeinträchtigte. Im ersten Halbjahr 2016 konnte sich der Verkehr erholen, trotzdem konnte das Verkehrsaufkommen des ersten Halbjahres 2015 nur schwer erreicht werden. Beim Vergleich des ersten Halbjahres 2016 mit dem ersten Halbjahr 2015 ist daher ein Rückgang von 4,9 % bei der Verkehrsleistung in der traditionellen Rheinschifffahrt zu verzeichnen (und ein Rückgang von 2,2 % bei der transportierten Gütermenge). Auch im zweiten Halbjahr 2016 gab es eine Niedrigwasserperiode, die allerdings später, im Oktober, begann als die des Jahres 2015. So war diese Wasserführung im zweiten Halbjahr günstiger als die Verhältnisse im Jahr 2015 und ermöglichte einen Anstieg der Verkehrsleistung von 4,8 % zwischen dem zweiten Halbjahr 2015 und dem zweiten Halbjahr 2016 (und einen Anstieg der transportierten Gütermenge von 3,9 %).

Zu beachten ist allerdings, dass die im zweiten Halbjahr 2016 in der traditionellen Rheinschifffahrt beobachtete Verkehrsleistung um 13 % bzw. um 14 % niedriger ist als die Leistung in den zweiten Halbjahren 2014 und 2013, ein Zeichen der Auswirkungen der Niedrigwasserperiode Ende 2016.

Der vollständige Bericht über die wirtschaftliche Lage der Binnenschifffahrt ist in dem für die Fachpresse bestimmten Teil dieser Pressemitteilung enthalten.

Die Market Insight Frühjahr 2017 ist auf der Website der ZKR sowie auf der speziellen Website <http://www.inland-navigation-market.org/> verfügbar.

Der Jahresbericht der Marktbeobachtung erscheint künftig übrigens nicht mehr im Juni, sondern im September. Dieser Bericht wird sich erneut mit der wirtschaftlichen Lage der Binnenschifffahrt in Europa befassen und dabei Aspekte wie die Entwicklung des Verkehrs, der Hafentätigkeiten, der Flotte und der Betriebsbedingungen aufgreifen. Zudem wird der Bericht in detaillierterer Form auf weitere Themen wie die Struktur des Binnenschifffahrtmarktes, den Containertransport und die Emissionen der Binnenschifffahrt eingehen und auch hier die europäische Ebene in den Blick nehmen.



Rheinfall in Schaffhausen

### ÜBER DIE ZKR

Die ZKR 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 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 Strasbourg  
+33 (0)3 88 52 20 10  
[ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)

[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)



**ZKR**

ZENTRAKKOMMISSION  
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

## ANLAGEN (FÜR DIE FACHPRESSE)

Ref: CC/CP (17)02

### **MORATORIUM FÜR BESTIMMTE ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN DER RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung

Angesichts der wirtschaftlich schwierigen Situation der Binnenschifffahrt hat die ZKR im Jahre 2014 mit Beschluss 2014-I-16 ein Moratorium bestimmter Übergangsbestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) beschlossen, mit der Folge, dass die Anwendung bestimmter Vorschriften für bestehende Fahrzeuge aufgeschoben wird. Dieses Moratorium ist lediglich ein erster Schritt in einem Prozess, der von wirtschaftlichen Erwägungen sowie dem Streben nach dauerhaften Alternativen geleitet wird, wobei das grundlegende Ziel, die Sicherheit der Schifffahrt und der Besatzungen an Bord zu erhöhen, nicht außer Acht gelassen werden darf.

Der Untersuchungsausschuss der ZKR sowie die Arbeitsgruppe für technische Vorschriften des europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) haben für zwei der acht von dem Moratorium betroffenen Vorschriften – die Anforderungen an Lüftungsröhre und Verbindungsleitungen und die Anforderungen an Krane – die Arbeiten abgeschlossen. Die Lösungen wurden in den Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Edition 2017/1, aufgenommen. Die ZKR beabsichtigt, diese Lösungen mit Wirkung ab 7. Oktober 2018 mittels Verweises der RheinSchUO auf den ES-TRIN in Kraft zu setzen. Eine entsprechende Entscheidung wird für die Herbstplenartagung 2017 erwartet.

