

FRÜHJAHRSPLENARTAGUNG 2016 DER ZKR

Réf: CC/CP (16)04

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 2. Juni 2016 in Straßburg ihre Frühjahrsplenartagung abgehalten. Den Vorsitz führte der Leiter der schweizerischen Delegation, Herr Dr. Dürler.



ÜBER DIE ZKR (www.ccr-zkr.org)

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.

ERNENNUNG DES NEUEN GENERALSEKRETÄRS DER ZKR

Die Zentralkommission hat Herrn Bruno Georges mit Wirkung vom 1. November 2016 zu ihrem neuen Generalsekretär ernannt. Er folgt Herrn Hans van der Werf, dessen Amtszeit im Oktober dieses Jahres endet. Herr Bruno Georges besitzt die belgische Staatsbürgerschaft und kann eine beeindruckende diplomatische Karriere vorweisen. Derzeit ist er als ständiger Vertreter im Range eines Botschafters für Belgien bei der OSZE in Wien, Österreich, tätig. Er wird sein neues Amt in Straßburg im November 2016 für zunächst vier Jahre antreten.

WIRTSCHAFTLICHE LAGE DER RHEINSCHIFFFAHRT

Auf dem gesamten Rhein von der Schweiz bis zur Mündung in die Nordsee werden pro Jahr rund 330 Mio. t befördert. Die Rheinachse ist damit für etwa 2/3 der europäischen Binnenschiffstransporte verantwortlich. Auf den traditionellen Teil des Rheins, von der Schweiz bis zur deutsch-niederländischen Grenze, entfallen knapp 200 Mio. t.

In 2015 lag das erste Halbjahr im Bereich des positiven Trends der Vorjahre. Es gab eine Zuwachsrate der Fracht um 3 % und im Bereich der Verkehrsleistung um 7 %. Das zweite Halbjahr brachte von August bis November eine Niedrigwasserphase, welche die Transporte großer Mengen einschränkte. Dadurch schwächte sich das Beförderungsaufkommen ab.

Auf Grund dieser Abschwächung im zweiten Halbjahr fiel das jährliche Beförderungsvolumen in 2015 um 4 % niedriger aus als im Vorjahr. Die Verkehrsleistung sank um 5 %, auf 38,3 Mrd. tkm.

ANERKENNUNG DES FRANZÖSISCHEN BERUFSABITURS DER FACHRICHTUNG BINNENSCHIFFFAHRT

Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hat in seiner Sitzung am 16. März 2016 die Anerkennung des französischen Berufsaabiturs der Fachrichtung Binnenschifffahrt auf dem Rhein genehmigt.

Dieser Abschluss sowie die Einrichtungen, in denen er erworben werden kann, werden nach der Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein anerkannt, mit der Folge, dass die betroffenen Personen für die Anmeldung zur Patentprüfung 360 Tage weniger Berufserfahrung benötigen und die Befähigung zum Bootsmann auf dem Rhein erwerben.

Die ersten Absolventen dieser Ausbildung werden ihren Abschluss im Juni 2016 erwerben.

KONTAKT

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

ANLAGEN (FÜR DIE FACHPRESSE)

Réf: CC/CP (16)04

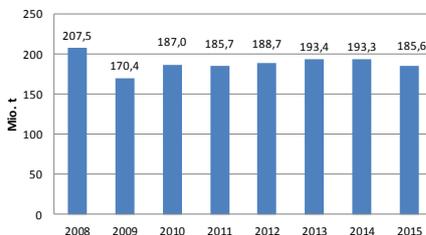
WIRTSCHAFTLICHE LAGE DER RHEINSCHIFFFAHRT

Güteraufkommen und Verkehrsleistung

Auf dem gesamten Rhein von der Schweiz bis zur Mündung in die Nordsee werden pro Jahr rund 330 Mio. t befördert. Die Rheinachse ist damit für etwa 2/3 der europäischen Binnenschifftransporte verantwortlich. Auf den traditionellen Teil des Rheins, von der Schweiz bis zur deutsch-niederländischen Grenze, entfallen knapp 200 Mio. t.

In 2015 lag das erste Halbjahr im Bereich des positiven Trends der Vorjahre. Es gab eine Zuwachsrate der Fracht um 3 % und im Bereich der Verkehrsleistung um 7 %. Das zweite Halbjahr brachte von August bis November eine Niedrigwasserphase, welche die Transporte großer Mengen einschränkte. Dadurch schwächte sich das Beförderungsaufkommen ab.

