

ZENTRAL-  
KOMMISSION  
FÜR DIE  
RHEINSCHIFF-  
FAHRT



**HERBSTSITZUNG 2011**

**ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

**(2011 - II)**

**Straßburg, den 30. November 2011**



**ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**

**CC/R (11) 2 Endg.**

**HERBSTSITZUNG 2011**

**ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

**(2011-II)**

**Straßburg, den 30. November 2011**



# INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
<b>I. Eröffnung der Plenarsitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission – Genehmigung der Tagesordnung</b>	
Protokoll 1: Eröffnung der Plenarsitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission – Genehmigung der Tagesordnung .....	1
<b>II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen</b>	
Protokoll 2: Status des Beobachterstaates für die Serbische Republik .....	1
Protokoll 3: Erfüllung der Ziele der ZKR-Präsidentschaft 2010-2011.....	3
Protokoll 4: Durchführung der Arbeitsprogramme .....	9
Protokoll 5: Zielsetzungen der französischen Präsidentschaft für den Zeitraum 2012-2013 .....	9
Protokoll 6: Arbeitsprogramme .....	13
Protokoll 7: Vorsitz und stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für die Periode 2012-2013.....	49
Protokoll 8: Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein .....	49
Protokoll 9: Klimawandel und Rheinschifffahrt .....	75
Protokoll 10: Nachhaltigkeit der Rhein- und Binnenschifffahrt .....	109
Protokoll 11: Internationale Zusammenarbeit der ZKR (Europäische Union und internationale Organisationen) .....	109
Protokoll 12: Vorbereitung einer diplomatischen Konferenz zur Revision des CLNI .....	109
Protokoll 13: Prüfung der bei der ZKR eingelegten Beschwerde .....	111
Protokoll 14: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle die ZKR betreffend.....	111
<b>III. Wirtschaftsaspekte</b>	
Protokoll 15: Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt.....	119
<b>IV. Schifferpatente und Besatzungen</b>	
Protokoll 16: Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses.....	131
Protokoll 17: Mit der Republik Bulgarien zu schließende Verwaltungsvereinbarung .....	135
Protokoll 18: Einsetzung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe für die gegenseitige Anerkennung und Modernisierung der Befähigungen in der Binnenschifffahrt.....	153

	Seite
<b>V. Schifffahrtsregeln</b>	
Protokoll 19: Rheinschifffahrtspolizeiverordnung .....	155
<b>VI. Technische Vorschriften für Binnenschiffe</b>	
Protokoll 20: Rheinschiffsuntersuchungsordnung .....	155
<b>VII. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen</b>	
Protokoll 21: Entwicklung der Tankschifffahrt Auflösung der Ad hoc-Gruppe „Schnittstelle Schiff-Land“ (2003-II-15) .....	155
<b>VIII. Der Rhein als Schifffahrtsstraße</b>	
Protokoll 22: Bau Uferrinne Oberrhein, Niederlande .....	159
Protokoll 23: Bau Pilotlängsdämme, Waal, Trasse Tiel – Ophemert, Niederlande .....	165
Protokoll 24: Änderungen bei der Erneuerung und Erweiterung der Brücke Schierstein (Rhein-km 504,400) (2010-I-13) .....	171
<b>IX. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften</b>	
Protokoll 25: Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften .....	177
<b>X. Haushalt und Verwaltung</b>	
Protokoll 26: Haushalt und Verwaltung .....	203
<b>XI. Verschiedenes</b>	
Protokoll 27: Polizeiverordnung - Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein sowie auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht .....	203
Protokoll 28: Polizeiverordnung - Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden .....	203
Protokoll 29: Pressemitteilung .....	203
Protokoll 30: Zeitpunkt der nächsten Sitzung .....	203



## **ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2011 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

---

### **PROTOKOLL 1**

#### **Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 2**

#### **Status des Beobachterstaates für die Serbische Republik**

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

##### **I.**

nach Kenntnisnahme des Antrags der Serbischen Republik auf Einräumung des Beobachterstatus,

unter Bezugnahme auf den Wortlaut ihres Beschlusses 2001-I-3 zum Beobachterstatus für Drittstaaten oder nichtstaatliche Verbände,

in der Feststellung, dass die Serbische Republik erklärt hat, die Regeln für den Status der Beobachterstaaten bei der Zentralkommission zu akzeptieren,

mit Rücksicht darauf, dass die Serbische Republik in signifikanter Weise von der europäischen Binnenschifffahrt betroffen ist,

in der Auffassung, dass die Serbische Republik durch ihre Teilnahme an den Arbeiten der Zentralkommission einen positiven Beitrag zu diesen Arbeiten und zur Förderung der europäischen Binnenschifffahrt leisten kann,

beschließt, der Serbischen Republik den Status des Beobachterstaates einzuräumen;

##### **II.**

beauftragt den Generalsekretär, diesen Beschluss den Behörden der Serbischen Republik zu übermitteln und, in Verbindung mit den Ausschüssen, mit den Vertretern der Serbischen Republik die konkreten Modalitäten für eine Teilnahme dieses Staates an den Arbeiten der Zentralkommission gemäß der für den Status des Beobachterstaates geltenden Regelung zu besprechen.





## **PROTOKOLL 3**

### **Erfüllung der Ziele der ZKR-Präsidentschaft 2010-2011**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission

nimmt vom Bericht seines Präsidenten über die Umsetzung der von ihm für den Zeitraum 2010-2011 vorgeschlagenen Zielsetzungen Kenntnis,

dankt Herrn VAN KEER für sein beständiges und effizientes Wirken als Präsident und auch seinem Team für die geleistete Arbeit.

#### **Anlage**



## Umsetzung der Zielsetzungen des ZKR-Vorsitzes 2010-2011

### 1. Einführung

Belgien hat die Zielsetzungen seines Vorsitzes insbesondere auf Aspekte konzentriert, welche die Rolle der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in einem internationalen Kontext unterstreichen, ohne hierbei jedoch die vorrangigen Tätigkeiten, die bereits unter dem vorangegangenen Vorsitz in Angriff genommen worden waren, aus dem Auge zu verlieren.

Für Belgien ist die ZKR als internationale Organisation nicht nur für die Rheinschifffahrt von Wichtigkeit, stellt sie doch darüber hinaus ein Modell für die Organisation der Binnenschifffahrt im Rest von Europa dar. Der Stellenwert der ZKR auf internationaler Ebene ist aus diesem Grunde das Leitmotiv für verschiedene Aktivitäten gewesen.

### 2. Verbindung ‚Rhein – Nord-Süd-Netzwerk‘

Als Nicht-Rheinanliegerstaat hat Belgien während seines Vorsitzes vor allem den zentralen Stellenwert des Rheins als Kern eines umfangreicheren, europäischen Binnenschifffahrtsnetzwerkes sowie als unverkennbares Verbindungsglied zwischen den verschiedenen Flusseinzugsgebieten zu unterstreichen gesucht.

Belgien hat die Einberufung der Plenarversammlung im Frühjahr 2011 genutzt, um den Delegationen einen Teil des Nord-Süd-Netzwerkes zur Kenntnis zu bringen, welches für die belgische Binnenschifffahrt selbstverständlich von außerordentlich großer Bedeutung ist. Insbesondere wurde hierbei die Aufmerksamkeit auf die Entwicklungen auf dem Gebiet der Infrastruktur gelenkt, Entwicklungen also, die in naher Zukunft den Anschluss des Seinebeckens an die Wasserwege des Einzugsgebietes des Rheins, der Maas und der Schelde gewährleisten werden. Auch für die Rheinschifffahrt wird diese Seine-Nordeuropa-Verbindung einen Mehrwert darstellen und die Möglichkeiten des Rheinschifffahrts- und Binnenschifffahrtssektors erweitern.

Belgien vertritt die Auffassung, dass die Behandlung dieses Aspekts auf der Plenarversammlung im Frühjahr erforderlich war, um aufzuzeigen, dass die ZKR sich nicht auf die spezifischen Probleme des Rheins beschränkt, sondern bereit ist, sich ebenfalls mit den Aspekten der gesamten europäischen Binnenschifffahrt auseinanderzusetzen.

### 3. Darstellung auf internationaler Ebene

Mit genau diesen Zielsetzungen vor Augen wollte die belgische Präsidentschaft die ZKR auch auf einer Anzahl internationaler Veranstaltungen in den Vordergrund rücken.

Beim Platina-Kongress „Barge to Business“ ist dies gelungen, und der Vorsitz hat die Gelegenheit erhalten, einer großen und internationalen Öffentlichkeit von Stakeholders den Stellenwert der ZKR darzulegen. Gleichzeitig hat die ZKR indirekt mittels eines gemeinsamen Standes Belgiens (ITB) und der Niederlande (SAB) bezüglich der Problematik des Abfallübereinkommens an der Veranstaltung „Riverdating“ teilgenommen.

Die Zielsetzung, auf der ITF-Konferenz in Leipzig über die Innovation im Transportsektor einen aktualisierten Bericht zum Thema „Schiffe und Schifffahrt der Zukunft“ zu präsentieren, hat sich als nicht möglich herausgestellt, da man erkennen musste, dass die Präsentation einer solchen Neuerung innerhalb des zur Verfügung stehenden Zeitplans nicht umzusetzen war.

#### **4. Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission**

Die belgische Präsidentschaft hat die Besprechungen zwischen der ZKR und der Europäischen Kommission fortgesetzt, um zu einer besseren Kooperationsstruktur zu gelangen.

Diese Besprechungen finden in einer positiven Atmosphäre statt, aber die Schaffung eines besseren Fundaments für diese Zusammenarbeit erweist sich als schwieriger Prozess. Der Gedanke, dies mittels einer internationalen Vereinbarung zwischen der ZKR und der Europäischen Kommission zu Stande zu bringen, wird seitens der Kommission nicht mit großer Begeisterung aufgenommen. Die Europäische Kommission bevorzugt es vielmehr, ein Gemeinschaftsinstrument zu schaffen, auf der Grundlage dessen eine Zusammenarbeit in verschiedenen Bereichen ermöglicht wird, wobei der ZKR allerdings keine bevorzugte Stellung zuteilwerden würde. Inwieweit dieser Gedanke weiter konkretisiert werden kann, wird auch in Zukunft weiterhin mit der Europäischen Kommission erörtert werden müssen.

Wohl muss hingegen festgehalten werden, dass die ZKR einen begrenzten Erfolg durch die Fortsetzung der bestehenden Zusammenarbeit auf dem Gebiet der technischen Vorschriften (JWG) und der Marktbeobachtung erzielt hat.

Es gab darüber hinaus Kontakte mit einer Delegation des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments während eines Besuchs, den der Verkehrsausschuss der ZKR am 19. Januar 2011 abstattete. Auch diese Kontakte sind für die zukünftige Position der ZKR im europäischen Kontext wichtig.

#### **5. Modernisierung der europäischen Binnenschifffahrt**

In verschiedenen Bereichen wurden konkrete Initiativen ergriffen.

##### **5.1 Regelwerke auf dem Gebiet der Schiffsführerzeugnisse und Besatzung**

Unter dem belgischen Vorsitz wurden sämtliche Vorschriften in Bezug auf die Schiffsführerpatente und die Besatzung in eine einzige Verordnung zusammengefügt, und zwar in die Rheinschifffahrtspersonalverordnung. Gleichzeitig wurde der Prozess der Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse von Staaten, die kein Mitglied der ZKR sind, fortgesetzt; dieser Prozess wird in naher Zukunft sämtliche Dokumente, die von den europäischen Binnenschifffahrtsländern ausgestellt werden, umfassen. Darüber hinaus wurde ein multilaterales Kooperationsabkommen in Bezug auf die Anerkennung einer großen Anzahl von Schifferdienstbüchern zu Stande gebracht; dieses Abkommen wird unter französischem Vorsitz noch weiter vertieft werden müssen.

Belgien hat anlässlich mehrerer Zusammenkünfte eine Präsentation des computerisierten Prüfungssystems gehalten, welches Mitte 2010 in Belgien eingeführt wurde. Auf der gemeinsamen Sitzung der Prüfungsausschüsse im November 2011 in Berlin wurde dieses Prüfungssystem positiv beurteilt.

Während des belgischen Vorsitzes wurden bedauerlicherweise noch keine Ergebnisse in Bezug auf die Bewertung der Fahrsimulatoren erreicht, und das, obwohl zu Beginn des belgischen Vorsitzes große Erwartungen auf diesem Gebiet gehegt wurden, u. a. im Interesse und auf Wunsch des Gewerbes sowie mit der Zielsetzung der Ermöglichung einer Verkürzung der erforderlichen Fahrzeiten, um dadurch den Zustrom von Arbeitskräften zu fördern. Belgien hofft, dass die gründliche Behandlung dieses Themas unter französischem Vorsitz fortgesetzt werden kann.

## 5.2 ISGINTT

Die Tätigkeiten in Bezug auf die Verbesserung der Koordination ‚Schiff/Land‘ beim Transport gefährlicher Güter haben im Jahre 2010 zur Veröffentlichung der ISGINTT-Norm geführt.

Die belgische Präsidentschaft hat diesem Thema besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Im Juni 2010 wurde vom Vorsitz in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat eine erfolgreiche Zusammenkunft in Bezug auf die Einführung dieses ISGINTT-Handbuches organisiert. Die Präsentation fand im Egmont-Palast in Brüssel statt und erfreute sich mit mehr als 150 Teilnehmern eines beträchtlichen, internationalen Interesses. Das rege Interesse der großen Binnen- und Seehäfen, der Gewerbeverbände sowie der Mitglieder des Europäischen Parlaments unterstrich die Wichtigkeit der Erstellung eines solchen Handbuchs.

## 5.3 Förderung der Binnenschifffahrt als nachhaltiges Transportmittel

Es wurde auch der Einführung neuer Technologien in der Binnenschifffahrt Aufmerksamkeit geschenkt, um die Sicherheit und die Umweltfreundlichkeit dieses Transportmittels für die Zukunft zu intensivieren.

Es wurden technische Vorschriften für die Anforderungen an Inland AIS-Geräte an Bord von Schiffen sowie für die Nutzung von Bordkläranlagen auf Fahrgastschiffen erstellt. Im Ausschuss und in der Arbeitsgruppe wurden drei Projekte verfolgt, welche mittels Empfehlungen die Nutzung von Erdgas als Kraftstoff zulassen sollen.

Um letztendlich bestimmen zu können, welche RIS-Dienste in Zukunft auf dem Rhein eingeführt werden müssen, hat die ZKR eine Strategie entwickelt. Dieses strategische Projekt wurde dem Gewerbe anlässlich eines RIS-Workshops, der im Oktober 2011 in Brüssel abgehalten wurde, vorgestellt. Während dieses Workshops, der von allen Teilnehmern sehr gewürdigt wurde, wurden auch die Tätigkeiten der ZKR in Bezug auf RIS vorgestellt sowie die RIS-Leitlinien festgelegt.

Für die belgische Präsidentschaft ist es wichtig, dass die Vorschriften in Bezug auf RIS auf europäischer Ebene harmonisiert werden. Im Großen und Ganzen haben die europäischen Mitgliedsstaaten die Regelwerke, die diesbezüglich von der ZKR ausgearbeitet wurden, angenommen. Es ist wichtig, dass die ZKR auch weiterhin eine Vorreiterrolle im Bereich von RIS einnimmt, um diese Harmonisierung voranzutreiben.

## 5.4 Anpassung an den Klimawandel

Im April 2011 wurde von der ZKR ein Workshop zum Thema „CO<sub>2</sub>-Ausstoß in der Binnenschifffahrt“ organisiert. Er bestand aus vier parallelen Workshops, in denen die verschiedenen Aspekte dieser Problematik erörtert wurden.

Es wurde ein Bericht für die Plenarversammlung über die Möglichkeiten der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs sowie des CO<sub>2</sub>-Ausstosses in der Binnenschifffahrt erstellt. Hierbei wurden die Ergebnisse des Workshops berücksichtigt.

## 5.5 Vereinfachung der Regelwerke

Es wurden Vorschriften in den technischen Regelwerken bezüglich der Harmonisierung der Prüfungen sowie der Anforderungen an Sachverständige angenommen.

Ein niederländischer Vorschlag wurde angenommen, um das *impact assessment* verordnungsrechtlicher Beschlüsse anhand einer Problemanalyse bei der Erstellung des Arbeitsprogramms sowie mittels einer Folgenabschätzung beim Beschließen neuer Regelwerke zu verbessern.

## **6. Schlussbemerkungen**

Wie so häufig innerhalb internationaler Organisationen werden die Absichten eines Vorsitzes mitunter von aktuellen Geschehnissen durchkreuzt.

Was die Wirtschaftskrise anbelangt, so haben einige hundert Rheinschiffe von der vereinfachten Härtefallklausel Gebrauch machen können, die bereits im Jahre 2009 beschlossen wurde. Auf Bitten des Gewerbes wird dieses Verfahren um 1 Jahr verlängert.

Auch der Unfall mit dem TMS ‚Waldhof‘ muss erwähnt werden. Dieses Ereignis hat Anlass zu Besprechungen über die Sicherheit und Verlässlichkeit des Rheins als Fahrweg gegeben, wobei in diesem Zusammenhang auch eine außerordentliche Sitzung der Beratenden Konferenz einberufen wurde. Hierbei wurde die Stabilität von Schiffen untersucht, und auch die juristischen Aspekte sowie die wirtschaftlichen Konsequenzen wurden nicht außer Acht gelassen.

Es gibt darüber hinaus noch verschiedene andere Schwerpunkte, welche in naher Zukunft bei den Tätigkeiten der ZKR berücksichtigt werden müssen. Belgien zweifelt nicht daran, dass der französische Vorsitz die weitgereichte Fackel übernehmen und die Kontinuität bei der Verfolgung der Zielsetzungen der ZKR garantieren wird.

## **PROTOKOLL 4**

### **Durchführung der Arbeitsprogramme**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 5**

### **Zielsetzungen der französischen Präsidentschaft**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihre Geschäftsordnung (§ 24 (3)),

nimmt Kenntnis von dem Richtungspapier, in dem die Prioritäten des Vorsitzes für die Jahre 2012-2013 festgesetzt werden,

dankt der französischen Delegation für die Arbeiten zur Vorbereitung der kommenden Präsidentschaft,

weist darauf hin, dass dieses Dokument die Arbeitsprogramme ihrer Ausschüsse ergänzt (Protokoll 2011-II-6).

#### **Anlage**





## Zielsetzungen der französischen Präsidentschaft

### a) **Modernisierung des Systems der Befähigungen des Personals in der Binnenschifffahrt**

Es besteht Konsens darüber, dass dieses Thema von großer Bedeutung ist und vorrangig behandelt werden sollte, um den strukturellen Mangel an qualifizierten Arbeitskräften in der Binnenschifffahrt zu bekämpfen: Harmonisierung und gegenseitige Anerkennung der Befähigungen, Entwicklung von Simulatoren und Anerkennung ihres Einsatzes im Rahmen des Befähigungssystems; Festlegung der erforderlichen Sprachkenntnisse und Erarbeitung eines mehrsprachigen europäischen Glossars für den Schifferberuf; Modernisierung des Regimes der Schiffsführerzeugnisse und der Schifferdienstbücher; Überarbeitung des Systems der Streckenkenntnisse usw.

### b) **Einrichtung einer Beobachtungsstelle für die Binnenschifffahrt**

Der Auftrag der Marktbeobachtung sollte so erweitert werden, dass sie sämtliche Daten zur Binnenschifffahrt erfasst. Die öffentliche Hand und die Wirtschaftsakteure benötigen neben den Daten zu den Flotten und beförderten Gütern auch genaue Informationen über die Infrastrukturen, Energieverbräuche und Emissionen, den Arbeitsmarkt und den rechtlichen und sozialen Rahmen. Im Bereich des Rechts wäre es zweckmäßig, alle Daten zur Beschäftigung und zum Sozialschutz des Personals in der Binnenschifffahrt zu sammeln, die im Hinblick auf die Attraktivität des Berufs eine Rolle spielen.

Dieses Projekt einer Beobachtungsstelle könnte in der Zentralkommission rasch umgesetzt werden, indem man auf die dort vorhandenen Kompetenzen zurückgreift. Um die Beteiligung anderer Partner zu fördern, sollten sich die Arbeiten jedoch nicht auf die Rheinschifffahrt beschränken. Vielmehr sollten sie auf die gesamte europäische Binnenschifffahrt ausgedehnt werden.

### c) **Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt und der Zuverlässigkeit der Wasserstraße**

Die Havarien der letzten Zeit haben u. a. Fragen in Bezug auf die Beherrschung der Schiffsstabilität, die Ausbildung des Personals, die Verantwortlichkeiten der verschiedenen Akteure und die vorausschauende Planung von Bergungsverfahren aufgeworfen. Diese Fragen erfordern eingehende Überlegungen, die über die unmittelbaren Antworten auf die jüngsten Ereignisse hinausgehen und eine vorausschauende Analyse der Risikoentwicklung ermöglichen. Das vorrangige Ziel sollte darin bestehen, vorzüglich zum Erlass von Rechtsvorschriften, für das Gewerbe einen Best-Practice-Leitfaden zu erarbeiten. Da die betreffenden Themen Querschnittscharakter haben, sollten sie in Abstimmung mit anderen zuständigen Institutionen behandelt werden. Dies gilt insbesondere für die UN-ECE, die für den Bereich Gefahrguttransporte zuständig ist.

Auch die Binnenschifffahrtsinformationsdienste tragen zu einer sicheren und umweltfreundlichen Schifffahrt bei. Ihre Entwicklung sollte ebenso vorangetrieben werden wie die Einführung harmonisierter Standards auf den Wasserstraßennetzen des Rheins, Europas und der Donau, die, soweit notwendig, mit denen der Seeschifffahrt in Einklang stehen sollten.

### d) **Hinwirkung auf eine wirksamere und transparentere Zusammenarbeit im Bereich der Binnenschifffahrt auf europäischer Ebene**

Die Aufrechterhaltung der Kontakte zu den zuständigen Stellen in Brüssel ist unerlässlich. Dabei geht es vor allem darum, sich über die Entwicklungen in Bezug auf die Kooperationsverträge zwischen der Europäischen Kommission und der ZKR und die von der GD Move geplante Verordnung über die Binnenschifffahrt auf dem Laufenden zu halten. Die Zentralkommission sollte in die Arbeiten zur Ausarbeitung dieser Verordnung eng eingebunden sein.

**e) Stärkung der Zusammenarbeit mit den anderen Akteuren, insbesondere den Flusskommissionen**

Die Synergien zwischen den verschiedenen Akteuren (Flusskommissionen, UN-ECE, PLATINA usw.) werden noch nicht ausreichend genutzt und sollten weiter gestärkt werden. Die französische Präsidentschaft wird sich bemühen, mit den Delegationen einen gemeinsamen Standpunkt zu erarbeiten, um diese Frage mit der Europäischen Kommission erörtern zu können. Auch die Zusammenarbeit mit den Donaustaaten sollte gestärkt werden. Dabei kann auf die Kooperationsstrukturen zurückgegriffen werden, die für die Schiffsführerzeugnisse geschaffen wurden.

**f) Binnenschifffahrt und nachhaltige Entwicklung**

Während der französischen Präsidentschaft könnte ein Kongress zum Thema nachhaltige Entwicklung veranstaltet werden, um die Anerkennung der Binnenschifffahrt als „grünen“ Verkehrsträger zu verbessern und dieses Image durch entsprechende Maßnahmen (z. B. Verringerung der Treibstoffabhängigkeit, Senkung der Emissionen, Erarbeitung von Antworten auf den Klimawandel) zu stärken. Die konkreten Themen müssen noch festgelegt werden.

**g) Erfassung der Tragweite der „Globalisierung“ der Binnenschifffahrt**

Im Rahmen des Weltwasserforums im März 2012 in Marseille wird die ZKR darauf hinwirken, dass über die Entwicklung der Binnenschifffahrt auf internationaler Ebene ein Gedankenaustausch in Bereichen von gemeinsamem Interesse (Technik, Wirtschaft, Umwelt) stattfindet.

## **PROTOKOLL 6**

### **Arbeitsprogramme**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2001-I-3 zur Festsetzung der Ziele der ZKR sowie auf ihre Geschäftsordnung (§ 17 (2)),

gestützt auf die Arbeit ihrer Ausschüsse zur ex- post und ex- ante Bewertung,

nimmt Kenntnis von den in der Anlage beigefügten Arbeitsprogrammen für die Jahre 2012-2013, die von diesen Ausschüssen aufgestellt worden sind.

#### **Anlage**



**I – Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht**

**HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES DF:**

Klärung und Harmonisierung des Rechts, Beschwerdeverfahren

<b>Nr.</b>	<b>Aufgabe</b>	<b>Auftrag / Veranlassung</b>	<b>Vorschlag</b>	<b>Beginn</b>	<b>Ende</b>	<b>Priorität</b>
<b>1</b>	Erarbeitung einer Verordnung zur Einführung einer Bordpersonalbescheinigung	Beschluss 2003-I-8	CH	2006		I
<b>2</b>	Konsolidierte Fassung der Mannheimer Akte	DF (09)m 5	NL	2011	2012	I
<b>3</b>	Änderung des Artikels 32	DF (11) 17	NL	2008	2012	I
<b>4</b>	Rechtsbehelfe des ZKR-Personals	DF (11) 13	S	2009	2012	I
<b>5</b>	Rheinschiffahrtzugehörigkeitsurkunde – Bestandsaufnahme der Umsetzung des Beschlusses 1984-I-3	DF (11) 21	FR	2008	2013	I
<b>6</b>	Einführung eines Rechtsmonitorings	DF (11) 20 DF (05) 13 rev. 2	FR	2002		I

**II – Wirtschaftsausschuss**

Nr.	Aufgaben a) Zielsetzung                      b) Analyse                      c) Arbeiten	Priorität
	<p><b>Thematischer Teil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einfluss des Klimawandels auf die Rheinschifffahrt</li> <li>- Fragen aus dem Bereich der Binnenschifffahrt</li> <li>- Gedankenaustausch über die Verkehrspolitik in Europa in Bezug auf die Binnenschifffahrt und die Entwicklung des Binnenschifffahrtsverkehrs; Förderung der Rheinschifffahrt</li> </ul>	
1.	<b>Wirtschaftliche Situation des Binnenschiffstransports</b>	
1.1	<p><b>Wirtschaftliche Zuverlässigkeit der Schifffahrt auf dem Rhein</b></p> <p>a) Ermittlung der Rahmenbedingungen für die Sicherstellung der Zuverlässigkeit des Verkehrs auf dem Rhein</p> <p>b) Die jüngsten Havarien auf dem Rhein und die damit verbundenen Schifffahrtsunterbrechungen haben die Abhängigkeiten zwischen der Binnenschifffahrt und den anderen Gliedern der betreffenden Logistikketten aufgezeigt. Die wirtschaftlichen Gesamtfolgen der Unterbrechungen sind um ein Vielfaches gewichtiger als die Kosten, die der direkt betroffenen Schifffahrt entstanden sind. Daher gibt es ein großes Interesse daran, Maßnahmen zu treffen, mit denen die Schifffahrt nach Havarien möglichst schnell wiederhergestellt werden kann, damit die Wettbewerbsposition nicht beeinträchtigt wird. Eine erste Sondierung hat zu der Feststellung geführt, dass es zur Verbesserung solcher Situationen erhebliche Spielräume gibt.</p> <p>c) Die Arbeiten des Wirtschaftsausschusses könnten folgende Schritte umfassen: 1) Evaluierung und wirtschaftliche Folgen von Schifffahrtsunterbrechungen auf dem Rhein; 2) Entwicklung eines strategischen Rahmens für die Bergung und die Wiederherstellung der Schifffahrt; 3) Kommunikationsstrategie auf internationaler Ebene und Durchführungsverfahren Die betreffenden Arbeiten des Wirtschaftsausschusses werden mit etwaigen parallelen Arbeiten des Ständigen Technischen Ausschusses und des Untersuchungsausschusses abgestimmt.</p>	I
1.2	<p><b>Integration des Binnenschiffstransports in die Logistikketten</b></p> <p>a) Entwicklung von Szenarien zur Integration der Binnenschifffahrt in die Logistikketten und -verfahren.</p> <p>b) Wie in dem von der Europäischen Kommission soeben veröffentlichten Verkehrsweißbuch dargestellt, drücken sich die Anforderungen des Verkehrsmarktes nicht mehr allein in den Primärparametern Preis und Zeit aus, sondern orientieren sich hin zu einer Leistung, die aus Elementen besteht, die über die modalen Grenzen hinausgehen. Als Markt des Verkehrsträgers Wasserstraße ist daher nicht der Verkehrsmarkt, sondern der Logistikmarkt anzusehen. Die Eigenschaften des Binnenschiffstransports müssen jedoch den Anforderungen der Großlogistik und den damit zusammenhängenden Prozessen sowohl in technischer als auch operativer Hinsicht voll und ganz entsprechen. Der Kontext, in dem das Binnenschiffahrtsgewerbe künftig agieren wird, dürfte sich grundlegend ändern, ein Umstand, der mit Blick auf die Entwicklungen, die auf dem Markt zu beobachten sind, beschrieben und auch definiert werden sollte.</p> <p>c) Die Arbeiten des Wirtschaftsausschusses könnten folgende Schritte umfassen: 1) Analyse des Marktes in Bezug auf die Logistikketten und die Position des Binnenschiffstransports; 2) Bestandsaufnahme der Logistikketten, die den Verkehrsträger Wasserstraße einschließen; 3) Analyse des Potentials der Binnenschifffahrt für eine stärkere Integration; 4) Gegebenenfalls Erarbeitung von Empfehlungen. Der Großteil dieser Arbeiten (die z. T. im Rahmen der Marktbeobachtung durchzuführen sind) könnte vom Sekretariat übernommen werden. Einen wichtigen Platz sollten Gespräche mit dem Gewerbe im Rahmen Runder Tische einnehmen.</p>	I

Nr.	Aufgaben			Priorität
	a) Zielsetzung	b) Analyse	c) Arbeiten	
1.3	<p><b>Arbeitsmarktsituation im Binnenschiffahrtsektor</b></p> <p>a) Quantifizierte Beschreibung und Analyse der Arbeitsmarktsituation im Binnenschiffahrtsektor</p> <p>b) Eine der größten wirtschaftlichen Probleme für die Binnenschiffahrt in den kommenden Jahren betrifft die quantitative und qualitative Situation auf dem Arbeits- und Beschäftigungsmarkt. Der wirtschaftliche und operative Kontext, in dem die übrigen (vornehmlich dem Ausschuss STF übertragenen) Arbeiten der Zentralkommission im Bereich Beschäftigung und Ausbildung angesiedelt sind, sollte definiert werden. Die Arbeiten des Wirtschaftsausschusses im Vorfeld verordnungsrechtlicher Schritte könnten für die Dringlichkeit dieses Themas sensibilisieren.</p> <p>c) Die Arbeiten des Wirtschaftsausschusses könnten folgende Schritte umfassen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Fortsetzung der (statistischen) Bestandsaufnahme und Beschreibung des Arbeitsmarktes;</li> <li>2) Analysen u. a. bezüglich der mittelfristigen Prognosen und strukturellen Entwicklungen.</li> </ol> <p>Der Großteil dieser Arbeiten (die z. T. im Rahmen der Marktbeobachtung durchzuführen sind) könnte vom Sekretariat übernommen werden. Einen wichtigen Platz sollten Gespräche mit dem Gewerbe im Rahmen Runder Tische einnehmen.</p>			I
1.4	<p><b>Schiffe und Schifffahrt der Zukunft</b></p> <p>a) Entwicklung von Szenarien bezüglich der Entwicklung des Binnenschiffstransports und der Binnenschiffahrt</p> <p>b) Die oben genannten Entwicklungen bezüglich der Bedeutung der Zuverlässigkeit der Binnenschiffahrt und der Integration des Verkehrsträgers in die Logistikketten sollten Anlass zu grundlegenden Überlegungen zum Thema Schiffe und Schifffahrt der Zukunft geben. Im Rahmen des Projekts, das im 2002 durchgeführt wurde, konnte dessen Bedeutung evaluiert werden. Es sollte ermittelt werden, welche Aspekte in Bezug auf Gestaltung, Konstruktion und Betrieb von Schiffen aufgrund der geforderten Leistung Innovationen erfordern. Da der Wirtschaftsausschuss diesbezüglich die erforderlichen Impulse geben könnte, sollten die konkreten Arbeiten in diesem Bereich in Abstimmung mit den anderen zuständigen Ausschüssen (insbesondere dem Untersuchungsausschuss) durchgeführt werden.</p> <p>c) Die Arbeiten des Wirtschaftsausschusses könnten folgende Schritte umfassen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Erstellung eines Pflichtenhefts für ein Projekt zum Thema Schiffe und Schifffahrt der Zukunft;</li> <li>2) Durchführung des Projekts;</li> <li>3) Erarbeitung von Schlussfolgerungen und Empfehlungen in Bezug auf die Forschung und Förderung von Innovationen in der Binnenschiffahrt.</li> </ol> <p>Der Großteil dieser Arbeiten könnte vom Sekretariat unter Mithilfe externer Sachverständiger durchgeführt werden. Einen wichtigen Platz sollten Gespräche mit dem Gewerbe im Rahmen Runder Tische einnehmen.</p>			II

Nr.	Aufgaben			Priorität
	a) Zielsetzung	b) Analyse	c) Arbeiten	
1.5	<b>Umstrukturierung der Tankschiffahrtsflotte bis 2019</b>			II
	<p>a) Wirtschaftliche Beobachtung der Umstrukturierung der Tankschiffahrtsflotte aufgrund der Vorschriftensituation</p> <p>b) Obgleich die im ADN vorgesehenen Maßnahmen bezüglich der Beförderung in Doppelhüllenschiffen grundsätzlich auf eine nachhaltige Entwicklung des Binnenschiffstransports abstellen, wurden die betreffenden Entscheidungen auch unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte, wie der Belastung der Gewerbetreibenden durch die erforderlichen Investitionen, getroffen. Eine Zwischenevaluierung des Marktes hat gezeigt, dass die Umstellung der Tankschiffahrtsflotte gut vorangeschritten ist, die Koexistenz von Neubauten und in Kürze ausscheidenden Schiffen sich auf den Markt jedoch störend auswirkt. Die Tragweite dieses Phänomens sollte im Hinblick auf eine ausgewogene Entwicklung dieses Marktes evaluiert werden.</p> <p>c) Die Arbeiten des Wirtschaftsausschusses könnten folgende Schritte umfassen:            1) Wirtschaftliche Analyse des Tankschiffahrtmarktes und mittelfristiger Ausblick auf die Entwicklung der Zusammensetzung der Flotte;            2) Organisation eines Gedankenaustauschs mit dem betroffenen Gewerbe im Rahmen einer erweiterten Sitzung des Wirtschaftsausschusses;            Der Großteil dieser (im Rahmen der Marktbeobachtung durchzuführenden) Arbeiten könnte vom Sekretariat übernommen werden.</p>			
<b>2.</b>	<b>Verkehrspolitik und Binnenschiffahrt</b>			
2.1	<b>Internalisierung der externen Kosten</b>			II
	<p>a) Auswertung der entsprechenden Studien und politischen Maßnahmen im Hinblick auf eine Bewertung die Auswirkungen auf die Binnenschiffahrt auf internationaler Ebene</p> <p>b) Angesichts des Verkehrsweißbuchs der Europäischen Kommission und der Maßnahmen, die in den Mitgliedstaaten derzeit politisch diskutiert werden, wird die Internalisierung der externen Kosten für die Binnenschiffahrt in den kommenden Jahren eine wichtige Rolle spielen. Da für diese Angelegenheit vorwiegend die EU bzw. die Staaten zuständig sind, sollte dem Wirtschaftsausschuss diesbezüglich die Rolle einer Plattform für den Austausch von Informationen und ggf. Analysen zu diesem Verkehrsträger auf internationaler Ebene zugedacht werden.</p> <p>c) Die Arbeiten des Wirtschaftsausschusses könnten folgende Schritte umfassen:            1) Beobachtung der Wirtschaftsstudien, insbesondere auf Gemeinschaftsebene;            2) Validierung der Daten zur Umweltfreundlichkeit der Binnenschiffahrt;            3) Bestandsaufnahme der Umsetzung einer Politik zur Internalisierung der externen Kosten und Fristen            Der Großteil dieser (im Rahmen der Marktbeobachtung durchzuführenden) Arbeiten könnte vom Sekretariat übernommen werden.</p>			





### III - Ständiger technischer Ausschuss

#### HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES TP:

Instandhaltung der Wasserstraße in Übereinstimmung mit den Entwicklungen in der Binnenschifffahrt

Schwerpunkte der Arbeiten des Ständigen Technischen Ausschuss für die Jahre 2012/2013 sind:

- Nachhaltigkeit der Rhein- und Binnenschifffahrt (vgl. Nr. 1),
- Feststellung des Gleichwertigen Wasserstand 2012 (vgl. Nr. 2),
- Begleitung des Vorhabens zur Erweiterung des Schwellbetriebs am Oberrhein (vgl. Nr. 3).