Für die sechs Vorschriften, zu denen die Arbeiten noch laufen, wurde das Moratorium im ES-TRIN 2017/1 bis zum 31. Dezember 2019 verlängert. Die dauerhaften Lösungen sollen in eine spätere Edition des ES-TRIN aufgenommen werden. Davon betroffen sind die Lärmschutzanforderungen, Beiboote, Fluchtwege, die Anforderungen an das Antriebssystem von Fahrgastschiffen, die Anforderungen an die Alarmanlage und die Anforderungen an elektrische Anlagen.

Bis zur Einführung dieses Verweises der RheinSchUO auf den ES-TRIN und zur Gewährleistung der Fortsetzung des Moratoriums hat die ZKR beschlossen, alle Anordnungen vorübergehender Art des Moratoriums bis zum 6. Oktober 2018 zu verlängern.

Mit der jetzt getroffenen Entscheidung sowie der vorgesehenen Einführung des ES-TRIN 2017/1 stellt die ZKR sicher, dass für zwei der acht von dem Moratorium betroffenen Vorschriften ab dem 7. Oktober 2018 die dauerhaften Lösungen gelten werden, während das Moratorium für die übrigen Vorschriften bis zum 31. Dezember 2019 verlängert wird.

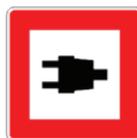
### **AUSWEITUNG DER ELEKTRONISCHEN MELDEPFLICHT AUF SCHIFFE MIT FESTVERBUNDENEN TANKS AN BORD UND VEREINFACHUNG DER MELDUNGEN**

Ab dem 1. Dezember 2018 ist die in § 12.01 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vorgesehene Meldung, die heute über Sprechfunk, schriftlich oder elektronisch abgewickelt werden kann, für alle Schiffe mit festverbundenen Tanks an Bord zwingend auf elektronischem Wege durchzuführen. Durch die elektronische Übertragung der Meldung sinkt der Verwaltungsaufwand für die Schiffsführer und erhöht sich die Qualität der an die Behörden übermittelten Daten. Von der elektronischen Meldepflicht betroffen sind Tankmotorschiffe, Verbände aus einem oder mehreren Tankmotorschiffen und/oder Tankschubleichtern und/oder Tankschleppkähnen. Die Pflicht gilt sowohl für beladene als auch unbeladene Fahrzeuge.

Gleichzeitig ist beim Passieren einer Revierzentrale keine Meldung mehr erforderlich, es sei denn, es ist ein Tafelzeichen B.11 angebracht. Diese Vereinfachungsmaßnahme wurde insbesondere aufgrund der Nutzung von Inland AIS möglich.

### **MÖGLICHKEIT ZUR EINFÜHRUNG EINES GEBOTS ZUR NUTZUNG VON LANDSTROMANSCHLÜSSEN**

Die ZKR hat § 7.06 RheinSchPV ergänzt und eine neue Gebotstafel eingeführt, die nachstehend abgebildet ist. Mit Anbringung dieser Tafel wird der Schiffsführer gemäß der neuen Nummer 3 des § 7.06 verpflichtet, sein Fahrzeug an das Landstromnetz anzuschließen, um während des Stillliegens den gesamten Bedarf an elektrischer Energie aus diesem Netz zu decken.



Ob dieses Tafelzeichen aufgestellt wird oder nicht, entscheiden die lokal zuständigen Behörden. Von diesen Behörden können Abweichungen vorgesehen werden, wonach diese Verpflichtung beispielsweise nur nachts gilt.

Mit dieser Entscheidung möchte die ZKR den lokal zuständigen Behörden Rahmenvorschriften zur Verfügung stellen, die den Herausforderungen der Binnenschifffahrt und den Erwartungen der Anwohner von Liegestellen Rechnung tragen. Denn der Trend hin zum „Wohnen am Wasser“ und die zunehmende Intoleranz der Bürger gegenüber Lärm und Schadstoffen führen zunehmend zu Problemen im ruhenden Verkehr. Diese neue Rahmenregelung ermöglicht es somit, ein Fahrzeug, das eine Liegestelle belegt, zum Anschluss an das Landstromnetz zu verpflichten, und bietet eine für alle Seiten akzeptable Lösung: der Schiffsführer des Fahrzeugs kann sich darauf verlassen, dass er eine zu seinen bordeigenen Stromgeneratoren alternative Energiequelle vorfindet und die Anwohner können mit einem niedrigeren Lärmpegel rechnen.

