

FRÜHJAHRSPLENARTAGUNG 2026

Ref: CC/CP (26)05

Am 11. Juni 2026 trat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zu ihrer Frühjahrspenartagung in Straßburg zusammen. Auf der Plenartagung wurde eine Reihe von Beschlüssen zur wirtschaftlichen Lage der Binnenschifffahrt, zur Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV), zur Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV), zum Internationalen Sicherheitsleitfaden für die Binnentankschifffahrt und Binnentankterminals (ISGINTT) und zu Fragen im Zusammenhang mit der Wasserstraße Rhein angenommen.

WIRTSCHAFTLICHE LAGE DER BINNENSCHIFFFAHRT

Das Güterverkehrsaufkommen auf dem Rhein belief sich 2025 auf 281,9 Mio. Tonnen. Dies entspricht einem leichten Rückgang um 0,9 % gegenüber dem Jahr 2024. Neben der geopolitischen Instabilität und einem eher schwachen Wirtschaftswachstum ist diese Entwicklung auf eine nachlassende industrielle Nachfrage und ungünstige hydrologische Bedingungen zurückzuführen. Wie in den Vorjahren fiel die Bilanz der verschiedenen Segmente gemischt aus.

Bei den drei Hauptgütersegmenten war ein moderater Rückgang zu verzeichnen: -2,9 % bei Mineralölprodukten, -2,0 % bei chemischen Erzeugnissen und -0,5 % bei Baustoffen. Der Containerverkehr blieb mit einem minimalen Rückgang von -0,3 % insgesamt stabil. Steigerungen gab es bei den Beförderungsmengen von Kohle (+8,1 %), Agrargütern und Nahrungsmitteln (+1,4 %) sowie Metallen (+1,6 %). Ein stärkerer Rückgang war bei Eisenerz mit -14,4 % zu beobachten. Diese Entwicklungen spiegeln sowohl die strukturellen Veränderungen in der europäischen Industrie als auch die kurzfristige Dynamik der Wirtschaft und des Energiemarktes wider. Die Aussichten für die wichtigsten Märkte der Binnenschifffahrt bleiben weiterhin ungewiss. Das verhaltene globale Wachstum, geopolitische Spannungen und klimabedingte Herausforderungen dürften die Beförderungsnachfrage auch künftig belasten, wenngleich einige Sektoren Anzeichen einer Stabilisierung zeigen könnten¹.

Der angenommene Bericht stützt sich auf neue Analyseinstrumente für Frachtraten und Kosten, die ein tieferes Verständnis der Entwicklungen ermöglichen. Nach diesen Analysen sind die Kosten, insbesondere im Bereich des trockenen Massenguts, stärker gestiegen als die Frachtraten. Die Analyse zeigt weiterhin,



Quelle: Adobe Stock

dass die Binnenschifffahrt außerhalb von Niedrigwasserperioden praktisch keine Gewinnspanne erwirtschaftet.

Der Bericht basiert auf neuen ökonometrischen Modellen zur Identifizierung der wichtigsten Einflussfaktoren auf die Beförderungsnachfrage bei Mineralölprodukten und Eisenerz auf dem Rhein, die maßgeblichen Trends, wie etwa den durch die Energiewende bedingten strukturellen Rückgang der Beförderung von Mineralölprodukten, bestätigen. Diese neuen Ansätze stärken die Fähigkeit, künftige Entwicklungen auf dem Binnenschifffahrtmarkt zu prognostizieren.

RHEINSPERSV: EINE FLEXIBLERE MEDIZINISCHE ÜBERWACHUNG

Die Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV) wurde angepasst. Die wichtigste Änderung betrifft den Tauglichkeitsnachweis in der Binnenschifffahrt und dient der Anpassung der geltenden Vorschriften an das aktualisierte CESNI-Muster. So können Ärzte die Gültigkeitsdauer der medizinischen Tauglichkeit bei bestimmten chronisch-progredienten Erkrankungen wie z.B. Adipositas künftig zeitlich befristen. Diese Änderung soll die Sicherheit an Bord erhöhen, indem sie eine medizinische Überwachung ermöglicht, die besser auf die Entwicklung des Gesundheitszustands der Besatzungsmitglieder abgestimmt ist. Die Änderung tritt am 1. Januar 2027 in Kraft.

ÄNDERUNGEN DER RHEINSPV IN BEZUG AUF TGAIN UND GELBE BETONNUNG

Es wurden mehrere Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) verabschiedet. Mit der ersten Änderung wird die Möglichkeit geschaffen, bestimmte für die Schifffahrt gesperrte Zonen oder reglementierte

Bereiche durch gelbe Tonnen abzugrenzen. Als Anwendungsfälle wurden insbesondere Baustellenbereiche sowie Rheinarme, die der Sportschifffahrt vorbehalten sind, identifiziert. Die gelbe Betonung wird zwar bereits heute in einigen Ländern verwendet, allerdings unterscheiden sich die Einsatzmodalitäten. Ziel ist es daher, ihre Verwendung zu harmonisieren. Ob die zuständigen Behörden von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, bleibt ihnen überlassen.