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	Priorität
<b>1.</b>	Nachhaltigkeit der Rhein- und Binnenschifffahrt	2011-II-5				
1.1	Erstellung eines Grundlagenberichts			12/2012	Entwurf durch Sekretariat, Abstimmung mit allen betroffenen Ausschüssen	I
1.2	Inhaltliche Vorbereitung eines ZKR-Kongresses			5/2013	Organisatorische Vorbereitung durch französische Delegation und Sekretariat	I
<b>2.</b>	Feststellung des Gleichwertigen Wasserstands 2012		2/2010	12/2012		I
<b>3.</b>	Begleitung des Vorhabens zur Erweiterung des Schwellbetriebs am Oberrhein		09/2011	12/2013		I
<b>4.</b>	Anpassungen der Rheinschifffahrt an die möglichen Auswirkungen des Klimawandels	2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III				
4.1	Verfolgung der relevanten Arbeiten anderer internationaler Organisationen					II
4.2	Prüfen, ob ein entscheidender Erkenntnisgewinn eine Überarbeitung des vorliegenden Berichtes notwendig erscheinen lässt					II
<b>5.</b>	Fertigstellung des Berichts zu den Liegenstellen am Rhein	2007-II-6, IV TP (11) 39 = TP/G (11) 39		4/2012	Zusammenfassung und länderübergreifende Abstimmung der nationalen Konzeptionen im Hinblick auf die geographische Verteilung und Kapazität	I

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	Priorität
6.	Instandhaltung und ständige Verbesserung der Wasserstraße in Übereinstimmung mit den Entwicklungen in der Binnenschifffahrt, auch unter Berücksichtigung der Entwicklung der Binnenschifffahrt informationssysteme (RIS)	1964-II-7 1998-I-24 2002-II-26				
6.1	Verfügbarkeit der Schleusen am Oberrhein	2007-II-6, IV			Prüfung der Entwicklung der Verfügbarkeit und Notwendigkeit von besonderen Maßnahmen	II
7.	Verfügbarkeit der Wasserstraße Rhein als Infrastruktur von Transportketten					
7.1	Abschluss der Arbeiten zur Bestandsaufnahme und Analyse der Einschränkungen durch Veranstaltungen	2007-II-6, IV		4/2012	Bestandsaufnahme und Analyse der Einschränkungen sowie Prüfung der Notwendigkeit von besonderen Maßnahmen, wie Zielvorgaben	I
7.2	Abschluss der Arbeiten zur Bestandsaufnahme der Einschränkungen durch Unfälle	2007-II-6, IV		4/2012	Bestandsaufnahme und Analyse der Einschränkungen sowie Prüfung der Notwendigkeit von besonderen Maßnahmen, wie z. B. fallweiser Auswertung von Unfalldaten	I
7.3	Maßnahmen zur Verbesserung von Sicherheit und Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt	2011-II-8				
8.	Abschluss der Arbeiten zur Bestandsaufnahme der Höchstabmessungen von Schubverbänden	2004-I-27		4/2012	Entsprechende Versuchsfahrten konnten aufgrund der Wasserstände noch nicht stattfinden	II
9.	Bewertung und Vorbereitung der Billigung von Baumaßnahmen, soweit die Belange der Schifffahrt berührt werden	1995-I-29			Vorbereitung von Beschlussentwürfen für die Plenarversammlung.	---
10.	Prüfung des Verhalten des Wasserstandes unterhalb der Schleuse Iffezheim	1978-I-2 1984-I-29			Bewertung der andauernden Maßnahme	---

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	Priorität
11.	Verfolgung von Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt bei der Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie; ggf. Vorlage von Vorschlägen; Mitwirkung bei der Common Implementation Strategy (CIS)	2000-I-29 2004-I-11 2005-II-12				---
12.	Verfolgung von Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt bei der Umsetzung der Gemeinschaftsrichtlinie Fauna-Flora-Habitat; ggf. Vorlage von Vorschlägen; Mitwirkung in der Working Group on Rivers der europäischen Kommission	2004-I-12 2005-I-12	10/2003			---
13.	Verfolgung der Aktivitäten von und Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen				Insbesondere mit IKSR und KHR.  Ein Beitrag zum World Water Forum 2012 im März 2012 ist zu erwägen.	---

## **IV – Polizeiausschuss**

### **HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES RP:**

betriebliche Schiffssicherheit, Betrieb der Fahrzeuge und Verhalten im Verkehr;  
Binnenschiffahrtsweginformationssysteme  
(River Information Services – RIS)

#### **Betroffene Regelwerke**

Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV); Handbuch Binnenschiffahrtsweg;  
Beschlüsse zu den Richtlinien und Standards der Binnenschiffahrtsweginformationssysteme,  
Rheinschiffsuntersuchungsordnung

#### Schwerpunkte der Arbeiten des Polizeiausschusses für die Jahre 2012/2013

Sicherheit der Containerschiffahrt,  
Harmonisierung der Verkehrsvorschriften in Europa,  
Umsetzung der RIS-Strategie

Nr.	Aufgaben	Vorschrift	Problemanalyse	Behandlung	Priorität
<b>1.</b>	<b>Harmonisierung der Vorschriften</b>				
1.1	Neustrukturierung / weitergehende Harmonisierung der Verkehrsvorschriften incl. CEVNI	RheinSchPV	RP (11) 26 = RP/G (11) 56	RP/G	I
<b>2.</b>	<b>Erleichterung der Anwendung der Vorschriften</b>				
2.1	Sicherheit bei der Beförderung von Containern				
2.1.1	Klarstellung der bestehenden Vorschriften und Ergänzung um Vorschriften für gemischte Ladungen	§ 1.07 Nr. 4 RheinSchPV	RP (11) 32 = RP/G (11) 49	RP/G	II
2.1.2	Sicherstellung korrekter Angaben der Gewichte der Container	---	RP (11) 34 = RP/G (11) 50 = RV (11) 58 = RV/G (11) 86	RP/G	I
2.2	Vereinfachung und Verdeutlichung der Vorschriften für Höchstabmessungen	Kapitel 11 RheinSchPV	RP (11) 36 = RP/G (11) 52  RP (11) 26 = RP/G (11) 56	RP/G	II
2.3	Klarstellung des Verhaltens beim „Bleib-weg Signal“	§ 8.09 RheinSchPV	RP (11) 36 = RP/G (11) 52	RP/G	I
<b>3.</b>	<b>Berücksichtigung neuer Entwicklungen</b>				
3.1	Anpassung der zu fordernden Sprachkenntnisse an Entwicklungen in der Binnenschiffahrt		RP (11) 26 = RP/G (11) 56	RP/G	I

Nr.	Aufgaben	Vorschrift	Problemanalyse	Behandlung	Priorität
3.2	Modernisierung der Anforderungen an die freie Sicht	§ 1.07 Nr. 2 RheinSchPV	RP (11) 21 = RV (11) 46 = RP/G (11) 43 = RV/G (11) 78	RP/G (RV/G)	I
3.3	Prüfen, ob für Schiffe mit LNG als Antrieb besondere Verkehrsvorschriften notwendig sind, ggf. Ergänzen der Verkehrsvorschriften		RP (11) 43 = RP/G (11) 59	RP/G (RV/G)	II
3.4	Optimierung der Wahrschauregelung in der Gebirgsstrecke	§§ 9.08, 12.02	RP (11) 42 = RP/G (11) 58	RP/G	II
<b>4.</b>	<b>Implementierung der RIS</b>				
4.1	Umsetzung der RIS-Strategie <sup>1</sup>			RIS/G-RP/G	I
4.2	Datenschutz bei den RIS			RP/G	I
4.3	Erfolgskontrolle der Einführung des verbindlichen elektronischen Meldens			RIS/G	I
4.4	Fortschreibung der RIS-Standards			RIS/G	I

<sup>1</sup> Die aus der Umsetzung der RIS-Strategie resultierenden Maßnahmen werden im Frühjahr 2012 ausgearbeitet.

## **V – Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen**

### **Ausrichtung der niederländischen Präsidentschaft für das Arbeitsprogramm des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen für den Zeitraum 2012-2013**

#### **Maßnahmen zur Bekämpfung des strukturellen Arbeitskräftemangels**

Seitens der EU-Kommission ebenso wie seitens der ZKR wird auf einen strukturellen Mangel an qualifiziertem Personal in der Binnenschifffahrt hingewiesen<sup>1</sup>. Die Lage verschlimmert sich von Jahr zu Jahr und weitet sich zu einer Bedrohung für die Entwicklungsperspektiven der Branche aus. Hauptgrund für die zunehmende Abwanderung ist die mangelnde Attraktivität des Gewerbes im Zusammenspiel mit den belastenden Arbeitsbedingungen und mangelnden Laufbahn- und Berufsperspektiven. Außerdem ist der Zutritt ein schwieriges Problem, insbesondere für die sogenannten Quereinsteiger. Das Problem betrifft in erster Linie die Rhein-anliegerstaaten, da der Binnenschifffahrtsverkehr sich derzeit auf den Rhein und das nordeuropäische Wasserwegenetz konzentriert.

#### *Engagement der ZKR*

In der Basler Erklärung aus dem Jahr 2006 haben die Mitglieder der ZKR ihre Absicht bekundet darauf hinwirken zu wollen, dass "die Attraktivität der Berufe im Bereich der Rheinschifffahrt durch moderne Aus- und Weiterbildung sowie zeitgemäße arbeitsrechtliche und soziale Bedingungen erhalten und gefördert" wird.

Im Nachgang zu dieser Erklärung hat der Vorbereitende Ausschuss mehrfach die strategische Bedeutung signifikanter Maßnahmen der ZKR in diesem Bereich hervorgehoben, für die geeignete Mittel zu finden sind<sup>2</sup>.

Vorschläge für Maßnahmen in diesem Bereich kann die ZKR vor allem über den STF-Ausschuss vorlegen.

#### *Engagement der EU-Kommission*

Auch die EU-Kommission hat sich um die Thematik bemüht. Arbeitsplätze und die Qualifikation der Beschäftigten in der Binnenschifffahrt zu fördern, ist eines der wichtigsten Ziele des Naiades-Aktionsprogramms. Mit der Umsetzung dieser Ziele ist Platina im Rahmen der Komponente SWP3 beauftragt (die vor allem vom BDB umgesetzt wird).

Im Naiades-Aktionsprogramm sind als einzuleitende Maßnahmen die Verbesserung der Beschäftigungsbedingungen und der sozialen Sicherung, die Durchführung von Informationskampagnen und Einstellungsinitiativen (diese Aufgabe wurde der Komponente SWP3 von Platina übertragen), die Verbesserung der Zusammenarbeit in Bezug auf die gegenseitige Anerkennung von Qualifikationen, Fördermaßnahmen zur Schaffung eines tragfähigen Aus- und Fortbildungswesens (Finanzierung über Edinna) bzw. die Weiterbildungsförderung genannt<sup>3</sup>, um Laufbahn- und Berufsperspektiven zu eröffnen.

---

<sup>1</sup> Mitteilung der Kommission über die Förderung der Binnenschifffahrt "NAIADES", KOM(2006)6 endg.; Bericht der ZKR über den Arbeitsmarkt, Marktbeobachtung 2009-I, 1. Oktober 2009. In diesem Bericht wird beispielweise eine "deutliche Abnahme des einheimischen Schiffspersonals, insbesondere im Rheinkorridor" festgestellt (KOM(2006)6 endg. S. 22).

<sup>2</sup> PRE(08)m49, PRE(08)m61, PRE(09)m10.

<sup>3</sup> SEK(2006)34/3, §3.2, Seite 24 bis 27.

### *Mögliche und wünschenswerte Synergien zwischen EU-Kommission und ZKR*

Die hier thematisierte Problematik ist in Zusammenarbeit mit den anderen Institutionen zu behandeln, die an der Fragestellung beteiligt sind. Das Thema wäre als Workshop für die Erkundung neuer Formen der Zusammenarbeit mit den beteiligten Institutionen geeignet, insbesondere mit der EU-Kommission und den anderen Flusskommissionen<sup>1</sup>.

#### *Rückblick*

In der vergangenen Zweijahresperiode ist es der ZKR gelungen, einen guten Schritt in Richtung gegenseitige Anerkennung der Qualifikationen für die Besatzung voranzukommen in Verbindung mit einer engeren Zusammenarbeit mit anderen Binnenschiffahrtländern. Daraus kann eine Verbesserung der Personalsituation entstehen.

Die ersten Beschlüsse zur Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse wurden im Mai 2008 genommen und die letzten Anträge werden vor Ende Dezember 2011 erledigt sein. Dies bedeutet, dass schlussendlich die Schiffsführerzeugnisse von Rumänien, Bulgarien, Ungarn, Polen, Österreich, der Slowakei und der Tschechischen Republik anerkannt sein werden.

Im Dezember 2010 hat die ZKR eine multilaterale gegenseitige Anerkennung des österreichischen, rumänischen, bulgarischen, ungarischen, slowakischen, tschechischen und polnischen Dienstbuchs eingeführt. Es handelt sich hier jedoch um eine Teil-Anerkennung: Qualifikationen, die mittels einer Ausbildung erworben wurden, fallen nicht unter diese Anerkennung. Die ZKR und die betreffenden sieben Drittstaaten sind übereingekommen, erst in einer zweiten Phase dazu überzugehen. Dies ist es, woran im kommenden Zeitraum gearbeitet werden muss.

#### *Vorausblick*

In dieser Nota legt die niederländische Präsidentschaft einen Vorschlag für die künftigen Tätigkeiten des STF-Ausschusses für den Zeitraum 2012-2013 vor, die in den mehr allgemeinen und strategischen Rahmen der Maßnahmen zur Bekämpfung des Arbeitskräftemangels eingebunden werden müssen. In vorliegendem Dokument werden darum die Leitlinien für die Präsidentschaft gezeichnet und vorgeschlagen, Nutzen und Auswirkungen der Tätigkeiten auf das Arbeitsprogramm im Hinblick auf die Zukunft der Binnenschiffahrt zu beurteilen. In diesem Dokument werden darüber hinaus einige Vorschläge erläutert, in welcher Weise sich die Arbeitsmethode des Ausschusses entwickeln könnte.

---

<sup>1</sup> Der Naiades-Bericht enthält 4 Optionen für die Modernisierung des institutionellen Rahmens der Binnenschiffahrt in Europa: Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu den Flusskommissionen, Abschluss eines gesamteuropäischen Abkommens, Einrichtung einer europäischen Agentur bzw. Verstärkte Zusammenarbeit mit den Flusskommissionen (SEK(2006)34/3, III A 3, S. 42-44). Beim aktuellen Stand wurden die drei ersten Optionen von der EG verworfen (siehe Sitzung vom 5. Juli 2011 zu einem Naiades II-Programm). Es bleibt also die Option verstärkter Zusammenarbeit mit den Flusskommissionen zu klar definierten Themen und Maßnahmen. Die Bekämpfung des Mangels an qualifiziertem Personal ist ein Thema, das sich für eine verstärkte Zusammenarbeit als besonders geeignet anbietet.



## I - Arbeitsprogramm

### Welche Themen sollen 2012-2013 vorrangig behandelt werden?

Nachstehende Tabelle enthält die Merkmale der möglichen Themen und die von der niederländischen Delegation empfohlene (zeitliche) Rangfolge im Überblick.

Thema	Bedeutung	Dauer	Bezug zur Rheinschifffahrt / europäischer Kontext	Prioritätsstufe	Begründung Priorität
1. Verkehrssprache: Sicherstellen, dass Schiffsführer auf dem Rhein ausreichend mit einander und mit Landstellen kommunizieren können	+	1 bis 2 Jahre Thema fällt im aktuellen Stadium eher in die Zuständigkeit des Polizeiausschusses	europäischer Kontext, jedoch mit hoher Relevanz für die Rheinschifffahrt Gegebenenfalls kann die ZKR einen Alleingang beschließen.	II	Ist von großer Wichtigkeit für sichere Fahrt, aber zunächst eher Aufgabe für Polizeiausschuss
2. Modalitäten der Prüfung zum Nachweis von Streckenkenntnissen: Entwicklung gemeinschaftlicher Richtlinien für die Prüfung	+	4 Jahre politisch heikles Thema, technisch jedoch unproblematisch	europäischer Kontext allerdings ist Vorarbeit im Rahmen der ZKR erforderlich	.II	Ist wichtig. Macht Prüfungen zugänglicher und besser vergleichbar
3. Vereinbarung einer oder mehrerer einheitlicher Arten für den Nachweis körperlicher und geistiger Tauglichkeit	+/-	2 bis 3 Jahre	europäischer Kontext Als Themenstellung für die Anlaufzeit der Gemeinsamen Arbeitsgruppe gut geeignet	II	ist wichtig. Harmonisiert die Abgabe ärztlicher Bescheinigungen und wirkt kostenmindernd
4. Befähigung zum Matrosen: gegenseitige Anerkennung gewisser Ausbildungen und Prüfungsprogramme	++	Ca. 3 Jahre Für das Thema ist erhebliche Vorbereitungsarbeit erforderlich.	europäischer Kontext, die wirtschaftliche Relevanz betrifft jedoch vor allem die Rheinschifffahrt. Gegebenenfalls kann die ZKR einen Alleingang beschließen.	I	ist von größter Wichtigkeit. Erleichtert es Matrosen, ihren Beruf in ganz Europa, inkl. am Rhein, auszuüben und hilft damit, den Mangel an Matrosen zu verkleinern
5. Leichteres Schiffsführerzeugnis für Schiffe mit weniger als 40 m Länge, die zu gewerblichen Zwecken eingesetzt werden	++	2 Jahre	europäischer Kontext, gegebenenfalls kann die ZKR einen Alleingang beschließen.	I	ist von größter Wichtigkeit für: Zugang zu Berufen in der Binnenschifffahrt; Förderung Aktivitäten kleiner Schiffe; Vereinheitlichung der Rheinpatente und der Kategorien der europäischen Schiffsführerzeugnisse
6. Verkürzung der erforderlichen Fahrzeit und (letztlich) praktische Prüfung durch Einsatz Simulator	++	3 Jahre Für das Thema ist umfangreiche Vorbereitungs- und Planungsarbeit erforderlich.	europäischer Kontext, gegebenenfalls kann die ZKR einen Alleingang beschließen.	I	ist von größter Wichtigkeit. Kann die für Erlangung des großen Patents vorgeschriebene Fahrzeit von 4 Jahren verkürzen
7. Aktualisierung des Prüfungsprogramms zum Schiffsführer	+	gegebenenfalls Zug um Zug, in Abständen von 1 bis 2 Jahren	europäischer Kontext, jedoch mit hoher Relevanz für die Rheinschifffahrt Gegebenenfalls kann die ZKR einen Alleingang beschließen.	I	ist von größter Wichtigkeit. Positiv für Sicherheit, Image der Binnenschifffahrerberufe und den umweltfreundlichen Charakter der Binnenschifffahrt

Thema	Bedeutung	Dauer	Bezug zur Rheinschifffahrt / europäischer Kontext	Prioritätsstufe	Begründung Priorität
8. Einsatz neuer Technologien zur Verbesserung der Kontrollen (digitaler Fahrtenschreiber) und zur flexibleren Gestaltung der Regeln für die Schiffsbesatzung und die Fahrzeiten	+	langfristig	europäischer Kontext Zu diesem Thema ist ein Alleingang der ZKR nicht möglich.	I	ist von sehr großer Wichtigkeit. Flexibilisierung der Regeln für Besatzung und Fahrzeiten macht Binnenschifffahrtflotte rentabler. Digitaler Fahrtenschreiber macht Kontrolle einfacher und zielführender. Starke Verringerung für Verwaltungsaufwand, da dann Dienstbuch und Fahrtenbuch überflüssig werden.
9. Vereinfachung und Umstrukturierung der Dienstanweisungen auf Grund Verordnung Schiffpersonal auf dem Rhein	+	2 Jahre	Für die Rheinschifffahrt relevant.	II (auf den folgenden Zweijahreszeitraum vorzutragen)	ist wichtig. Verbessert Anwendbarkeit der Dienstanweisungen und vergrößert Glaubwürdigkeit sowie Einhaltung.  Erst müssen Erfahrungen mit der (neuen) Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein gewonnen werden.
10. Neues Sportschifferpatent für Schiffe von weniger als 40 m Länge	+	2 Jahre	Für die Rheinschifffahrt relevant	I	

### Bewertungsbogen zu den verschiedenen genannten Themen

Thema 1		Verkehrssprache: Sicherstellen, dass die Schiffsführer, die den Rhein befahren, untereinander und mit den Landstellen ausreichend kommunizieren können	Priorität II
Problemstellung		Als eine der 5 Hauptursachen für Unfälle wurden Kommunikationsprobleme benannt (laut der auf dem Runden Tisch am 17. Februar 2009 vorgestellten Studie der NL). Durch die zunehmend multinational geprägte Zusammensetzung der Besatzungen und die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse, so dass auch Schiffsführer ohne Deutschkenntnisse berechtigt sind, den Rhein zu befahren, wird die Lage noch verschlimmert.	
Auftrag/Veranlassung STF (09) 51 RP (08) 21, Punkt 12.3		Gewährleisten, dass Schiffsführer, die den Rhein befahren, untereinander und mit Landstellen ausreichend in der Sprache des Landes, wo sie fahren, in der deutschen oder gegebenenfalls der englischen Sprache sowie mittels Riverspeak kommunizieren können. Erwägung einer gemeinsamen Sprache für die europäische Binnenschifffahrt die – längerfristig – eingeführt werden könnte.	
Methode		<p>Folgende Aufgaben fallen dem Polizeiausschuss zu (und sind im kommenden Arbeitsprogramm vorgesehen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verabschiedung eines Riverspeak in Zusammenarbeit mit dem Netzwerk EDINNA (mehrsprachiges Verzeichnis von Süsselsätzen für die Schifffahrt)</li> <li>- Änderung des Verzeichnisses der Verstöße, damit die Aufsichtsbehörden eine Strafe anordnen können, wenn Besatzungen nicht in einer gemeinsamen Sprache kommunizieren können.</li> </ul> <p>Aufgaben im Zuständigkeitsbereich des STF-Ausschusses :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konsultation der Prüfungsausschüsse zu den Prüfungen zum Nachweis von Sprachkenntnissen (November 2011)</li> <li>- Einrichtung eines Sprachmoduls bei der Schiffsführerprüfung oder beim Erwerb des Sprechfunkzeugnisses</li> <li>- Eintragung der Sprache(n), die der Schiffer beherrscht, in das Schifferdienstbuch</li> </ul>	<p>Änderung der RheinSchPV im Hinblick auf die Verabschiedung eines Riverspeak</p> <p>Änderung des Katalogs der Zuwiderhandlungen gegen geltende Bestimmungen</p> <p>Änderung der RheinSchPersV zur Ergänzung des Programms für die Patentprüfung und zur Änderung des Modells für das Schifferdienstbuch</p>
Dauer		1 bis 2 Jahre	2012 - 2013
Vorteile	für das Gewerbe	Maßgebliche Maßnahme zur Gewährleistung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt Ggf. Beitrag zur Aufwertung des Image des Gewerbes.	+
	für die Behörden in institutioneller Hinsicht	Verringerung der Kosten, da weniger Unfälle	+
Kosten	für das Gewerbe	Ggf. schwierigere Prüfung	gering
	für die Behörden in institutioneller Hinsicht	Ggf. Kosten für die Organisation einer Sprachprüfung Kosten für die verordnungsrechtliche Änderung Kosten für einen internationalen Bediensteten zur Betreuung der Thematik (unkomplizierte Themenstellung, die allerdings langfristiger Betreuung bedarf)	gering
Fazit		Dieses Thema ist für die Sicherheit von höchster Bedeutung, fällt aber im aktuellen Stadium eher in die Zuständigkeit des Polizeiausschusses Die Thematik bedarf der engen Zusammenarbeit zwischen Polizei- und STF-Ausschuss.	

Thema 2		Prüfungsmodalitäten zum Nachweis von Streckenkenntnissen: Entwicklung von gemeinschaftlichen Richtlinien für die Prüfungen	Priorität II
Problemstellung		<p>Zum Nachweis der Streckenkenntnisse, die für die Fahrt zwischen Iffezheim und der Fähre in Spijk verlangt werden, gibt es in den Mitgliedstaaten der ZKR keine einheitliche Prüfung. Dies kompliziert die Prüfungsvorbereitung für die Schiffsführer und birgt das Risiko unterschiedlicher Anforderungen, je nachdem, wo die Prüfung abgelegt wird, was mit Blick auf die Gleichwertigkeit der Prüfungen nicht akzeptabel ist. Dieser Sachverhalt ist alles andere als geeignet, der Binnenschifffahrt ein modernes Image zu verleihen.</p> <p>Das Problem betrifft auch die Prüfungen zum Nachweis von Streckenkenntnissen für die Fahrt auf der Donau.</p>	
Auftrag/Veranlassung  PRE(05)31 STF/G (05) 42		<p>Annäherung der Prüfungsmodalitäten der verschiedenen Staaten .</p> <p>Die Alternative wäre, am aktuellen Zustand nichts zu ändern. Was die Streckenkenntnisse betrifft, die für die Fahrt auf dem Rhein erforderlich sind, legen die meisten Inhaber eines nichtrheinischen Schiffsführerzeugnisses die Prüfung zu deren Nachweis dann in einem deutschsprachigen Land ab (Schweiz oder Deutschland), wo eine mündliche Prüfung zu absolvieren ist. Prüflinge, die Niederländisch sprechen, legen die Prüfung in Belgien oder den Niederlanden ab, wo die Prüfung in Form von Multiple-Choice-Fragen mit Blindkarte abgenommen wird. Die Kosten für die Vorbereitung der Prüfungen gehen weiterhin zu Lasten der jeweiligen Staaten, die jedoch untereinander vereinbaren können, die Fragen gemeinsam auszuarbeiten.</p> <p>Bezüglich der Streckenkenntnisse auf anderen Flüssen kann man als Argument anführen, dass dies die rheinischen Schiffsführer bisher kaum betrifft.</p> <p>Der STF-Ausschuss könnte unterdessen prüfen, inwiefern es möglich wäre, die Anzahl der erforderlichen Fahrten im Gegenzug zu einer praktischen Prüfung am Simulator zu senken (siehe Thema 6).</p>	
Methode		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sachstandserhebung zur bisherigen Handhabung nach Konsultation der Prüfungsausschüsse</li> <li>2. Mögliche Optionen für Prüfungsanforderungen,</li> <li>3. Ausarbeitung gemeinsamer Leitlinien im Rahmen der Gemeinsamen Arbeitsgruppe</li> <li>4. Verabschiedung von Prüfungsanforderungen und Benennung verschiedener Prüfstellen, von denen einige auch delokalisiert sein können, auf der Grundlage einer Vereinbarung mit den Donauuferstaaten</li> </ol>	Änderung von Dienstanweisung Nr. 2 (Anhang 3)  Verabschiedung von Leitlinien im Rahmen der Gemeinsamen Arbeitsgruppe
Dauer Die Tätigkeit wurde 2005 aufgenommen und ist seit 2006 Teil des Arbeitsprogramms		2 Jahre für die Verabschiedung von Leitlinien 3 Jahre mit der verordnungsrechtlichen Umsetzung 4 Jahre mit der tatsächlichen Durchführung	2012-2016
Vorteile	für das Gewerbe	Vereinfachung der Verpflichtungen der Binnenschifffahrtsbetreibenden durch Erleichterung der Vorbereitung und des Zugangs zur Prüfung zum Nachweis der Streckenkenntnisse, gleichzeitig Erhalt des Sicherheitsstandards (siehe Studie der EU-Kommission zu den Verwaltungsschranken)	+
	für die Behörden	Geringere Kosten für die Vorbereitung der Prüfung durch Aufgabenteilung bei der Prüfungsgestaltung Verbesserte Gewährleistung von Gleichwertigkeit und Gleichbehandlung	+
	in institutioneller Hinsicht	Die Mitgliedstaaten bekunden ihre Absicht, den Zugang zum Rheinschifffahrtmarkt im europäischen Kontext zu erleichtern	+

Thema 2		Prüfungsmodalitäten zum Nachweis von Streckenkenntnissen: Entwicklung von gemeinschaftlichen Richtlinien für die Prüfungen	Priorität II
Kosten	für das Gewerbe	Die abschließend beschlossenen Prüfungsmodalitäten werden möglicherweise von manchen Kandidaten als schwieriger beurteilt, von anderen wiederum als leichter.	geringe Kosten
	für die Behörden	Kosten im Zusammenhang mit der Gestaltung neuer Prüfungsmodalitäten Kosten für die verordnungsrechtliche Änderung	Die Kosten fallen sicherlich geringer aus als im Fall des Vorgehens auf nationaler Ebene
	in institutioneller Hinsicht	Kosten für einen Bediensteten zur Betreuung der Thematik (sensible Themenstellung, technisch jedoch nicht sehr schwierig)	
Fazit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei Einbindung der Rheinschifffahrt in den europäischen Kontext: für das Gewerbe sehr positiv für die Behörden relativ positiv in institutioneller Hinsicht positiv</li> <li>- Bei ausschließlicher Behandlung der Thematik im Kontext der Rheinschifffahrt: von eher geringer Bedeutung, es sei denn der Mangel an Schiffsführern auf dem Rhein nimmt zu</li> </ul> <p>=&gt; Die Prioritätsstufe dieser Themenstellung ist in Abstimmung mit sämtlichen Mitgliedstaaten festzulegen, Vorbereitung in der Arbeitsgruppe STF/G erforderlich.</p>		

<b>Thema 3</b>	<b>Vereinbarung einer oder mehrerer einheitlicher Arten für den Nachweis körperlicher und geistiger Tauglichkeit</b>		<b>Priorität II</b>
Problemstellung	Die Anforderungen in den verschiedenen Staaten sind gleich, die Art des Nachweises der körperlichen und geistigen Tauglichkeit ist jedoch unterschiedlich. Dies bringt eine unnötige Komplizierung des Verwaltungsaufwands für die Schiffer und eine geringere Zuverlässigkeit der Kontrollen mit sich.		
Auftrag/Veranlassung	Vereinbarung einer oder mehrerer einheitlicher Arten für den Nachweis der Tauglichkeit in Abstimmung mit den Drittstaaten Alternativen - Beibehaltung des Status quo und Tätigwerden nur auf Anfrage des Gewerbes oder wenn die abweichende Handhabung nachweislich Anlass zu praktischen Schwierigkeiten gibt. - Einführung eines elektronischen Schifferdienstbuchs bzw. Schiffsführerzeugnisses; womit jedoch kurzfristig nicht zu rechnen ist; die vorgeschlagenen Maßnahmen (die eher durchführbar sind) könnten allerdings ein erster Schritt auf dem Weg zur Informatisierung der Befähigungsnachweise sein.		
Methode STF(08)39 Rev. 1, Punkt 2	Auf der Grundlage einer Bestandsaufnahme zur Handhabung vorab könnten in Partnerschaft mit den anderen Flusskommissionen einige gemeinsame Sitzungen mit Drittstaaten (höchstens 4) organisiert werden.	Verordnungsrechtliche Änderung innerhalb der ZKR und in den verschiedenen Staaten und bei den beteiligten Organisationen unter Berücksichtigung der Arbeitsergebnisse	
Dauer	2 bis 3 Jahre		2013-2015
Vorteile	für das Gewerbe	Vereinfachung des Verwaltungsaufwands für die Schiffsführer Verringerung der Kosten durch die geringere Zahl der bei den Behörden zu beantragenden Bescheinigungen,	+
	für die Behörden	Verringerung der Kosten für die Ausstellung der Schiffsführerzeugnisse	+
	in institutioneller Hinsicht	Die ZKR bekundet ihre Bereitschaft, mit den anderen europäischen Binnenschiffahrtsstaaten im Hinblick auf eine verstärkte Harmonisierung auf europäischer Ebene einvernehmlich und gleichberechtigt zusammenzuarbeiten	+
Kosten	für das Gewerbe		keine Kosten
	für die Behörden	Kosten für die ggf. erforderliche Änderung der nationalen Verfahren zur Ausstellung der Nachweise Kosten für die verordnungsrechtliche Änderung	gering
	in institutioneller Hinsicht	Kosten für einen Bediensteten zur Betreuung der Thematik (von der Themenstellung her nicht besonders schwierig, zeitlich relativ kurzfristig durchführbar)	gering
Fazit	Bei Einbindung in den europäischen Kontext: für das Gewerbe sehr positiv für die Behörden relativ positiv in institutioneller Hinsicht positiv  Bei Behandlung der Thematik ausschließlich im Rahmen der Rheinschiffahrt: Erleichterung der Kontrollen  => Leicht durchführbares Thema. Ggf. als erstes Thema für die Anlaufzeit der Gemeinsamen Arbeitsgruppe gut geeignet		

Thema 4		Befähigung zum Matrosen: gegenseitige Anerkennung gewisser Ausbildungen und Prüfungsprogramme	Priorität I
Problemstellung		Der Arbeitskräftemangel in der Binnenschifffahrt ergibt sich vor allem aus dem Fehlen qualifizierter Matrosen. An Gründen hierfür sind vor allem der Zeitaufwand für den Erwerb der Befähigung zu nennen, der als zu lang empfunden wird, um attraktiv zu sein, und die fehlenden Möglichkeiten für Quereinsteiger aus anderen Berufen (insbesondere für Matrosen aus der Seeschifffahrt, die in die Binnenschifffahrt umsatteln möchten).	
Auftrag/Veranlassung STF/G (07) 8 STF (08) 1 rev. 1		Vorgeschlagene Maßnahme: Förderung der Ausbildung durch Anerkennung bestimmter Ausbildungsgänge zum Matrosen und bestimmter Prüfungsprogramme zum Matrosen. Hierbei handelt es sich um den zweiten Schritt im Zuge des Verfahrens zur gegenseitigen Anerkennung der Schifferdienstbücher.  Alternative: Abwarten bis das STCIN auf europäischer Ebene verabschiedet ist.	
Methode		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zusammenstellung und Vergleich der Prüfungsprogramme in den Binnenschifffahrtsstaaten</li> <li>- Konsultation der Sozialpartner und von EDINNA im Rahmen einer Sitzung der Gruppe STF/G, um die Prüfungsprogramme in den Mitgliedstaaten der ZKR und die Ausbildungsprogramme in den Binnenschifferschulen der Rheinanliegerstaaten einer ersten Analyse zu unterziehen.</li> <li>- Gemeinsame Sitzung auf der Grundlage der Arbeitsergebnisse der Gruppe STF/G</li> <li>- Festlegung von Mindestanforderungen an das Prüfungsprogramm im Hinblick auf die gegenseitige Anerkennung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erarbeitung einer Nachtragsvereinbarung zur Verwaltungsvereinbarung betreffend die gegenseitige Anerkennung bestimmter nationaler Prüfungen.</li> <li>- Änderung der RheinSchPersV</li> </ul>
Dauer		ca. 3 Jahre	2012-2014
Vorteile	für das Gewerbe	Erleichterung des Zugangs zum Gewerbe Aufwertung des Berufs	+
	für die Behörden	Verringerung der Kosten für die Vorbereitung der Prüfungen durch Aufgabenteilung bei der Gestaltung der Prüfung. Förderung der Ausbildung und damit bessere Gewährleistung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt.	+
	in institutioneller Hinsicht	Die Mitgliedstaaten bekunden ihre Absicht, den Zugang zum Rheinschifffahrtmarkt im europäischen Kontext zu erleichtern	+
Kosten	für das Gewerbe		keine Kosten
	für die Behörden	Kosten für die verordnungsrechtliche Änderung	gering
	in institutioneller Hinsicht	Kosten für einen Bediensteten zur Betreuung der Thematik  (mühsame und langwierige Arbeit, langfristige Betreuung wünschenswert)	geringere Kosten als bei Vorgehen auf nationaler oder europäischer Ebene
Fazit		Wichtiges Thema, das Zug um Zug vorangebracht werden kann, wobei auch kurzfristige Ergebnisse zu erzielen sind. Das Thema kann im ausschließlich die Rheinschifffahrt betreffenden Rahmen behandelt werden, sollten auf europäischer Ebene Entscheidungen blockiert werden.	