### **ANNAHME EINES STABILITÄTSLEITFADENS FÜR DEN CONTAINERTRANSPORT IN DER BINNENSCHIFFFAHRT**

Die ZKR hat in enger Zusammenarbeit mit dem Gewerbe (ESO, EBU) und AQUAPOL einen Leitfaden veröffentlicht, um bewährte Praxisbeispiele für die Stabilität beim Containertransport in der Binnenschifffahrt zu verbreiten. Der Leitfaden richtet sich in erster Linie an Schiffsführer sowie an die Besatzungsmitglieder von Containerschiffen und die Mitarbeiter in den zuständigen Behörden oder in den Terminals. Der Schiffsführer findet darin zum Beispiel eine Reihe praktischer und sehr konkreter Empfehlungen zur Verbesserung der Stabilität und Sicherheit seines Fahrzeugs.

Die Veröffentlichung dieses Leitfadens ist ein konkretes Ergebnis des Runden Tisches zum Thema Stabilität von Containerschiffen, der von der ZKR am 5. September 2013 in Bonn organisiert wurde. Der Leitfaden zielt auf die Förderung bewährter Praxisbeispiele ab, um die Sicherheit der Schifffahrt weiter zu erhöhen, ohne die geltenden Vorschriften zu verschärfen.

### **ANNAHME EINER NEUEN AUSGABE DES HANDBUCHS BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK (ALLGEMEINER TEIL) UND ÄNDERUNG DES § 4.05 RHEINSCHPV**

Die ZKR hat in Zusammenarbeit mit der Donaukommission, der Moselkommission und dem RAINWAT-Komitee (Regional Arrangement on the Radiocommunication Service for Inland Waterways - Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk) eine neue Ausgabe des allgemeinen Teils des Handbuchs Binnenschiffahrtfunk angenommen. Diese Aktualisierungsarbeiten wurden von der ZKR koordiniert. Um die Harmonisierung der Funkpraktiken zu fördern und um das Handbuch möglichst weit bekannt zu machen, hofft die ZKR, dass andere Organisationen das Handbuch ebenfalls übernehmen.

Um die Kommunikation zu verbessern, wurden in der neuen Ausgabe des Handbuchs sämtliche gebräuchlichen Redewendungen aktualisiert. Die Kommunikationsverfahren im Not- und Dringlichkeitsverkehr sowie bei Sicherheitsmeldungen und Routinegesprächen wurden ebenfalls angepasst, um der Weiterentwicklung der Vorschriften Rechnung zu tragen. Ferner wurden die im Binnenschiffahrtfunk genutzten Frequenzen aktualisiert. So kann der Schiffsführer auf einfache Weise nachsehen, welche Sprechfunkkanäle im jeweiligen Land für die Binnenschiffahrt genutzt werden können. Zudem legt das Handbuch die geltenden Anforderungen an Schiffsfunkstellen fest.

§ 4.05 RheinSchPV betreffend den Sprechfunk wurde ebenfalls geändert. So verweist dieser Paragraph nunmehr auf die neue Ausgabe des Handbuchs, das die technischen Anforderungen an Schiffsfunkstellen und die für ihre Nutzung geltenden Bestimmungen enthält. Zudem wurde der Wortlaut von Nummer 2 geändert, um klarzustellen, dass für den Sprechfunkverkehr zwischen Schiffsfunkstellen und Landfunkstellen die Sprache der Landfunkstelle zu benutzen ist. Weiterhin sieht der neue Wortlaut vor, dass für den Sprechfunkverkehr zwischen Schiffsfunkstellen und Landfunkstellen bei Verständigungsschwierigkeiten die deutsche Sprache zu benutzen ist. Diese Klarstellung dient der Übertragung der heutigen Praktiken in den Verordnungsrahmen.