Im Dezember 2025 hatte die ZKR eine vorübergehende Regelung zur Verwendung von Spurführungsassistenten für die Binnenschifffahrt (TGAIN) angenommen. Anknüpfend an diesen Beschluss verabschiedete die ZKR am 11. Juni 2026 nun eine endgültige Regelung für die Verwendung dieser Geräte, die insbesondere darauf abzielt, das sichere Durchfahren von Schleusen zu gewährleisten. Hintergrund des Beschlusses sind unter anderem zwei schwere Havarien in Iffezheim und Müden (Mosel), bei denen die Verwendung eines TGAIN als mitverursachender Faktor identifiziert wurde. Die neue Regelung sieht insbesondere folgende Anforderungen vor:

- Der Schiffsführer muss während der Verwendung des TGAIN im Steuerhaus anwesend sein und sicherstellen, dass das Aufmerksamkeitsüberwachungssystem aktiviert ist.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHEFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

¹Diese Aspekte werden im [Jahresbericht 2026 der Marktbeobachtung](#) näher erläutert.

- Der Schiffsführer muss seine Anwesenheit im Steuerhaus alle fünf Minuten bestätigen.
- Der TGAIN muss vor der Einfahrt in den Schleusenvorhafen deaktiviert werden und darf nach der Schleusung erst nach Verlassen des Vorhafens wieder aktiviert werden.

Mit diesen Änderungen bekräftigt die ZKR ihren Willen, ihre Vorschriften kontinuierlich anzupassen, um den neuen Herausforderungen der Binnenschifffahrt Rechnung zu tragen und dauerhaft ein hohes Maß an Sicherheit in der Rheinschifffahrt zu gewährleisten.

AUTOMATISIERTE SCHIFFFAHRT

Es wurden zwei Empfehlungen für die Gütermotorschiffe PROGRES und FREIENSTEIN angenommen. Wie die sechs im Dezember 2025 verabschiedeten Empfehlungen betreffen auch diese beiden Empfehlungen ferngesteuerte Fahrzeuge mit vollständiger Besatzung an Bord. Bei dieser Konstellation bleibt der Schiffsführer an Bord allein verantwortlich und kann jederzeit die Steuerung übernehmen.

Dies sind die ersten beiden Empfehlungen, die für ferngesteuerte Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter erlassen wurden. Die Erfahrungen aus diesen Pilotprojekten werden wertvolle Erkenntnisse für die Weiterentwicklung der Vorschriften liefern. Mit solchen Empfehlungen erfüllt die ZKR ihre Rolle als Vorreiter und leistet einen Beitrag zur Digitalisierung der Binnenschifffahrt. Diese Arbeiten knüpfen an die Ziele der Mannheimer Ministererklärung und die Prioritäten der schweizerischen Präsidentschaft an.

ZWEITE ISGINTT-AUSGABE

Das Internationale Seeverkehrsforum der Ölgesellschaften (OCIMF) und der Binnenschifffahrtssektor haben mit Unterstützung der ZKR und in Zusammenarbeit mit verschiedenen europäischen Industrieverbänden die zweite Ausgabe des Internationalen Sicherheitsleitfadens für die Binnentankschifffahrt und Binnentankterminals (ISGINTT) erarbeitet. Dieser Leitfaden ist das Ergebnis von „Best Practices“, wie sie von den beteiligten Industrieverbänden empfohlen werden, und dient der Verbesserung der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter an der Schnittstelle zwischen Binnentankschiffen und Landanlagen, insbesondere Binnentankterminals. Der Leitfaden ist nun in französischer, deutscher, niederländischer und englischer Sprache verfügbar.

DER RHEIN ALS WASSERSTRASSE

Die ZKR genehmigte auf ihrer Plenartagung verschiedene Bauvorhaben am Rhein und seinen niederländischen Nebenflüssen, so

- Den Bau einer neuen Brücke über den Pannerden-Kanal,
- Die Instandhaltungsarbeiten an den Schleusen- und Stauwehranlagen auf dem Nederrijn und Lek sowie an der Schleusen- und Stauwehranlage Amerongen,
- Die Durchführung geotechnischer Vorarbeiten für den Bau einer Liegestelle für Güterschiffe in Marckolsheim,
- Die Reparatur der betonierten Uferbefestigung des Hafens Colmar Neuf-Brisach und die Errichtung einer Anlegestelle aus Dalben zu deren Schutz,
- Den Abbau des Portalkrans im Containerterminal Ottmarsheim,
- Die Erneuerung der Liegestelle an der bestehenden Kiesverladeanlage der Firma F.+J. Minthe GmbH & Co. KG,
- Das Einschwimmen und Positionieren des beweglichen Brückenteils der Merwedebrücke bei Gorinchem,
- Den Neubau der Merwedebrücke an der Autobahn A27 über die Boven-Merwede.

Am 16. April 2026 hatte die ZKR bereits einen Beschluss zur Renovierung des beweglichen Teils der Brücke bei Papendrecht über die Beneden-Merwede im schriftlichen Verfahren angenommen.

Die ZKR hat Kenntnis genommen von dem Bericht über die Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke für 2025.

Die ZKR begrüßte bei dieser Gelegenheit auch die Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf dem Rhein: Geschiebezugabe bei Iffezheim, am Mittelrhein und am Niederrhein, Sohlstabilisierung unterhalb Iffezheim und bei Bockum-Krefeld sowie Baggerungen am Oberrhein und am Mittelrhein (Mainz-Weisenau).

NÄCHSTE PLENARTAGUNG

Die nächste Plenartagung der ZKR findet am 3. Dezember 2026 in Straßburg statt.

Alle im Plenum gefassten Beschlüsse können ab Mitte Juli 2026 auf der Website der ZKR unter folgender Adresse abgerufen werden: <https://www.ccr-zkr.org/13020400-de.html>.



Quelle: Adobe Stock

ÜBER DIE ZKR

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ist eine internationale Organisation, die 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.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org