Thema 5		Leichteres Schiffsführerzeugnis für Schiffe bis 40 m Länge, die zu gewerblichen Zwecken eingesetzt werden	Priorität I
Problemstellung		Die Anforderungen für den Erwerb des Schiffsführerzeugnisses sind zu hoch, wenn es sich um das Führen kleinerer Schiffe handelt. Das Fehlen einer Staffelung beim Erwerb der Schiffsführerzeugnisse macht einen schrittweisen Einstieg in den Beruf unmöglich.	
Auftrag/Veranlassung STF/G (09) 8		Schaffung eines vereinfachten Schiffsführerzeugnisses für Schiffe bis 40 m Länge, die zu gewerblichen Zwecken eingesetzt werden.	
Methode		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bestandsaufnahme der derzeitigen Situation in den Mitgliedstaaten, danach Konsultation der Sozialpartner im Rahmen einer Sitzung der Gruppe STF/G und Erarbeitung eines konkreten Vorschlags mit Zustimmung des STF-Ausschusses.</li> <li>- Erörterung im Rahmen einer gemeinsamen Sitzung auf der Grundlage des Vorschlags der ZKR und gegebenenfalls der anderen Flusskommissionen. Die Erörterung kann auch in einem lediglich die Rheinschiffahrt umfassenden Rahmen erfolgen, sofern die vorgeschlagenen Änderungen mit Richtlinie 96/50 (EG) übereinstimmen.</li> </ul>	Verordnungsrechtliche Änderung der RheinSchPersV Kapitel 7
Dauer		2 Jahre	2012-2013
Vorteile	für das Gewerbe	Erleichterung des Zugangs zu Berufen im Binnenschiffahrtsgewerbe und Eröffnung von Laufbahn- und Berufsperspektiven.	+
	für die Behörden	Weniger Kategorien bei ausgestellten Patenten	mittelfristig + (Zeitbedarf für die Anpassung an die neue Handhabung)
	in institutioneller Hinsicht	Die ZKR bekundet ihre Bereitschaft, mit den anderen europäischen Binnenschiffahrtsstaaten einvernehmlich und gleichberechtigt zusammenzuarbeiten, behält jedoch die Initiative in Bezug auf die abschließende Entscheidung.	+
Kosten	für das Gewerbe		keine Kosten
	für die Behörden	Kosten für die verordnungsrechtliche Änderung	geringere Kosten als bei Vorgehen auf nationaler oder europäischer Ebene
	in institutioneller Hinsicht	Kosten für einen Bediensteten zur Betreuung der Thematik (keine besonders schwierige Themenstellung)	relativ geringe und auf jeden Fall niedrigere Kosten als bei Vorgehen auf nationaler oder europäischer Ebene
Fazit	<p>Die Maßnahme ist in folgender Hinsicht sinnvoll:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zur Erleichterung des Zugangs zu Berufen im Binnenschiffahrtsgewerbe und zur Eröffnung von Laufbahn- und Berufsperspektiven</li> <li>- zur Dynamisierung der wirtschaftlichen Aktivität kleinerer Schiffe</li> <li>- zur Harmonisierung des beruflichen Werdegangs auf europäischer Ebene (indem die Kategorien der Rheinschifferpatente und die europäischen Schiffsführerpatente vereinheitlicht werden)</li> </ul> <p>=&gt; von großer Wichtigkeit, mit der Möglichkeit kurzfristiger Lösung</p>		



Thema 6		Verkürzung der erforderlichen Fahrzeit und (letztlich) praktische Prüfung durch Einsatz Simulator	Priorität I
Problemstellung		Die erforderliche Berufserfahrung von 4 Jahren, um Schiffsführer zu werden, wird als zu lang empfunden, um den Beruf attraktiv erscheinen zu lassen. Zudem ist durch die geforderte Berufserfahrung nicht gewährleistet, dass der Schiffsführer die Kenntnisse erworben hat, die für das sichere Führen eines Schiffes notwendig sind.	
Auftrag/Veranlassung STF/G (09)m 59 final STF/G (10) 15 rev. 1		Verkürzung der erforderlichen Fahrzeit für den Erwerb eines Schiffsführerzeugnisses. Letztendliches Ziel ist die Möglichkeit einer praktischen Prüfung am Simulator.	
Methode		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Organisation eines Runden Tisches mit den Sozialpartnern, den Beobachterstaaten und den beteiligten internationalen Organisationen auf der Grundlage einer ersten Beschreibung der Funktionalitäten</li> <li>- Entwicklung eines technischen Mindeststandards für Simulatoren, auf denen zur Verkürzung der geforderten Fahrzeit geübt wird und Festlegung der dann nötigen (verringerten) Fahrzeit (evtl. per Type Simulator ?) im Rahmen einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe aus nationalen Fachleuten.</li> <li>- Festlegung des Programms für die praktische(n) Prüfung(en) am Simulator</li> <li>- Entwicklung eines technischen Mindeststandards für die Simulatoren, auf denen Prüfungen abgelegt werden können.</li> <li>- Verkürzung der geforderten Fahrzeit bei Ablegung einer praktischen Prüfung am Simulator.</li> <li>- Einrichtung eines Systems zur Zertifizierung von Simulatoren, die im Rahmen einer praktischen Prüfung zum Einsatz kommen sollen.</li> </ul>	Verordnungsrechtliche Änderung an der RheinSchPersV
Dauer		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Festlegung Verringerung der geforderten Fahrzeit infolge Erfahrung auf Simulatoren 2012-2013</li> <li>- Festlegung des Programms für die praktische Prüfung und der daraus resultierenden Verkürzung der Fahrzeit: 2012-2013</li> <li>- Verabschiedung der technischen Mindestanforderungen und eines Systems für die Zertifizierung der Simulatoren: 2013-2014</li> </ul>	2012-2014
Vorteile	für das Gewerbe	Erhöhung der Sicherheitsstandards, Erleichterung des Zugangs zum einem Beruf in der Binnenschifffahrt, Modernisierung des Image des Berufs	++
	für die Behörden	Verbesserung der Sicherheitsstandards Erhöhte Zuverlässigkeit der Prüfungen	++
	in institutioneller Hinsicht	Die ZKR bekundet ihre Bereitschaft, mit den anderen Flusskommissionen, der EU-Kommission und den anderen europäischen Binnenschifffahrtsstaaten einvernehmlich und gleichberechtigt zusammenzuarbeiten, behält jedoch die Initiative in bezug auf die abschließende Entscheidung.	++
Kosten	für das Gewerbe	Ggf. höhere Prüfungskosten, die durch die Fahrzeitverkürzung kompensiert werden.	
	für die Behörden	Kosten für die verordnungsrechtliche Änderung Kosten für Planung, Bau, Wartung und Einsatz der Simulatoren	wirtschaftlich kostenintensive Entwicklung für den Staat
	in institutioneller Hinsicht	Kosten für einen Bediensteten zur Betreuung der Thematik (fachlich anspruchsvolle, mühsame und schwierige Arbeit; langfristige Betreuung wünschenswert)	geringere Kosten als bei Behandlung auf nationaler oder europäischer Ebene
Fazit		=> Von höchster Bedeutung für die Sicherheit und für die Modernisierung des Berufs, mittelfristig durchführbar .	

Thema 7		<b>Aktualisierung des Prüfungsprogramms zum Schiffsführer:</b> - <b>Stabilität des Schiffes</b> - <b>elektronische Instrumente (RIS usw.)</b> - <b>umweltfreundliche Fahrweise</b> - <b>Führen spezieller Schiffe (Doppelhüllenschiffe, Containerschiffe, große Schiffe, Fahrgastschiffe usw.)</b>	<b>Priorität I</b>
Problemstellung		Geringe Berücksichtigung der technischen Entwicklungen der Schiffe und der neuen Anforderungen an den Umweltschutz bei der Prüfung der Fachkenntnisse der Schiffsführer	
Auftrag/Veranlassung COA (11)m 3 CC/CP (11) 13		Aktualisierung des Prüfungsprogramms zum Schiffsführer Alternative: Anbieten fakultativer Module als Aufbaukurse für umweltgerechtes Fahren, den Einsatz der elektronischen Instrumente, die Stabilität des Schiffes, das Führen sensibler Schiffe (Doppelhüllen-Tankschiffe usw.)	Der Aufwand für den STF-Ausschuss bleibt sich gleich, ungeachtet der Alternative, die gewählt wird (obligatorische Prüfung oder fakultative Module).
Methode		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Konsultation der Prüfungsausschüsse (November 2011)</li> <li>- Konsultation der Sozialpartner und EDINNA im Rahmen einer Sitzung der Gruppe STF/G und Erarbeitung eines konkreten Vorschlags mit Zustimmung des STF-Ausschusses.</li> <li>- Erörterung im Rahmen der Gemeinsamen Arbeitsgruppe</li> </ul>	Änderung der RheinSchPersV (Anlage D7)
Dauer		Ein bis zwei Jahre jeweils für eine Aktualisierung	2012-... Terminvorgaben von jeweils ein bis zwei Jahren
Vorteile	für das Gewerbe	Verbesserung der Sicherheitsstandards und Aufwertung des Berufs	+
	für die Behörden	Verbesserung der Sicherheitsstandards	+
	in institutioneller Hinsicht	Die ZKR bekundet ihre Bereitschaft, mit den anderen Flusskommissionen, der EU-Kommission und den anderen europäischen Binnenschiffahrtsstaaten einvernehmlich und gleichberechtigt zusammenzuarbeiten, behält jedoch die Initiative in Bezug auf die abschließende Entscheidung.	+
Kosten	für das Gewerbe	Prüfung wird schwieriger Dieser Nachteil kann gegebenenfalls gemildert werden, indem die neuen Prüfungsthemen im Rahmen einer Aufbauprüfung oder fakultativer Module geprüft werden	+
	für die Behörden	Kosten für die verordnungsrechtliche Änderung und Kosten für die Gestaltung neuer Prüfungsmodule	-/+
	in institutioneller Hinsicht	Kosten für einen Bediensteten zur Betreuung der Thematik; diese Kosten können reduziert werden, wenn ein nationaler Sachkundiger sich der Themenstellung annimmt.	geringere Kosten als bei Vorgehen auf europäischer Ebene. Dieses Thema lässt sich auf nationaler Ebene nur schwerlich behandeln.
Fazit		Positiv für die Sicherheit, das Image des Gewerbes und die Umweltverträglichkeit der Binnenschifffahrt Thema von größter Wichtigkeit, das mittelfristig gelöst werden kann	

Thema 8		Einsatz neuer Technologien für die Verbesserung der Überprüfung (Digitaler Fahrtenschreiber) und flexiblere Gestaltung der Regelungen betreffend die Schiffsbesetzungen und Fahrzeiten	Priorität I
Problemstellung		<p>Hauptgrund für die mangelnde Attraktivität des Gewerbes sind die schwierigen Arbeitsbedingungen. Insbesondere wird die Kontrolle der Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten als ineffizient erachtet.</p> <p>Die Eintragungen ins Fahrtenbuch und in die Dienstbücher stellen für den Schiffsführer einen Verwaltungsaufwand dar, der zudem durch geringe Zuverlässigkeit gekennzeichnet ist.</p> <p>Angesichts des Arbeitskräftemangels und im Hinblick auf den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt als Verkehrsträger wäre eine flexiblere Gestaltung der Regeln zur Mindestbesetzung und zu den Fahrzeiten angebracht.</p>	
Auftrag/Veranlassung ECO(08)19 STF (09)m 48 final STF/G (09)m 49 final STF(10)10		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Fahrtenbuch bzw. das Schifferdienstbuch sollten durch modernere Instrumente ersetzt werden, mit denen sich die Daten in zuverlässigerer und weniger belastender Form aufzeichnen lassen.</li> <li>- Festlegung eines technischen Standards für die Gestaltung der neuen Tools</li> <li>- Erwägen, inwieweit neu angewandte Technologien auf Schiffen und veränderte Betriebsarten zur Flexibilisierung der Besatzungsvorschriften und der Arbeits- und Ruhezeiten führen können.</li> </ul>	
Methode		auf der Grundlage der niederländischen Studie festzulegen	Änderung der RheinSchPersV
Dauer		auf der Grundlage der niederländischen Studie festzulegen	
Vorteile	für das Gewerbe	Gewährleistung von fairem Wettbewerb Verringerung des Verwaltungsaufwands für die Besetzung Modernisierung des Image der Binnenschifffahrt	+
	für die Behörden	Wirkungsvollere Kontrolle der Einhaltung der geltenden Vorschriften Kostensenkung durch Digitalisierung (Dienstbuch und Schiffsführerzeugnis)	+
	in institutioneller Hinsicht	Die ZKR bekundet ihre Bereitschaft, mit den anderen europäischen Binnenschifffahrtsstaaten einvernehmlich und gleichberechtigt zusammenzuarbeiten.	+
Kosten	für das Gewerbe	Investitionskosten für die Installation neuer Geräte an Bord	-
	für die Behörden	Kosten für die verordnungsrechtliche Änderung Kosten für die Schulung der Aufsichtsbehörden	-
	in institutioneller Hinsicht	Kosten für einen Bediensteten zur Betreuung der Thematik (mühsame und komplexe Themenstellung, für die spezifische Kenntnisse und langfristige Betreuung erforderlich sind)	-
Fazit		<p>Die Maßnahme ist im Hinblick auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen, die Modernisierung des Image der Binnenschifffahrt und die Senkung der Betriebskosten sinnvoll.</p> <p>Langfristiges Projekt, das die Notwendigkeit der Beteiligung der EU-Kommission und der übrigen Flusskommissionen impliziert.</p> <p>=&gt; Abwarten, bis die erste Phase durch den Polizeiausschuss abgeschlossen ist (2013) und die niederländische Studie vorliegt, um dann weiter tätig zu werden.</p>	

<b>Thema 9</b>		<b>Vereinfachung und Umstrukturierung der Dienstanweisungen auf Grund der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV)</b>	<b>Priorität II (auf den folgenden Zweijahreszeitraum vorzutragen)</b>
Problemstellung		Die Dienstanweisungen sind in ihrer Struktur nicht in Übereinstimmung mit der RheinSchPersV und inhaltlich nicht mehr auf die heutige Praxis abgestimmt.	
Auftrag/Veranlassung STF/G (10) 42			
Methode		Konsultation der zuständigen Rheinbehörden	
Dauer		2 Jahre	2014- 2015
Vorteile	für das Gewerbe	Konfrontation mit besser an die heutige Praxis angepassten Dienstanweisungen	+
	für die Behörden	Einfachere und mehr auf die heutige Praxis gerichtete Anwendung der Dienstanweisungen	+
	in institutioneller Hinsicht		+
Kosten	für das Gewerbe	keine	+
	für die Behörden	Kosten Ändern der Dienstanweisungen und Kosten der Schulung der Aufsichtsbehörden	gering
	in institutioneller Hinsicht	Kosten für einen internationalen Bediensteten zur Betreuung der Thematik	gering
Fazit		Ist wichtig. Erleichtert die Handhabung der Dienstanweisungen und vergrößert deren Glaubwürdigkeit und Einhaltung, da sie mehr auf die heutige Praxis gerichtet werden können. Es müssen jedoch erst Erfahrungen mit der (neuen) Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein abgewartet werden.	

Thema 10		Neues Sportpatent für Sportfahrzeuge von weniger als 40 m Länge	Priorität I
Problemstellung		Die Anforderungen für den Erwerb eines Schiffsführerzeugnisses sind für das Führen von großen Sportfahrzeugen und Wohnschiffen zu hoch. Kein Sportpatent für Sportfahrzeuge von mehr als 25 m Länge.	
Auftrag/Veranlassung STF/G (09) 8		Einführung eines geeigneteren Zeugnisses für das Führen von Schiffen von weniger als 40 m Länge, die für nichtkommerzielle Zwecke genutzt werden.	
Methode		Die Diskussion kann in einem auf die Rheinschifffahrt beschränkten Rahmen geführt werden, sofern die vorgeschlagenen Änderungen weiterhin den Bestimmungen der Richtlinie 96/50 (EG) entsprechen.	Verordnungsrechtliche Änderung von Kapitel 7 der RheinSchPersV
Dauer		2 Jahre	2012-2013
Vorteile	für das Gewerbe	Keine Auswirkung	+
	für die Behörden	Präzisierung der Kategorien der erteilten Patente	+
	in institutioneller Hinsicht		+
Kosten	für das Gewerbe		Keine Kosten
	für die Behörden	Kosten für die verordnungsrechtliche Änderung	geringe Kosten als bei Vorgehen auf nationaler oder europäischer Ebene
	in institutioneller Hinsicht	Kosten für einen Bediensteten zur Betreuung der Thematik (keine besonders schwierige Themenstellung)	Relativ geringe Kosten – geringer als bei Vorgehen auf nationaler oder europäischer Ebene
Fazit	<p>Die Maßnahme ist in folgender Hinsicht sinnvoll:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zur Erleichterung der Möglichkeit zum Führen großer, nicht gewerblicher Fahrzeuge</li> <li>- zur Präzisierung der Rheinschifffahrtsregelung (durch Vereinheitlichung der Rheinpatentkategorien)</li> </ul> <p>=&gt; wichtige, leicht zu bearbeitende Themenstellung, mit der Möglichkeit kurzfristiger Lösung</p>		

## II - Arbeitsmethode

Seit 2007 enthält das Arbeitsprogramm der STF-Gruppe jeweils drei Kategorien von Aufgaben:

- *erste Aufgabenkategorie:* gewöhnliche Aufgaben der Arbeitsgruppe
- *zweite Aufgabenkategorie:* gegenseitige Anerkennung der Befähigungen
- *dritte Aufgabenkategorie:* Entwicklung der Regelungen

Die gewöhnlichen Aufgaben der Arbeitsgruppe bleiben in letzter Zeit meistens liegen. Die meisten Tätigkeiten müssen gemeinsam mit den Staaten unternommen werden, deren Schiffsführerzeugnisse anerkannt wurden. Hierzu ist die Struktur der Gruppe STF/G ungeeignet.

### A. Bildung einer Gemeinsamen Arbeitsgruppe

In den Verwaltungsvereinbarungen, die zur Umsetzung der Beschlüsse über die gegenseitige Anerkennung unterzeichnet wurden, sind Treffen mit den Fachleuten der Staaten vereinbart, deren Befähigungsnachweise anerkannt wurden. Die Verwaltungsvereinbarungen sehen zudem vor, dass zu den Treffen auch Staaten und Organisationen mit Beobachterstatus zugelassen werden können. Die Treffen sind der geeignete Rahmen, um die Tätigkeit zur Anerkennung der Befähigungen fortzuführen und die Regelungen weiterzuentwickeln. Gegebenenfalls könnte sich daraus auch eine Gemeinsame Arbeitsgruppe Flusskommissionen/EU-Kommission entwickeln, die dann im Rahmen einer europäischen Vorschrift festgeschrieben werden könnte.

Auch seitens der UN-ECE wurde die Notwendigkeit der Einrichtung eines Instrumentariums zur regelmäßigen Zusammenarbeit mit den Flusskommissionen und deren Mitgliedstaaten festgestellt, um die Regelungen für die Befähigungen weiterzuentwickeln. Die UN-ECE hat angekündigt, dass von ihr und den Flusskommissionen ein erster Vorschlag für ein solches Kooperationsinstrumentarium vorbereitet wird, die Gruppe SC.3/WP.3 hat beschlossen, ihre vierzigste Sitzung im Februar 2012 dieser Frage zu widmen<sup>1</sup>.

Die Einrichtung einer Gemeinsamen Arbeitsgruppe erweist sich mithin nicht mehr nur als notwendiger Schritt zur Förderung der Binnenschifffahrt, sondern auch als nützliche Entwicklung für die institutionelle Struktur und die Arbeitsmethoden

Wenn die ZKR nicht alsbald konkrete Vorschläge vorlegt und politisch ihren Willen bekundet, in diesem Bereich tätig zu werden, werden wohl die anderen internationalen Gremien demnächst alternative Vorschläge unterbreiten.

Auf der Sitzung des Vorbereitenden Ausschusses in Brüssel<sup>2</sup> wurde seitens der Delegationen der Wunsch zum Ausdruck gebracht, dass die ZKR in diesem Bereich die Initiative behalten soll. Der Vorschlag der niederländischen Präsidentschaft zur Einrichtung einer Gemeinsamen Arbeitsgruppe ist mithin die konkrete Reaktion auf die Stellungnahme des Vorbereitenden Ausschusses in dieser Frage.

#### *Verabschiedung der Regeln für die Arbeitsweise der Gemeinsamen Arbeitsgruppe*

Die niederländische Delegation schlägt vor, dass unter ihrer Präsidentschaft eine Vereinbarung geschlossen wird, in der die Leitlinien für die Arbeitsweise der Gemeinsamen Arbeitsgruppe festgelegt werden. Darin sollten die Zusammensetzung, die Häufigkeit der Sitzungen, die Aufgaben des Sekretariats usw. enthalten sein.

Ein von der niederländischen Präsidentschaft in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat zu erstellender erster Entwurf würde dem STF-Ausschuss und dann dem Vorbereitenden Ausschuss zur Genehmigung vorgelegt. Nach Zustimmung durch die Gremien der ZKR würde er dann an die anderen Staaten und Organisationen gehen, die sich an der Arbeit der Gruppe beteiligen sollen, er könnte schließlich Gegenstand des ersten Tagesordnungspunkts der ersten gemeinsamen Sitzung sein.

---

<sup>1</sup> ECE/TRANS/SC.3/2011/5, §26, S. 5.

<sup>2</sup> PRE(11)m22, Punkt 4.a), S. 3.

### *Finanzierung und gemeinsame Verwaltung*

Für die zu gründende Arbeitsgruppe müssen zusätzliche Mittel bereitgestellt werden.

Diesbezüglich könnte man mehrere Ansätze vorschlagen:

- finanzielle Beteiligung der EU-Kommission (Naiades), der anderen Flusskommissionen, der UN-ECE und/oder der beteiligten Nichtmitgliedstaaten (insbesondere der Unterzeichnerstaaten der Verwaltungsvereinbarungen zur gegenseitigen Anerkennung der Befähigungen) an den Kosten für die Gruppe. Mit diesen zusätzlichen Mitteln wäre es gegebenenfalls auch möglich, beim Sekretariat einen weiteren internationalen Bediensteten einzustellen, der speziell für diese Fragen zuständig wäre; dieser Bedienstete könnte auch aus einem der 7 Staaten stammen, mit denen Verwaltungsvereinbarungen unterzeichnet wurden;
- wechselweise Übernahme der Kosten für die Organisation der Sitzungen, die alternativ in Budapest, Straßburg, Genf, Brüssel oder Trier stattfinden könnten, durch die verschiedenen internationalen Institutionen;
- im Vorfeld Vorbereitungsarbeit auf der Ebene der Sekretariate, zum Beispiel im Rahmen der Gemeinsamen Gruppe Platina, Edinna, ZKR, DK, Sozialpartner.

Als wichtigste Voraussetzung für den Erfolg dieses Prozesses wird es darauf ankommen, gleichberechtigt mit den Rheinanliegerstaaten die aktive Beteiligung der Staaten, die nicht Rheinanliegerstaaten sind, zu gewährleisten. Durch finanzielle und logistische Einbindung kann hier die Abkehr vom bisherigen Beobachterstatus unterstützt und eingeleitet werden.

Im Rahmen des neuen Gremiums würde die ZKR weiterhin als Antriebskraft bei der Förderung der Binnenschifffahrt wirken, zumal es unerlässlich ist, dass sie diese Rolle ausfüllt, da keine andere Einrichtung dies im Moment leisten kann. Gleichzeitig würde sie die Absicht zum Ausdruck bringen, in gemeinsamer Abstimmung und gleichberechtigt mit den anderen Binnenschifffahrtsstaaten aktiv zu handeln, und zeigen, dass sie für eine auf Europa ausgerichtete institutionelle Entwicklung offen ist.

### **B. Senkung der Arbeitsbelastung für die Gruppe STF/G**

Parallel dazu könnte die ZKR auf Grund dieser neuen Organisationsstruktur ihre eigene Struktur anpassen. Die Häufigkeit der Sitzungen der Gruppe STF/G könnte reduziert werden, die Gruppe könnte sich nach und nach auf die Vorbereitung der gemeinsamen Sitzungen ausrichten und sich die Ausarbeitung gemeinsamer Positionen zum Ziel setzen, die im Namen der ZKR auf den gemeinsamen Sitzungen vorgetragen werden.

Der Übergang kann dann schrittweise erfolgen. Wie sich die Tätigkeit der Gruppe STF/G (im ausschließlich die Rheinschifffahrt betreffenden Rahmen dann) entwickelt, hängt in der Tat vom Interesse und der Dynamik der Drittstaaten in der Gemeinsamen Arbeitsgruppe ab. Zunächst wird der Gruppe STF/G bei der Gestaltung des Übergangs die Rolle des Impulsgebers zufallen. Deshalb sind für 2012 Sitzungen in der bisherigen Häufigkeit anzusetzen, damit die Gruppe den Vorbereitungsarbeiten gerecht werden und konkrete Vorschläge erarbeiten kann, die dann als Grundlage für die Diskussion innerhalb der Gemeinsamen Arbeitsgruppe dienen. Als erste Themen sollten Fragestellungen gewählt werden, für die eine Behandlung auf europäischer Ebene (das heißt im Rahmen der Gemeinsamen Arbeitsgruppe) wünschenswert wäre, die aber von den Mitgliedstaaten der ZKR auch im Alleingang zum Abschluss gebracht werden könnten, falls auf europäischer Ebene (wegen zu stark divergierender Positionen oder mangelnder Dynamik in der Gemeinsamen Arbeitsgruppe) Entscheidungen blockiert werden.

### **Ergebnis**

Keine der Maßnahmen zur Bekämpfung des Arbeitskräftemangels kann innerhalb von zwei Jahren zum Abschluss gebracht werden. Alle bereits in Angriff genommenen oder geplanten Aufgaben erfordern mehr Zeit.

Auch der Umfang der Aufgabe muss berücksichtigt werden. Die genannten Themen können nicht alle gleichzeitig behandelt werden. Daher muss eine Prioritätenliste aufgestellt und entschieden werden, welche Themen in den kommenden zwei Jahren behandelt werden sollen. Bei Themen, die Drittstaaten betreffen, muss die Priorität in Absprache mit diesen Ländern festgelegt werden.

Die niederländische Delegation schlägt folgende Ausrichtung ihrer Präsidentschaft für den Zweijahreszeitraum 2012-2013 vor:

## Jahr 2012

- a) Die Arbeitsgruppe STF/G tritt in der bisherigen Häufigkeit zusammen und konzentriert ihre Tätigkeit auf folgende Themen:
- Vorbereitungen für die gegenseitige Anerkennung der im Wege der Ausbildung oder der Prüfung erworbenen Befähigung zum Matrosen (Thema 4, Prio 1)
  - Erarbeitung des Programms für die Verkürzung der erforderlichen Fahrzeit und (letztlich) praktische Prüfung auf dem Simulator (Thema 6, Prio 1)
  - Aktualisierung des Prüfungsprogramms zum Schiffsführer (Stabilität, umweltfreundliche Fahrweise, elektronische Instrumente, Führen besonderer Schiffe) (Thema 7, Prio 1)
  - Erleichterung der Anforderungen für das Führen von Güterschiffen von weniger als 40 m Länge (Thema 5, Prio 2)
  - Vorsichtiger Start der Erkundung der Möglichkeiten zum Einsatz neuer Technologien (digitaler Fahrtenschreiber), um die Fahrzeiten besser kontrollieren und die Regeln für die Mindestbesatzung und die Fahrzeiten flexibler gestalten zu können. (Thema 8, Prio 1)
  - Bestandsaufnahme und gegebenenfalls Annäherung der Prüfungsmodalitäten zum Nachweis von Streckenkenntnissen (Thema 2, Prio 2)
  - Verkehrssprache: Sicherstellen, dass Schiffsführer auf dem Rhein ausreichend untereinander und mit den Landstellen in der Sprache des Landes, wo sie fahren, kommunizieren können, und Deutsch- oder eventuell Englischkenntnisse haben, oder Riverspeak verwenden können Erwägung – längerfristig – in der europäischen Binnenschifffahrt eine gemeinsame Sprache einzuführen (Thema 1, Prio 2).
  - Einführung eines Sportschifferpatents für Sportfahrzeuge von weniger als 40 m Länge (Thema 10, Prio I).
- b) Der STF-Ausschuss legt die Grundlagen für die Einrichtung einer Gemeinsamen Arbeitsgruppe:
- Genehmigung der Regeln für die Tätigkeit der Gemeinsamen Arbeitsgruppe zunächst im STF-Ausschuss und dann im Vorbereitenden Ausschuss
  - Einberufung der ersten Sitzung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe (zum Beispiel eine Sitzung an einem halben Tag am Rande des Runden Tisches zum Simulator)
- c) Der STF-Ausschuss organisiert gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit Platina einen Runden Tisch zum Thema praktische Prüfung am Simulator für Schiffsführer

## Jahr 2013

- a) Die Gruppe STF/G tritt weniger häufig zusammen und konzentriert ihre Tätigkeit auf folgende Themen:
- Festlegung des Programms für die praktische Prüfung am Simulator zum Erwerb der Befähigung als Schiffsführer und daraus resultierend einer Verkürzung der Fahrzeit;
  - Verabschiedung von verordnungsrechtlichen Änderungen betreffend
  - die Schaffung eines weniger umfangreichen Schiffsführerzeugnisses für das Führen von Güterschiffen von weniger als 40 m Länge
  - die gegenseitige Anerkennung bestimmter Prüfungen und Ausbildungen zum Matrosen
  - die Aktualisierung des Prüfungsprogramms für Schiffsführer
  - ausreichende Deutsch- oder ggf. Englischkenntnisse (Änderung der RheinSchPersV) des auf dem Rhein fahrenden Personals
  - Einführung eines Sportschifferpatents für Sportfahrzeuge von weniger als 40 m Länge



- b) Die Gemeinsame Arbeitsgruppe tritt ein oder zwei Mal zusammen und konzentriert ihre Tätigkeit insgesamt oder teilweise auf folgende Themen:
- Gegenseitige Anerkennung der Befähigung zum Matrosen
  - Prüfung zum Nachweis von Streckenkenntnissen
  - Vereinheitlichung der Art des Nachweises der Tauglichkeit
  - Aktualisierung des Prüfungsprogramms
  - Einsatz neuer Technologien (digitaler Fahrtenschreiber), um die Fahrzeiten besser kontrollieren und die Regeln für die Mindestbesatzung und die Fahrzeiten flexibler gestalten zu können.

**VI - Untersuchungsausschuss**

**HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSCHUSSES RV:**

technische Schiffssicherheit, Bau- und Ausrüstung der Fahrzeuge

**Betroffene Regelwerke**

Anhänge der Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe;  
Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO);  
Dienstanweisungen für die zuständigen Behörden und Schiffsuntersuchungskommissionen

Schwerpunkte der Arbeiten des Untersuchungsausschusses für die Jahre 2012/2013

weitere Verbesserung der Umwelteigenschaften der Binnenschiffe;  
EG-weite Harmonisierung nationaler Bestimmungen;  
Modernisierung und Vereinfachung der technischen Vorschriften;  
Auswertung und Umsetzung praktischer Erfahrungen

Nr.	Aufgaben	Vorschrift	Problemanalyse	Behandlung	Priorität
<b>1.</b>	<b>Erleichterung der Anwendung der Vorschriften</b>				
1.1	Vereinfachung des Verfahrens zur Erteilung von Empfehlungen auch bei einem eventuellen Auslaufen der Härtefallklausel	RheinSchUO §§ 2.19, 24.04	RV (11) 45 = RV/G (11) 66 = JWG (11) 72	RV/G	II
1.2	Vereinheitlichung der technischen Unterlagen an Bord	Anhang II Artikel / RheinSchUO § 2.02	RV (11) 55 = RV/G (11) 71 = JWG (11) 77	JWG	II
1.3	Modernisierung der Anforderungen an die Stabilität	Anhang II Artikel / RheinSchUO §§ 3.02 Nr. 3, 15.03, 15a.03, 17.06, 17.07, 17.08, Kapitel 22, Artikel / §§ 22a.04, 22b.06	RV (11) 53 = JWG (11) 81 = RV/G (11) 76  RV (11) 61 = RV/G (11) 88 = JWG (11) 91	JWG	I
1.4	Präzisierung der Anforderungen an die Festigkeit	Anhang II Artikel / RheinSchUO § 3.02	RV (11) 61 = RV/G (11) 88 = JWG (11) 91	JWG	II
1.5	Differenzierung der Mindestgeschwindigkeit von Schubverbänden <sup>1</sup>	Anhang II Artikel 5.06	RV (11) 53 = RV/G (11) 76 = JWG (11) 81	JWG	II
1.6	Revision der Übergangsbestimmungen	Anhang II / RheinSchUO Kapitel 24	RV (11) 47 = RV/G (11) 79  RV (11) 45 = RV/G (11) 66 = JWG (11) 72	RV/G	I

<sup>1</sup> Diese Aufgaben sind hier nachrichtlich aufgeführt, da sie nur die Richtlinie 2006/87/EG betreffen.

Nr.	Aufgaben	Vorschrift	Problemanalyse	Behandlung	Priorität
1.7	Überarbeitung des Musters Gemeinschaftszeugnis / Schiffsattest und Anpassung der Dienstanweisung zum Ausstellen	Anhang V / RheinSchUO Anlage B, Dienstanweisung Nr. 11	RV (11) 48 = RV/G (11) 80 = JWG (11) 84	JWG-RV/G	I
1.8	Vorbereitung der gemeinsamen Tagung der Schiffsuntersuchungskommissionen			JWG-RV/G	II
<b>2.</b>	<b>Harmonisierung der Vorschriften</b>				
2.1	Modernisierung der Anforderungen an die freie Sicht	(Anhang II Artikel) RheinSchUO § 7.02	RV (11) 46 = RV/G (11) 78 = RP (11) 21 = RP/G (11) 43	RV/G	I
			RV (11) 61 = RV/G (11) 88 = JWG (11) 91		
2.2	Anpassen der Vorschriften für Signallichter, Radarausrüstungen und Wendeanzeiger an den Anhang IX der Richtlinie 2006/87/EG	RheinSchUO § 7.05, Anlage M	RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82	RV/G	II
2.3	Harmonisierung und Ergänzung der Vorschriften für die Zonen 1, 2 und 4 <sup>1</sup>	Anhang II Kapitel 19b, Anhang III und IV	RV (11) 45 = RV/G (11) 66 = JWG (11) 72	JWG	I
			RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82		
			RV (11) 61 = RV/G (11) 88 = JWG (11) 91		
<b>3.</b>	<b>Schutz der Besatzungen, der Umwelt und des Klimas</b>				
3.1	Ergänzung der Anforderungen an Überfüllsicherungen von Tagestanks	Anhang II Artikel / RheinSchUO § 8.05	RV (11) 53 = RV/G (11) 76 = JWG (11) 81	JWG	II
3.2	Senken der Grenzwerte für Geräuschemissionen	Anhang II Artikel / RheinSchUO §§ 8.10, 11.09	RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82	RV/G	I
3.3	Weiterentwicklung der Emissionsvorschriften, Berücksichtigung von Abgasnachbehandlungssystemen	RheinSchUO Kapitel 8a, Anlage J, Dienstanweisung Nr. 16	RV (11) 62 = RV/G (11) 89 = JWG (11) 92	RV/G	I
		Anhang II Kapitel 8a	RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82	JWG	

<sup>1</sup> Diese Aufgaben sind hier nachrichtlich aufgeführt, da sie nur die Richtlinie 2006/87/EG betreffen.

Nr.	Aufgaben	Vorschrift	Problemanalyse	Behandlung	Priorität
3.4	Workshop zu den Anforderungen an „Wohnungen“	Anhang II / RheinSchUO Kapitel 12	RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82	RV	II
3.5	Arbeiten zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt <sup>1</sup>			RV/G	I
<b>4.</b>	<b>Berücksichtigung neuer Entwicklungen</b>				
4.1	Revision des Kapitels 9 „Elektrische Anlagen“	Anhang II / RheinSchUO Kapitel 9	RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82	JWG	I
4.2	Ergänzung um Vorschriften zu Hochdruckwassernebel-Sprühanlagen	Anhang II Artikel / RheinSchUO § 10.03b	RV (11) 45 = RV/G (11) 66 = JWG (11) 72	JWG-RV/G	I
			RV (11) 69 = RV/G (11) 85 = JWG (11) 89		
4.3	Modernisierung der Anforderungen an Winden und Koppeleinrichtungen	Anhang II Artikel / RheinSchUO §§ 11.11, 16.01	RV (11) 69 = RV/G (11) 85 = JWG (11) 89	JWG	I
4.4	Ergänzung der Richtlinie um besondere Vorschriften für Traditionsschiffe <sup>2</sup>	Anhang II Kapitel 19	RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82	JWG	
			RV (11) 61 = RV/G (11) 88 = JWG (11) 91		
4.5	Ergänzung um Vorschriften zur Zulassung von LNG als Kraftstoff	Anhang II / RheinSchUO Kapitel 8, 8a	RV (11) 72 = RV/G (11) 92 = MD (11) 23 = JWG (11) 97	RV/G	I
4.6	Anpassung von Vorschriften für Informations- und Navigationsgeräte <sup>3</sup>	Anhang II / RheinSchUO		RV/G	I

<sup>1</sup> Die aus dem Bericht „Möglichkeiten zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen in der Binnenschifffahrt“ resultierenden Arbeiten werden im Frühjahr 2012 detailliert.

<sup>2</sup> Diese Aufgaben sind hier nachrichtlich aufgeführt, da sie nur die Richtlinie 2006/87/EG betreffen.

<sup>3</sup> Diese aus der Umsetzung der RIS-Strategie resultierenden Arbeiten werden im Frühjahr 2012 verifiziert.

**VII – Ausschuss für gefährliche Güter**

**HAUPTAUFGABENBEREICH des AUSSCHUSSES MD\*):**

- Dafür Sorge tragen, dass die Sicherheit der Gefahrgutbeförderung auf dem Rhein gewährleistet bleibt und gegebenenfalls verbessert wird,
- Die gemeinsamen Vorschläge für den Sicherheitsausschuss und den Verwaltungsausschuss des ADN vorbereiten.

**Betroffene Regelwerke**

**ADN**

<b>N°</b>	<b>Aufgaben</b>	<b>Auftrag/ Veranlassung</b>	<b>Beginn</b>	<b>Ende</b>	<b>Bemerkungen</b>	<b>erwartete Folge für Regelwerke</b>	<b>Priorität</b>

\*) Derzeit sind keine konkreten Aktivitäten vorgesehen



## PROTOKOLL 7

### Vorsitz und stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für die Periode 2012-2013

#### Beschluss

Die Zentralkommission

billigt die in der Anlage beigefügte Tabelle für den Vorsitz und den stellvertretenden Vorsitz der Gremien der Zentralkommission für die Periode 2012-2013.

#### Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2012-2013

ZEITRAUM	GREMIEN									CDNI
	PRE	BUD	ECO	DF	RP	RV	MD	STF	TP	CPC
<b>Vorsitz 2012/2013</b>	FR	FR	CH	CH	DE	BE	DE	NL	FR	NL

#### Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2012-2013

ZEITRAUM	GREMIEN									CDNI
	PRE	BUD	ECO	DF	RP	RV	MD	STF	TP	CPC
<b>Stellv. Vorsitz 2012/2013</b>	NL	NL	NL	BE	CH	FR	CH	DE	DE	CH

## PROTOKOLL 8

### Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein

#### Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Hinweis auf Beschluss 2011-I-5,

nimmt den Bericht über die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein ihres Sekretariats (Anlage) zur Kenntnis und dankt dem Sekretariat für diese Arbeit,

stellt fest, dass die Arbeitsprogramme ihrer Ausschüsse für den Zeitraum 2012-2013 dem Anliegen, die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein zu erhöhen, gebührend Rechnung tragen,

nimmt die Vorschläge Deutschlands zur Änderung der ADN-Verordnung zur Kenntnis,

beauftragt das Sekretariat, jeweils in dem Frühjahrsplenium 2012 und 2013 die Ergebnisse aus den Untersuchungen und den sich daraus ergebenden Umsetzungsvorschlägen dem Vorbereitenden Ausschuss zu unterbreiten.