## AKTUALISIERTE PLANUNG DER INSTANDHALTUNGSARBEITEN AN DEN OBERRHEINSCHLEUSEN

Anlässlich ihrer Frühjahrstagung nahm die ZKR auch Kenntnis von der Aktualisierung der Instandhaltungsarbeiten an den Oberrheinschleusen. Die Aktualisierung wurde notwendig, da es aufgrund unvorhergesehener technischer Schwierigkeiten zu Verzögerungen bei den Arbeiten an der Schleuse Rhinau kam, welche Auswirkungen auf den Abschluss der Arbeiten in Fessenheim und Kembs haben.

Die französische Delegation hatte das Schiffahrtsgewerbe bereits bei einer gemeinsamen Besprechung mit den Betreibern der Oberrheinschleusen am 26. Januar 2017 über die erforderlichen Änderungen der Sperrzeiten für 2017 informiert.

Die ZKR begrüßt ausdrücklich die koordinierte Durchführung der Instandhaltungsarbeiten an den Schleusen und das stete Bemühen um weitere Reduzierung der Beeinträchtigungen für die Schifffahrt durch die zeitgleiche Ausführung der Instandhaltungsarbeiten im Sinne einer wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Binnenschifffahrt. Die ZKR bittet die zuständigen französischen Stellen, auch weiterhin das Schiffahrtsgewerbe so früh wie möglich über sich abzeichnende Verzögerungen zu informieren und mit ihm notwendige Aktualisierungen von Planungen zu diskutieren. Der aktualisierte Plan von Sperrungen einzelner Kammern der Oberrheinschleusen ist auf der Webseite der ZKR unter „Dokumente/Informationen über die Wasserstraße Rhein“ (<http://ccr-zkr.org/13020600-de.html>) zu finden.

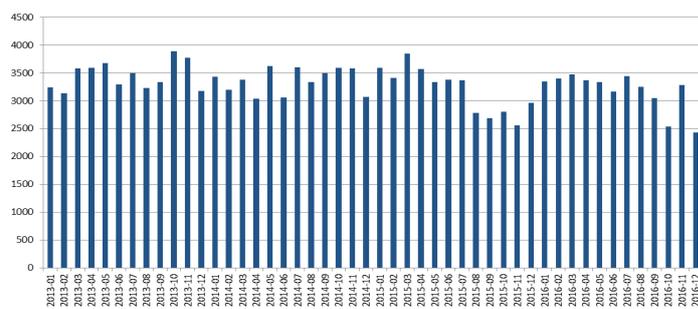
## WIRTSCHAFTLICHE LAGE DER BINNENSCHIFFFAHRT FÜR DAS JAHR 2016

### 1. Schwerpunkt Güterverkehr im Jahr 2016

Die Gütermengen, die im Jahr 2016 auf dem Rhein befördert wurden, litten deutlich unter den Niedrigwasserperioden. Im Jahr 2015 war zwischen August und Oktober des Jahres 2015 bereits eine Niedrigwasserperiode aufgetreten, die die Verkehrsleistung der Rheinschifffahrt im letzten Halbjahr 2015 erheblich beeinträchtigte. Im ersten Halbjahr 2016 konnte sich der Verkehr zwar erholen, es gab jedoch Schwierigkeiten, das Verkehrsaufkommen des ersten Halbjahres 2015 zu erreichen. Beim Vergleich des ersten Halbjahres 2016 mit dem ersten Halbjahr 2015 ist tatsächlich ein Rückgang von 4,9 % bei der Verkehrsleistung in der traditionellen Rheinschifffahrt zu verzeichnen (und ein Rückgang von 2,2 % bei der transportierten Gütermenge). Auch im zweiten Halbjahr 2016 gab es eine Niedrigwasserperiode, die allerdings später begann als die des Jahres 2015. Ab Oktober 2016 sind deutliche Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt zu beobachten. Diese Wasserführung war günstiger als die Verhältnisse im Jahr 2015 und ermöglichte einen Anstieg der Verkehrsleistung von 4,8 % zwischen dem zweiten Halbjahr 2015 und dem zweiten Halbjahr 2016 (und einen Anstieg der transportierten Gütermenge von 3,9 %).