Abbildung: Güterbeförderung auf dem traditionellen Rhein nach Jahren (2008-2015)



Quellen: Berechnung ZKR-Sekretariat nach Daten von destatis

Auf Grund dieser Abschwächung im zweiten Halbjahr fiel das jährliche Beförderungsvolumen in 2015 um 4 % niedriger aus als im Vorjahr. Die Verkehrsleistung sank um 5 %, auf 38,3 Mrd. tkm. Folgende Tabelle zeigt die Entwicklung nach Gütersegmenten sowie die Gesamtentwicklung.

Tabelle: Beförderungsvolumen und Änderungsrate gegenüber dem Vorjahr in der Rheinschiffahrt (traditioneller Rhein)

	Mio. t			%	
	2013	2014	2015	2014/2013	2015/2014
Land- und Forstwirtschaft	12,7	12,1	11,5	-4,7	-5,2
Nahrungs- und Futtermittel	7	7,5	7	7,4	-7,5
Erze	24,4	25,5	26	6,3	1,8
Metalle	10,6	11,4	11,2	7,4	-2
Sande, Erden & Baustoffe	25,3	25,6	24	1,3	-1,3
Kohle	33,7	31,8	30,4	-5,6	-4,3
Mineralölprodukte	30,9	29,4	28,7	-5	2,4
Chemische Erzeugnisse	20,8	21,2	19,9	2	-6,4
Container	15,3	15,8	15,4	3,8	-2,5
Gesamt	193,4	193,3	185,6	0	-4

Quelle: Berechnung ZKR nach destatis

Flottenentwicklung

Trockenschiffahrt

In 2015 hat sich die Neubaurate in Westeuropa im Vergleich zu 2014 auf rund 37 Tausend Tonnen leicht erhöht. Allerdings entspricht die gesamte Tonnage, die in den Jahren 2013, 2014 und 2015 dem Markt hinzugefügt wurde, kaum 1 % der gegenwärtigen Flottenkapazität von rund 10,5 Mio. t.

Dem Zuwachs von 37 Tsd. Tonnen stehen Abwrackungen in Höhe von 60 Tsd. Tonnen gegenüber (65 Schiffe). Einige Schubleichter und ältere Frachtschiffe wurden in den Donauroum verkauft. Damit hat sich der abnehmende Trend beim Umfang der Flotte in 2015 fortgesetzt.

Tankschiffahrt

Während die Zahl der Schiffe seit dem Jahr 2010 leicht rückläufig ist, entwickelt sich der gesamte Laderaum konstant. Dieser Trend setzte sich auch in 2015 fort. Gemäß dem Europäischen Binnenschiffs-Inspektions-System (EBIS) sind in 2015 27 neue Doppelhüllenschiffe auf den Markt gekommen.¹

Gleichzeitig wurden 21 Einhüllenschiffe verschrottet, und 8 ins Ausland (Afrika, Osteuropa) exportiert. Die Summe der Abgänge liegt bei 29 Tankschiffen mit einem Laderaum von insgesamt 46.500 t (Vorjahr: 65.000 t).² Es verbleibt somit beim gesamten Laderaum ein geringer Netto-Zuwachs übrig.

Passagierschiffahrt

Im Jahr 2016 sind auf Europas Flüssen rund 340 Kreuzfahrtschiffe aktiv, und damit 20 mehr als in 2015. Die Bettenkapazität hat sich von 46.661 (2015) auf 49.812 (2016) erhöht, was einem Anstieg um 7 % entspricht. Die Bettenkapazität ist damit geringfügig stärker gestiegen als die Anzahl der Schiffe.

Die Neubautätigkeit hat im Jahr 2016, im Vergleich zu den beiden Vorjahren, leicht nachgelassen. Auch für 2017 deuten die Orderbücher auf eine Abschwächung hin. Der Grund ist in einer Neubaupause US-amerikanischer Reiseveranstalter zu sehen, die für mehr als die Hälfte der Neubauten verantwortlich sind.

FRACHTRATEN, UMSATZ- UND KOSTENENTWICKLUNG

Frachtraten in der Trockenschifffahrt

Die Beförderungspreise im internationalen Rheinverkehr und in Deutschland waren in der ersten Jahreshälfte relativ niedrig, und zeigten wenig Bewegung nach oben.³ Bei Neuabschlüssen von Verträgen stiegen die vereinbarten Frachtraten nach Angaben von Marktteilnehmern meist nur moderat.⁴ Durch das Niedrigwasser kam es in der zweiten Jahreshälfte zu deutlich steigenden Tagesfrachtraten. Bei Kontraktfrachtraten mussten vertraglich vereinbarte Kleinwasserzuschläge gezahlt werden.