**Anlage**





## Zwischenbericht zur Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße

### I) **Einleitung**

Im Beschluss 2011-I-5 hat die ZKR das Sekretariat beauftragt, ihr einen Zwischenbericht zu unterbreiten:

- über die Ergebnisse der Diskussionen über die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Rheins als Wasserstraße;
- mit Vorschlägen für die Weiterbehandlung der aufgeworfenen Fragen.

Auch wenn der Anlass für diesen Beschluss die Havarie des TMS „Waldhof“ war, wird dieser Bericht nicht vertieft auf die wahrscheinlich vielfältigen Ursachen dieses Schiffsunglücks eingehen. Für die ZKR geht es vor allem darum, allgemeine Überlegungen darüber anzustellen, wie in Zukunft derartige Ereignisse vermieden bzw. deren negative Auswirkungen verringert werden können. Zu diesem Zweck sollen in diesem Dokument alle wichtigen aufgeworfenen Fragen in Form eines Überblicks angegangen werden.

### 1) **Zusammenfassung der wichtigsten Schlussfolgerungen**

Aus dem genannten Anlass wurden im Transportbereich die folgenden Fragen gestellt: gibt es Probleme bei der Sicherheit und der Zuverlässigkeit der Wasserstraße? Was muss in jedem Fall getan werden, um die Sicherheit und Zuverlässigkeit zu erhöhen?

Als Antwort auf diese allgemeinen Fragen kann folgendes festgestellt werden:

- Schwere Unfälle auf der Wasserstraße sind selten. Innerhalb von 50 Jahren musste nur aufgrund eines halben Dutzend Ereignisse die Schifffahrt auf dem Rhein für mehr als 48 Stunden unterbrochen werden.
- Es gibt allerdings in der Binnenschifffahrt allgemein Entwicklungen, die zu einer erhöhten Wachsamkeit Anlass geben sollten: Die Binnenschifffahrt wird zu einem immer komplexeren Verkehrsträger. Immer ausgefeiltere Technologien kommen zum Einsatz, bei gleichzeitig wachsendem Wettbewerbs- und Rentabilitätsdruck. Es gibt zunehmende Schwierigkeiten geeignetes Personal zu finden. Die Ladungen werden komplexer. Alle diese Entwicklungen sind nicht notwendigerweise per se Ursache für weniger Sicherheit, doch verlangt diese verstärkte Aufmerksamkeit.
- Überwiegend besteht die Ansicht, dass die schiffstechnischen Sicherheitsvorschriften ausreichend sind. Diese werden vor allem von der gemeinsamen Arbeitsgruppe ZKR-EU (JWG) fortlaufend geprüft, und es werden bei Bedarf Verbesserungen vorgenommen. Allerdings muss diese Gruppe auch weiterhin unter guten Bedingungen arbeiten können: ein Effizienzverlust aufgrund von finanziellen und personellen Kürzungen ist zu vermeiden.
- Es besteht weitgehende Einigkeit, dass bei der Schulung des Personals zusätzliche Anstrengungen unternommen werden müssen, vor allem im Bereich der Schiffsstabilität. Aufgrund der besonderen Komplexität gewisser Schiffstypen und Ladungen (Container, Doppelhüllenschiffe usw.) ist die Prüfung und Kontrolle der Stabilität für diese Schiffe und Ladungen anspruchsvoll und erfolgt nicht immer zufrieden stellend. Dies scheint bei traditionellen Transporten kein Problem zu sein, wohl aber bei spezifischen Produkten und Schiffen.

- Neben den präventiven Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen sind auch die „heilenden“ Maßnahmen, d.h. diejenigen, die nach einem Unfall zu treffen sind, zu verbessern. Insbesondere müssen die Maßnahmen zum Erhalt oder zur schnellstmöglichen Wiederherstellung des Schiffsverkehrs verstärkt werden, d.h. es sind effiziente Instrumente zum Krisenmanagement zu nutzen.

## 2) Laufende Studien und Diskussionen

Nach der Havarie des TMS „Waldhof“ wurden mehrere Initiativen zur Sicherheit und Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt ergriffen:

- Die Zentralkommission hat Vertreter des Gewerbes im Rahmen ihrer Beratenden Konferenz (9. Mai und der 4. Oktober) eingeladen.
- Deutschland hat zu Arbeitstreffen zur Stabilität von Binnentankschiffen eingeladen, die mögliche Verbesserungen der dem ADN beigefügten Verordnung prüfen soll. Die Gruppe hat mehrmals getagt (27. / 28. April, 30. Juni / 1. Juli, 4. / 5. Oktober 2011). In diesem Rahmen wurden von Deutschland Vorschläge ausgearbeitet, die dem Sicherheitsausschuss des ADN-Übereinkommens unterbreitet werden (Dok. CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/14 = ADN/WP.15/AC.2/2012/14).
- Die IVR hat im Juni 2011 einen Workshop zum Thema Wasserstraßenblockaden durch Havarien und deren wirtschaftliche Folgen durchgeführt. Hierüber wurde ein Bericht veröffentlicht (**s. Anhang 1**).
- Vertreter des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments haben am 31. August das Sekretariat der ZKR zu Fragen, die durch die Havarie des TMS „Waldhof“ aufgeworfen worden waren, angehört.

Bereits vor der Havarie haben die verschiedenen zuständigen Gremien der ZKR zahlreiche Arbeiten zur Stabilität von Binnenschiffen begonnen.

## 3) Mögliche Arbeiten für die ZKR

**Anhang 5** enthält mögliche Arbeiten, die geeignet erscheinen, die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße zu fördern und das Risiko von schweren Havarien zu reduzieren.

Um dem Ziel der Förderung der Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rechnung zu tragen, wurden die Arbeitsprogramme der ZKR für den Zeitraum 2012/2013 unter Berücksichtigung der vorliegenden Informationen und der bereits durchgeführten Studien aufgestellt.

## II) Schiffsstabilität

Die Stabilität der Binnenschiffe wird in mehreren Vorschriften zur Binnenschifffahrt geregelt, etwa in der Polizeiverordnung und vor allem in der Untersuchungsordnung. Für gewisse Fälle gibt es präzise Anweisungen (insbesondere für Containerschiffe). Aber oft ist die Verpflichtung, die Stabilität festzustellen und zu überwachen, nur allgemein und nicht nachprüfbar formuliert. Eine Klärung dieser Vorschriften erscheint daher wünschenswert.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

**1) Welche Regelwerke sind für die Optimierung von Stabilitätsvorschriften am besten geeignet?**

Auf den ersten Blick erscheint es wünschenswert, vor allem für Gefahrgüter transportierende Schiffe spezifische Vorschriften vorzusehen. Doch die Frage der Stabilität betrifft sämtliche Schiffe, so dass auch allgemein gehaltene Vorschriften (Polizeiverordnung) und Vorschriften aus anderen Bereichen (Untersuchungsordnung, Verordnung über das Schiffspersonal) ergänzt werden müssten. Eine wachsende Kluft zwischen der dem ADN beigefügten Verordnung und den allgemeinen Vorschriften zur Sicherheit in der Binnenschifffahrt gäbe ohnehin zu Sorge Anlass. Die Uneinheitlichkeit der Vorschriften sowie Doppelspurigkeiten würden dadurch gefördert.

Aus Zeitgründen könnte es wünschenswert erscheinen, vorab die dem ADN beigefügte Verordnung zu ändern. Bei einer späteren Optimierung der Stabilitätsvorschriften in den allgemeinen Regelwerken, dort auch die Vorschriften für Tankschiffe aufzunehmen. Dann könnten redundante Bestimmungen aus der dem ADN beigefügten Verordnung gestrichen und diese dadurch verschlankt werden.

**2) Wie kann man die technischen Kompetenzen des Personals stärken?**

Die Optimierung von Vorschriften kann wirkungslos bleiben, wenn nicht gleichzeitig Maßnahmen getroffen werden, mit denen beim betroffenen Personal geeignete technische Kompetenzen sichergestellt werden können. In diesem Zusammenhang muss man sich also fragen, inwieweit der aktuelle Rahmen für die Ausbildung und Qualifizierung des Personals zufrieden stellend ist.

Auf dem Rhein fällt dieser Bereich in erster Linie unter die Verordnung über das Schiffspersonal. Anlage D7 dieser Verordnung sieht im Rahmen der Prüfung für den Erwerb eines Patents für den Rhein auch die Prüfung der Kenntnisse im Bereich „Schwimmfähigkeit, Stabilität und ihre praktische Anwendung“ vor. Der STF-Ausschuss kann prüfen, ob diese Anforderung ausreichend präzise formuliert ist.

Für den Bereich Gefahrguttransport wird vorgeschlagen, die Bestimmungen der dem ADN beigefügten Verordnung - was die Ausbildung der „ADN Sachkundigen“ betrifft - dahingehend zu ergänzen, dass der Ausbildungsinhalt der Kurse die diese Sachkundigen zu folgen haben, auch Stabilitätsaspekte und die Verwendung von Ladungsrechnern umfasst. Außerdem wird vorgeschlagen, dass Schiffsführer, die als hauptverantwortliche Schiffsführer Gefahrgüter transportieren, sich auch zum „Sachkundigen“ im Sinne der dem ADN beigefügten Verordnung ausbilden lassen müssen.

Es stellt sich die Frage, ob es nicht, analog zu den Vorschriften im Gefahrgutbereich, auch für Schiffsführer technisch komplexer Schiffe sinnvoll wäre, zusätzliche Kurse zu verlangen. Deren Besuch könnte zum Erwerb eines speziellen Zeugnisses führen.

Schließlich müsste man sowohl für Gefahrgutschiffe als auch für alle anderen Schiffe überprüfen, ob:

- die Ausbildungsmodalitäten
- und die Modalitäten zur Kontrolle der Ausbildungen

ausreichen, um sicherzustellen, dass die verlangten Kenntnisse über die Schiffsstabilität und deren Kontrolle auch tatsächlich beim Schiffspersonal vorhanden sind.

**3) Wie kann man die Beherrschung von Stabilitätsfragen durch die Bereitstellung von geeigneten Instrumenten fördern?**

Aufgrund der Komplexität gewisser Schiffe scheint Einigkeit darüber zu herrschen, dass neben einer angemessenen Ausbildung, Schiffsführer auch über geeignete Geräte zur Stabilitätsberechnung verfügen müssen. Software hierfür gibt es bereits. Ihre Eignung muss sichergestellt werden. Dieses Anliegen darf nicht nur für Gefahrgutschiffe gelten. Die Bedingungen für die tatsächliche Verfügbarkeit und Verwendbarkeit derartiger Instrumente durch den Schiffsführer müssen geklärt werden.

Die Frage der Eignungsprüfung der Stabilitätsberechnungsprogramme stellt sich ebenfalls. Man könnte ein Zertifizierungsverfahren ins Auge fassen. Ebenfalls müsste man eine mögliche Rolle der Klassifikationsgesellschaften bei der Feststellung der Eignung derartiger Instrumente genauer definieren.

Auf der Grundlage der Diskussionen, die in den von Deutschland organisierten Arbeitstreffen stattgefunden haben, wurde eine Ergänzung der Vorschriften zum Zulassungszeugnis vorgeschlagen, um die dem ADN beigefügte Verordnung zu präzisieren. In der Liste der Gefahrgüter, die zur Beförderung im betreffenden Tankschiff zugelassen sind (sogenannte „Schiffsstoffliste“), sollte künftig für bestimmte Gefahrgüter angegeben werden, welche besonderen Stabilitätskriterien zu berücksichtigen sind.

Ferner wurde eine Verbesserung der Ausrüstung zur präzisen Feststellung des Ballastwasserstandes durch Niveau-Anzeigergeräte angeregt.

**4) Wie kann man den institutionellen Rahmen verbessern, um die Einhaltung der Maßnahmen sicherzustellen?**

Es ist Aufgabe der Behörden, die Einhaltung der Vorschriften, die Verfügbarkeit von geeignetem Material und die wirksame Nutzung des Know-hows und der Techniken sicherzustellen.

Wenn Vorschriften geändert werden, müssen Fristen und praktische Umsetzungsmodalitäten geklärt werden, damit das Personal die verlangten zusätzlichen Kenntnisse erwerben kann und die notwendigen Instrumente (Ladungsrechner und Stabilitätsberechnungsprogramme) für die betroffenen Schiffe auch zur Verfügung stehen.

Mehrere Gremien befassen sich zurzeit mit Stabilitätsfragen (**s. Anhang 2**). Grundsätzlich erscheint es sinnvoll, die verschiedenen Fragen in die entsprechenden Fachgremien zu geben (ADN-Sicherheitsausschuss, verschiedene technische Ausschüsse und Arbeitsgruppen der ZKR).

Allerdings könnte dies zu mangelnder Kohärenz und Doppelspurigkeiten führen. Es wäre daher sinnvoll, sämtliche Stabilitätsfragen im Sinne eines Querschnittsthemas von einem ad hoc Gremium behandeln zu lassen.

Ohne den Vorschlägen an den ADN-Sicherheitsausschuss vorgreifen zu wollen, erscheint doch die ZKR die Organisation zu sein, die am besten geeignet wäre, um einen Gesamtüberblick und eine koordinierende Funktion in der Stabilitätsproblematik sicherzustellen, zumal diese Problematik nicht getrennt von den rechtlichen Aspekten und der Frage der Bergungsmaßnahmen behandelt werden soll, auf die im Folgenden eingegangen werden soll.

### III) Rechtliche Fragen

Der Rechtsrahmen kann auf die Stabilitätsfragen einen großen Einfluss haben.

#### 1) **Die Haftung des Schiffsführers, des Reeders und des Verladers**

Die Anforderung gemäß Artikel 1.07 der Polizeiverordnung „Die Ladung darf die Stabilität des Fahrzeugs und die Festigkeit des Schiffskörpers nicht gefährden“ betrifft direkt den Schiffsführer, der persönlich für die Sicherheit des Transports sorgen muss.

Allerdings kommt bei einem Transport eine komplexe Kette verschiedener Akteure zum Einsatz, wobei der Schiffsführer ein eher schwaches Glied darstellt, wenn er als Angestellter den Weisungen seines Arbeitgebers unterstellt ist und auf verschiedenen Schiffen arbeiten muss, von denen er nicht unbedingt sämtliche Eigenschaften kennt.

Ohne den Grundsatz in Frage zu stellen, wonach der Schiffsführer persönlich für die Lade- und Stabilitätsbedingungen seines Schiffs haftet, ist doch darauf zu achten, dass sie nicht in seine alleinige Verantwortung fallen.

Dem Schiffseigner (Frachtführer/Reeder) obliegt die Verantwortung, dass das von ihm für einen bestimmten Transport bereitgestellte Schiff für die Ladung, und insbesondere die Qualität der betroffenen Waren, geeignet ist. Er muss auch dafür sorgen, dass das Schiff mit den notwendigen Instrumenten ausgestattet ist (Stabilitätsrechner). Er muss außerdem dafür sorgen, dass der Schiffsführer seiner Verantwortung auch tatsächlich gerecht werden kann und dass er über die Eigenschaften des Schiffs angemessen geschult wurde, damit er unter Einhaltung der Sicherheitsvorschriften die Güter korrekt laden kann.

Es sei daran erinnert, dass bestimmte Staaten vor allem für den Straßentransport bei überladenen Fahrzeugen eine Haftungsvermutung des Arbeitgebers eingeführt haben. Eine derartige Regel könnte man auch für die Binnenschifffahrt übernehmen. In der Tat wird der Frachtvertrag vom Reeder unterzeichnet, der bestimmt, in welchem Schiff und durch welchen Schiffsführer die Ware transportiert wird. Würde man anerkennen, dass es die Pflicht des Reeders ist zu prüfen, ob das Schiff für den Transport der Ware geeignet ist, könnte man ihn haftbar machen, selbst wenn darüber hinaus der Schiffsführer für ein nautisches Verschulden haften muss.

Grundsätzlich ist der Verloader für die Sicherheit von Transportleistungen nicht verantwortlich. Allerdings könnte er haftbar gemacht werden, wenn er vor der Übergabe gefährlicher Güter an einen Frachtführer nicht die notwendigen Vorsorgemaßnahmen getroffen hat. Diese Regel wurde aufgrund der dramatischen Umweltverschmutzungsfälle in der Hochseeschifffahrt eingeführt. Bereits heute üben die Verloader eine gewissen Kontrolle aus, indem sie von den Frachtführern Sicherheitsgarantien im Rahmen des EBIS-Systems verlangen, und erkennen so indirekt an, dass sie gefährliche Güter niemandem anvertrauen würden, ohne sich vorher abzusichern. Das EBIS-System könnte durch eine Kontrolle der Maßnahmen im Bereich der Stabilität ergänzt werden.

Man könnte davon ausgehen, dass eine Beförderung nur dann sicher durchgeführt werden kann, wenn alle Akteure kombiniert ihre Verantwortung tragen und damit ein System nahtlos aneinander anschließender Kontrollen sicherstellen.

Für den Bereich Gefahrguttransporte sieht Kapitel 1.4 die dem ADN beigefügte Verordnung bereits „Sicherheitspflichten der Beteiligten“ und damit eine Präzisierung der Verantwortlichkeiten dieser Beteiligten (Absender, Beförderer, Empfänger, Verloader, Verpacker und Befüller) vor.

Anstatt Rechtsvorschriften zu ändern erscheint es jedoch möglich, die Verantwortlichkeiten der verschiedenen Akteure der Logistikkette und deren Zusammenwirken durch einen Verhaltenskodex zu klären, wie dies bereits im Internationalen Leitfaden für die Sicherheit von Binnentankschiffen und Terminals (ISGINTT-Leitfaden) für chemische Produkte und Erdölprodukte geschehen ist.

## 2) Versicherungen: die Frage der Versicherungspflicht

Das Auftreten schwerer Unfälle wirft immer die Frage nach den Versicherungsvorschriften auf.

Die Binnenschifffahrt ist einer der wenigen Verkehrsträger, für den auf internationaler Ebene keine Versicherungspflicht besteht.

In bestimmten Staaten (z.B. Tschechische Republik) besteht eine Versicherungspflicht, aber diese ist in Anbetracht der tatsächlichen Risiken nicht immer ausreichend. Daher ist der Nutzen auch relativ gering.

Die meisten Binnenschiffsunternehmen, die im Rheinstromgebiet tätig sind, sind versichert. Sollte es bei der aktuellen Rechtslage bleiben, wirft dies Fragen auf:

- Wenn auf denselben Wasserstraßen Transporte mit und ohne Versicherung möglich sind, kann das zu Wettbewerbsverzerrungen führen;
- Ohne Versicherung können die Folgen einer Havarie dadurch verschlimmert werden, dass das haftende Unternehmen die Opfer nicht entschädigen und die notwendigen Arbeiten zur Bergung und zur Wiederherstellung des Verkehrs nicht bezahlen kann.

Die Einführung einer Versicherungspflicht wirft allerdings auch viele Fragen auf:

- Auf welcher rechtlichen Grundlage würde eine Versicherungspflicht eingeführt? Könnte die ZKR von auf dem Rhein fahrenden Schiffen eine Versicherung verlangen? Müsste dies auf europäischer Ebene geregelt werden?
- Eine Versicherungspflicht müsste wahrscheinlich eine Höchstgrenze für die Deckung vorsehen, die je nach Art der Schäden variieren könnte. Diese Grenzen müssten festgelegt werden.
- Man müsste auch festlegen, welche Schäden unter die Versicherungspflicht fallen würden.

Die zu versichernden Schäden kann man in drei Kategorien unterteilen:

- Schäden am Schiff des Versicherten (Kaskoversicherung);
- bei Dritten verursachte Schäden (Haftpflichtversicherung);
- bei den Vertragsparteien verursachte Schäden (Ladung, Fahrgäste).

Die Versicherungspolice sind von Land zu Land unterschiedlich. In manchen Ländern wird nur eine der oben genannten Kategorien versichert. In anderen Ländern (wie in Frankreich) gilt die Deckung für mehrere.

Für bestimmte Schäden können auch spezielle Versicherungen abgeschlossen werden: Betriebsunterbrechungsversicherung, Gefahrguttransportversicherung usw.

In die Überlegungen zur Einführung einer Versicherungspflicht müssten daher auch die Art und die Höhe der zu versichernden Schäden einfließen.

Angesichts der Komplexität der aufgeworfenen Fragen scheint eine kurzfristige Behandlung dieser Frage nicht erforderlich.

### **3) Der rechtliche Rahmen für Bergungsarbeiten**

Es wurde die Befürchtung geäußert, die Versicherungsmechanismen könnten die Bergungsarbeiten verzögern.

Das Verfahren für die Hebung oder Beseitigung von Schiffen scheint in allen Staaten nach den folgenden Schritten zu verlaufen: die zuständige Behörde erlässt an den Schiffseigner die Weisung, das Schiff zu bergen oder aus der Wasserstraße zu beseitigen, es sei denn, der Schiffseigner hat beschlossen, das havarierte Schiff aufzugeben. In letzterem Fall sind die für den Unterhalt der Wasserstraßen zuständigen Behörden für die Beseitigung zuständig. Die Weisung wird mit einer Frist verbunden, während der der Versicherer des Schiffseigners ein Gutachten erstellt und bei Bergungsfirmen Angebote einholt. Wenn mehrere Versicherer das Schiff versichert haben, kann es bei der Bestimmung der für die Bezahlung des Gutachtens und der Bergungsfirma zuständigen Versicherung zu einem Rechtsstreit kommen. In diesem Schritt kann es so auch zu einer Verzögerung bei den Bergungsarbeiten und dem Räumen der Fahrinne kommen. Außerdem reicht der Versicherungsschutz zur Finanzierung des Bergungsunternehmens nicht immer. In diesem Fall wird das Bergungsunternehmen zögern, den Vertrag anzunehmen. Wenn am Ende dieses Schritts der Eigentümer ausfällt, muss die zuständige Behörde die Finanzierung der Bergungsarbeiten übernehmen.

Aufgrund der Besonderheiten dieses Verfahrens kann es in gewissen Fällen zu Verzögerungen bei der Freimachung der Wasserstraße kommen. Daher könnte man nach wirksameren Wegen suchen.

Ein Beispiel für ein schnelleres Verfahren bieten Unfälle im Straßenverkehr: die Behörden übernehmen direkt die Kosten für die Wiederherstellung des Verkehrs und verlangen erst in einem zweiten Schritt die Erstattung der Kosten durch die Versicherung des Fahrers. Dieses Verfahren ist nicht direkt auf den Binnenschiffsverkehr übertragbar, da hier die Kosten für die Bergung sehr viel höher sein können, so dass manche Behörden Schwierigkeiten hätten, diese zunächst zu übernehmen. Außerdem gibt es im Straßenverkehr das Problem mit Mehrfachversicherungen wahrscheinlich seltener.

Eine weitere Möglichkeit könnte darin bestehen, einen Bergungs-/Beseitigungsfonds zu schaffen, der durch die Versicherungsgesellschaften finanziert würde. Die Bergungs- und Beseitigungskosten würden zunächst vom Fonds getragen, der sich in einem zweiten Schritt die Kosten durch die Versicherung erstatten lassen würde.

Gemäß Nr. 4 des § 1.18 („Freimachen des Fahrwassers“) der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung können die zuständigen Behörden die Beseitigung unverzüglich vornehmen, wenn sie nach ihrem Ermessen keinen Aufschub dulden. Es stellt sich jedoch die Frage, ob die öffentlichen Behörden in den verschiedenen Mitgliedsstaaten über die nötigen polizeilichen Befugnisse verfügen, um im Fall einer Havarie schnell und effizient eingreifen zu können, falls der Frachtführer selbst nicht die nötigen Schritte unternimmt.

### **4) Die Frage der Entschädigung von Frachtführern, die durch eine Havarie blockiert werden**

Wenn durch eine Havarie eine bedeutende Wasserstraße wie der Rhein längerfristig blockiert wird, kann das bei den Wasserstraßennutzern zu großen Schäden führen.

Im Fall der Havarie des TMS „Waldhof“ hat die IVR den Schaden aufgrund der Wasserstraßenblockade auf 1,6 Millionen Euro pro Tag geschätzt. Das Forschungsinstitut NEA hat eine Studie zu den Kosten der Wasserstraßenblockade infolge dieses Unfalls durchgeführt. Für die einzelnen Schiffe ergibt sich daraus ein Verlust von bis zu 4.000 EUR pro Tag.

Die Frage, ob Schifffahrtstreibende, die durch eine Havarie blockiert sind, vom Unfallverursacher entschädigt werden können, ist nicht ganz geklärt. Es sieht so aus, als habe die Rechtsprechung zwischen einer Havarie und den Schäden bei den Wasserstraßennutzern bisher keine direkte Kausalitätsbeziehung anerkannt. Aber die Rechtsprechung kann sich ändern.

Wenn Entschädigungszahlungen beim Unfallverursacher nicht versichert sind, stellt sich die Frage, ob andere Wege für eine Entschädigung denkbar wären.

- Jedes Unternehmen kann eine Betriebsunterbrechungsversicherung abschließen.
- Man könnte die Schaffung eines Entschädigungsfonds ins Auge fassen, der über Beiträge der Wasserstraßennutzer finanziert und bei Schäden aufgrund von Verkehrsunterbrechungen Entschädigungen zahlen würde. Diese Möglichkeit besteht allerdings nur rein theoretisch, ihre Umsetzung erscheint wenig wahrscheinlich.

#### **IV) Rettings-, Bergungs- und Räumungsarbeiten**

Bei der Bergung eines verunglückten Schiffs können die folgenden Phasen unterschieden werden:

- die Stabilisierung des havarierten Schiffs zur Vorbereitung weiterer Arbeiten;
- die Beseitigung der Ladung einschließlich Leerung der gefluteten Laderäume zur Entlastung des Schiffsrumpfs vor der Hebung durch Schwimmkräne;
- die Hebung und der Abtransport des havarierten Schiffs.

Der Verlauf der Bergung hängt stark von den Eigenschaften der Ladung ab. Diese muss als erstes aus dem Schiff entfernt werden, da die Steifigkeit des Rumpfs und die beschränkten Kapazitäten der Schwimmkräne die Bergung eines beladenen Schiffs unmöglich machen.

Gefahrguttransporte haben einen hohen Anteil an den Schiffstransporten insgesamt. Fast alle Tankschiffe und ein großer Teil der Containerschiffe befördern gefährliche Güter. Allerdings gibt es auch bedeutende Verkehrsströme mit Gütern, die als weniger problematisch angesehen werden können (wie Baumaterial). In diesen Fällen könnte die Bergung sehr viel einfacher und schneller ablaufen.

##### **1) Fragen zur Bergung verunglückter Schiffe**

###### *a) Die Verfügbarkeit geeigneter Geräte*

Es wurde die Möglichkeit angesprochen, geeignete Geräte für die Bergung und den Abtransport von verunglückten Schiffen zu entwickeln, instandzuhalten und an strategischen Orten entlang der Wasserstraßen bereitzuhalten, damit sie schnell und effizient zum Einsatz kommen können:

- In den meisten Fällen ist die Bergung verunglückter Schiffe nur mit Hochleistungskränen möglich, die sonst nur in der Hochseeschifffahrt verwendet werden. Auf dem Festland ist derartiges Material anderweitig nicht verwendbar, so dass aus praktischen und wirtschaftlichen Gründen ein Vorhalten derartiger Geräte allein für die Bergung von Schiffen nicht zu rechtfertigen wäre.



- Für den ersten Schritt bei der Bergung, das heißt für die Stabilisierung des havarierten Schiffs, stellt sich die Frage der Verfügbarkeit geeigneten Materials in angemessener Nähe durchaus, insbesondere die Verfügbarkeit von Pontons, von Geräten für den Abtransport der Ladung und die Öffnung der Tanks sowie von Pumpen und Kränen für das Entfernen von Trockenladung aus den Laderäumen.

b) *Die Organisation von Rettungsteams*

Bei der Bergung von Schiffen werden die Entscheidungen im Wesentlichen von zwei Teams getroffen: vom Interventionsteam (die zuständigen Behörden) und vom Bergungsteam (das Bergungsunternehmen, die technischen Sachverständigen und der Versicherer).

Die Besonderheiten einer Schiffsbergung, das besondere Umfeld, in der die Bergungen stattfinden, setzen voraus, dass sich die beiden Teams detailliert und kontinuierlich zu einer Vielzahl von sicherheits- und umweltrelevanten Fragen, die zufriedenstellende Antworten verlangen, absprechen. Die entsprechenden Entscheidungen und Absprachen müssen fachübergreifend stattfinden.

Das Entfernen der Ladung kann vor allem dann, wenn es sich um Gefahrgüter handelt, mit großen Unsicherheiten verbunden sein. Damit die verschiedenen, punktuell auftretenden Fragen auch mit der nötigen Sorgfalt beantwortet werden können, muss die entsprechende Fachkenntnis in jedem der beiden Teams vorhanden sein.

Dabei kann es zwischen dem Frachtführer und dem Verloader einerseits und den Behörden, die für die Wiederherstellung des Verkehrs zuständig sind, andererseits, zu Interessenskonflikten kommen. Der Eigentümer der Ladung will vor allem vermeiden, dass diese Schaden verursacht oder erleidet. Der Frachtführer will vor allem das Schiff schützen und den Schaden bei dritten einschränken. Die für die Wasserstraßen zuständigen Behörden dagegen müssen diese räumen, um den Verkehr wieder freizugeben. Diese Behörden dürfen daher ihre Informationen und Gutachten nicht ausschließlich vom Frachtführer und Befrachter beziehen.

Die zuständigen Behörden müssen außerdem befugt sein, das nötige Material zu beschlagnahmen, damit für ein effizientes Handeln auf den verschiedenen Ebenen die nötigen Voraussetzungen geschaffen werden können.

c) *Verfügbarkeit von Interventionsplänen für verschiedene Havarie-Typen.*

Es erscheint sinnvoll, aufgrund der Erfahrungen Havarie-Szenarien auszuarbeiten, die bei der Planung und Steuerung der Bergungsmaßnahmen als Grundlage dienen könnten. Die Szenarien würden für eine beschränkte Zahl von Ereignissen mit bestimmten Eigenschaften definiert:

- Gefahr für Mensch und Umwelt;
- Anwesenheit von Gefahrgütern und deren Eigenschaften;
- Stabilität und Bedingungen des havarierten Schiffs mit Blick auf die Ladung und die Fahrwinde;
- Art der Bergungs- oder Beseitigungsarbeiten;
- Auswirkungen auf die Schifffahrt (Voll- oder Teilspernung; erwartete Dauer...).

Diese Havarie-Szenarien können bei der Vorbereitung und den Entscheidungsfindungen beigezogen werden.

Die Havariemanagementpläne sollten sich insbesondere auf die folgenden Punkte beziehen:

- Entfernung der Ladung aus Laderäumen und Tanks und Entfernung von ins Wasser gefallen Containern;
- Bestimmung des erforderlichen Materials und der erforderlichen Instrumente;
- Beurteilung der Folgen von eventuellen Einleitungen von Stoffen ins Wasser;
- Kenntnisse über die beförderten Güter hinsichtlich ihrer Gefährlichkeit im Fall von Havarien und Verfahren für den Umgang mit diesen Gütern zur Vermeidung von Risiken;
- Verkehrslenkung bei Havarien, damit das Stilllegen der Schiffe und der reduzierte Verkehr möglichst optimal ablaufen;
- Begleitmaßnahmen und Versorgung stillliegender Schiffe bei einer Wasserstraßensperrung.

Die Ausarbeitung, bereits im Vorfeld, von Havarie-Szenarien könnte die Entscheidungsfindung im Unglücksfall deutlich erleichtern; vorformulierte Strategien sind für Krisensituationen unverzichtbare Arbeitsgrundlagen. Auch „no regret“ Maßnahmen könnten in diesem Zusammenhang wertvolle Ergänzung bieten. Als Vorbild für die Ausarbeitung dieser Instrumente könnten die entsprechenden, bereits existierenden Dokumente für den Schienen- und Straßenverkehr dienen.

## 2) Kommunikation

Zur Information der betroffenen Schifffahrtstreibenden über eine Wasserstraßensperrung hat die ZKR im Jahr 2008 ein Informationsverfahren ausgearbeitet. Dessen Umsetzung ist in der Hand der Verkehrszentralen.

Dieses Verfahren scheint zwar insgesamt den Bedürfnissen der Wasserstraßennutzer zu entsprechen, allerdings:

- sind das ausgearbeitete Modell und die anderen Elemente des Verfahren für längerfristige Sperrungen (> 4 Tage) nicht geeignet;
- berücksichtigen das gewählte Format und die Verbreitung der Informationen zu wenig die Bedürfnisse der anderen Betroffenen, wie der Verlader und der Ladungsempfänger, der Absender und der Logistikunternehmen.
- lässt die praktische Umsetzung noch zu wünschen übrig, da das Format noch nicht ausreichend an die elektronische Nutzung angepasst wurde.

Vielleicht wäre es sinnvoll, dieses Informationsverfahren im Lichte der zu planenden Verbesserungen und der Havarie des TMS „Waldhof“ einer Evaluierung zu unterziehen.

Und schließlich müsste man noch klären, inwieweit das Sekretariat der ZKR im Bereich Information auf internationaler Ebene eine sinnvolle Rolle spielen könnte.



Postbus 23210 3001 KE Rotterdam Vasteland 12 E 3011 BL Rotterdam Telefoon +31 (0)10 411 60 70  
Telefax +31 (0)10 412 90 91 E-mail: [info@ivr.nl](mailto:info@ivr.nl) Internet: [www.ivr.nl](http://www.ivr.nl) Postbank 102793 ABN-Amro 50.34.23.076

## EMPFEHLUNGEN RESULTIEREND AUS DEM IVR-WORKSHOP ZUM THEMA „WASSERSTRASSENBLOCKADEN“

### **Einführung eines Havariemanagementkonzepts auf den Binnenwasserstraßen unerlässlich zur besseren und schnelleren Behebung von Wasserstraßenblockaden**

1. Im Rahmen des IVR-Kongresses 2011 wurde ein Workshop zum Thema Wasserstraßenblockaden durch Havarien und deren wirtschaftliche Folgen organisiert. Dabei gingen Vertreter der verladenden Wirtschaft, sowie des Hafens Rotterdam auf die Folgen und Auswirkungen langfristiger Schifffahrtssperren auf die gesamte logistische Kette ein. Behördenvertreter erläuterten die im Falle von Wasserstraßenblockaden konkret angewendeten Maßnahmen.
2. Erneut wurde betont, dass es für die Schifffahrt als zuverlässiger Partner der verladenden Wirtschaft von größter Bedeutung ist, eventuelle Behinderungen der Wasserstraßen im Interesse der Versorgungssicherheit der Kunden auf ein Minimum zu beschränken. Um ihre Zuverlässigkeit gewährleisten zu können, muss die Binnenschifffahrt im Falle eines Schifffahrtsunfalles deshalb davon ausgehen können, dass Behinderungen möglichst schnell behoben werden. Dazu bedarf es eines **Notfallsystems**, das in derartigen Fällen in Gang gesetzt werden kann.
3. Die wiederholten Blockaden des Rheins in der jüngsten Vergangenheit und deren Auswirkungen auf das System Wasserstraße zeugt von der Notwendigkeit eines **adäquaten Havariemanagementkonzepts**, anhand dessen die erforderlichen Maßnahmen unverzüglich und auf dem dafür geeigneten Entscheidungsniveau eingeleitet werden.
4. Seitens der zuständigen Behörden wurde bereits vor mehreren Jahren nach einer langfristigen Sperrung die Notwendigkeit folgender Maßnahmen erkannt:
  - ⇒ (1) Dauerhafte Bereitstellung von ausreichender Bergungskapazität, insbesondere Hebezeug
  - ⇒ (2) Sicherung qualitativ hochwertiger Havarieexpertise
  - ⇒ (3) Schnelle Analyse der Havarie-situation und zügiges Handeln nach Havarieeintritt
  - ⇒ (4) Intensive Kommunikation mit allen Beteiligten und Betroffenen
5. Während der langfristigen Sperrung des Rheins im Januar 2011, die die **Versorgungssicherheit von Teilen der europäischen Wirtschaft** bedrohte, musste festgestellt werden, dass die bereits früher als notwendig erkannten Maßnahmen bislang nicht oder nicht zureichend umgesetzt wurden.

Das Binnenschiffahrtsgewerbe, das vehement unter den Folgen der Blockade litt, bezifferte den durchschnittlichen Einkommensverlust der betroffenen Schiffe – abhängig von Schiffstyp und –tonnage - auf bis zu 4.000 Euro pro Tag, was einen geschätzten **Einnahmeverlust der betroffenen Binnenschiffahrtsunternehmer von 1.600.000 EURO pro Tag bedeutete**. Aufgrund dieser Tatsachen forderte das in der IVR und EBU vertretene Binnenschiffahrtsgewerbe zur Bewältigung komplexer Schadenslagen ein Notfallmanagement und Havariekommando nach dem Beispiel der Seeschiffahrt.

6. Im Workshop wurde seitens der Behördenvertreter anerkannt und signalisiert, dass bereits vor der Havarie des TMS „Waldhof“ hinsichtlich der Abwicklung von Havarien Defizite festgestellt wurden. Die dazu erstellte Defizitanalyse wird momentan noch auf nationaler Ebene ausgewertet. Während bislang als Hilfsmittel zur Bewältigung von Havarien lediglich ein „Havariehandbuch“ zur Verfügung steht, soll Ergebnis dieser Auswertung ein umfassendes Havariemanagementkonzept für die Bundeswasserstrasse Rhein sein.

**7. Um die Zuverlässigkeit des Verkehrsträgers Binnenschiffahrt zu gewährleisten, muss adäquat auf eine Havarie reagiert werden.**

Adäquat bedeutet neben der Verfügbarkeit von geeignetem Bergungsmaterial auch das Inkrafttreten **geeigneter Verfahren mit klar definierten Zuständigkeiten auf höchster Kompetenzebene**.