Zu beachten ist allerdings, dass die im zweiten Halbjahr 2016 in der traditionellen Rheinschifffahrt beobachtete Verkehrsleistung um 13 % bzw. um 14 % niedriger ist als die Leistung in den zweiten Halbjahren 2014 und 2013, ein Zeichen der Auswirkungen der Niedrigwasserperiode Ende 2016.

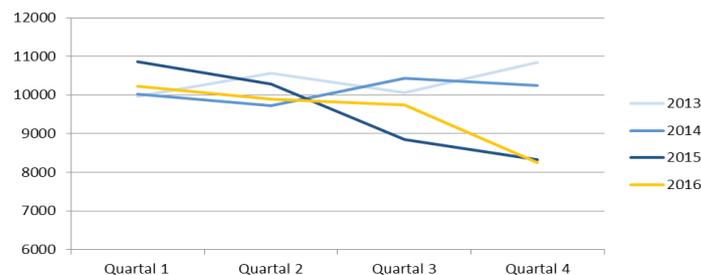
Güterverkehr in der traditionellen Rheinschifffahrt – Monatliche Verkehrsleistung (in Millionen TKM)



Quelle: ZKR und Destatis

Im Jahr 2016 rückte auch die enorme Reaktionsfähigkeit des Sektors in den Vordergrund, die es ermöglichte, die Frachtmengen zu erhöhen, sobald die Wasserführung es zuließ. Im Monat November 2016 zeigte sich dies deutlich mit einer Verkehrsleistung, die wieder auf das Monatsniveau der vier letzten Jahre angestiegen war, während der Monat Oktober noch um 25 % unter diesem Durchschnittsniveau lag. Ebenso wird in der oberen Abbildung deutlich, dass außerhalb dieser Niedrigwasserperioden das Leistungsniveau des Güterverkehrs in der traditionellen Rheinschifffahrt dem der vorangegangenen Jahre weiterhin sehr ähnlich ist. Vor allem die Verkehrsleistungen in den ersten und zweiten Quartalen jedes Jahres sind in den letzten vier Jahren relativ stabil geblieben.

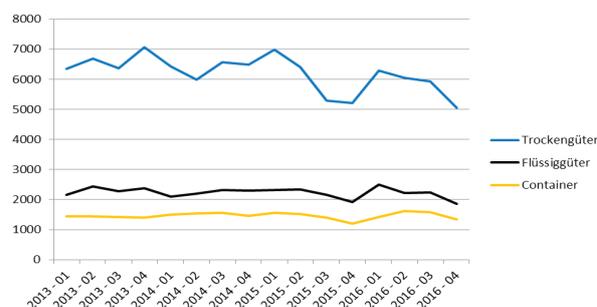
Güterverkehr in der traditionellen Rheinschifffahrt – Verkehrsleistung je Quartal und Jahr (in Millionen TKM)



Quelle: ZKR und Destatis

Ob es sich nun um den Transport von Trockengütern, Flüssiggütern oder von Containern handelt, die Auswirkungen der Niedrigwasserperioden sind spürbar - ebenso deutlich ist jedoch, dass verschiedene dynamische Kräfte am Werk sind. Der Transport von Flüssiggütern und von Containern konnte sich im Lauf des Jahres 2016 nach der Niedrigwasserperiode im Jahr 2015 deutlicher erholen. Die Quartalsleistung beim Transport von Flüssiggütern und von Containern weist 2016, d. h. im ersten und zweiten Quartal 2016, ihr bestes Ergebnis seit vier Jahren auf. Trotz allem waren diese drei Segmente alle gleichermaßen vom Niedrigwasser im letzten Quartal 2016 betroffen, mit einem Rückgang der Verkehrsleistung von 15 % bis 20 % im Vergleich zum vorherigen Quartal.