Wie sich im 1. Halbjahr 2015 gezeigt hat, herrscht im Rheingebiet nach wie vor ein intensiver Wettbewerb, der sich stark bremsend auf die Preisentwicklung auswirkt - selbst in Zeiten von Aufkommenszuwächsen. Allein die Niedrigwasserphase im 2. Halbjahr hat zu merklichen Preissteigerungen geführt.

Frachtraten in der Tankschifffahrt

Die Entwicklung der Beförderungspreise folgte insgesamt stärker der Entwicklung der Wasserpegel als dem Einfluss der Mengenentwicklung. Ferner ist eine unterschiedliche Entwicklung zwischen dem Chemiebereich und dem Mineralölbereich feststellbar.

Obwohl es bei Mineralölprodukten bereits in der ersten Jahreshälfte zu spürbaren Mengenzuwächsen gekommen war, hatte dies nur sehr begrenzt positive Wirkungen auf die Tagesfrachtraten. Bei Neuabschlüssen von Verträgen mit einer Laufzeit von 1 bis 2 Jahren kam es nicht zu einer Erhöhung der Basisfrachtraten.

Das zweite Halbjahr stand unter dem Zeichen eines starken Anstiegs der Tagesfrachtraten, im Gefolge des Niedrigwassers. Dieser Anstieg setzte sich bis November fort, als die Wasserstände ihr Minimum erreichten. Von da an fielen die Raten wieder stark zurück. In den ersten Monaten des Jahres 2016 lagen die Frachtraten in etwa auf dem Niveau des Vorjahres.

Im Chemiebereich gerieten die Tages- und die Vertragsfrachtraten, angesichts der eher ungünstigen Mengenentwicklung (siehe Abschnitt zur Rheinschifffahrt), in der ersten Jahreshälfte unter Druck. Auch hier löste das Niedrigwasser der zweiten Jahreshälfte diese Situation dann vorübergehend auf.

Umsatz- und Kostenentwicklung

In 2015 kam es in der niederländischen wie auch in der deutschen Güterschifffahrt zu einem Umsatzanstieg um 4 % gegenüber dem Vorjahr.⁵ Diese positive Umsatzentwicklung ist vor allem den niedrigen Pegelwerten in der zweiten Jahreshälfte zu verdanken. Diese haben die Frachtraten ansteigen lassen, und damit auch die Umsätze.

Die Kostenentwicklung war in 2015 von sinkenden Kosten geprägt, vor allem dank der Entlastung bei den Brennstoffkosten. Geringere Entlastungen gab es auch bei den Wartungs- und Reparaturkosten. Somit haben sich die Betriebsbedingungen im Jahr 2015 insgesamt leicht verbessert. Eine ähnliche Entwicklung ist auch für 2016 zu erwarten.

Ausblick

Für die Güterbeförderung auf dem Rhein wird für das Jahr 2016 mit leichten Zuwächsen von 2-3 % gerechnet. Diese Prognose steht jedoch unter dem Vorbehalt, dass sich die Wasserführung im zweiten Halbjahr nicht ähnlich ungünstig (ungünstig in Bezug auf die beförderten Mengen) darstellt wie in 2015.

Selbst bei einer Erhöhung der Güterbeförderung wird sich die Ertragslage (Frachtraten, Umsätze) im gesamten Binnenschiffahrtsgewerbe auch in 2016 nur in kleinen Schritten verbessern.

Es bedürfte sicherlich eines weitaus stärkeren Anstieges der Beförderungsnachfrage, um einen marktinduzierten Aufwärtstrend bei den Frachtraten und den Umsätzen auszulösen.

¹ EBIS inspiziert derzeit 1.244 Tankschiffe mit einer Gesamttonnage von 3,1 Mio. t.

² Quelle: Artikel „Übersicht der Binnenschiffs-Neubauten 2015“, in: Zeitschrift *Schifffahrt, Hafen, Bahn und Technik*, März 2016.

³ Vgl. die Zeitschrift „Schuttevaer“, verschiedene Ausgaben in 2015.

⁴ Siehe: Bundesamt für Güterverkehr (2015), Marktbeobachtung Güterverkehr, Bericht Herbst 2015.

⁵ Quelle: CBS / destatis.