Die Einführung von Havariemanagementkonzepten nach dem Beispiel der Seeschiffahrt müssen dazu führen, dass zukünftig adäquat auf Wasserstraßenblockaden in der Binnenschiffahrt reagiert werden kann. Bei gefährlicheren Ladungsgütern hängt außerdem die Begrenzung eines Umweltschadens maßgeblich von der Effizienz eines Havariemanagementkonzeptes ab.

8. Eine Entwicklung und Umsetzung von Havariemanagementkonzepten auf Wasserstrassen muss unverzüglich erfolgen, um die Binnenschiffahrt und die von ihr bedienten Wirtschaftskreise vor erneuten schwerwiegenden Folgen einer Blockade zu schützen. Um dies zu realisieren, besteht Handlungsbedarf auf Ebene

- der Mitgliedstaaten
- der internationalen Institutionen (ZKR/EU) und
- der betroffenen Wirtschaftskreise / Verbände

Die IVR ruft ZKR und EU sowie deren Mitgliedstaaten auf, im Interesse der Binnenschiffahrt und der Versorgungssicherheit der europäischen Wirtschaft alle Maßnahmen zu ergreifen, um unverzüglich die erforderlichen Havariemanagementkonzepte nach dem Beispiel der Seeschiffahrt einzuführen und bietet gleichzeitig an, die bei ihr vorhandene Expertise im Rahmen der Ausarbeitung des Systems einzubringen.

Rotterdam, 24. August 2011

**Anhang 2**

**Übersicht über aktuelle Arbeiten von Gremien zu besonderen Aspekten der Stabilität der Binnenschiffe für die Güterbeförderung**

Aspekte		Betroffene Schiffstypen	ZKR / EU <sup>1</sup>				UNECE		EDINNA	BMVBS <sup>2</sup>	
			RP		RV		STF	SC3			WP.15
			RP/G <sup>3</sup>	EG ERI	RV/G	JWG	STF/G	WP3 <sup>4</sup>			AC.2 <sup>5</sup>
Stabilitäts- anforderungen	Technische Anforderungen	Alle				X <sup>6</sup>					
		Schiffe ≥ 110 m				X <sup>7</sup>					
		CS			X <sup>8 9</sup>	X <sup>10</sup>					
		GGs								X <sup>11</sup>	
	Betriebliche Anforderungen	Alle	X <sup>12</sup>								
		CS	X <sup>13</sup>								
		GGs									X <sup>14</sup>
		Gemischte Ladung	X <sup>15</sup>								
Stoffliste gem. 1.16.1.2.5 ADN	Technische Anforderungen	GGs								X <sup>16 17</sup>	
Stauplanprogramme		CS	X <sup>18</sup>	X <sup>19</sup>							
Ladungsrechner		CS			X <sup>20</sup>	X <sup>21</sup>					
		GGs								X <sup>22</sup>	
Alarmanrichtungen		GGs								X <sup>23</sup>	
Schiffsführer	Ausbildung	Alle							X <sup>24</sup>		
		CS					X <sup>25</sup>				
		GGs								X <sup>26 27</sup>	
	Prüfung	Alle						X <sup>28</sup>			
		CS									
		GGs									X <sup>29</sup>
Zulassungszeugnis		GGs								X <sup>30</sup>	

- <sup>1</sup> Für den Rahmen der EU nur Arbeiten zu den technischen Vorschriften und dem ERI-Standard (Spezifikation zum elektronischen Melden) berücksichtigt; aktuelle Arbeiten zu den
- <sup>2</sup> Das Arbeitstreffen „ADN - Stabilität von Binnentankschiffen“ zu dem das BMVBS im April, Juni und Oktober 2011 eingeladen hat, hat eine Reihe von Änderungsvorschlägen zur Anpassung der dem ADN beigefügten Verordnung vorgelegt.
- <sup>3</sup> RP/G befasst sich derzeit mit betrieblichen Fragen der Stabilität, insbesondere der Containerschifffahrt, zur Aufarbeitung der verschiedenen Unfälle mit Containerschiffen.
- <sup>4</sup> Arbeiten zu den technischen Vorschriften der UNECE werden nicht betrachtet, da diese weitgehend mit denen der Richtlinie 2006/87/EG identisch sind.
- <sup>5</sup> Die Ausschüsse des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) befassen sich derzeit nicht mit besonderen Aspekten der Stabilität.
- <sup>6</sup> Allgemeine Stabilitätsanforderungen werden von verschiedenen Seiten als unzureichend angesehen. Verschiedene Delegationen haben vorgeschlagen, Anforderungen zu präzisieren. Eine Erhöhung der Anforderungen soll damit nicht verbunden sein. Ähnliches gilt für die Anforderungen an die Festigkeit.
- <sup>7</sup> Die einschlägigen Anforderungen wurden 2010/2011 überarbeitet. Die Intakstabilitätsanforderungen werden von verschiedenen Seiten als unzureichend angesehen. Verschiedene Delegationen haben vorgeschlagen, die Anforderungen zu präzisieren. Eine Erhöhung der Anforderungen soll damit nicht verbunden sein.
- <sup>8</sup> Germanischer Lloyd hat Vorschriften geprüft und zumindest für den Rhein (Zone R) als ausreichend bezeichnet. RP/G hat
- <sup>9</sup> Aus Unfalluntersuchung resultiert Forderung zu prüfen, ob Unterscheidung zwischen Anforderungen für gesicherte und ungesicherte Container gerechtfertigt ist. RP/G hat die Arbeitsgruppen für die technischen Vorschriften gebeten, Sachverhalt aufzugreifen.
- <sup>10</sup> Aus Unfalluntersuchung resultiert Forderung zu prüfen, ob Unterscheidung zwischen Anforderungen für gesicherte und ungesicherte Container gerechtfertigt ist. RP/G hat die Arbeitsgruppen für die technischen Vorschriften gebeten, Sachverhalt aufzugreifen.
- <sup>11</sup> Ballastwasser ist bei der Intakstabilitätsberechnung zu berücksichtigen. (Änderungsvorschlag zu 7.2.3.20.1 ADN.)
- <sup>12</sup> Prüfung der obligatorischen Eintragung von Stabilitätsunterlagen in Schiffszeugnis zur Erleichterung der Kontrollen; Institutionalisierung des Erfahrungsaustausch von Unfalluntersuchungskommissionen.
- <sup>13</sup> Detailprüfung § 1.07 Nr. 4 RheinSchPV; Korrektheit der Angaben der Gewichte der beladenen Container; Zusammenarbeit mit verladender Wirtschaft.
- <sup>14</sup> „Ausreichende Intakstabilität muss für alle Stadien des Be- und Entladens und für den Endbeladungszustand bei allen in der Stoffliste nach 1.16.1.2.5 enthaltenen Stoffdichten nachgewiesen werden.“ (Änderungsvorschlag zu 9.3.1.13.3 ADN.)
- <sup>15</sup> Prüfung / Nachweis der Stabilität von Schiffen mit gemischter Ladung (insbesondere Container und Massengut).
- <sup>16</sup> Die schiffsbezogene Stoffliste gem. 1.16.1.2.5 ADN soll von der Klassifikationsgesellschaft erstellt und um zusätzliche Bedingungen ergänzt werden: „Füllungsgrad in Bezug zur Schiffsstabilität oder Verträglichkeit der Tank- und Ausrüstungsmaterialien und der Beschichtungen“. (Änderungsvorschlag zu 1.16.1.2.5 ADN.)
- <sup>17</sup> Die schiffsbezogene Stoffliste gem. 1.16.1.2.5 ADN soll den Änderungen des ADN unverzüglich angepasst werden. Sie muss der für die Erteilung des Zulassungszeugnisses zuständigen Behörde jeweils in der aktuellen Fassung vorliegen. (Änderungsvorschlag zu 1.16.1.2.5 ADN.)
- <sup>18</sup> ZKR beabsichtigt zu prüfen, die Vorschriften zum elektronischen Melden auszuweiten. Dazu gehören zusätzliche Angaben zu den geladenen Containern. Für diese Zwecke wird von Binnenschifffahrt bereits Stauplansoftware genutzt. Allerdings bestehen weder zur Erstellung noch zur Anwendung der Stauplansoftware sicherheitstechnische Vorgaben, was in der Praxis bereits zu Problemen geführt hat.
- <sup>19</sup> Expertengruppe ERI (elektronisches Melden) arbeitet derzeit an Anforderungen für Stauplansoftware für Containerschiffe; Stauplansoftware notwendig für korrekte und vollständige Angaben zu Containerbeladungen, die elektronisch gemeldet werden müssen; Stauplansoftware können als Eingangsdaten in Ladungsrechner übernommen werden
- <sup>20</sup> Aus Unfalluntersuchung resultiert Forderung zu prüfen, ob Validierung von Rechenprogrammen notwendig ist. RP/G hat die Arbeitsgruppen für die technischen Vorschriften gebeten, Sachverhalt aufzugreifen.
- <sup>21</sup> Aus Unfalluntersuchung resultiert Forderung zu prüfen, ob Validierung von Rechenprogrammen notwendig ist. RP/G hat die Arbeitsgruppen für die technischen Vorschriften gebeten, Sachverhalt aufzugreifen.
- <sup>22</sup> „in Doppelhüllenschiffen oder -schubleichtern ohne Mittellängsschott ist der Füllungsgrad der einzelnen Ladetanks mit einem von der anerkannten Klassifikationsgesellschaft zugelassenen Ladungsrechner-System zu bestimmen.“ (Änderungsvorschlag zu 7.2.4.21.3 ADN.)
- <sup>23</sup> Es sollen „Alarminrichtungen und Füllstandsanzeigen für die Ballastzellen“ eingerichtet werden. (Änderungsvorschlag zu 1.6.7.2.2.2 ADN.)
- <sup>24</sup> Erarbeitung von Mindestkompetenzen für Schiffsführer, die insbesondere Kompetenzen im Hinblick auf die Stabilität der Schiffe einschließen.
- <sup>25</sup> RP/G sieht dringende Notwendigkeit, Ausbildung hinsichtlich von Schiffsführern für Schiffe, die Container oder Schwergut befördern, zu verbessern und hat STF gebeten, diesen Sachverhalt aufzugreifen; Vorschlag für Arbeitsprogramm STF.
- <sup>26</sup> Schiffsführer von Gefahrgutschiffen sollen den ADN-Sachkundigenachweis vorweisen. (Änderungsvorschlag zu 7.2.3.15 ADN.)
- <sup>27</sup> „Schiffsstabilität und -festigkeit, Ladungsrechner-Systeme“, „Verwenden von Ladungsrechner-Systemen“, „Stabilitätsfragen (Theorie), Verwenden von Ladungsrechnern (Theorie + Praxis)“ sollen in die *Ausbildungslehrgänge* zum ADN-Sachkundigen aufgenommen werden. (Änderungsvorschläge zu 8.2.2.3.1.3, 8.2.2.3.3.1 und 8.2.2.4 ADN.)
- <sup>28</sup> Savakommission hat vorgeschlagen, verschiedene Qualifikationen für Schiffsführer vorzusehen. Notwendige Qualifikation richtet sich nach Gefahrenpotential der Schiffe und Verbände, die der
- <sup>29</sup> Der Fragenkatalog soll um die vorgeschlagenen Themen ergänzt werden. (Änderungsvorschlag zu 8.2.2.7.1.3 und 8.2.2.7.2.3 ADN.)
- <sup>30</sup> Beschränkung der Zulassung des GGS ausschließlich auf die in der Stoffliste gem. 1.16.1.2.5 ADN benannten gefährlichen Güter. (Änderungsvorschlag zu 8.6.1.3 ADN.)

Anhang 3

Übersicht über aktuelle Vorschriften zu besonderen Aspekten der Stabilität der Binnenschiffe für die Güterbeförderung

Aspekte		Betroffene Schiffstypen	ZKR / EU <sup>31</sup>				UNECE		
			Verkehrsvorschriften	RIS-Standard	Technische Vorschriften		Personalsvorschriften	Verkehrsvorschriften <sup>32</sup>	Gefahrgutvorschriften
			RheinSchPV	ERI-Standard	RheinSchUO	RL 2006/87/EG	RheinSchPersVO	CEVNI	ADN <sup>33</sup>
Stabilitätsanforderungen	Technische Anforderungen	Alle			§ 3.03 Nr. 3 <sup>34</sup>	Anhang II Art. 3.03 Nr. 3 <sup>35</sup>			
		Schiffe ≥ 110 m			Kapitel 22a <sup>36</sup>	Anhang II Kapitel 22a <sup>37</sup>			
		CS			Kapitel 22 <sup>38</sup>	Anhang II Kapitel 22a <sup>39</sup>			
		GGs						9.x.0.93 bis 95 & 9.3.x.13 bis 15 <sup>40</sup> 9.3.2.15 <sup>41</sup>	
	Betriebliche Anforderungen	Alle	§ 1.07 Nr. 3 <sup>42</sup> , § 1.10 <sup>43</sup>					Art. 1.07 Nr. 1 <sup>44</sup> , Art. 1.10 <sup>45</sup>	
		CS	§ 1.07 Nr. 4 <sup>46</sup>					Art. 1.07 Nr. 4 <sup>47</sup>	
		GGs						8.1.2.3 c) <sup>48</sup> 9.3.2.14 <sup>49</sup>	
		Gemischte Ladung							

Aspekte		Betroffene Schiffstypen	ZKR / EU <sup>31</sup>				UNECE		
			Verkehrsvorschriften	RIS-Standard	Technische Vorschriften		Personalsvorschriften	Verkehrsvorschriften <sup>32</sup>	Gefahrgutvorschriften
			RheinSchPV	ERI-Standard	RheinSchUO	RL 2006/87/EG	RheinSchPersVO	CEVNI	ADN <sup>33</sup>
Stofflistegem. 1.16.1.2.5 ADN	Technische Anforderungen	GGs						1.16.1.2 <sup>50</sup>	
Stauplanprogramme		CS						7.1.4.11 <sup>51</sup>	
Ladungsrechner		CS		§ 9.21 <sup>52</sup>	Anhang II Art. 9.21 <sup>53</sup>				
		GGs						8.1.2.3 c) <sup>54</sup>	
Alarminrichtungen		GGs		§ 9.21 <sup>55</sup>	Anhang II Art. 9.21 <sup>56</sup>				
Ladung		GGs						Teil 7 <sup>57</sup>	
Schiffsführer	Ausbildung	Alle							
		CS							
		GGs						1.3.2.1 <sup>58</sup> 8.2 <sup>59</sup>	
	Prüfung	Alle							
		CS							
		GGs							8.2.2.1 <sup>60</sup>



- 
- <sup>31</sup> Für den Rahmen der EU nur die technischen Vorschriften und ERI-Standard (Spezifikation zum elektronischen Melden) berücksichtigt; Personalvorschriften der EU dienen nicht dem Nachweis konkreter Fähigkeiten.
- <sup>32</sup> Die technischen Vorschriften der UNECE werden nicht betrachtet, da diese weitgehend mit denen der Richtlinie 2006/87/EG identisch sind. Es könnte jedoch sinnvoll sein, diese nochmals zu prüfen im Hinblick auf eventuelle zusätzliche Bestimmungen, die im Hinblick auf die Stabilität der Binnenschifffahrt von Bedeutung sein könnten.
- <sup>33</sup> Das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) befasst sich in den in dieser Spalte aufgeführten Punkten mit den Aspekten der Stabilität.
- <sup>34</sup> Grundsätzliche und nicht differenzierte Forderung nach ausreichender Stabilität; daher auslegungsbedürftig und kaum kontrollierbar.
- <sup>35</sup> Grundsätzliche und nicht differenzierte Forderung nach ausreichender Stabilität; daher auslegungsbedürftig und kaum kontrollierbar.
- <sup>36</sup> Detaillierte Vorschriften, wobei allerdings nachprüfbar Vorgaben für die Intakstabilität weitgehend fehlen.
- <sup>37</sup> Detaillierte Vorschriften, wobei allerdings nachprüfbar Vorgaben für die Intakstabilität weitgehend fehlen.
- <sup>38</sup> Detaillierte Vorschriften.
- <sup>39</sup> Detaillierte Vorschriften, wobei allerdings nachprüfbar Vorgaben für die Intakstabilität weitgehend fehlen.
- <sup>40</sup> In Unterabschnitten 9.x.0.93 bis 95 und 9.3.x.13 bis 15 ADN wird der Nachweis von ausreichender Stabilität, Leckstabilität und Intakstabilität gefordert. Ferner sind die Grundwerte für die Stabilitätsberechnung zu ermitteln.
- <sup>41</sup> In Unterabschnitt 9.3.2.15 ADN wird für die Stabilität im Leckfall die Berücksichtigung der Leckhebelarmkurve gefordert (Stabilität, im Leckfall).
- <sup>42</sup> Grundsätzliche und nicht differenzierte Forderung nach ausreichender Stabilität; daher auslegungsbedürftig und kaum kontrollierbar.
- <sup>43</sup> Vorschriften über die mitzuführenden Dokumente (zur Stabilität).
- <sup>44</sup> Grundsätzliche und nicht differenzierte Forderung nach ausreichender Stabilität; daher auslegungsbedürftig und kaum kontrollierbar.
- <sup>45</sup> Vorschriften über die mitzuführenden Dokumente (zur Stabilität).
- <sup>46</sup> Beschreibung der Containerladungen, bei denen keine besonderen Prüfungen der Stabilität erforderlich sind.
- <sup>47</sup> Beschreibung der Containerladungen, bei denen keine besonderen Prüfungen der Stabilität erforderlich sind.
- <sup>48</sup> In Unterabschnitt 8.1.2.3 c) ADN wird vorgeschrieben, dass folgende Dokumente in einer für den Schiffsführer verständlichen Form mitzuführen sind: Lecksicherheitsplan; Intakstabilitätsunterlagen Intakstabilitätsfälle.
- <sup>49</sup> In Unterabschnitt 9.3.2.14 ADN wird vorgeschrieben, dass die Intakstabilitätsforderungen gemäß Leckrechnung nicht zu unterschreiten sind (Stabilität, intakt).
- <sup>50</sup> In Unterabschnitt 1.16.1.2 ADN wird vorgeschrieben, dass für Tankschiffe das Zulassungszeugnis durch eine Liste aller im Tankschiff zur Beförderung zugelassenen gefährlichen Güter ergänzt werden muss. Diese wird von der Klassifikationsgesellschaft erstellt, die das Schiff klassifiziert hat.
- <sup>51</sup> In Unterabschnitt 7.1.4.11 ADN wird vorgeschrieben, dass der Schiffsführer in einen Stauplan eintragen muss, welche gefährlichen Güter in den einzelnen Laderäumen oder an Deck gestaut sind. Bei der Beförderung von gefährlichen Gütern in Containern genügt die Nummer des Containers.
- <sup>52</sup> Anforderungen an die elektromagnetische Verträglichkeit, die für alle elektronischen Geräte an Bord gelten.
- <sup>53</sup> Anforderungen an die elektromagnetische Verträglichkeit, die für alle elektronischen Geräte an Bord gelten.
- <sup>54</sup> In Unterabschnitt 8.1.2.3 c) ADN wird vorgeschrieben, dass folgende Dokumente in einer für den Schiffsführer verständlichen Form mitzuführen sind: Lecksicherheitsplan; Intakstabilitätsunterlagen, Intakstabilitätsfälle.
- <sup>55</sup> Anforderungen an die elektromagnetische Verträglichkeit, die für alle elektronischen Geräte an Bord gelten.
- <sup>56</sup> Anforderungen an die elektromagnetische Verträglichkeit, die für alle elektronischen Geräte an Bord gelten.
- <sup>57</sup> Im Teil 7 ADN werden allgemeine Vorschriften für das Laden, Befördern, Löschen und sonstige Handhaben der Ladung festgelegt.
- <sup>58</sup> In Unterabschnitt 1.3.2.1 ADN wird vorgeschrieben, dass das Personal, das an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligt ist, mit den allgemeinen Bestimmungen der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter vertraut gemacht sein muss.
- <sup>59</sup> In Kapitel 8.2 sind Vorschriften für die Ausbildung des Sachkundigen niedergelegt.
- <sup>60</sup> In Unterabschnitt 8.2.2.1 ADN wird vorgeschrieben, dass die theoretischen Kenntnisse durch eine Prüfung nachzuweisen sind.



**Übersicht über Vorschläge zur Ergänzung oder Überarbeitung von Vorschriften zu besonderen Aspekten der Stabilität der Binnenschiffe für die Güterbeförderung**

Aspekte		Betroffene Schiffstypen	ZKR / EU <sup>61</sup>				UNECE		
			Verkehrsvorschriften	RIS-Standard	Technische Vorschriften		Personalsvorschriften	Verkehrsvorschriften <sup>62</sup>	Gefahrgutvorschriften
			RheinSchPV	ERI-Standard	RheinSchUO	Richtlinie 2006/87/EG	RheinSchPersVO	CEVNI	ADN <sup>63</sup>
Stabilitätsanforderungen	Technische Anforderungen	Alle			§ 3.03 Nr. 3 <sup>64</sup>	Anhang II Art. 3.03 Nr. 3 <sup>65</sup>			
		Schiffe ≥ 110 m			Kapitel 22a <sup>66</sup>	Anhang II Kapitel 22a <sup>67</sup>			
		CS			Kapitel 22 <sup>68</sup>	Anhang II Kapitel 22a <sup>69</sup>			
		GGs							
	Betriebliche Anforderungen	Alle	§ 1.07 Nr. 3 <sup>70</sup> § 1.10 <sup>71</sup>					Art. 1.07 Nr. 1 <sup>72</sup>	
		CS	§ 1.07 Nr. 4 <sup>73</sup>					Art. 1.07 Nr. 4 <sup>74</sup>	
		GGs							9.3.1.13.3 <sup>75</sup>
		Gemischte Ladung	§ 1.07 Nr. 4 <sup>76</sup>					Art. 1.07 Nr. 4 <sup>77</sup>	
Stoffliste gem. 1.16.1.2.5 ADN	Technische Anforderungen	GGs						1.16.1.2.5 <sup>78</sup> , 1.16.1.2.5 <sup>79</sup>	
Stauplanprogramme		CS	§ 1.07 Nr. 4 <sup>80</sup>	Standard <sup>81</sup>	Mindestanforderungen <sup>82</sup>				

Aspekte		Betroffene Schiffstypen	ZKR / EU <sup>61</sup>				UNECE		
			Verkehrsvorschriften	RIS-Standard	Technische Vorschriften		Personalvorschriften	Verkehrsvorschriften <sup>62</sup>	Gefahrgutvorschriften
			RheinSchPV	ERI-Standard	RheinSchUO	Richtlinie 2006/87/EG	RheinSch PersVO	CEVNI	ADN <sup>63</sup>
Ladungsrechner		CS	§ 1.07 Nr. 3 <sup>83</sup> 84 85		Mindestanforderungen <sup>86</sup>			Art. 1.07 Nr. 4 <sup>87</sup>	
		GGs							7.2.4.21.3 <sup>88</sup>
Alarminrichtungen		GGs			Kapitel 9 <sup>89</sup>	Anhang II Art. 9.21 <sup>90</sup>			1.6.7.2.2.2 <sup>91</sup>
Ladung		GGs							7.2.3.20.1 <sup>92</sup>
Schiffsführer	Ausbildung	Alle							
		CS							
		GGs							7.2.3.15 <sup>93</sup> 8.2.2.3.1.3, 8.2.2.3.3.2, 8.2.2.3.3.1 und 8.2.2.4 <sup>94</sup>
	Prüfung	Alle							
		CS							
		GGs							8.2.2.7.1.3 und 8.2.2.7.2.3 <sup>95</sup>
Zulassungszeugnis									8.6.1.3 <sup>96</sup>

- 
- <sup>61</sup> Für den Rahmen der EU nur die technischen Vorschriften und ERI-Standard (Spezifikation zum elektronischen Melden) berücksichtigt; Personalvorschriften der EU dienen nicht dem Nachweis konkreter Fähigkeiten.
- <sup>62</sup> Die technischen Vorschriften der UNECE werden nicht betrachtet, da diese weitgehend mit denen der Richtlinie 2006/87/EG identisch sind. Es könnte jedoch sinnvoll sein, diese nochmals zu prüfen im Hinblick auf eventuelle zusätzliche Bestimmungen, die im Hinblick auf die Stabilität der Binnenschifffahrt von Bedeutung sein könnten.
- <sup>63</sup> Das Arbeitstreffen „ADN - Stabilität von Binnentankschiffen“ zu dem das BMVBS im April, Juni und Oktober 2011 eingeladen hat, hat eine Reihe von Änderungsvorschlägen zur Anpassung der dem ADN beigefügten Verordnung vorgelegt.
- <sup>64</sup> Übernahme von möglichen Änderungsvorschlägen für Richtlinie 2006/87/EG.
- <sup>65</sup> Allgemeine Stabilitätsanforderungen präzisieren ohne eine Erhöhung der Anforderungen; Schwergutladungen berücksichtigen. Vermeidung von Anwendungsschwierigkeiten; Ermöglichung einer Kontrolle. (Ähnliche Arbeiten könnten auch für die Anforderungen an die Festigkeit durchgeführt werden).
- <sup>66</sup> Stabilitätsanforderungen insbesondere hinsichtlich der Intakstabilität präzisieren ohne eine Erhöhung der Anforderungen. Vermeidung von Anwendungsschwierigkeiten; Ermöglichung einer Kontrolle. Spezielle Vorschriften sollen nur Abweichungen von den allgemeinen Stabilitätsanforderungen darstellen.
- <sup>67</sup> Übernahme von möglichen Änderungsvorschlägen für RheinSchUO.
- <sup>68</sup> Anpassung der Unterscheidung zwischen Anforderungen für gesicherte und ungesicherte Container, sofern durch vorherige Prüfung die Notwendigkeit festgestellt wurde. Wenn möglich, Anforderungen an Stabilitätsunterlagen präzisieren, so dass sowohl Anforderungen wie auch Unterlagen für Schiffsführer klar verständlich und handhabbar.
- <sup>69</sup> Übernahme von möglichen Änderungsvorschlägen für RheinSchUO. Ergänzung um zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge, die auf Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 verkehren.
- <sup>70</sup> Ergänzung um Vorschriften für Transporte von Schwergut, sofern durch vorherige Prüfung die Notwendigkeit festgestellt wurde.
- <sup>71</sup> Vorschriften über die mitzuführenden Dokumente (zur Stabilität) klarer gestalten, sofern durch vorherige Prüfung die Notwendigkeit festgestellt wurde.
- <sup>72</sup> Übernahme von möglichen Änderungsvorschlägen für RheinSchPV.
- <sup>73</sup> Korrigieren und Präzisieren der Vorschriften für Containerladungen, bei denen keine besonderen Prüfungen der Stabilität erforderlich sind.
- <sup>74</sup> Übernahme von möglichen Änderungsvorschlägen für RheinSchPV.
- <sup>75</sup> Ergänzung der Vorschrift zum Nachweis der ausreichenden Intakstabilität für alle Stadien des Be- und Entladens und für den Endbeladungszustand um „alle in der Stoffliste nach 1.16.1.2.5 enthaltenen Stoffdichten“.
- <sup>76</sup> Ergänzung um Vorschriften für gemischte Ladungen, insbesondere für die Fälle, bei denen keine besonderen Prüfungen der Stabilität erforderlich sind.
- <sup>77</sup> Übernahme von möglichen Änderungsvorschlägen für RheinSchPV.
- <sup>78</sup> Ergänzung um eine Vorschrift, die vorsieht, dass die schiffsbezogene Stoffliste gem. 1.16.1.2.5 ADN von der Klassifikationsgesellschaft erstellt und um zusätzliche Bedingungen zum „Füllungsgrad in Bezug zur Schiffsstabilität oder Verträglichkeit der Tank- und Ausrüstungsmaterialien und der Beschichtungen“ ergänzt werden soll.
- <sup>79</sup> Ergänzung um eine Vorschrift die vorsieht, dass die schiffsbezogene Stoffliste gem. 1.16.1.2.5 ADN den Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung „unverzüglich angepasst“ werden soll und der für die Erteilung des Zulassungszeugnisses „zuständigen Behörde jeweils in der aktuellen Fassung vorliegen muss“.
- <sup>80</sup> Ergänzen um einen Verweis auf RheinSchUO zu Mindestanforderungen für Geräte zur Erstellung von Stauplänen. Ergänzung um Ausrüstungsverpflichtung, sofern durch vorherige Prüfung die Notwendigkeit festgestellt wurde.
- <sup>81</sup> Entwicklung eines technischen Standards für Stauplansoftware, vergleichbar mit anderen RIS-Standards.
- <sup>82</sup> Ergänzen um Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Geräte zur Erstellung von Stauplänen. (Vorgehen evtl. wie bei Fahrtenschreibern oder Inland AIS Geräten. Verweis auf Standard von ERI-Expertengruppe.)
- <sup>83</sup> Ergänzen um einen Verweis auf RheinSchUO zu Mindestanforderungen an Ladungsrechner.
- <sup>84</sup> Ergänzung um Ausrüstungsverpflichtung, sofern durch vorherige Prüfung die Notwendigkeit festgestellt wurde.
- <sup>85</sup> Ausdehnung der Vorschriften auf Transporte von Schwergut, sofern durch vorherige Prüfung die Notwendigkeit festgestellt wurde.
- <sup>86</sup> Ergänzen um Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Ladungsrechner. (Vorgehen evtl. wie bei Fahrtenschreibern oder Inland AIS Geräten.) Prüfen, ob Anforderungen für Ladungsrechner von Tankschiffen in RheinSchUO oder der dem ADN beigefügten Verordnung aufgenommen werden sollen.
- <sup>87</sup> Übernahme von möglichen Änderungsvorschlägen für RheinSchPV.
- <sup>88</sup> Ergänzung um eine Vorschrift die vorsieht, dass „in Doppelhüllenschiffen oder -schubleichtern ohne Mittellängsschott der Füllungsgrad der einzelnen Ladetanks mit einem von der anerkannten Klassifikationsgesellschaft zugelassenen Ladungsrechner-System zu bestimmen ist.“
- <sup>89</sup> Vorgesehene Neufassung der Anforderungen an elektronische Anlagen auch auf Geräte ausdehnen, die der Prüfung der Stabilität oder anderer Sicherheitsaspekte der Ladung dienen.
- <sup>90</sup> Übernahme von möglichen Änderungsvorschlägen für RheinSchUO.
- <sup>91</sup> Es sollen „Alarmeinrichtungen und Füllstandsanzeigen für die Ballastzellen“ vorgeschrieben werden.

- <sup>92</sup> Es soll vorgeschrieben werden, Ballastwasser „bei der Intakstabilitätsberechnung zu berücksichtigen“.
- <sup>93</sup> Für Schiffsführer von Gefahrgutschiffen soll der ADN-Sachkundigennachweis verpflichtend werden.
- <sup>94</sup> Die Aspekte „Schiffsstabilität und -festigkeit, Ladungsrechner-Systeme“, „Verwenden von Ladungsrechner-Systemen“, „Stabilitätsfragen (Theorie), Verwenden von Ladungsrechnern (Theorie + Praxis)“ sollen in die Ausbildungslehrgänge zum ADN-Sachkundigen aufgenommen werden.
- <sup>95</sup> Der Fragenkatalog soll um die zur Aufnahme in die Ausbildungslehrgänge zum ADN-Sachkundigen vorgeschlagenen Themen ergänzt werden.
- <sup>96</sup> Die Zulassung des GGS soll ausschließlich auf die in der Stoffliste gem. 1.16.1.2.5 ADN benannten gefährlichen Güter beschränkt werden.

### **Mögliche Arbeiten**

Diese Anlage stellt kein Arbeitsprogramm, sondern lediglich eine detaillierte Aufstellung möglicher, in dem Bericht genannter Arbeiten dar.

#### Ausbildung

- RheinSchPV und/oder RheinSchPersV bezüglich der Ausbildung der Schiffsführer ergänzen;
- Ausbildungsinhalt und Fragenkatalog zur Ausbildung des Schiffsführers/-personals um Stabilitätsaspekte und die Verwendung von Ladungsrechnern erweitern;

#### Bau- und Ausrüstung der Schiffe

- Vorschriften bzgl. Ladungsrechner für Container- und Tankschiffe ergänzen und ein Verfahren für die Zertifizierung von Ladungsrechnern sowie Mindestanforderungen und Prüfbedingungen festlegen;
- Vorschriften bezüglich Füllstandsanzeigen und Füllstandsalarm erstellen bzw. überarbeiten;
- Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Geräte zur Erstellung von Stauplänen aufstellen;
- Neufassung der Anforderungen an elektronische Anlagen, auch für Geräte, die der Prüfung der Stabilität oder anderer Sicherheitsaspekte der Ladung dienen,;
- Stabilitätsvorschriften für Tankschiffe in den Vorschriften zum Schiffsbau überarbeiten;
- Stabilitätsanforderungen insbesondere hinsichtlich der Intaktstabilität ohne eine Erhöhung der Anforderungen präzisieren;
- Allgemeine Stabilitätsanforderungen unter Berücksichtigung von Schwergutladungen präzisieren sowie eine Kontrolle ermöglichen;
- Unterscheidung zwischen Anforderungen für gesicherte und ungesicherte Container prüfen und bei Bedarf anpassen;

### Betrieb der Schiffe

- Anforderungen zum Mitführen von Herstellerbescheinigungen zur Materialverträglichkeit ausarbeiten;
- Verpflichtungen in Bezug auf Staupläne ergänzen;
- Mit anderen RIS-Standards vergleichbare technische Standards für Stauplansoftware entwickeln;
- Vorschriften für Schwerguttransporte ergänzen;
- Vorschriften für Containerladungen ohne erforderliche Stabilitätsprüfung korrigieren und präzisieren;
- Vorschriften für gemischte Ladung ergänzen;

### Sonstiges

- Kompetenzen, Verpflichtungen und Zuständigkeiten der Klassifikationsgesellschaften überarbeiten;
- Präzisierung der Zuständigkeiten und Verantwortung der einzelnen Glieder der Logistikkette bezüglich der Stabilitätskontrolle durch einen Verhaltenskodex;
- Prüfung der Zweckmäßigkeit der Einführung einer Versicherungspflicht;
- Verbesserung der Bedingungen für die Entschädigung von Frachtführern, die von der Blockade der Wasserstraße betroffen sind;
- Geografische Inventarisierung des verfügbaren Geräts und Materials zur Bergung von havarierten Schiffen und zum Freimachen des Fahrwassers;
- Verbesserung der Kenntnisse und Techniken zur Gefahrgutbeseitigung bei Unfällen;
- Verbesserung der zwischenstaatlichen Kommunikation bei Blockaden des Rheins.



## PROTOKOLL 9

### Klimawandel und Rheinschifffahrt

#### Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihre Beschlüsse 2008-I-12, 2009-I-5 und 2009-II-8 sowie die diesen Beschlüssen zugrundeliegenden Berichten,

das Ziel bekräftigend,

- die Treibhausgasemissionen der Rheinschifffahrt im Einklang mit den Emissionsminderungszielen ihrer Mitgliedstaaten zu senken und
- die notwendigen Anpassungen der Wasserstraße Rhein und der logistischen Ketten der Binnenschifffahrt vorzunehmen, so dass die Rheinschifffahrt auch weiterhin ihre Verkehrsleistung zuverlässig und wirtschaftlich erbringen und damit zum Erhalt wichtiger Industriestandorte beitragen kann,

nach Kenntnisnahme des beigefügten Berichts ihres Untersuchungsausschusses, Ständigen Technischen Ausschusses und Wirtschaftsausschusses,

stellt fest, dass

- die Binnenschifffahrt über das Potential verfügt, ihre Treibhausgasemissionen auch bei einer steigenden Transportleistung deutlich zu reduzieren und damit ihrer Verantwortung zum Schutz des Klimas gerecht zu werden,
- gestützt auf den heutigen Wissensstand für die Wasserstraße Rhein in naher Zukunft (bis 2050) keine eindeutigen Veränderungen der Wasserstände gegenüber heute zu erkennen sind,
- ab 2050 stärkere Auswirkungen des Klimawandels auf die Funktion der Infrastrukturbauwerke und die Schiffbarkeit des Rheins nicht auszuschließen sind,
- trotz der möglicherweise sehr beschränkten Auswirkungen des Klimawandels bis zur Jahrhundertmitte der Zuverlässigkeit des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt in Hinblick auf die verstärkt schwankende Wasserführung Aufmerksamkeit zu schenken ist,

beauftragt

- ihren Untersuchungsausschuss, ihr bis zur Frühjahrstagung 2012 den angekündigten Grundlagenbericht vorzulegen und dann auf Basis eines strategischen Ansatzes notwendige weiterführende Arbeiten im Detail vorzuschlagen,
- ihren Ständigen Technischen Ausschuss,
  - das Thema Klimawandel weiterhin intensiv zu verfolgen und ihr eine überarbeitete Fassung des von ihm jetzt vorgelegten Berichts spätestens im Jahre 2020 vorzulegen,
  - die relevanten Arbeiten anderer internationaler Organisationen, die sich mit dem Klimawandel und den Anpassungsmöglichkeiten der Binnenschifffahrt und der Wasserstraßen befassen, zu verfolgen mit dem Ziel, Kenntnisse für die weitere Bearbeitung des vorliegenden Berichtes zusammen zu tragen,

- ihren Wirtschaftsausschuss, seine Beteiligung an den Forschungen im Bereich der Wirtschaft weiter zu verfolgen, die Ergebnisse gemeinsam mit dem betroffenen Gewerbe in Form gemeinsamer Veranstaltungen auszuwerten und ihr dazu Zwischenberichte vorzulegen,
- ihr Sekretariat, die ihm durch den Beschluss 2009-II-8 übertragenen Arbeiten weiterzuführen,

beschließt, im Vorfeld der nächsten Überarbeitung des Berichts ihres Ständigen Technischen Ausschusses eine Konferenz durchzuführen, um die Bedeutung der ZKR als Plattform für das Thema „Klimawandel und Schifffahrt“ hervorzuheben, wobei die Ergebnisse dieser Konferenz in den nachfolgenden Bericht einfließen sollen.