Güterverkehr in der traditionellen Rheinschifffahrt nach Gütersegment – Verkehrsleistung je Quartal (in Millionen TKM)



Quelle: ZKR und Destatis

Entwicklung der jährlichen Frachtmenge in der traditionellen Rheinschifffahrt nach Güterart (Menge in 1.000 Tonnen)

	2015 (1.000 t)	2016 (1.000 t)	Unterschied 2016 und 2015	Unterschied 2016 und Mittel 2013-2015
Kohle	30.453	30.923	2 %	-3 %
Mineralerzeugnisse	28.681	28.466	-1 %	-4 %
Container	24.890	26.117	5 %	3 %
Mineralerze	25.993	25.600	-2 %	1 %
Baustoffe	23.994	24.107	0 %	-3 %
Chemische Produkte	19.883	20.942	5 %	1 %
Agrarprodukte	20.603	20.057	-3 %	-7 %
Metalle	11.138	10.727	-4 %	-3 %
<b>Gesamt</b>	<b>185.635</b>	<b>186.939</b>	<b>1 %</b>	<b>-2 %</b>

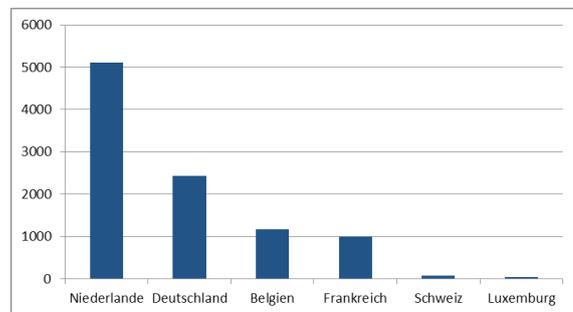
Quelle: ZKR und Destatis

Die obere Tabelle hebt gleichzeitig die Unterschiede bei den 2016 transportierten Mengen im Vergleich zu 2015 und zu den durchschnittlich zwischen 2013 und 2014 transportierten Mengen hervor (die Jahre 2013 und 2014 waren kaum von Niedrigwasserperioden beeinflusst). Insbesondere ist festzustellen, dass die Kohle im Jahr 2016 zwar eine positive Entwicklung im Vergleich zu 2015 aufweist, dies jedoch vor allem der langen Niedrigwasserperiode des Jahres 2015 zu verdanken ist, denn beim Vergleich der durchschnittlichen Transportmengen 2013 bis 2015 ist ein Rückgang zu beobachten, der für die rückläufige Tendenz in diesem Transportsegment bezeichnend ist. Die Segmente, die im Vergleich zu den Jahren 2013 bis 2015 einen Aufwärtstrend verzeichnen können, sind Container, chemische Produkte und Mineralerze. Das Segment der Agrarprodukte wies mit schlechten Ernteergebnissen im Jahr 2016 übrigens eine besonders negative Konjunktur auf, wodurch sich auch der deutliche Rückgang der 2016 transportierten Mengen erklärt.

## 2. Schwerpunkt Frachtangebot für den Güterverkehr im Jahr 2016

Die niederländische Flotte stellt das größte Laderaumangebot in Westeuropa zur Verfügung. Zahlenmäßig entspricht die niederländische Flotte etwa der Hälfte der gesamten Flotte in Westeuropa. Die Anzahl der Binnenschiffe für den Güterverkehr lag 2016 in Westeuropa bei 9.833, im Vergleich zu 10.120 Schiffen, die 2015 registriert waren; das ist ein Rückgang von 2,8 %.

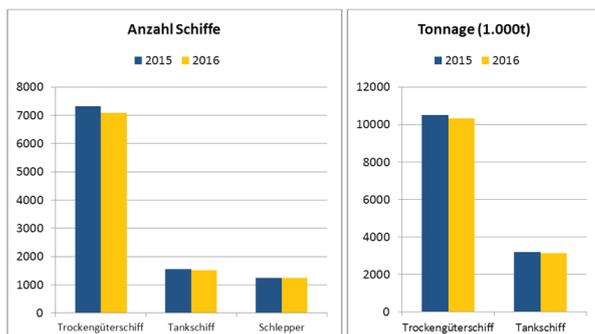
Situation der Flotte in Westeuropa im Jahr 2016 (Trockenladung, Tankschiffe, Schubboote und Schlepper)



Quelle: Nationale Ämter

Anmerkung: 2015 für die Daten aus Deutschland

Entwicklung der Flotte in Westeuropa zwischen 2015 und 2016 (Trockengüterschiffe, Tankschiffe, Schubboote und Schlepper)