## **Anlage**

## Klimawandel und Rheinschifffahrt

*Gemeinsamer Bericht des Untersuchungsausschusses, des Ständigen Technischen Ausschusses und des Wirtschaftsausschusses der ZKR zur Herbsttagung 2011*

Die Treibhausgasemissionen steigen weltweit schneller als erwartet. Es ist davon auszugehen, dass der Klimawandel ausgeprägter sein wird, als derzeit erwartet. Damit gewinnt die Entschlossenheit der Mitgliedstaaten der ZKR, Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Treibhausgasemissionen (Mitigation) und Anpassungsmaßnahmen zur Vermeidung von Risiken und zur Nutzung wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Chancen (Adaptation) zu ergreifen, weiter an Bedeutung.

Bereits mit ihrem Beschluss 2009-II-8 hat sich die ZKR zu den Zielen bekannt,

- die Treibhausgasemissionen der Rheinschifffahrt im Einklang mit den Emissionsminderungszielen ihrer Mitgliedstaaten zu senken und
- die notwendigen Anpassungen der Wasserstraße Rhein und der logistischen Ketten der Binnenschifffahrt vorzunehmen, so dass die Rheinschifffahrt auch weiterhin ihre Verkehrsleistung zuverlässig und wirtschaftlich erbringen und damit zum Erhalt wichtiger Industriestandorte beitragen kann.

Dementsprechend beauftragte sie

- ihren Untersuchungsausschuss, ihr bis zur Herbsttagung 2011 einen Bericht, basierend auf entsprechenden Studien und auf Beiträgen ihrer Mitglied- und Beobachterstaaten sowie der mit ihr zusammenarbeitenden internationalen Organisationen und Wirtschaftsverbände, vorzulegen und darin Maßnahmen und Möglichkeiten zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt zusammenzustellen, zu bewerten und einen Vorschlag zu unterbreiten, wie diese den Schifffahrtstreibenden sowie anderen potentiellen Nutzern in geeigneter Weise zugänglich gemacht werden können,
- ihren Ständigen Technischen Ausschuss, bis zur Herbsttagung 2011 mögliche Anpassungsmaßnahmen der Wasserstraße zusammenzustellen und Szenarien, mit denen langfristig die Rheinschifffahrt auch bei fortschreitendem Klimawandel gewährleistet werden kann, zu entwickeln,
- ihren Wirtschaftsausschuss zu prüfen, welche regulatorischen oder andere Maßnahmen oder Programme geeignet sein können, die Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu unterstützen, und zu untersuchen, wie Anpassungen der logistischen Ketten zu Mitigation und Adaption beitragen können.

Die Ausschüsse haben ihre Arbeiten durchgeführt und dazu jeweils einen gesonderten Bericht erstellt. Diese Einzelberichte sind als Anhänge 1 bis 3 beigelegt.

Der **Untersuchungsausschuss** hat zur Erstellung seines Berichts im April 2011 einen Workshop durchgeführt. Die Vorträge und die wesentlichen Schlussfolgerungen dieser gut besuchten und hinsichtlich des von ihr dokumentierten Wissens- und Erfahrungsstands höchst erfolgreichen Veranstaltung sind auf der Webseite der ZKR unter [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org) publiziert. Die wichtigsten Feststellungen des jetzt vorgelegten Berichts sind die folgenden:

- Will die Binnenschifffahrt ihren Wettbewerbsvorteil „Klimafreundlichkeit“ behalten, muss sie ihre Treibhausgasemissionen weiter reduzieren.

- Der Binnenschifffahrt steht dazu eine große Zahl von Maßnahmen zur Verfügung. Diese Maßnahmen umfassen solche, die den Betrieb der Schiffe, deren Bau und deren Ausrüstung umfassen wie auch Maßnahmen, die auf eine "Decarbonisierung" des Kraftstoffs abzielen, also darauf, Kraftstoffe mit geringeren CO<sub>2</sub>-Emissionen zu nutzen.
- Aus Maßnahmen der Binnenschifffahrt zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen können weitere Nutzen resultieren, insbesondere die Verminderung von Schadstoffemissionen und von negativen Auswirkungen der Binnenschifffahrt auf die Gewässerökologie.
- Die Binnenschifffahrt wird in den nächsten Jahrzehnten voraussichtlich einen weitergehenden Umstieg auf alternative Kraftstoffe und Energieträger vollziehen müssen, da einerseits mineralölbasierte Kraftstoffe immer knapper und damit auch teurer werden und andererseits ambitionierte Klimaschutzziele nur mit alternativen Kraftstoffen zu erreichen sind.
- Eine modellhafte Berechnung von Treibhausgasemissionen zeigt, dass nach einem Szenario, bei dem vor allem die Einsparungspotentiale aus der Zunahme der durchschnittlichen Schiffsgröße sowie aus dem Schiffsbetrieb und der Schiffstechnik genutzt werden, die Gesamtemissionen der Binnenschifffahrt auch bei einer Zunahme der Verkehrsleistung in etwa konstant bleiben. Bei einer zusätzlichen Nutzung von alternativen, kohlenstofffreien oder -armen Kraftstoffen und Energieträgern könnten die Gesamtemissionen sogar deutlich abnehmen.

Der Untersuchungsausschuss hat vorgesehen, im Frühjahr 2012 einen ausführlichen Grundlagenbericht vorzulegen und dann auch der ZKR mittels eines strategischen Ansatzes notwendige weiterführende Arbeiten im Detail vorzuschlagen. Wegen der allgemeinen Bedeutung des Berichts für die Rhein- und die europäische Binnenschifffahrt wird der Untersuchungsausschuss in einem zweiten Workshop die wesentlichen Ergebnisse des Berichts mit allen betroffenen Wirtschaftszweigen und den kompetenten internationalen Organisationen diskutieren. Ziel ist es, Anmerkung und Ergänzungen aller Akteure in dem Bericht zu berücksichtigen, eine breite Akzeptanz für die Feststellungen und Schlussfolgerungen des Berichts zu schaffen und die weiterführenden Arbeiten mit allen wichtigen Akteuren in der europäischen Rhein- und Binnenschifffahrt abzustimmen.

Der **Ständige Technische Ausschuss** hat seinen Bericht abgeschlossen mit nachstehendem wesentlichem Fazit:

- Gestützt auf den heutigen Wissensstand sind für die untersuchten Pegel in naher Zukunft (bis 2050) keine eindeutigen Veränderungen gegenüber heute zu erkennen.
- Ab 2050 sind Auswirkungen des Klimawandels auf die Funktion der Infrastrukturbauwerke nicht auszuschließen.
- Es drängen sich zurzeit keine infrastrukturellen Sofortmaßnahmen auf.

Der Bericht beschreibt wesentliche Handlungsoptionen oder Maßnahmen, mit denen langfristig die Rheinschifffahrt auch bei fortschreitendem Klimawandel gewährleistet werden kann.

Der **Wirtschaftsausschuss** hat seine Aufgabe unter Berücksichtigung des Aspekts der Zuverlässigkeit des Verkehrsträgers aufgegriffen. Als wichtigstes Ergebnis ist festzustellen, dass die Anforderungen im Bereich der Logistik schon heute ein besonderes Augenmerk erfordern, obgleich die Effekte des Klimawandels erst in der zweiten Jahrhunderthälfte zu spüren sein werden. Einige Erfahrungen aus der jüngsten Vergangenheit haben es ermöglicht, die Abhängigkeit der Binnenschifffahrt von der Wasserführung zu bewerten und die Vernetzung des Verkehrsträgers mit wichtigen Wirtschaftsbranchen zu definieren. Die Wissenschaft hat diesbezügliche Fragen wirtschaftlicher Art erkannt und Forschungsprojekte veranlasst, die in den kommenden Jahren Ergebnisse liefern werden.

Es zeichnen sich hierbei zwei strategische Orientierungen zur Stärkung der Binnenschifffahrt ab:

- eine Optimierung der Zusammenstellung der Flotte hinsichtlich der Wasserführung und der vermehrt auftretenden Schwankungen;
- die Integration der Binnenschifffahrt in Konzepten der Komodalität für die Gewährleistung und Optimierung der Zuverlässigkeit

Was die Prüfung etwaiger regulierender Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen betrifft, so hat eine generelle Bewertung der politischen Vorhaben auf der Ebene der Gemeinschaft zu keinen direkten Schlussfolgerungen geführt. Es sind zwar zu einzelnen Verkehrszweigen Regelungen in Bezug auf CO<sub>2</sub>-Emissionsrechte eingeführt, es ist jedoch nicht vorgesehen, dass kurz- oder mittelfristig für sämtliche Zweige des Landverkehrs derartige Maßnahmen erwogen werden. Demzufolge hat der Wirtschaftsausschuss die Behandlung dieser sehr politisch ausgeprägten Thematik für eine künftige Beratung nicht vorgesehen.

Der Wirtschaftsausschuss wird für die kommenden Jahre die Zuverlässigkeit des Verkehrsträgers und die Einbindung der Binnenschifffahrt in Konzepte der Komodalität als Priorität ins Arbeitsprogramm aufnehmen.

In ihrer Gesamtheit machen die Berichte der Ausschüsse Folgendes deutlich:

- Alle wesentlichen Akteure des Gesamtsystems der Rhein- und der Binnenschifffahrt müssen die Folgen des Klimawandels antizipieren und rechtzeitig notwendige Anpassungsmaßnahmen zur Vermeidung von Risiken und zur Nutzung wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Chancen ergreifen. Bereits heute ist eine Vielzahl von Handlungsoptionen bekannt, auch deshalb, weil die Binnenschifffahrt schon immer mit Hoch- und Niedrigwasserperioden konfrontiert war.
- Die Binnenschifffahrt kann ihre Treibhausgasemissionen deutlich reduzieren. Obwohl diese in ihrer absoluten Größe gering sind, wird sie das bestehende Minderungspotential weitgehend ausschöpfen müssen, wenn sie ihr Image als ein umwelt- und klimafreundlicher Verkehrsträger behalten und von der Notwendigkeit zu einem Übergang auf ein nachhaltiges Verkehrssystem profitieren möchte. Hier sind alle wesentlichen Akteure der Binnenschifffahrt aufgerufen, die bestehenden Handlungsoptionen zu nutzen und die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen.

#### **Anhänge:**

1. Möglichkeiten zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen in der Binnenschifffahrt
2. Anpassungsmaßnahmen der Wasserstraße und Szenarien zur langfristigen Gewährleistung der Rheinschifffahrt bei fortschreitendem Klimawandel
3. Klimawandel und Logistik der Rheinschifffahrt



## **Möglichkeiten zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen in der Binnenschifffahrt**

Anlässlich ihrer Herbsttagen 2009 hat sich die ZKR in ihrer Verantwortung für eine nachhaltige Rhein- und Binnenschifffahrt das Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen der Rheinschifffahrt im Einklang mit den Emissionsminderungszielen ihrer Mitgliedstaaten zu senken. Zur Erreichung dieses Ziels hat die ZKR ihren Untersuchungsausschuss beauftragt, ihr bis zur Herbsttagung 2011 einen Bericht, basierend auf entsprechenden Studien und auf Beiträgen ihrer Mitglied- und Beobachterstaaten sowie der mit ihr zusammenarbeitenden internationalen Organisationen und Wirtschaftsverbände, vorzulegen und darin Maßnahmen und Möglichkeiten zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt zusammenzustellen, zu bewerten und einen Vorschlag zu unterbreiten, wie diese den Schifffahrtstreibenden sowie anderen potentiellen Nutzern in geeigneter Weise zugänglich gemacht werden können.

Der Bericht bezieht sich auf die Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt im engeren Sinne, nämlich die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die beim Betrieb der Binnenschiffe entstehen. Die Emissionen anderer Stoffe als CO<sub>2</sub> werden ebenso wenig betrachtet wie Emissionen, die nicht aus dem Betrieb der Schiffe resultieren. Diese Beschränkung ist vor allem dem Umstand geschuldet, dass für andere Emissionen der Binnenschifffahrt als die von CO<sub>2</sub> beim Betrieb der Schiffe nur wenige nützliche Studien oder Daten vorliegen. Der Zielsetzung des Berichts ist die Beschränkung nicht abträglich, da einerseits CO<sub>2</sub> das bei weitem bedeutendste von der Binnenschifffahrt emittierte Treibhausgas ist und andererseits andere Emissionen als die des Schiffsbetriebs wegen ihrer geringen Mengen – zumindest in einem ersten Ansatz – außer Betracht gelassen werden können. Emissionen aus der Ladung, wie sie in der Tankschifffahrt auftreten, sind nicht der Binnenschifffahrt, sondern den Produktionsketten, in die die Ladungen eingebunden sind, zuzurechnen.

### Zielsetzung zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt

Absolut gesehen sind die Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt im Verhältnis zu den gesamten Treibhausgasemissionen des Verkehrs und erst recht im Verhältnis zu allen anthropogenen Treibhausgasemissionen von sehr geringer Bedeutung. Dies resultiert aus der hohen Energieeffizienz der Binnenschifffahrt und aus ihrer überwiegend geringen Bedeutung im Verkehrsmix in Europa. Allerdings machen die mit der Binnenschifffahrt konkurrierenden Verkehrsträger Fortschritte bei der Reduzierung ihrer Treibhausgasemissionen. Will die Binnenschifffahrt ihren Wettbewerbsvorteil „Klimafreundlichkeit“ behalten, muss sie daher ebenfalls ihre Treibhausgasemissionen reduzieren.

Ein kontinuierlicher Anstieg der Treibhausgasmissionen des Verkehrs würde die globalen Emissionsminderungsziele der EU unterminieren. Daher sind Maßnahmen notwendig, um die Treibhausgasmissionen des Verkehrs in Einklang mit den globalen Klimaschutzzielen zu bringen. Während einzelne Staaten wie auch die Europäische Kommission Emissionsminderungsziele für den Verkehr insgesamt quantifiziert haben, ist das für die Binnenschifffahrt nicht der Fall. Eine derartige Quantifizierung ist objektiv insbesondere aufgrund der unvollständigen Kenntnisse der aktuellen Emissionen, der Emissionsminderungsmöglichkeiten sowie der wirtschaftlichen Gesamtentwicklung ein komplexes Unterfangen.

Allerdings wäre eine solche Quantifizierung der Zielsetzung für alle Betroffenen hilfreich. Es würde Unsicherheiten minimieren und ihnen erlauben, die politischen, wirtschaftlichen, technischen und andere Prozesse auf dieses Ziel auszurichten. Die Notwendigkeit der Quantifizierung der Ziele und die erforderliche Methodik zur Setzung und Erreichung von Klimaschutzziele sind im Rahmen der OECD auf Ministeriebene bereits bestätigt. Da die Mitgliedstaaten der ZKR für etwa drei Viertel der Verkehrsleistung und damit der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt in der EU verantwortlich zeichnen, ist es naheliegend, dass diese Staaten zusammen mit der ZKR eine Führungsrolle bei der Konkretisierung der Klimaschutzziele der Binnenschifffahrt übernehmen.

#### „Carbon Footprint“ der Binnenschifffahrt

Beim Gütertransport kann die CO<sub>2</sub>-Intensität eines Verkehrsträgers durch die CO<sub>2</sub>-Emissionen bezogen auf die Verkehrsleistung, überwiegend in g/tkm, aber zum Beispiel auch in g/TEUkm, dargestellt werden. Häufig wird dieses Verhältnis auch als CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktor<sup>1</sup> bezeichnet. Wie für andere Verkehrsträger auch, ist der CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktor das zentrale Element für die Bestimmung des „Carbon Footprint“ der Binnenschifffahrt. In einer Vielzahl von Studien wird versucht, den CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktor der Binnenschifffahrt zu quantifizieren. Die Bandbreite der aus diesen Studien resultierenden Werte ist jedoch so groß, dass damit weder eine zuverlässige Bestimmung des Carbon Footprints der Binnenschifffahrt für Zwecke der Verkehrs- oder der Klimaschutzpolitik möglich scheint, noch akkurat die CO<sub>2</sub>-Emissionen von logistischen Ketten hergeleitet werden können. Einen Ausweg bietet ein Vorgehen, bei dem Daten von Binnenschifffahrtsunternehmen zum Kraftstoffverbrauch und der Verkehrsleistung verschiedener Schiffstypen mit von der ZKR geführten Statistiken zusammengeführt werden. Daraus dürften verlässliche und allgemein akzeptierte Werte zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen der Binnenschifffahrt resultieren. Dabei sollten einschlägige Studien berücksichtigt werden. Die ZKR könnte dieses Vorgehen initiieren, moderieren und durch ihr Fachwissen wie auch durch die ihr vorliegenden umfangreichen Daten unterstützen.

Die Bestimmung der spezifischen Emissionen eines Verkehrsträgers ist komplex und mit großen Unsicherheiten behaftet. Umso schwieriger ist es, die Emissionen verschiedener Verkehrsträger miteinander zu vergleichen. Zwischen den einschlägigen Studien scheint jedoch dahingehend Übereinstimmung zu bestehen, dass die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Binnenschifffahrt in etwa so groß sind wie von Eisenbahnverkehren und deutlich geringer als die des Straßenverkehrs.

Derzeit liegt der Entwurf der Europäischen Norm prEN 16258:2011 „Methode zur Berechnung und Deklaration des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen bei Transportdienstleistungen (Güter- und Personenverkehr)“ zur Stellungnahme aus. Die Mitgliedstaaten und insbesondere die Verbände des Schifffahrtsgewerbes können von der Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme Gebrauch machen um zu erreichen, dass die Binnenschifffahrt in der endgültigen Fassung der Norm angemessen berücksichtigt ist.

#### Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt

Grundsätzlich können die folgenden Strategien zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrswesen genutzt werden:

1. Vermeidung von Verkehren,
2. Verlagerung von Verkehren auf klimafreundlichere Verkehrsträger,
3. Verminderung der spezifischen Emissionen.

In der Praxis wird die Verkehrspolitik versuchen, eine Kombination der drei grundsätzlichen Strategien umzusetzen.

---

<sup>1</sup> Im angelsächsischen Sprachgebrauch scheint der Begriff CO<sub>2</sub>-Intensität üblich, im deutschen Sprachgebrauch der Begriff CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktor. Nachfolgend wird grundsätzlich der Begriff CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktor verwendet.



Der vorliegende Bericht bezieht sich allein auf Strategieoption 3. Diese Option wird im vorliegenden Bericht vertieft betrachtet. Option 1 kann zu einer Begrenzung der Nachfrage nach Binnenschiffsverkehren führen. Option 2 ist nur dann für die Binnenschifffahrt gewinnbringend, wenn sie Erfolge bei der Reduzierung ihrer Treibhausgasemissionen erzielen wird.

Aus Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen können weitere Nutzen resultieren:

- Resultiert die Reduzierung der Treibhausgasemissionen aus einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs, so werden fast immer auch die Schadstoffemissionen reduziert.
- Eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs mindert auch den Verbrauch von Ressourcen, nämlich Mineralöl. Dies stärkt die Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt und reduziert ihre Kosten.
- Wird die Reduzierung der Treibhausgasemissionen durch eine Reduzierung der eingesetzten Antriebsleistung erreicht, so wird das in der Regel auch zu einer Verminderung des Wellenschlags und der Strömungsänderungen im umgebenden Wasserkörper führen. Dies wiederum trägt zu einer Verminderung der Belastung des Gewässerbetts und der Sohle bei. Negative Auswirkungen der Binnenschifffahrt auf die Gewässerökologie werden minimiert.

Die Binnenschifffahrt ist besonderen Randbedingungen unterworfen im Hinblick auf die Möglichkeiten zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die für andere Verkehrsträger nicht oder nur in einem sehr viel geringeren Ausmaß zutreffen. Diese Randbedingungen gilt es zu kennen und zu beachten, sollen Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen der Binnenschifffahrt bestimmt oder reduziert werden. Binnenschiffe verkehren in relativ flachen Gewässern und sind damit grundsätzlich den Gesetzmäßigkeiten der Flachwasserhydrodynamik ausgesetzt. Dies bestimmt ganz wesentlich den Leistungsbedarf der Binnenschiffe und damit deren Kraftstoffverbrauch sowie deren CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Den Schiffseignern bietet sich eine Vielzahl möglicher schiffstechnischer Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Sie können daraus die für ihre Schiffe und deren Einsatzfälle die wirtschaftlich und technisch Günstigsten auswählen. Unter gleichzeitiger Umsetzung mehrerer Maßnahmen scheint eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen von 30% und mehr gegenüber derzeit üblichen Schiffen möglich. Bei Umbauten vorhandener Schiffe ist das Einsparungspotential deutlich kleiner. Jede Quantifizierung möglicher Einsparungspotentiale hängt jedoch von einer Vielzahl von Randbedingungen ab, die sich je nach Schiffstyp und Einsatzbedingungen deutlich ändern können. Bei der Umsetzung bestimmter Maßnahmen wurden Defizite in den technischen Anforderungen der ZKR und der EU für Binnenschiffe erkannt. Die Anforderungen sind zu modernisieren, um künftig Sicherheitsprobleme zu vermeiden. Große Einsparungspotentiale ergeben sich aus der Vergrößerung der Abmessungen und Tragfähigkeit der Schiffe. Wegen ihrer überragenden Bedeutung für die künftige Entwicklung der Emissionen bedarf dieser Zusammenhang einer vertieften Betrachtung. Grenzen setzen hier vor allem die Infrastruktur. Sofern größere Schiffsabmessungen Ausbaumaßnahmen erfordern, sind die ökologischen Belange des Gewässerausbau zu beachten.

Bei den betrieblichen Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen ergeben sich grundsätzliche Ähnlichkeiten zu den technischen Maßnahmen. Den Schiffseignern bietet sich eine Vielzahl möglicher Maßnahmen und sie können daraus die für ihre Schiffe und deren Einsatzfälle die wirtschaftlich Günstigsten auswählen. Unter gleichzeitiger Umsetzung mehrerer Maßnahmen scheint eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen von 20% und mehr gegenüber dem derzeit üblichen Betrieb der Schiffe möglich. Anders als bei den schiffstechnischen Maßnahmen gibt es bei den betrieblichen Maßnahmen keine wesentlichen Unterschiede zwischen Neubauten und vorhandenen Schiffen. Das größte Einsparungspotentiale ergibt sich aus der Optimierung der Geschwindigkeit der Schiffe; die Optimierung besteht darin, unter Berücksichtigung der vorgegebenen Ankunftszeit und den auf den einzelnen Streckenabschnitten der Fahrtroute anzutreffenden Fahrwasserverhältnissen eine möglichst niedrige Geschwindigkeit zu wählen. Jede Quantifizierung möglicher Einsparungspotentiale hängt jedoch von einer Vielzahl von Randbedingungen ab, die sich je nach Schiffstyp und insbesondere den Einsatzbedingungen deutlich ändern können. Während im allgemeinen Schiffseigner und Schiffsführer durch ihr Handeln den Kraftstoffverbrauch und damit die Emissionen der Schiffe bestimmen, gibt es unter den betrieblichen Maßnahmen einige, für die die Wasserstraßenverwaltungen die notwendigen Voraussetzungen schaffen müssen, wie beispielsweise die Einführung bestimmter Applikationen der Binnenschiffahrtinformationsdienste (RIS).

#### Alternative Kraftstoffe und Energieträger für die Binnenschiffahrt

Die Binnenschiffahrt nutzt heute fast ausnahmslos Gasöl oder Diesel als Kraftstoff. Gasöl und Diesel verursachen bedeutende CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Ihrer Verbrennung. Hinsichtlich der Entwicklungen auf dem Kraftstoffmarkt ist längerfristig für die Binnenschiffahrt ein Umstieg auf alternative Kraftstoffe und Antriebsformen eine Möglichkeit, die nicht nur CO<sub>2</sub> einspart, sondern auch die Zukunftsfähigkeit sichert. Diese alternativen Energieträger müssen kohlenstoffärmer oder gar kohlenstofffrei und zeitlich länger oder gar unbegrenzt verfügbar sein. Flüssige Biokraftstoffe bieten sich zwar theoretisch als logische Nachfolge für die heutigen Mineralöle als Kraftstoffe an, werden jedoch in den erforderlichen Mengen nicht nachhaltig produziert werden können. Daher wird sich ein Mix von Kraftstoffen in der Binnenschiffahrt etablieren, bestehend aus LNG sowie flüssigen und gasförmigen Biokraftstoffen. Auch elektrische Energie, an Bord gespeichert in Batterien oder durch Umwandlung in Wasserstoff, dürfte zumindest in bestimmten Anwendungsfällen zum Antrieb von Binnenschiffen genutzt werden. Die Nutzung dieser Energieträger bedarf umfangreicher Vorarbeiten, auch im Hinblick auf die Rechtsvorschriften für die Binnenschiffahrt. Insbesondere muss sichergestellt werden, dass der künftige Energiemix ermöglicht, die Emissionsminderungsziele der Binnenschiffahrt zu erreichen. Daher ist für den Umstieg der Binnenschiffahrt auf alternative Energieträger eine Strategie notwendig. Diese muss staatenübergreifend abgestimmt sein, da die Binnenschiffahrt in Europa international ausgerichtet ist. Bei der Entwicklung der Strategie könnte die ZKR gefordert sein, wenn die auf Ebene der EU zu erwartende verkehrssektorübergreifende Kraftstoffstrategie die Binnenschiffahrt nicht ausreichend berücksichtigt.

### Szenarien für die Entwicklung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt

Der Binnenschifffahrt steht eine große Zahl von Maßnahmen zur Verfügung, die die Treibhausgasemissionen aus dem Schiffsbetrieb zu reduzieren. Diese Maßnahmen umfassen den Betrieb der Schiffe, deren Bau und deren Ausrüstung. Die weitgehende Anwendung dieser Maßnahmen in der Zukunft könnte als konservatives Szenario bezeichnet werden, da diese Maßnahmen bereits Einzug in die Binnenschifffahrt gehalten haben und grundsätzlich von ihr akzeptiert scheinen.

Darüber hinaus gibt es eine große Gruppe von Maßnahmen, die auf eine "Decarbonisierung" des Kraftstoffs abzielen, also darauf, Kraftstoffe oder alternative Energieträger mit einer besseren CO<sub>2</sub>-Bilanz zu nutzen. Diese Maßnahmen finden bisher allenfalls in Ausnahmefällen in der Binnenschifffahrt Anwendung. Eine zusätzliche Anwendung dieser Maßnahmen über die erstgenannten hinaus könnte daher als ein optimistisches Szenario im Hinblick auf die Reduzierung der Treibhausgasemissionen angesehen werden.

Gemeinsam für beide Szenarien und von besonderer Bedeutung ist die Erhöhung der mittleren Tragfähigkeit der Schiffe als Ergebnis der fortschreitenden Modernisierung der Binnenschifffahrtsflotte. Eine modellhafte Berechnung der Treibhausgasemissionen für diese Szenarien zeigt, dass nach dem konservativen Szenario die Gesamtemissionen auch bei einer Zunahme der Verkehrsleistung in etwa konstant bleiben und nach dem optimistischen Szenario signifikant abnehmen könnten. Insbesondere für die Verkehrs- und Umweltpolitik scheinen folgende mögliche Schlussfolgerungen daraus von Bedeutung:

- Eine breite Anwendung der heute schon verschiedentlich genutzten technischen und betrieblichen Energieeinsparungsmaßnahmen sowie eine weitergehende Zunahme der durchschnittlichen Schiffsgröße ermöglichen, die absolute Menge der betrieblichen Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt auch bei einer kontinuierlichen Zunahme der Güterverkehrsleistung in etwa konstant zu halten.
- Eine deutliche Reduzierung der absoluten Menge der betrieblichen Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt bei einer gleichzeitigen kontinuierlichen Zunahme der Güterverkehrsleistung wird dann möglich sein, wenn im großen Umfang neben LNG auch Bio-Kraftstoffe oder alternative Energieträger eingesetzt werden. Solche Kraftstoffe müssen jedoch auf ihre Verträglichkeit mit vorhandenen Motoren und Abgasnachbehandlungssystemen erprobt werden.

### Weiterführende Arbeiten

Abgesehen von der Identifizierung und Entwicklung von praktischen Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs steht die Binnenschifffahrt erst am Anfang eines langfristigen Prozesses zur Reduzierung ihrer Treibhausgasemissionen. Der Bericht hat die folgenden Arbeiten identifiziert, die notwendig sind, um diesen Prozess erfolgreich zu gestalten:

- Bestimmung des Carbon Footprint der Binnenschifffahrt,
- Entwicklung von quantitativen Zielen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt,
- Untersuchung des CO<sub>2</sub>-Reduktionspotentials bei der Nutzung von LNG und anderer alternativer Energieträger (Kraftstoffe) in der Binnenschifffahrt,
- Ausarbeitung einer Strategie für die künftigen Energieträger (Kraftstoffe) der Binnenschifffahrt,
- Erarbeitung von Szenarien zur Entwicklung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt,
- Bestimmung der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs aufgrund der zunehmenden durchschnittlichen Tragfähigkeit der Binnenschiffe,

- Anpassung der technischen Vorschriften für die Binnenschiffe im Hinblick auf die Zulassung von alternativen Energieträgern (Kraftstoffen),
- Grundsätzliche Prüfung einer verbindlichen Einführung des Energy Efficiency Design Index (EEDI) für die Binnenschifffahrt,
- Grundsätzliche Prüfung eines verbindlichen Standards des Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) für die Binnenschifffahrt,
- Weiterführende Untersuchungen zu schiffstechnischen Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Binnenschiffen,
- Weiterführende Untersuchungen zu betrieblichen Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Binnenschiffen,
- Entwicklung von Qualitätsstandards für die künftigen Energieträger (Kraftstoffe) der Binnenschifffahrt,
- Entwicklung von Maßnahmen an Wasserstraßen und Häfen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt.

Die ZKR kann – vor allem in Anbetracht ihrer begrenzten Ressourcen – nur einige der aufgezeigten weiterführenden Arbeiten unterstützen. Daher wird sie sich auf solche Arbeiten konzentrieren,

- bei denen sie über Daten oder Kenntnisse verfügt, die anderswo nicht in diesem Umfang oder dieser Qualität vorliegen, wie zum Beispiel im Hinblick auf die verordnungsrechtliche Tätigkeit oder die Marktbeobachtung,
- die der Entwicklung von Strategien und damit einer mittel- bis langfristigen Ausrichtung der Arbeiten der ZKR dienen,
- die notwendige Vorarbeiten darstellen für Maßnahmen anderer, insbesondere des Schifffahrtsgewerbes oder für spätere Arbeiten der ZKR selbst.

Dementsprechend sind nachstehend weiterführende Arbeiten aufgeführt, die im europäischen Kontext und in Abstimmung mit der Europäischen Kommission, dem Binnenschifffahrtsgewerbe und der Industrie federführend von der ZKR übernommen werden könnten. Sofern die Europäische Kommission diese Arbeiten selbst durchzuführen beabsichtigt, könnte die ZKR ihre Unterstützung und Mitwirkung anbieten.

- Bestimmung des Carbon Footprint der Binnenschifffahrt,
- Bestimmung der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs aufgrund der zunehmenden durchschnittlichen Tragfähigkeit der Binnenschiffe,
- Ausarbeitung einer Strategie und Anpassung der technischen Vorschriften für die Binnenschiffe im Hinblick auf die Zulassung von alternativen Energieträgern,
- Grundsätzliche Prüfung einer verbindlichen Einführung des Energy Efficiency Design Index (EEDI) für die Binnenschifffahrt,
- Grundsätzliche Prüfung eines verbindlichen Standards des Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) für die Binnenschifffahrt,
- Grundsätzliche Prüfung, welche weiteren bedeutenden Maßnahmen die ZKR ergreifen kann, die zu einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Binnenschiffen führen, wie zum Beispiel Verkehrsleitsysteme,
- Erarbeitung von Szenarien und von quantitativen Zielen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt.

## **Anpassungsmaßnahmen der Wasserstraße und Szenarien zur langfristigen Gewährleistung der Rheinschifffahrt bei fortschreitendem Klimawandel**

### **1. Ausgangslage**

Mittels Beschluss 2009-II-8 wird der Ständige Technische Ausschuss beauftragt, bis zur Herbsttagung 2011 mögliche Anpassungsmaßnahmen der Wasserstraße zusammenzustellen und Szenarien, mit denen langfristig die Rheinschifffahrt auch bei fortschreitendem Klimawandel gewährleistet werden kann, zu entwickeln.

Dieser Bericht ist ein Teil des zu erstellenden Gesamtberichts der ZKR.

Die Rheinministerkonferenz<sup>1</sup> beauftragte am 18.10.2007 die Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) mit der Erstellung einer „Szenariestudie für das Abflussregime des Rheins“. Die Studie und deren Ergebnis werden in Kapitel 2.6 beschrieben.

Nach derzeitigem Wissensstand wird sich der Klimawandel wahrscheinlich nur über Veränderungen der Hoch- und Niedrigwassersituation auf die Schifffahrt auswirken.

### **2. Stand der Forschung 2011**

In diesem Kapitel werden die Inhalte und Ziele der aktuellen nationalen und internationalen Forschungsarbeiten kurz beschrieben. Es werden dabei nur Projekte aufgeführt, die auf den Rhein oder die Rheinschifffahrt fokussieren.

Für die weitere Betrachtung werden im Wesentlichen die im Projekt RheinBlick 2050 der Internationalen Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR) dargestellten Entwicklungstendenzen als Grundlage genommen, da hier die Ergebnisse aller nationalen Zuarbeiten (Stand: Ende 2010) bereits zusammengefasst wurden.

#### **2.1 Schweiz**

##### **Projekt CCHydro<sup>2</sup>**

Ziel des Projektes CCHydro (Klimaänderung und Hydrologie in der Schweiz) des Bundesamts für Umwelt (BAFU) ist es, basierend auf den heutigen Klimaszenarien, für die verschiedenen Klimaregionen, Höhenstufen und geomorphologischen Ausprägungen in der Schweiz zeitlich und räumlich hochaufgelöste Szenarien des Wasserkreislaufes und der Abflüsse für die Zeitperiode bis 2050/2100 zur Verfügung zu stellen.

Das Projekt gliedert sich in 7 Module:

- Klimaszenarien für die Schweiz bis 2100
- Natürlicher Wasserhaushalt der Schweiz und ihrer bedeutendster Großeinzugsgebiete
- Klimaänderung und Wasserhaushalt in sensitiven Bilanzierungsgebieten
- Klimaänderung und Niedrigwasser
- Abflussmodellierung von Schweizer Gletschern
- Klimaänderung und Hochwasser
- Klimaänderung und Wassertemperatur

---

<sup>1</sup> Communiqué der Rhein-Ministerkonferenz am 18. Oktober 2007

<sup>2</sup> [www.bafu.admin.ch/wasser/01444/01991/10443/index.html?lang=de](http://www.bafu.admin.ch/wasser/01444/01991/10443/index.html?lang=de)

Das Projekt wurde 2008 gestartet. Der Projektabschluss ist bis Dezember 2011 geplant.

Die ersten Resultate einzelner Module sind Bestandteil des Projektes RheinBlick 2050 der KHR.

Die neuesten Klimaszenarien des Projekts zeigen für Europa eine deutliche Erwärmung für die nächsten 40 Jahre und besonders bis zum Ende des Jahrhunderts, falls der Trend nicht durch Klimaschutzmaßnahmen gestoppt werden kann. Laut Computermodellen sieht die Zukunft für die großen schweizerischen Gletscher wenig vorteilhaft aus. Neben den kleinen und mittleren Gletschern, sollen auch die großen bis auf kleine Reste in den höchsten Gipfellagen völlig abschmelzen.

## 2.2 Deutschland

Zentrales Projekt der verkehrswasserwirtschaftlichen Klimafolgenforschung in Deutschland ist das noch bis 2013 laufende und durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) finanzierte Forschungsprogramm "Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt – Entwicklung von Anpassungsoptionen" (kurz: KLIWAS<sup>1</sup>; BMVBS, 2009). Das Forschungsprogramm wird durch den Verbund der Oberbehörden des BMVBS (Bundesanstalt für Gewässerkunde, BfG; Deutscher Wetterdienst, DWD; Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, BSH und Bundesanstalt für Wasserbau, BAW) unter Federführung der BfG durchgeführt. Es ist eingebettet in nationale und internationale Forschungsnetzwerke. Ziele von KLIWAS sind es, einerseits die Leistungsfähigkeit dieses Verkehrsträgers zu erhalten und andererseits die Gewässerqualität und die Lebensräume in den Flüssen (Rhein, Elbe, Donau) und an den Küsten zu sichern.

Der Rhein und seine Funktion als Wasserstraße ist ein Gegenstand des sogenannten KLIWAS-Kernprojektes (KLIWAS 4.01 – Wasserhaushalt – Wasserstand - Transportkapazität) das bereits seit 2007 Datengrundlagen und Konzepte für das Forschungsprogramm erarbeitet. Hierbei werden alle derzeit zugänglichen Datengrundlagen zum Klimawandel umfassend bewertet. Die Ergebnisse werden in eine Kette von wissenschaftlichen Simulationsmodellen integriert, die alle wesentlichen Teilsysteme des Wirkungsgefüges Binnenwasserstraße abdeckt. So wird die Brücke geschlagen von den atmosphärischen Treibhausgaskonzentrationen (1) über das globale und regionale Klimasystem (2) und den Wasserhaushalt in den Stromgebieten (3) bis hin zur Wasserstraße (4) und den Kostenstrukturen der Binnenschifffahrt (5).

Die für den Rhein angewandten Methoden des KLIWAS-Kernprojektes wurden national und international abgestimmt. Die KLIWAS-Ergebnisse (z.B. Nilson et al. 2010b) sind wesentliche Grundlage des Koordinierungsprojektes RheinBlick2050 der KHR sowie der Expertengruppe KLIMA der IKSR und damit auch dieses Berichtes. Außerdem gehen sie in laufende EU-Projekte ein (z.B. EU-ECCONET, AdaptAlp<sup>2</sup>).

## 2.3 Frankreich

Im Rahmen des nationalen Vorhabens zur Anpassung an den Klimawandel wird eine Studie zur Verletzlichkeit des französischen Gewässernetzes unter Leitung der VNF erstellt. Momentan wird das Lastenheft dieser Verletzlichkeitsstudie erstellt.

---

<sup>1</sup> <http://www.kliwas.de>

<sup>2</sup> <http://www.adaptalp.org/>

## 2.4 Niederlande

### 2.4.1 Aktuelle Untersuchungen

In den Niederlanden sind im abgelaufenen Zeitraum zwei Untersuchungen durchgeführt worden, die auf das Verhältnis von Binnenschifffahrt und Klimaentwicklungen eingehen.

#### **Forschungsprojekt „Klima und Binnenschifffahrt“**

Innerhalb des Ministeriums für Infrastruktur und Umwelt hat die Wasserstraßenverwaltung Rijkswaterstaat untersuchen lassen, welche Auswirkungen mittel- und langfristig als Folge der Klimaänderung zu erwarten sind.

Dabei ist von den Klimaszenarien des Königlichen Niederländischen Meteorologischen Instituts (KNMI) ausgegangen worden. Das extreme Szenario hierbei ist W+, bei dem von einem Temperaturanstieg um + 2 °C im Jahr 2050 im Vergleich zu 1990, nassen und milden Wintern sowie warmen und trockenen Sommern, jeweils mit einer Zunahme von Wind und Luftströmungen, ausgegangen wird.

W+	Warm +	Anstieg der Temperatur auf der Erde um 2 °C 2050 im Vergleich zu 1990 + mildere und nassere Winter durch mehr Westwind + wärmere und trockenere Sommer durch mehr Ostwind
----	--------	---

Das Projekt behandelt die folgenden Aspekte, ausgehend von der Situation im Jahr 2050:

- a) die Auswirkungen der Klimaänderung auf den Wasserhaushalt und die Folgen für die Binnenschifffahrt (Niedrig/Hochwasser und Bodensenkung/Versandung),
- b) die Auswirkungen der Klimaänderung auf kritische Punkte der Infrastruktur (Schleusen und Brücken), auf das Hauptwasserstraßennetz und
- c) die Auswirkungen der Klimaänderung auf den Rotterdamer Hafen.

Die wichtigsten Schlussfolgerungen sind:

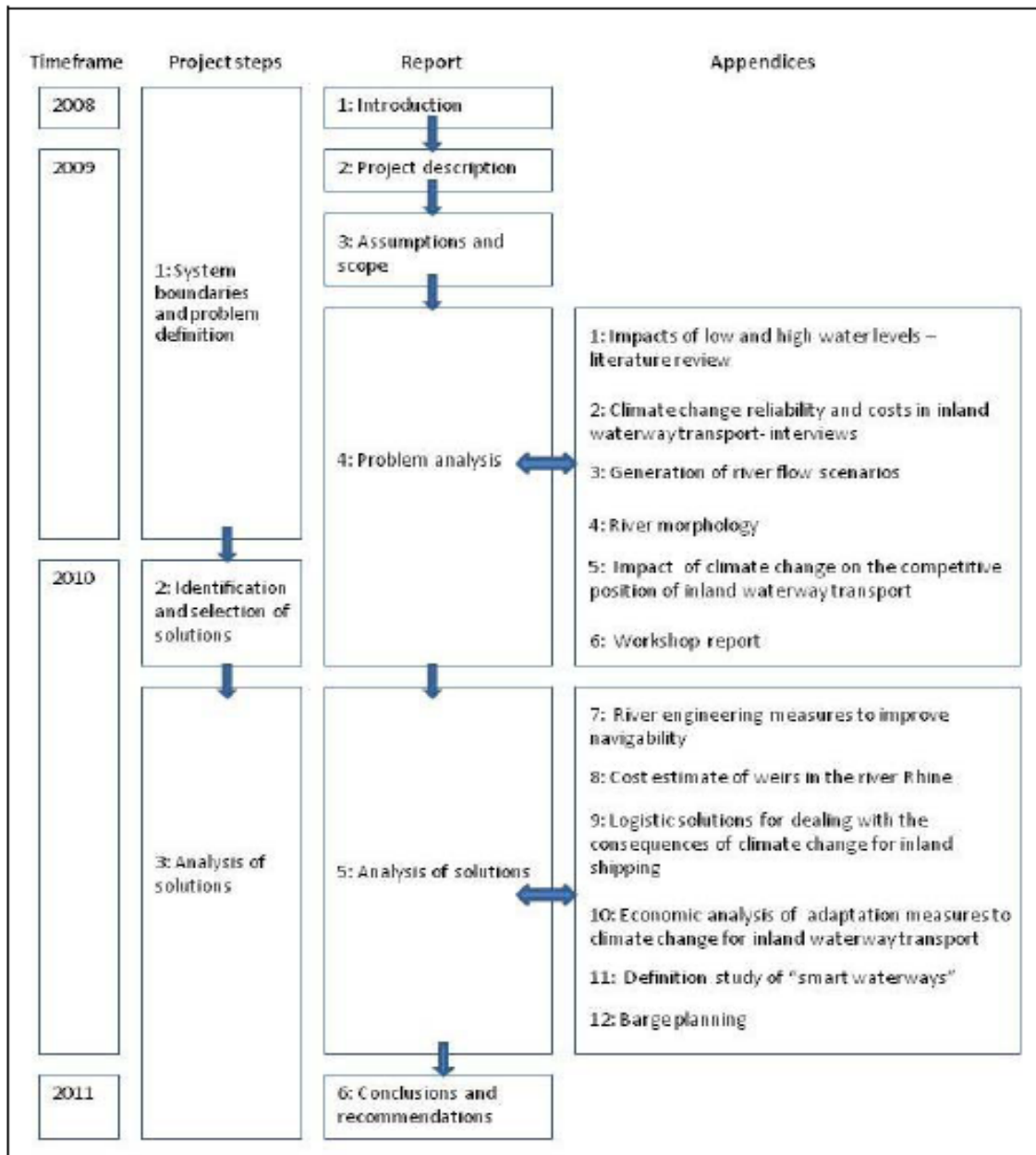
- a) vermehrte und ausgeprägtere Niederschlagsperioden im Winter und Trockenperioden im Sommer, wenn sich das W+ Szenario durchsetzt,
- b) Behinderungen der Schifffahrt durch Hoch- und Niedrigwasser auf der Waal, dem Rhein und der IJssel. Dadurch entstehen Veränderungen bei Fahrzeiten, Fahrkosten, Zuverlässigkeit, Ausweichrouten und demzufolge höhere Transportkosten.

#### **Forschungsprojekt „Klimawandel und Binnenschifffahrt: Auswirkungen auf den Bereich der Binnenschifffahrt, den Rotterdamer Hafen und mögliche Lösungen“**

Das Forschungsprojekt „Klima und Binnenschifffahrt“ ist teilweise übergegangen in die Untersuchung des Konsortiums „Kennis voor Klimaat, Hotspot Rotterdam“ (Wissen zum Klima, Brennpunkt Rotterdam), aus der Technischen Universität Delft, der Freien Universität Amsterdam, Ingenieurbüros und den Fachinstitutionen TNO, Arcadis und Deltares, dem Hafenbetrieb Rotterdam und dem Ministerium für Infrastruktur und Umwelt. Abbildung 1 zeigt den Aufbau dieses Projekts.

Auch bei diesem Projekt ist man vom KNMI-Klimaszenario W+ für das Jahr 2050 ausgegangen. Die wichtigsten Schlussfolgerungen sind:

- a) mehr und stärker ausgeprägte Niederschlagsperioden im Winter und Trockenperioden im Sommer, wenn sich das W+ Szenario durchsetzt,
- b) Behinderungen der Schifffahrt durch Hoch- und Niedrigwasser in den Flüssen,
- c) höhere Transportkosten und Verzögerungen bei der Anlieferung von Gütern,
- d) eine Verlagerung von der Binnenschifffahrt auf die Straße und zur Bahn.



**Abbildung 1:** Aufbau des Forschungsprojekts „Klimawandel und Binnenschifffahrt: Auswirkungen auf den Bereich der Binnenschifffahrt, den Rotterdamer Hafen und mögliche Lösungen“



## 2.4.2 Künftige Untersuchungen

Im Rahmen des „Deltaprogramma“<sup>1</sup> werden in Kürze weitere Untersuchungen begonnen, bei denen der Schwerpunkt vor allem darauf liegt, das Modellinstrumentarium für die Flüsse neu zu vermessen und zu erweitern. Damit kann die vermutliche Dynamik des Systems der Flüsse bei den verschiedenen Klimaszenarien erfasst werden.

Bei der Modellierung wird der gesamte Rhein abgebildet. Hier muss aber angemerkt werden, dass beim Klimawandel die regionalen Unterschiede der Änderungen der Niederschlagsverteilung nicht berücksichtigt werden.

Daneben soll die erste Untersuchung „Klima und Binnenschifffahrt in den Niederlanden“ im Rahmen des „Deltaprogramma“ weitergeführt werden.

Erwartet wird, dass das KNMI 2013 aktualisierte Szenarien publizieren wird.

## 2.5 RheinBlick2050<sup>2</sup>

Seit etwa 20 Jahren beschäftigt sich die KHR mit der Untersuchung der Auswirkungen des Klimawandels auf den Wasserabfluss des Rheins und seiner Nebenflüsse. Mit den großen Fortschritten der Klimaforschung stellte sich die Frage, ob diese zu einer verbesserten Prognose über die künftigen Wasserabflüsse führen könnte. Zur Beantwortung dieser Frage initiierte die KHR das Projekt „RheinBlick2050“ (Görgen et al., 2010) zu den Auswirkungen eines regionalen Klimawandels auf das Abflussverhalten des Rheins und seiner Haupt-Zuflüsse Mosel und Main. Eine internationale Arbeitsgruppe mit Experten aus Forschungseinrichtungen und Wasserwirtschaftsverwaltungen führte die notwendigen Analysen und Berechnungen durch, deren Ergebnisse Ende 2010 vorgelegt wurden. RheinBlick2050 dient als Grundlage für Arbeiten nationaler Stellen und anderer internationaler Organisationen. Beispielsweise bestimmen die Ergebnisse des Projekts maßgeblich die aktuellen Arbeiten der IKSR im Hinblick auf den Klimawandel (siehe dazu Abschnitt 2.6 dieses Berichts).

RheinBlick2050 befasst sich ausschließlich mit den Auswirkungen, d.h. den Veränderungen im physikalischen System. Es befasst sich nicht mit Anpassungs- oder Minderungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Klimawandel. Eine der Charakteristiken des Projekts liegt darin, dass es einen gemeinsamen, abgestimmten und grenzüberschreitenden Blick auf Abflussänderungen eröffnet. Das Experiment-Design folgt einer typischen Studie zum Einfluss des Klimawandels auf die Hydrologie. Dabei wird ein bestimmtes Treibhausgas-Emissions-Szenario mit verschiedenen globalen Klimamodellen verwendet. Mit Hilfe eines regionalen Klimamodells (RCM) wird ein Zusammenhang zwischen großräumigen Beobachtungen (z.B. Wetterlage) und Stationsinformationen (z.B. Temperatur) hergestellt (Regionalisierung). Basierend auf solchen verfügbaren Datensätzen wird nach einer umfassenden Bewertung und Auswahl einer Modellkette eine Korrektur systematischer Fehler in den täglichen Lufttemperatur- und Niederschlags-Simulationsergebnissen der RCMs durchgeführt. Schließlich werden hydrologische Modellrechnungen zur Analyse der zukünftigen Entwicklung des Abflusses sowie Niedrig- und Hochwasserverhaltens von Fließgewässern durchgeführt. Szenario-Bandbreiten und -Tendenzen dienen der Ableitung der Änderungen und helfen bei der Kommunikation der Ergebnisse. Die Auswertungen erfolgen für ausgewählte Pegel an Rhein, Main und Mosel.

---

<sup>1</sup> Das Deltaprogramma in den Niederlanden (die Deltawerke der Zukunft) hat das Ziel, die Niederlande jetzt und künftig gegen Hochwasser sowohl von der See her als auch von den Flüssen aus zu schützen und die Süßwasserversorgung aufrechtzuerhalten.

<sup>2</sup> <http://www.chr-khr.org/de/projekte/rheinblick2050>

Nach RheinBlick2050 ergeben sich für die nahe Zukunft (2021 bis 2050) des Betrachtungsgebiets (Rhein, Main und Mosel) gegenüber dem Vergleichszeitraum (1961 bis 1990) im hydrologischen Sommer (Mai bis Oktober) für mittlere und niedrige Abflüsse keine eindeutigen Änderungstendenzen. Für den hydrologischen Winter (November bis April) werden wahrscheinlich ansteigende Niedrigwasserabflüsse angezeigt. Bei einer weiteren Zunahme der Treibhausgasemissionen bis zum Ende des 21. Jahrhunderts würden die Änderungen des Abflussregimes nach gegenwärtigem Kenntnisstand allerdings deutlicher. Für den mittleren Abfluss von Rhein, Main und Mosel werden unter diesen Bedingungen für die ferne Zukunft (2071 bis 2100) beispielsweise Zunahmen zwischen 5% und 40% im Winter und Abnahmen zwischen 5% bis 30% im Sommer simuliert.

RheinBlick2050 zeigt insbesondere, dass es nicht nur eine Projektion des zukünftigen Abflussgeschehens gibt. Eine Vielzahl möglicher Entwicklungen ergibt eine Bandbreite für die Wahrscheinlichkeit zukünftiger Entwicklungen. Angesichts des langen Simulationszeitraumes und der damit verbundenen Unsicherheiten, der zukünftig zu erwartenden weiteren Verbesserungen der Klimamodelle sowie der Vielzahl weiterer Einflussfaktoren auf die zukünftige Entwicklung der Abflüsse ist es nach Ansicht der Projektverantwortlichen erforderlich, Projekte wie RheinBlick2050 in regelmäßigen Abständen fort zu entwickeln.

Konkrete Ergebnisse der Modellrechnungen werden im Kapitel 3 wiedergegeben.

## **2.6 Szenarienstudie für das Abflussregime des Rheins<sup>1</sup>**

Die IKSR hat in den Jahren 2008 bis 2011 durch eine Expertengruppe, an deren Beratungen auch das Sekretariat der ZKR teilnahm, die „Szenarienstudie für das Abflussregime des Rheins“ erstellt. Diese beinhaltet zusammenfassende Analysen und Darstellungen bisheriger und möglicher zukünftiger Veränderungen des Klimas, des Wasserhaushalts und der Wassertemperaturen für den planungsrelevanten Zeitraum bis 2050 (insgesamt Analysen von Klimaszenarien bis 2100) im Rheineinzugsgebiet. Die Studie soll Basis der weiteren Arbeiten der IKSR, nämlich der Erkennung der möglichen Gefahren und Risiken und der Entwicklung zukunftsorientierter, nachhaltiger wasserwirtschaftlicher Vorsorgekonzepte/ Anpassungsstrategien dienen.

Die Studie verfolgt das Ziel, aktuelle Ergebnisse zu den möglichen Folgen des Klimawandels am Rhein zusammenzustellen. Institutionsübergreifende Forschungsaktivitäten und Projekte haben für verschiedene Wasserhaushaltsgrößen des Rheineinzugsgebietes umfangreiche Datenbestände mit grenzübergreifend abgestimmten Methoden aufbereitet und gewähren so eine integrierte Sicht auf den aktuellen Kenntnisstand. Präzise und „wahre“ Zukunftsaussagen sind demnach nicht möglich. Stattdessen zeigen sich erhebliche Bandbreiten an Ergebnissen.

In besonderem Maße trifft dies für simulierte Abflussextreme zu. Mit Bezug auf die Behandlung der Hochwasser mit hoher Wiederkehrfrequenz zeigen sich methodische Defizite. Diese treten insbesondere am Oberrhein in Erscheinung. Auch sind einige hydrodynamische Aspekte, wie z.B. die Rückhaltewirkung von Deichüberströmung und Deichbrüchen, Rückhaltewirkung der Vorländer, Hochwasserrückhaltmaßnahmen, etc. derzeit nicht berücksichtigt.

---

<sup>1</sup> Szenarienstudie für das Abflussregime des Rheins, Stand April 2011, Bericht Nr. 188, Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR)

Die dargestellten Bandbreiten machen die Unsicherheiten bei der Simulation mit den heutigen Modellen transparent. Dabei ist zu berücksichtigen, dass trotz der hohen Komplexität und Vielzahl der verwendeten Modelle, die „echte“ Zukunft noch außerhalb dieser Bandbreite liegen könnte. Die aktuellen Modelle berücksichtigen noch nicht alle Elemente des Klimasystems bzw. des Wasserhaushalts; z.B. fehlt den globalen Klimamodellen noch ein gekoppelter Kohlenstoffkreislauf. Dies wird sich absehbar mit dem bis 2013/2014 erwarteten Sachstandsbericht des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) ändern.

Die vorgestellten Ergebnisse fallen zumeist moderater aus als die bisher veröffentlichten. Als "Entwarnung" ist dies jedoch keinesfalls zu verstehen. Die prozentualen Änderungen liegen bei neueren Berechnungen z.T. deutlich im zweistelligen Bereich und würden, wenn sie sich bewahrheiten, dem System „Rhein“ eine hohe Anpassungskapazität zusätzlich zu der des 20. Jahrhunderts abverlangen. Zudem würden sich – wie die vorgelegten Sensitivitätsuntersuchungen zeigen – unter der Annahme eines fortgesetzten Anstiegs der Treibhausgaskonzentrationen bis Ende des 21. Jahrhunderts deutlich stärkere Änderungen zeigen.

In diesem Bericht wurde bewusst auf die Darstellung eines Ensemble-Mittels verzichtet. Dieser repräsentiert im Falle des Medians lediglich den Mittelpunkt einer Spanne von Simulationen, die alle als gleich wahrscheinlich zu betrachten sind<sup>1</sup>. Seine Wahl ist nicht objektiv zu begründen. Eine Reduktion der Anpassungsdiskussion auf einen einzelnen „Klima-Wert“ kann zu einer Verzerrung des tatsächlichen Kenntnisstandes bzgl. möglicher Klimafolgen führen.

Die Szenarienstudie für das Abflussregime des Rheins kommt zu dem Schluss, dass die Entscheidungsfindung hin zu einer Anpassungsstrategie die Unsicherheiten der Zukunftsprojektionen berücksichtigen muss. Es ist Teil der Verantwortung des Entscheidungsträgers, ob er eine Anpassungsmaßnahme auf Grundlage des oberen oder unteren Randes oder der zentralen Schätzung des Ensembles dimensioniert.

## **2.7 Auswirkungen des Klimawandels auf das Binnenwasserstraßennetz (ECCONET)<sup>2</sup>**

Ziel dieses Forschungsprojektes ist es, Expertise von Partnern aus den Bereichen Meteorologie, Hydrologie, Infrastruktur, Transport- und Wirtschaftswissenschaften zusammenzutragen, um die Auswirkungen des Klimawandels auf das Verkehrsnetz anhand des Beispiels der Binnenwasserstraßen zu untersuchen.

Dabei werden auch die Ergebnisse der Projekte EWENT<sup>3</sup> und WEATHER<sup>4</sup>, die die Auswirkungen extremer Wetterereignisse auf den Verkehrssektor insgesamt – unter Aussparung der Binnenschifffahrt – untersuchen, berücksichtigt.

Das Projekt ECCONET hat zwei parallele Forschungsziele:

- Analyse der verschiedenen Auswirkungen des Klimawandels auf die Binnenschifffahrt;
- Analyse von Anpassungsstrategien und deren Auswirkungen für den Sektor.

Das Projekt ECCONET wird von zehn europäischen Partnern im Rahmen des siebten europäischen Forschungsrahmenprogrammes bearbeitet. Die Ergebnisse des Projekts werden für 2012 erwartet und sollen zur Entwicklung politischer Leitlinien sowie eines strategischen Rahmens für die Binnenschifffahrt führen.

---

<sup>1</sup> Grundsätzlich sind bei Szenarien-basierten Analysen keine objektiven Wahrscheinlichkeiten zu benennen. „Wahrscheinlichkeiten“ sind in diesem Zusammenhang immer durch die subjektiv gewählten Annahmen und Modelle bedingt.

<sup>2</sup> [www.ecconet.eu](http://www.ecconet.eu)

<sup>3</sup> <http://virtual.vtt.fi/virtual/ewent/index.htm>

<sup>4</sup> <http://www.weather-project.eu>

### 3. Hydrologische Entwicklung

Heute weist der Rhein dank der Speisung im Frühling und Sommer durch Schmelzwasser und Niederschlag in den Alpen und durch Niederschlag im Herbst und Winter in den tiefer gelegenen Gebieten einen gleichmäßigen Abfluss auf. Das Schmelzwasser der winterlichen Schneedecke und der Gletscher ist heute eine wichtige Quelle für den gleichmäßigen Abfluss in Zeiten mit geringem Niederschlag. Dieser ausgleichende Einfluss wird jedoch mit dem Abschmelzen der Gletscher in Zukunft laufend abnehmen. Die Wahrscheinlichkeit von längeren Perioden mit außergewöhnlich niedrigen Wasserständen wird in ferner Zukunft (2071 bis 2100) zunehmen.

Im Rheingebiet überlagern sich verschiedene Abflussregime. Der südliche, alpennahe Bereich ist durch das Wechselspiel von winterlichem Schneedeckenaufbau und sommerlicher Schneeschmelze sowie durch relativ hohe Sommerniederschläge geprägt, das sogenannte „Schneeregime“ oder „Nivalregime“. Dies hat zur Folge, dass Niedrigwasserereignisse vornehmlich im Winter und Hochwasserereignisse vornehmlich im Sommer auftreten. Typisch für die Rheinzufüsse, die den Mittelgebirgsbereich entwässern (Neckar, Main, Lahn, Mosel etc.) ist ein „Regenregime“ / „Pluvialregime“. Hier zeigt sich eine Dominanz von Winterhoch- und Sommerniedrigwassern. Durch die Überlagerung beider Regime ergibt sich stromab des Rheins eine immer gleichmäßigere Verteilung des Abflusses über das Jahr, das "kombinierte Regime" wie am Pegel Köln.

Änderungen der klimatischen Rahmenbedingungen wirken sich auf die Abflussregime aus. Über das 20. Jahrhundert hinweg zeigt sich eine Tendenz hin zu einer größeren „Regenlastigkeit“ (Pluvialisierung) mit der Konsequenz einer Zunahme der winterlichen Abflüsse. Dies führte im Süden zu einer Abnahme und im Norden zu einer Verstärkung der innerjährlichen Gegensätze. Für das 21. Jahrhundert zeigen die meisten Projektionen, dass sich diese Tendenz fortsetzen und aufgrund sommerlicher Abflussabnahmen weiter verstärken könnte. Die nachfolgend tabellarisch dargestellten Wertebereiche betten sich in diese Grundtendenzen ein.

Die Wertebereiche sind das Ergebnis zahlreicher Modellsimulationen, die von verschiedenen nationalen Forschungsaktivitäten und Institutionen bereitgestellt und im Rahmen des Koordinierungsprojektes RheinBlick2050 zusammengeführt und methodisch abgestimmt wurden. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass es kein „perfektes“ Modell zur Simulation der zukünftigen Abfluss- und Fahrwasserbedingungen gibt. Es ist daher anerkannte Praxis, verschiedene Modelle einzusetzen, um den Unsicherheitsbereich der Simulationen zu erfassen.

**Tabelle 1:** Zu erwartende Prozentuale Änderungen des Niedrigwasserabflusses (NM7Q) zwischen 30-jährigen Zeiträumen der simulierten Gegenwart (1961 bis 1990) und der Mitte (2021 bis 2050 – Nahe Zukunft) bzw. dem Ende (2071 bis 2100 – Ferne Zukunft) des 21. Jahrhunderts. *Die in Schrägschrift geschriebenen Pegel befinden sich nicht am Rhein.* (Quelle: Nilson et al., 2010b)

	Pegel	2021 – 2050	2071 - 2100
NM7Q Sommer hydrologisches Sommer- halbjahr (Mai-Okt)	Basel	+/-10%	-20 bis -10%
	Maxau	+/-10%	-20 bis -10%
	Worms	+/-10%	-25 bis -10%
	Kaub	+/-10%	-25 bis -10%
	Köln	+/-10%	-30 bis -10%
	Lobith	+/-10%	-30 bis -10%
	<i>Raunheim (Main)</i>	0 bis +20%	-20 bis 0%
	<i>Trier (Mosel)</i>	+/- 20%	-50 bis -20%
NM7Q Winter hydrologisches Winter- halbjahr (Nov-Apr)	Basel	+5 bis +15%	0 bis +15%
	Maxau	0 bis +10%	-5 bis +15%
	Worms	+5 bis 15%	-5 bis +15%
	Kaub	0 bis +15%	-5 bis +15%
	Köln	0 bis +15%	0 bis +20%
	Lobith	0 bis +15%	-5 bis +15%
	<i>Raunheim (Main)</i>	+5 bis 15%	0 bis +20%
	<i>Trier (Mosel)</i>	+/-15%	0 bis +20%

**NM7Q:** das niedrigste arithmetische Mittel des Abflusses an sieben aufeinanderfolgenden Tagen

- Keine Tendenz
- Anstieg des Abflusses
- Abnahme des Abflusses
- Weiß                                      Keine Aussage möglich

**Tabelle 2:** Zu erwartende Prozentuale Änderungen des mittleren Hochwasserabflusses (MHQ), sowie des Abflusses bei "häufigem", "mittlerem", und "extremem" Hochwasser (in der Größenordnung der Jährlichkeiten 10, 100 und 1000 Jahre) zwischen 30-jährigen Zeiträumen der simulierten Gegenwart (1961 bis 1990) und der Mitte (2021 bis 2050 – Nahe Zukunft) bzw. dem Ende (2071 bis 2100 – Ferne Zukunft) des 21. Jahrhunderts. *Die in Schrägschrift geschriebenen Pegel befinden sich nicht am Rhein.* (Quelle: Nilson et al., 2010b)

Index	Pegel	Nahe Zukunft	Ferne Zukunft
MHQ hydrolo- gisches Jahr (Nov-Okt)	Basel	-5% bis +10%	-25% bis +15%
	Maxau	-5% bis +15%	-20% bis +15%
	Worms	-10% bis +20%	-15% bis +15%
	Kaub	-5% bis +25%	-10% bis +20%
	Köln	0% bis +20%	-5% bis +25%
	Lobith	0% bis +20%	-5% bis +20%
	<i>Raunheim (Main)</i>	0% bis +35%	0% bis +35%
	<i>Trier (Mosel)</i>	-10% bis +15%	-10% bis +20%
Abfluss bei "häufigem" Hochwasser	Basel	-10% bis +10%	-20% bis +20%
	Maxau	-15% bis +20%	-15% bis +25%
	Worms	-15% bis +15%	-10% bis +35%
	Kaub	-15% bis +15%	-5% bis +40%
	Köln	-5% bis +15%	0% bis +40%
	Lobith	-5% bis +15%	0% bis +35%
	<i>Raunheim (Main)</i>	0% bis +30%	5% bis +40%
	<i>Trier (Mosel)</i>	-5% bis +15%	0% bis +25%
Abfluss bei „mittlerem“ Hochwasser	Basel	-20% bis +10%	-30% bis +25%
	Maxau	-10% bis +15%	-25% bis +30%
	Worms	-5% bis +20%	-25% bis +35%
	Kaub	-5% bis +20%	-10% bis +25%
	Köln	0% bis +20%	0% bis +25%
	Lobith	0% bis +20%	0% bis +25%
	<i>Raunheim (Main)</i>	0% bis +20%	0% bis +35%
	<i>Trier (Mosel)</i>	-5% bis +25%	-5% bis +25%
Abfluss bei "extremem" Hochwasser	Basel	-20% bis +35%	-10% bis +50%
	Maxau	-20% bis +35%	-20% bis +65%
	Worms	-15% bis +30%	-20% bis +45%
	Kaub	-5% bis +25%	-10% bis +30%
	Köln	-5% bis +25%	0% bis +30%
	Lobith	-5% bis +20%	-5% bis +30%
	<i>Raunheim (Main)</i>	-5% bis +40%	0% bis +45%
	<i>Trier (Mosel)</i>	-35% bis +20%	-20% bis +45%

**MHQ:** mittlerer Hochwasserabfluss

- Keine Tendenz
- Anstieg des Abflusses
- Abnahme des Abflusses
- Keine Aussage möglich

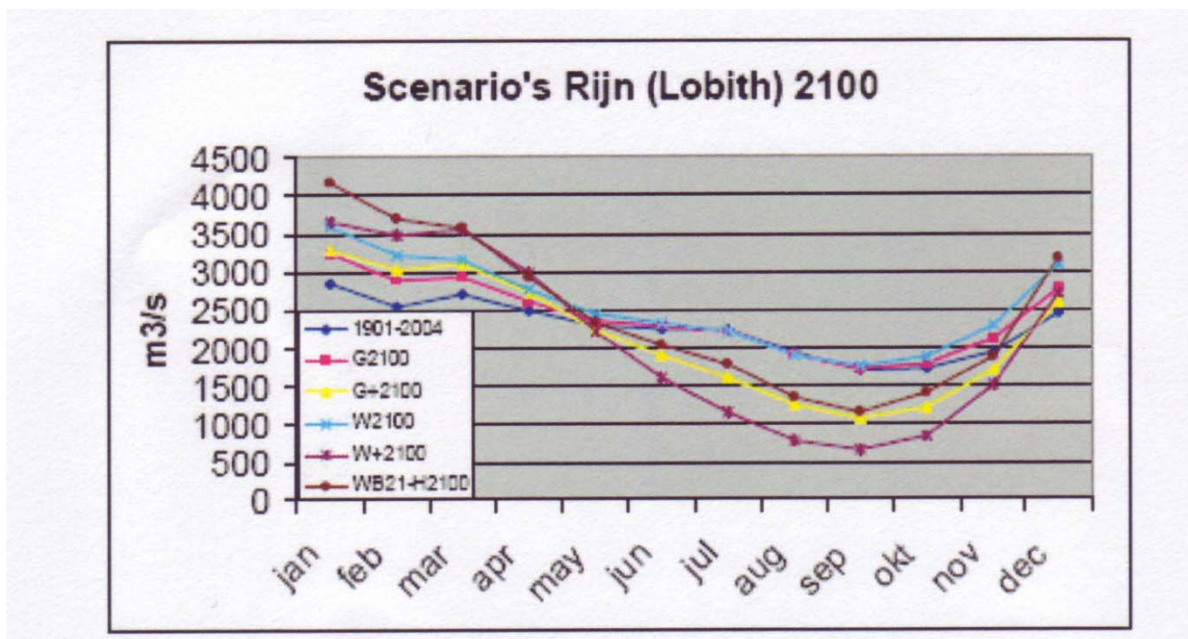
#### 4. Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt

##### 4.1 Pegel

Nach Analyse der heute vorliegenden Studien sind für die untersuchten Pegel in naher Zukunft, bis 2050, keine eindeutigen Veränderungen gegenüber der heutigen Situation zu erkennen. Verschiedene Hochwasserkennwerte zeigen für mehrere Pegel steigende Tendenzen, jedoch sind die Unsicherheitsbereiche beträchtlich (- 5 % bis + 25 %). Die für die Sommermonate oft angenommene Zunahme extremer Niedrigwassersituationen wird nicht bestätigt. Die projizierten Änderungen der Niedrigwasserabflüsse lassen während des Sommers keine Richtung erkennen (+/- 10 %). Für die Wintermonate werden sogar steigende Werte simuliert (0 % bis + 15 %), was sich günstig auf die Schifffahrt auswirken würde.

Für die ferne Zukunft (2071 bis 2100) zeigen sich jedoch, unter der Annahme einer weiteren Zunahme der Treibhausgasemissionen (und der damit verknüpften weiteren Temperaturzunahme) stärkere Änderungen. Für die mittleren Abflüsse werden z.T. höhere Änderungen simuliert als für die nahe Zukunft. Die Bandbreite nimmt für einige Kennwerte und Pegel um 40 % zu. Die sommerliche Abnahme der Niedrigwasserabflüsse wird mit 10 % bis 30 % angegeben und die winterliche Zunahme mit 5 % bis 30 %.

Für den Pegel Lobith zeigt die folgende Abbildung Modellrechnungen für 2100 (RHINEFLOW-3). Gegenüber den Durchschnittswerten von 1901 bis 2004 zeigt sich eine Zunahme des Abflusses im Winter und eine Abnahme im Sommer.



**Abbildung 2:** Mittlerer monatlicher Abfluss für verschiedene Szenarien im Jahr 2100

Trotz der Bandbreite der Ergebnisse zeigen die Szenarien jedoch deutlich, dass für die ferne Zukunft Handlungsoptionen (siehe Kapitel 5) zu erwägen sind, um vor allem die für die Sommermonate projizierten ausgeprägten Niedrigwasserperioden für den Rhein und den daraus resultierenden Einschränkungen für die Schifffahrt zu kompensieren.

## 4.2 Infrastruktur

Ab 2050 sind Auswirkungen durch den Klimawandel auf die Funktion der Infrastrukturbauwerke, insbesondere Stauanlagen am Oberrhein und in den Niederlanden, Brücken, Fahrrinne, Deiche sowie Häfen, nicht auszuschließen.

Hoch- und Niedrigwasserperioden sind, auch unabhängig vom Klimawandel, von großer Bedeutung für die Schifffahrtsanlagen, und ohnehin zu beobachten und bei Um- und Neubauten sowie bei der Instandhaltung zu berücksichtigen.

In Tabelle 3 werden Infrastrukturen der Schifffahrt aufgeführt, welche bei Hoch- und Niedrigwasser Probleme bereiten können.

**Tabelle 3:** Kritische Infrastruktur

Bauwerk	Bemerkungen
Schleusen	Wenn die Wassertiefe am Oberwasser der Schleuse zu niedrig ist, kann der sog. Drempel bei der Einfahrt zu einer kritischen Stelle werden. Diese Schwelle, die zusammen mit den Schleusentoren die wasserdichte Barriere bildet, liegt häufig etwas höher als die angrenzende Fahrrinne.
Brücken	Die extremen Szenarien zeichnen sich durch längere Perioden mit Niedrigwasser, aber auch Hochwasser aus. Hierdurch können, insbesondere für die Containerschifffahrt, Probleme bei der Durchfahrt unter den zwischen Basel und Straßburg vorhandenen niedrigen Brücken auftreten.
Häfen und Kaianlagen	Die Nutzung von Hafenbecken oder Kaianlagen kann durch extreme Wasserstände teilweise oder ganz eingeschränkt werden.
Deiche	Deiche dienen in erster Linie dem Hochwasserschutz, aber auch der Schifffahrt. Werden Deiche zunehmend durch Hochwasser belastet, könnte dies zu Beschränkungen der Schifffahrt führen. Umgekehrt könnte eine Verstärkung und Erhöhung der Deiche zum Hochwasserschutz auch Schifffahrt bei höheren Wasserständen als derzeit ermöglichen.
Fahrrinne / Flussbett	Das Flussbett unterliegt ständigen Veränderungen. Dies sind einerseits menschliche Aktivitäten, andererseits natürliche Prozesse wie Ablagerung von Sediment und Erosion. Ablagerung und Erosion werden u.a. von der Wasserführung und der Strömungsgeschwindigkeit beeinflusst, welche wiederum vom Abfluss beeinflusst werden. Die Zunahme extremer Abflussereignisse aufgrund des Klimawandels wird dementsprechend zu erhöhten Erosionen und Ablagerungen führen.
Liegeplätze	Liegeplätze müssen für extreme Wasserstände ausgelegt sein. Dies gilt sowohl für ihre Ausgestaltung, wie auch für die Anzahl der verfügbaren Liegeplätze, da diese bei Hochwasser von mehr Schiffen als sonst aufgesucht werden.
Buhnen	Buhnen dienen der Erhaltung eines schiffbaren Wasserstandes in Niedrigwassersituationen und bedürfen der jeweiligen Anpassung.



### **4.3 Eisgang**

Wasser- und Lufttemperatur haben keinen unmittelbaren Einfluss auf die Schifffahrt.

Die Binnenschifffahrt wird jedoch in manchen Jahren durch Eisbildung, vor allem auf den Kanälen, stark beeinträchtigt. Sollten die Temperaturen im Winter ansteigen, kommt dies direkt der Schifffahrt auf den Kanälen und damit indirekt auch der Rheinschifffahrt zu gute. Andererseits könnte eine verbesserte Wasserqualität den Gefrierpunkt der Gewässer erhöhen und somit die Wahrscheinlichkeit des Einfrierens trotz steigender durchschnittlicher Lufttemperatur zunehmen. Eventuell könnte dies auch auf den Rhein zutreffen.

### **4.4 Anstieg des Meeresspiegels**

Der Anstieg des Meeresspiegels führt über sehr lange Zeiträume zu einem Anstieg der Flusspegel und Veränderungen im Flussbett. Auswirkungen werden sich voraussichtlich hauptsächlich auf die Mündung und den Unterlauf des Rheins beschränken. Auch der Einfluss der Gezeiten landeinwärts wird sich bemerkbar machen. Für die Binnenschifffahrt wirkt sich der Anstieg des Meeresspiegels durch größere Flusstiefen günstig aus. Der Fluss reagiert hierauf jedoch sehr verzögert.

## **5. Fazit und Handlungsoptionen**

### **5.1 Fazit**

Gestützt auf den heutigen Wissensstand sind für die untersuchten Pegel in naher Zukunft (bis 2050) keine eindeutigen Veränderungen gegenüber heute zu erkennen.

Ab 2050 sind Auswirkungen des Klimawandels auf die Funktion der Infrastrukturbauwerke nicht auszuschließen.