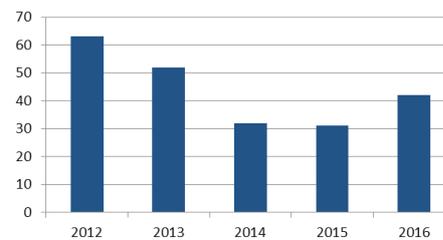
Quelle: Nationale Ämter

Anmerkung: 2015 für die Daten aus Deutschland

Es ist zu beobachten, dass Flotte und Tonnage zwischen 2015 und 2016 für alle Schiffstypen im Güterverkehr zurückgegangen sind. Der größte Einbruch betrifft die Schiffe für Trockengüter mit einem zahlenmäßigen Rückgang von 3,3 %. Der Rückgang der Zahl der Schiffe ist zahlenmäßig größer als der Rückgang bei der Tonnage. Dies gilt gleichermaßen für Trockengüter wie für Flüssiggüter.

Die Tankschifffahrt beispielsweise verzeichnet zwischen 2015 und 2016 einen zahlenmäßigen Rückgang von 2,6 %, bei der Tonnage sind dies jedoch nur 1,1 %. Dies erklärt sich durch die durchschnittlich höhere Tonnage der neu konstruierten Schiffe im Gegensatz zu den Schiffen, die den westeuropäischen Markt verlassen.

Entwicklung der neu konstruierten Schiffe für den Güterverkehr in der Binnenschifffahrt Westeuropas



Quelle: IVR

Im Jahr 2016 wurden in Westeuropa 14 neue Gütermotorschiffe (einschließlich Schiffe für die Containerschifffahrt) in Betrieb genommen, mit einer Tonnage von insgesamt 50.000 Tonnen.

Von diesen 14 Einheiten sind: 2 Schubverbände für die Containerschifffahrt, 5 neue Motorschiffe für die Containerschifffahrt, 5 Gütermotorschiffe, 2 Motorschiffe für den Transport von Sand und Kies. Global gesehen spiegelt die Struktur der 2016 neu in Betrieb genommenen Schiffe das Wachstumspotenzial der Containerschifffahrt in Westeuropa wider.

Im Jahr 2016 wurden 20 neue Tankschiffe für den Flüssiggüterverkehr und 3 neue Bunkerschiffe in Betrieb genommen. Die Tonnage dieser neuen Tankschiffe beläuft sich insgesamt auf 51.000 Tonnen (die neuen Bunkerschiffe nicht mit eingerechnet). Dies ist ein relativ hoher Rückgang im Vergleich zum Jahr 2015, in dem 89.000 Tonnen für den Flüssiggütertransport in Betrieb genommen wurden. 2016 wurde übrigens ein Schiff namens ECOLINER in Europa in Betrieb genommen. Bis heute ist dieses Schiff die Einheit mit dem besten ökologischen Profil in der europäischen Binnenschifffahrt. Das größte Tankschiff der Welt für den Transport von Bitumen (LAPRESTA) ging auf der Schelde in Betrieb.

Im Jahr 2016 wurden auf dem westeuropäischen Markt 5 neue Schubboote und Schlepper eingeführt. Die meisten dieser Einheiten fahren in der Region der ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) und auf dem Niederrhein. Ein neues Schub-/Schleppboot wurde durch die Schweizerischen Rheinhäfen in Basel auf dem Hochrhein in Betrieb genommen.

Die Market Insight Frühjahr 2017 ist auf der Website der ZKR sowie auf der speziellen Website <http://www.inland-navigation-market.org/> verfügbar.

Der Jahresbericht der Marktbeobachtung erscheint künftig übrigens nicht mehr im Juni, sondern im September. Dieser Bericht wird sich erneut mit der wirtschaftlichen Lage der Binnenschifffahrt in Europa befassen und dabei Aspekte wie die Entwicklung des Verkehrs, der Hafenaktivitäten, der Flotte und der Betriebsbedingungen aufgreifen. Zudem wird der Bericht in detaillierterer Form auf weitere Themen wie die Struktur des Binnenschifffahrtsmarktes, den Containertransport und die Emissionen der Binnenschifffahrt eingehen und auch hier die europäische Ebene in den Blick nehmen.