### **5.2 Handlungsoptionen**

Ziel dieses Berichtes ist es, mögliche Maßnahmen zu benennen, die auch unter klimabedingt längeren Perioden von Hoch- und Niedrigwasser eine sichere und wirtschaftliche Schifffahrt ermöglichen.

Obwohl zahlreiche Maßnahmen zur Verfügung stehen, welche die Anpassung der Wasserstraße Rhein an den fortschreitenden Klimawandel ermöglichen könnten, lässt der heutige Wissensstand nur eine sehr eingeschränkte Beurteilung dieser Maßnahmen zu. Heute ist es demnach aber noch nicht möglich, Szenarien für die langfristige Gewährleistung der Rheinschifffahrt im Detail zu beschreiben.

Die zu erwartenden Hoch- und Niedrigwassersituationen sind an sich nicht neu und resultieren nicht nur aus dem Klimawandel. Dementsprechend hat die Binnenschifffahrt bereits Maßnahmen, mit denen auch unter widrigen Bedingungen Transporte sichergestellt werden können, entwickelt und auch, beispielsweise bei lang andauernden Trockenperioden, genutzt.

Daneben gibt es schon heute Entwicklungen, die auch in ferner Zukunft (2071 bis 2100) in Bezug auf den Klimawandel wertvoll sein können. Bereits jetzt sind die Anwendung und Nutzung von Informationen in der Logistikkette von großer Bedeutung. Im Binnenschifffahrtsinformationsdienste-Konzept (RIS) sind Systeme entwickelt worden, um die Akteure über aktuelle Wasserstände, Wasserstandsvorhersagen, Reisepläne, Verkehrslenkung etc. zu informieren. Auch das Automatische Identifikationssystem (AIS) und das System zur elektronischen Darstellung von Binnenschifffahrtskarten und von damit verbundenen Informationen (ECDIS) spielen dabei eine Rolle. Hier gibt es ebenfalls schon heute einen Bedarf an genauen Informationen über Abladetiefe und Wasserstände. Von besonderem Interesse wären auch belastbare Wasserstandsvorhersagen für mehrere Tage im Voraus, damit die Reise sowie die Beladung geplant werden können. Als Folge des Klimawandels wird die Nachfrage nach solchen Informationen sicherlich zunehmen.

Nach derzeitigen Erkenntnissen über die möglichen Hoch- und Niedrigwassersituationen sind für die Rheinschifffahrt unmittelbar keine Maßnahmen vorzusehen. Aber es ist ratsam, die Auswirkungen des Klimawandels für den Bau neuer Infrastrukturen zu berücksichtigen, wo sich die Möglichkeit dazu bietet. Dies fällt in die Kategorie der No-Regret-Measures. Das sind Maßnahmen, die unabhängig von der Zielsetzung „Anpassung der Rheinschifffahrt an den Klimawandel“ durchgeführt werden, aber auch dieser Zielsetzung dienlich sind. Es handelt sich hierbei um Maßnahmen, die ergriffen werden könnten, ohne sie zu einem späteren Zeitpunkt „bereuen“ zu müssen, da sie primär einem anderen Ziel dienen.

Neben diesen Maßnahmen muss auf längere Sicht mit dringenderem Handlungsbedarf gerechnet werden, je nachdem wie sich der Klimawandel entwickelt. Hierzu werden im Folgenden Handlungsoptionen aufgeführt.

### **Flussbauliche Anpassungsmaßnahmen**

Es können zwei Arten von flussbaulichen Anpassungsmaßnahmen unterschieden werden, die im Folgenden beschrieben werden.

#### Technische Maßnahmen

Die Schiffbarkeit kann durch technische Maßnahmen im Fahrwasser, wie z. B. durch Ausbaggerung, Bau von Buhnen, Kolkverbau, Bodenschirme, Unterwasserbuhnen, Parallelwerken und Modifikation der bestehenden Buhnen verbessert werden. Unter bestimmten Umständen können diese Maßnahmen zu einer strukturellen Verbesserung der Schiffbarkeit führen. Baggerarbeit ist die bei weitem billigste technische Lösung, um die Schiffbarkeit zu verbessern. Allerdings werden teurere dauerhafte Maßnahmen bevorzugt, weil Baggerarbeit zur Störung der Schifffahrt oder zu einer Erhöhung des Unfallrisikos führen kann.

#### Stauregelung des Rheins

Stauregelung bestimmter Abschnitte des Rheins kann durch Wehre und Schleusen erzielt werden. In Zeiten niedrigen Abflusses sind die Wehre in geschlossener Stellung und stellen auf diese Weise eine ausreichend schiffbare Wassertiefe sicher. Die Schleusen machen es möglich, trotz einer gewissen Verzögerung, die Schifffahrt weiter zu führen.

### **Gewässerbewirtschaftung**

Hierbei handelt es sich besonders um Maßnahmen, die vor allem das Wasser im Oberrhein länger halten sollen. Dies kann durch die Schaffung von Wasserrückhalteeinrichtungen sowie neuer Staudämme in den Alpen und weitere Rückhaltemaßnahmen durchgeführt werden. Es gibt aber auch dauerhafte Renaturierungsmaßnahmen, wie das Erstellen von Feuchtgebieten und Entsiegelung. Diese können dazu beitragen, den Abfluss zu verlangsamen und über das Jahr auszugleichen.

## **Logistikmanagement**

Es geht hier um die Erhöhung der Belastbarkeit und der Flexibilität der Versorgung durch Änderung der logistischen Kette. Dies kann erreicht werden durch die Bereitstellung von größeren Lagern oder mehr Speicherkapazität, alternative Routen, zusätzliche Verkehrsträger oder zusätzliche Umschlaganlagen in den Häfen und Terminals. Zusätzliche Speicherkapazität und kleinere Schiffe sind die praktikabelsten Lösungen für Standorte flussaufwärts. Man könnte auch an den temporären Einsatz von Schiffen als schwimmende Lager denken. Eine Erhöhung der täglichen Betriebszeiten der Schiffe kann einen positiven Beitrag zum Logistikmanagement leisten und gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit verbessern. Dies erscheint sehr effektiv und dient damit zwei Zielen.

## **Flottenmanagement**

Hier werden insbesondere Schiffe mit geringerem Tiefgang betrachtet. Solche Schiffe sind sowohl breiter als auch länger und aus leichten Materialien gebaut. Außerdem haben sie teilweise einen zusätzlichen (temporären) Auftrieb.

Für die Umsetzung mancher Maßnahmen, wie beispielsweise Vertiefung statt Verbreiterung der Fahrrinne, Schaffung von Wasserrückhalteeinrichtungen, Entsiegelung und Renaturierung, müssen sehr lange Zeiträume für die Planung in Betracht gezogen werden. Insbesondere die für umweltrelevante Maßnahmen vorgeschriebenen Umweltverträglichkeitsprüfungen sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit und betroffener Akteure können je nach Umfang der Maßnahmen sehr viel Zeit in Anspruch nehmen.

Der neueste IPCC-Sachstandsbericht mit aktualisierten Informationen über die voraussichtlichen Klimaänderungen wird für Ende 2013 erwartet. Er wird aller Wahrscheinlichkeit nach die Weiterentwicklung der globalen Klimamodelle berücksichtigen. Es ist zu erwarten, dass diese angepassten Klimamodelle zu einer zuverlässigeren Aussage über die zukünftige Entwicklung des Klimawandels und seine Auswirkung auf das Abflussregime des Rheins führen werden.

## **Fazit**

Es drängen sich zurzeit keine infrastrukturellen Sofortmaßnahmen auf.



## Klimawandel und Logistik der Rheinschifffahrt

### Einleitung

1. Die Rheinschifffahrt wird ab der Jahrhundertmitte allem Anschein nach mit einer zunehmend unberechenbaren Wasserführung zu kämpfen haben, da sich zum einen häufiger Wellen bilden werden, die zu Hochwasser führen und die Schifffahrt behindern können, und zum anderen öfter lange Phasen geringer Durchflussmengen auftreten werden, die Niedrigwasser verursachen. Obgleich sich diese Bedingungen nur ganz allmählich entwickeln werden, lässt die jüngere Vergangenheit bereits jetzt erahnen, unter welchen neuen Voraussetzungen sich die logistischen Aktivitäten künftig abspielen werden.
2. Wie lässt sich die Binnenschifffahrt zu Beginn des 21. Jahrhunderts als Teil eines leistungsfähigen Landverkehrssystems, das sich aus vier verschiedenen Verkehrsträgern zusammensetzt – nämlich der Straße, der Schiene und der Wasserstraße (über die Short-Sea-Verkehre und die Binnenschifffahrt) – charakterisieren? Allgemein hat die Verkehrstätigkeit eine schrittweise Integration in die Industrie- und Distributionstätigkeiten erfahren. Was die Industrie betrifft, so geht es um deren Versorgung mit Rohstoffen vor der Produktion und um die Verteilung von (Halb)Fertigerzeugnissen nach der Produktion. Im Hinblick auf die Distribution können allgemein mehrere Phasen unterschieden werden, die zum Teil auch die Binnenschifffahrt betreffen. Im Übrigen ist der Binnenschiffsverkehr in einem Umfeld angesiedelt, das
  - durch die Strecke bestimmt wird, welche die Seehäfen mit den industriellen Ballungsräumen und Distributionszentren im Hinterland verbindet und
  - sich im Hinblick auf die Organisation und Planung sowie das Packaging und Handling durch ein hohes Maß an Präzision auszeichnet.

Hieraus ergibt sich als wichtigste Anforderung eine möglichst große Zuverlässigkeit.

### **Rolle der Binnenschifffahrt in Bezug auf die Wirtschaft und die Versorgung der Industrie sowie auch die Distribution:**

#### **a) Bedeutung der Binnenschifffahrt für die Versorgung der Industrie**

3. Die logistische Bedeutung der Binnenschifffahrt für die Versorgung der Industrie betrifft vor allem den Transport von verschiedenen trockenen und flüssigen Massengütern:
  - Erze und Kohle für die Stahlindustrie
  - Kohle für Strom- und Wärmekraftwerke des Energiesektors
  - Agrarrohstoffe für die Nahrungsmittelindustrie (z.B. Ölmühlen) und die Herstellung erneuerbarer Energien (z.B. Ethanol)
  - petrochemische Rohstoffe (z.B. Naphta) für die chemische Industrie
  - Transporte von Mitteldestillaten zum Kapazitätsausgleich zwischen einzelnen Raffinerien der Mineralölindustrie
4. In Teilen des Massengutbereichs hat die Binnenschifffahrt sehr hohe Marktanteile. Dies gilt insbesondere für die Stahlindustrie und den Energiesektor. In der deutschen Stahlindustrie beläuft sich der Marktanteil der Binnenschifffahrt beim Empfang von Erzen auf rund 60 %, beim Empfang von Steinkohle auf etwa 40 %, und bei Stahlschrott auf rund 20 %.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Quelle: Wirtschaftsvereinigung Stahl

5. Dabei müssen hinsichtlich des Modal Splits regionale Unterschiede berücksichtigt werden: Weite Teile der deutschen Stahlindustrie befinden sich nicht am Rhein, sondern in Norddeutschland, und die dortigen Stahlwerke werden zum größten Teil über die Bahn versorgt.

Dennoch lässt sich insgesamt feststellen, dass große Teile der deutschen, belgischen und französischen Stahlindustrie ihre Erzversorgung mit einer Kombination aus Seeschiff und Binnenschiff (hauptsächlich über die Seehäfen Rotterdam, Antwerpen, Gent) bewerkstelligen<sup>1</sup>. Im Massengutbereich schlagen für den Verkehrsträger Binnenschiff folgende Faktoren positiv zu Buche:

- *Größenkostenvorteile:*  
Die im Vergleich zu Bahn und LKW hohen Beförderungskapazitäten von Binnenschiffen führen zu Größenkostenvorteilen (Skaleneffekten) und damit zu einem Kostenvorteil gegenüber den beiden anderen Landverkehrsträgern.
- *Große Transportdistanzen bei Rohstoffen für die Industrie:*  
Ein Seeschiff benötigt rund 2 – 3 Wochen um Erze von Brasilien nach Rotterdam zu bringen. Der Binnenschifftransport von Rotterdam zu den Stahlwerken im Ruhrgebiet dauert aber nur rund einen Tag. Somit ist der Anteil des Binnenschiffsverkehrs am Gesamtprozess der Rohstoffbeschaffung sehr gering, und die Geschwindigkeitsnachteile des Binnenschiffs fallen kaum noch ins Gewicht.

Ähnliche Beispiele finden sich auch bei der Belieferung und im weltweiten Handel von Agrarrohstoffen für die Nahrungsmittelindustrie. Z.B. wird Soja aus den USA über Seeschiffe nach Rotterdam und über den Rhein, den Rhein-Main-Donau-Kanal und die Donau bis nach Ungarn transportiert, wo es zu Tierfutter weiter verarbeitet wird.

6. Im Zuge einer auf die Minimierung von Lagerhaltungskosten gerichteten Unternehmenspolitik dienen Seehäfen in zunehmendem Maße als vorgelagerte Lagerstätten für wichtige Rohstoffe und Vorprodukte der Industrie (z.B. für die Stahlindustrie). Die Bevorratung der Industrie erfolgt ausgehend von diesen Seehäfen über die Binnenschiffahrt in relativ geringen Mengen, abgezielt auf die Bedürfnisse der Produktion am Ort. Seehäfen dienen somit als Puffer, in Verbindung mit dem Verkehrsträger Binnenschiffahrt (*foreward integration* der Versorgung im Produktionsprozess).

7. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass:

- *Niedrige Transportkosten des Binnenschiffs sowie*
- *große Entfernungen beim weltweiten Rohstofftransport*

eine hohe Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffs beim Transport von Massengütern zur Folge haben, und dass

- *Binnenschiffe im Rahmen einer kostenminimalen Lagerhaltungspolitik der Industrie die Rohstoffversorgung zwischen den als Lagerpuffer verwendeten Seehäfen und den Industrierwerken zeit- und kostenoptimal erfüllen.*

#### **b) Bedeutung der Binnenschiffahrt bei der Distribution von Gütern und Waren**

8. Die Transportstatistiken zeigen, dass es innerhalb des Binnenschiffsverkehrs ein Übergewicht der Importe gegenüber den Exporten gibt. Dies lässt sich an Hand des Vergleichs zwischen den Volumina des Bergverkehrs mit jenen des Talverkehrs auf dem Rhein erkennen. Der Grund hierfür ist die oben erläuterte besondere Wettbewerbsposition der Binnenschiffahrt beim Transport von Massengütern, in Verbindung mit der Tatsache, dass es sich bei Massengütern sehr häufig um Rohstoffe aus Übersee handelt, die nach Europa importiert werden müssen.

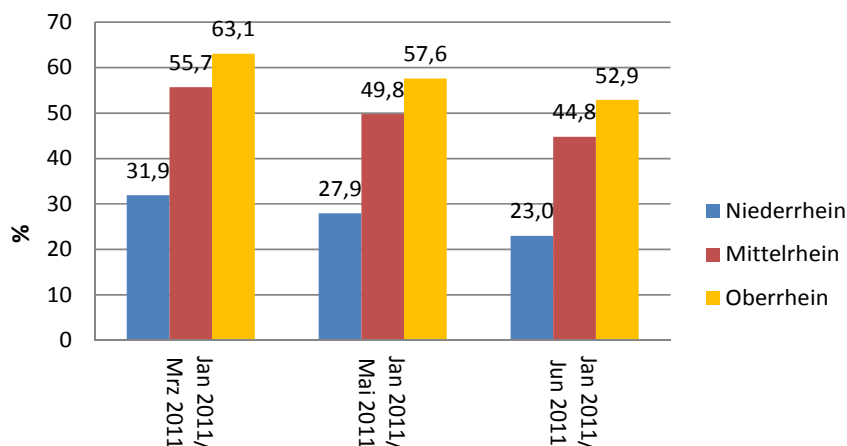
Dennoch gibt es auch Wirtschaftszweige, bei denen für die Distribution intensiv auf die Binnenschiffahrt zurückgegriffen wird. Hierzu zählen neben der Stahlindustrie insbesondere die Mineralölindustrie, die chemische Industrie und der Agrarsektor.

---

<sup>1</sup> Bei Gent handelt es sich zwar um einen relativ kleinen Hafen, dieser ist allerdings in starkem Maße auf das Stahlsegment spezialisiert.

9. So lässt sich für die Mineralölindustrie feststellen, dass die Wasserstraße bei der Distribution von Raffinerie-Erzeugnissen bei vier von insgesamt sieben Raffinerien, die sich im Rheingebiet befinden, Modal Split Anteile von 50 % oder mehr erreicht (siehe Marktbeobachtungsbericht 2011-1).
10. Bei der Distribution von Konsumgütern und anderen hochwertigen Gütern wie Maschinen und Anlagen ist die Binnenschifffahrt über die Containerlogistik eingebunden. Die Containerlogistik ist insgesamt von festen Fahrplänen (Containerlinien) geprägt. Damit stellt dieses Segment hohe Anforderungen an die Einhaltung von Zeitvorgaben und Verlässlichkeit.
11. Der wasserseitige Containerverkehr wächst wesentlich stärker als der gesamte Binnenschiffsverkehr. Zum Beispiel hat sich der Containertransport auf der Seine zwischen Le Havre und Paris zwischen den Jahren 2000 und 2009 verfünffacht (Anstieg von 22.700 TEU auf 128.900 TEU), während der gesamte Binnenschiffsverkehr in der Ile-de-France im besagten Zeitraum stagniert hat<sup>1</sup>. Auch in Deutschland ist der Containerverkehr wesentlich stärker gewachsen als der gesamte Binnenschiffsverkehr.
12. Um die gestiegene Rolle der Binnenschifffahrt für den Containerverkehr abschätzen zu können, bietet der Unfall des Tankers „Waldhof“ im Januar 2011, der eine Sperrung des Rheins nach sich zog, ein gut geeignetes ‚Exempel‘. Denn die mehrwöchige Sperrung des Rheins, die auf den Unfall vom 13.01.2011 folgte, hatte im Januar und Februar für den gesamten Rhein erhebliche Verluste an Containerverkehr zur Folge. Am stärksten waren die Wirkungen im Januar.
13. Die Auswirkungen unterscheiden sich jedoch nach den einzelnen Rheinabschnitten. Am Oberrhein, der südlich von der Unfallstelle liegt, war im Januar ein Rückgang von 50 bis 60 % gegenüber dem ‚üblichen‘ Containerverkehr feststellbar<sup>2</sup>. Etwas schwächer waren die Auswirkungen bereits am Mittelrhein, hier lagen die Einbußen zwischen 45 und 50 %.
14. Am Niederrhein gab es im Vergleich zu den beiden anderen Abschnitten die geringsten Auswirkungen: Der Containerverkehr wurde hier nur durch den geringeren Verkehr aus südlicher Richtung (vom Ober- und Mittelrhein in Richtung Niederrhein) gebremst, während Importe und Exporte über die Seehäfen ungehindert weiter liefen.

**Abbildung:** Rückgang des Containerverkehrs auf dem Rhein als Folge des Unfalls des Tankers „Waldhof“ \*



Quelle: Berechnungen ZKR. \* Die Angaben in % drücken den prozentualen Rückgang des Containerverkehrs (TEU) aus, gemessen am Vergleich zwischen Januar 2011 und Mai bzw. Juni 2011.

<sup>1</sup> Quelle: Institut d'Aménagement et d'Urbanisme

<sup>2</sup> Unter dem ‚üblichen‘ Niveau wird hierbei der Mittelwert des Containerverkehrs im Jahr 2010 verstanden. Die Werte im Mai und Juni 2011 entsprachen in etwa diesem Mittelwert.

## Analyse

15. Die Zuverlässigkeit bestimmt sich im Verkehrswesen danach, ob die Lieferung in geeignetem Zustand an einen bestimmten Ort zu einem bestimmten Zeitpunkt erfolgt. Welcher Verkehrsträger verwendet wird, spielt dabei eine nachgeordnete Rolle. Dies gilt es zu beachten, wenn es darum geht, die Binnenschifffahrt auf der Grundlage der Szenarien für die Wasserführung den Bedürfnissen der Logistik anzupassen.
16. Die Folgen einer immer volatileren Wasserführung können sein:
  - a) Hochwasserstände, die zu einer Unterbrechung der Schifffahrt führen;
  - b) Niedrigwasserperioden, die zu einer schrittweisen Verringerung der tatsächlich auf dem Markt verfügbaren Beförderungskapazität führen;
  - c) Wasserstände, die so niedrig sind, dass ein Teil der Flotte die Wasserstraßen nicht mehr befahren kann und seine Tätigkeit vorübergehend einstellen muss.
17. Der Einfluss der Wasserführung auf die auf dem Markt verfügbare Kapazität gehört zu den Wesensmerkmalen der Binnenschifffahrt. Die aktive Flotte ist so zusammengesetzt, dass ein gewisser Spielraum gegeben ist, um den Schwankungen, denen die Wasserführung im Laufe des Jahres unterworfen ist, gewachsen zu sein und unter normalen Bedingungen die Kontinuität der Schifffahrt zu gewährleisten.
18. In den letzten Jahrzehnten ist es verstärkt zu Situationen relativ extremen Ausmaßes gekommen, die
  - aufgrund von Hochwasserständen zu Unterbrechungen der Schifffahrt oder
  - infolge länger anhaltender Niedrigwasserstände zu einer deutlichen Verknappung des Laderaumangebots führten.
19. Anhand solcher Situationen kann festgestellt werden, welche Anpassungsmaßnahmen bezüglich der Durchführung von Beförderungen im Hinblick auf das Erfordernis der Zuverlässigkeit getroffen werden müssen. Die Unterbrechung der Schifffahrt infolge des Unfalls bei der Loreley (2011) passt gut in diesen Rahmen. In jeder dieser Situationen bestand die Lösung in der Ausnutzung von Elastizitäten, die sich in etwa wie folgt zusammenfassen lassen:
  - a) **Elastizität des Gesamtangebots:**

Die mit der Wasserführung verbundenen Unsicherheiten haben zur Folge, dass eine präzise Vorhersage der Flottenkapazität auf dem Markt sehr schwierig ist. Dieses Phänomen macht sich auf der Mikroebene des Schifffahrtsbetreibers genauso bemerkbar wie auf der Makroebene der gesamten Flotte. Auf der Mikroebene können die Betreiber auf verschiedene Instrumente zurückgreifen, um die Kapazität der Nachfrage anzupassen:

    - Angleichung der Betriebszeit;
    - Befrachtung zusätzlicher Kapazitäten.

Dadurch ergibt sich eine relativ große intrinsische Elastizität.

Die Verknappung der Kapazität wirkt sich auch auf das Preisniveau aus, da die Frachtraten eng mit der Wasserführung zusammenhängen. Entsprechend dem Zusammenwirken der aktuellen Nachfrage und der Wasserführung könnten die Steigerungen der Frachtraten mit der punktuellen Verringerung der eingesetzten Beförderungskapazität in Beziehung stehen oder über die Auswirkung dieses betrieblichen Zwangs sogar hinausgehen. Dieses Phänomen tritt übrigens besonders stark im Herbst auf, da die Wasserführung während dieser Zeit in der Regel besonders gering ist, was den direkt betroffenen Betreibern ggf. einen Ausgleich ihres Betriebs über das Jahr erlaubt.



**b) Elastizität der Nachfrage:**

Auf dem Binnenschifffahrtsmarkt können die Güter danach unterschieden werden, ob eine Elastizität vorhanden ist oder ob diese vollkommen fehlt:

- Rohstofftransporte, deren Wert im Verhältnis zu den Beförderungskosten gering ist, reagieren auf Veränderungen der Frachtraten sensibel. So könnte die Nachfrage bezüglich Sand- und Kiesbeförderungen unter dem Einfluss zu hoher Frachtraten deutlich zurückgehen, da die Beförderungskosten die Produktionskosten schwer belasten.

Bei anderen Gütern wie z. B. Nahrungsmitteln könnte dieses Phänomen dazu führen, dass die Güter in den Seehäfen zurückgehalten werden und mit ihrer Verteilung im Hinterland gewartet wird, bis sich die Wasserführung wieder normalisiert hat.

- Die Segmente, in denen die Nachfrage auf Veränderungen der Frachtraten wenig sensibel reagiert, betreffen
  - Beförderungen, die üblicherweise im Rahmen von Jahresverträgen durchgeführt werden; hier führen die Anpassungen infolge einer geringen Wasserführung zu einer Ausdehnung der Kapazität durch eine vorübergehende zusätzliche Befrachtung; auf dieser Basis finden mengenmäßig wichtige Transporte (Erze, Kohle, chemische Erzeugnisse) statt; unvorhergesehene Entwicklungen bei der Wasserführung sind in dem vertraglich fixierten Frachtniveau berücksichtigt.
  - Beförderungen, die täglich der Konkurrenz mit anderen Verkehrsträgern unterliegen. Darunter fallen vor allem Containertransporte; der angewandte Tarif orientiert sich hier grundsätzlich an den Trends auf dem Markt für alle Verkehrsträger, obschon marginale Anpassungen möglich sind.
  - Ein atypisches Segment betrifft jenes der Transporte von Erdölprodukten (insbesondere Benzin und Gasöl). Da die augenblickliche Beförderungsnachfrage hauptsächlich von den Schwankungen der Produktionskosten des Gutes auf dem Weltmarkt (Terminbörse) abhängt und zwischen diesen Kosten und den Transportkosten nur ein schwacher Zusammenhang besteht, wirkt sich die tägliche Entwicklung der Frachtraten auf die Nachfrage kaum aus. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Beförderung dieser Erzeugnisse in Tankschiffen auf einem Markt erfolgt, auf dem es keine echte Konkurrenz zwischen den Verkehrsträgern gibt.

**c) Elastizität beim Modal-Split:**

In Fällen, in denen auf die Schifffahrt exogene Faktoren (Wasserführung, Havarien usw.) einwirken, so dass die Beförderung zu bestimmten Zielen ganz oder teilweise nicht mehr durchgeführt werden kann, bleibt zur Befriedigung der Nachfrage nur die Verlagerung auf andere Verkehrsträger übrig. Diese Tatsache hat auf beiden Seiten der Logistikkette bereits zu Strategien geführt, welche eine kontinuierliche Versorgung gewährleisten, die unabhängig von einzigen Verkehrsträgern durchgeführt werden kann.

- Auf Seiten der Verlagerer: Die Schwer- und die Chemieindustrie verfolgen seit vielen Jahren eine gezielte Strategie zur modalen Verteilung. Insbesondere die Verteilung auf die Schiene und die Wasserstraße ist einerseits auf eine Optimierung bezüglich des strategischen Ziels einer relativen Unabhängigkeit von diesen Verkehrsträgern und andererseits auf das Zustandekommen bestmöglicher primärer Bedingungen (Menge, Preis, Leistung) ausgerichtet. Wenn es bei einem der Verkehrsträger zu einer Unterbrechung kommt, können diese Akteure so zumindest einen Teil der betroffenen Transporte leichter auf den anderen Verkehrsträger verlagern. Diese Entwicklung war zunächst bei Zielen zu beobachten, die im Hinblick auf die Wasserstraße eine gewisse Anfälligkeit aufweisen (z. B. Moselregion); Industrien in anderen Regionen (z. B. Ruhrregion) scheinen jedoch aufgrund der Erfahrungen der letzten Zeit inzwischen ebenfalls auf eine solche Strategie zu setzen.

- Auf Seiten des Binnenschiffahrtsbetriebs: Da der Containerverkehr naturgemäß sehr präzisen Lieferbedingungen unterliegt, greifen die betreffenden Betreiber seit langem auf andere Verkehrsträger zurück, um ihre vertragliche Verpflichtungen erfüllen zu können, wenn die Wasserstraße ausfällt. In der Praxis wird auf die Straße ausgewichen, da sie eine große Flexibilität aufweist, während die Schiene oft nicht über zusätzliche Kapazitäten verfügt und (aufgrund dessen) nicht ausreichend flexibel ist, um einer solchen Nachfrage sofort entsprechen zu können. Seit kurzem zeichnet sich hier eine ähnliche Entwicklung wie bei der Schwerindustrie ab, weshalb die Schiffsbetreiber in ihre Leistungen auch die Option der Beförderung per Schiene oder Straße integrieren. Die Anfälligkeit der logistischen Aktivitäten in Bezug auf die Wasserstraße könnte so (teilweise) durch einen Rückgriff auf die Beförderungskapazitäten anderer Verkehrsträger, die bereits durch die Schiffahrtsbetreiber selbst gewährleistet werden, kompensiert werden.

## **Bewertung**

20. Aus dem bisher Gesagten zeichnet sich ab, wie die Binnenschiffahrtsbetreiber ihre Tätigkeiten und Angebote auf dem Markt optimieren könnten, um der zukünftig größeren Abhängigkeit und größeren Unsicherheiten bezüglich der Wasserführung Rechnung zu tragen. Die Folge wird eine stärkere Verflechtung der Logistikketten sein, welche dazu führen wird, dass die Befrachtung in der Binnenschiffahrt von den auf andere Verkehrsträger bezogenen Verladertätigkeiten abhängiger werden und einen zunehmend ergänzenden Charakter annehmen wird. Diese Entwicklung ist von strategischer Relevanz und sollte angemessen begleitet werden.
21. Neben den Anpassungen im Logistikbereich ist eine Bewertung der Flotte und der von diesen Betreibern genutzten Einheiten in Bezug auf die künftigen Eigenschaften der Wasserführung erforderlich. In Anbetracht der relativ langen Lebensdauer der Schiffe - obgleich zu erwarten ist, dass diese sich aufgrund neuer Anforderungen (Logistik, Sicherheit, Umwelt und Ökologie) allmählich auf wenige Jahrzehnte verkürzen wird - sollte bereits heute überlegt werden, wie Schiffe zu konzipieren sind, um der künftigen Wasserführung Rechnung zu tragen. Eine gezielte Forschung sollte zu einer Neugestaltung des Schiffskörpers und dessen Konstruktion unter Berücksichtigung der zu verwendenden Materialien beitragen.

## **PROTOKOLL 10**

### **Nachhaltigkeit der Rhein- und Binnenschifffahrt**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 11**

### **Internationale Zusammenarbeit der ZKR (Europäische Union und internationale Organisationen)**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 12**

### **Vorbereitung einer diplomatischen Konferenz zur Revision des CLNI**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission

nach Kenntnisnahme des mündlichen Berichts ihres Ausschusses für Binnenschifffahrtsrecht;

in der Erkenntnis der Nützlichkeit einer Harmonisierung der Rechtsvorschriften zur Beschränkung der Haftung der Schiffseigner in der Binnenschifffahrt für das gesamte europäische Binnenschifffahrtsnetz;

unter Verweis auf ihre Absicht, die größtmögliche Ausweitung des geographischen Anwendungsgebiets des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt zu fördern, wie bereits in Beschluss 1992-I-2 zum Ausdruck gebracht,

- beschließt, den von der Arbeitsgruppe der Regierungsexperten in den vier Sprachen des Originals erstellten Entwurf eines revidierten Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) im Rahmen einer Konferenz zur Annahme vorzulegen, zu der die Mitgliedstaaten der ZKR sowie alle sonstigen interessierten Staaten eingeladen werden;
- fordert ihren Vorsitzenden auf, die genannte Konferenz am Sitz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg einzuberufen;
- beauftragt ihren Generalsekretär mit der Organisation der Konferenz und ermächtigt ihn, als Verwahrer des Übereinkommens zu fungieren.



### **PROTOKOLL 13**

#### **Prüfung der bei der ZKR eingelegten Beschwerde**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

in Kenntnis der Beschwerde der Firma River Services GmbH gegen die Erhebung einer Kurtaxe durch die Stadt Köln,

in Anbetracht dessen, dass die Zentralkommission diese Beschwerde betreffend zurzeit nicht zu einer endgültigen Beschlussfassung in der Lage ist,

unter Bezugnahme auf Artikel 5 und 7 der Regelung des Beschwerderechts,

beschließt, Herrn Bellenger zum Berichterstatter zu ernennen,

fordert den Berichterstatter auf, seinen Bericht in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Binnenschifffahrtsrecht vorzulegen.

### **PROTOKOLL 14**

#### **Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle die ZKR betreffend**

Kein Beschluss.

**Anlage**



**Revidierte Rheinschiffahrtsakte**

vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963

**Inkraftgetretene Zusatzprotokolle**

**Zusatzprotokoll Nr. 1:** Änderung des Artikels 40bis: Ahndung der Zuwiderhandlungen gegen die Schiffahrtspolizeilichen Vorschriften  
in Straßburg unterzeichnet am 25. Oktober 1972, in Kraft getreten am 25. Februar 1975.

**Zusatzprotokoll Nr. 2:** Artikel 2 Absatz 3 und Artikel 4 (neu): Beförderungsbedingungen  
in Straßburg unterzeichnet, am 17. Oktober 1979, in Kraft getreten am 1. Februar 1985.

**Zusatzprotokoll Nr. 3:** Artikel 23, 32 und 37 (neu): Anpassung der Geldbußen bei Zuwiderhandlungen  
in Straßburg unterzeichnet, am 17. Oktober 1979, in Kraft getreten am 1. September 1982.

**Zusatzprotokoll Nr. 4:** Dieses Zusatzprotokoll ist gemäß seinem Artikel II am 31. Dezember 1999  
abgelaufen. (Strukturbereinigungsmaßnahmen)  
in Straßburg unterzeichnet, am 25. April 1989, in Kraft getreten am 1. August 1991.

**Zusatzprotokoll Nr. 6:** Anhebung der Geldbußen auf 25.000 Euro  
in Straßburg unterzeichnet am 21. Oktober 1999, in Kraft getreten am 1. November 2011.

**Zusatzprotokoll Nr. 7:** Ergänzung des Artikels 23 um einen Absatz 2 betreffend die Anerkennung der  
Schiffszeugnisse und Schifferpatente  
in Straßburg unterzeichnet, am 27. November 2002, in Kraft getreten am 1. Dezember 2004.

**In der Ratifikation befindliche Protokolle**

**Zusatzprotokoll Nr. 5:** Verlängerung der Strukturbereinigungsmaßnahmen bis zum 29. April 2003  
in Straßburg unterzeichnet am 28. April 1999  
Inkrafttreten : am ersten Tag des Monats nach Hinterlegung der fünften Ratifikationsurkunde

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
DEUTSCHLAND	18. Dezember 2002
BELGIEN	11. März 2004
FRANKREICH	
NIEDERLANDE	21. Januar 2000
SCHWEIZ	5. Oktober 2000

**Zusatzprotokoll Nr. 6:** Anhebung der Geldbußen auf 25.000 Euro  
in Straßburg unterzeichnet am 21. Oktober 1999  
Inkrafttreten : am ersten Tag des Monats nach Hinterlegung der fünften Ratifikationsurkunde

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
DEUTSCHLAND	18. Dezember 2002
BELGIEN	11. März 2004
FRANKREICH	5. Oktober 2011
NIEDERLANDE	20. April 2000
SCHWEIZ	24. September 2001

**Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)**

in Straßburg unterzeichnet, am 4. November 1988, in Kraft getreten am 1. September 1997.

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
DEUTSCHLAND <sup>1</sup>	9. März 1999
BELGIEN	
FRANKREICH	
LUXEMBURG <sup>2</sup>	8. Juli 1993
NIEDERLANDE <sup>3</sup>	16. April 1997
SCHWEIZ <sup>4</sup>	21. Mai 1997

**<sup>1</sup> Vorbehalte und Erklärungen Deutschlands nach diesem Übereinkommen**

**Vorbehalte :**

1. Die Bundesrepublik Deutschland behält sich gemäß Artikel 18 Abs. 1 des Übereinkommens, dass das Übereinkommen das Recht vor, die Bestimmungen des Übereinkommens ganz oder teilweise nicht auf die in Artikel 18 Abs. 1 Buchstaben a bis c genannten Ansprüche sowie auf die in Artikel 18 Abs. 1 Buchstaben d und e CLNI genannten Fahrzeuge anzuwenden.
2. Die Bundesrepublik Deutschland erklärt nach Artikel 18 Abs. 2 des Übereinkommens, dass sie für Ansprüche aus einem Ereignis, das auf ihren Wasserstraßen eingetreten ist, die in Artikel 7 Abs. 1, Satz 2, Buchstaben a und b genannten Haftungshöchstbeträge nicht anwenden wird.

**Erklärung:** Die Bundesrepublik Deutschland erklärt gemäß Artikel 15 Abs. 2 des Übereinkommens, dass das Übereinkommen für alle deutschen Gewässer gilt.

**<sup>2</sup> Vorbehalte und Erklärungen Luxemburgs nach diesem Übereinkommen**

**Vorbehalt:**

Das Übereinkommen ist jedoch nicht anzuwenden auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden sowie auf Sport- und Vergnügungsschiffe und Schiffe, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt.

**Erklärung:** Das Übereinkommen ist auch auf den schiffbaren Strecken der Sauer anwendbar.

Innerhalb der Grenzen von Artikel 6 Absatz 2 haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen Vorrang vor den anderen Ansprüchen.

**<sup>3</sup> Vorbehalte und Erklärungen der Niederlande nach diesem Übereinkommen**

**Vorbehalt:**

Das Übereinkommen insgesamt ist nicht anzuwenden auf

a) **Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden;**

b) **Ansprüche wegen Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher Güter durch diese verursacht werden,** und dies gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstaben a) und b) des Übereinkommens.

**Erklärung:** Das Königreich der Niederlande erklärt gemäß Artikel 15 Absatz 1 des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI), dass das Übereinkommen auf sämtlichen Binnenwasserstraßen der Niederlande zur Anwendung kommt.

**<sup>4</sup> Vorbehalte und Erklärungen der Schweiz nach diesem Übereinkommen**

**Vorbehalte:**

- a) Die Schweizerische Eidgenossenschaft schließt die Anwendung des Übereinkommens auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden, aus (Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a) ;
- b) Die Schweizerische Eidgenossenschaft schließt die Anwendung des Übereinkommens auf Sport- und Vergnügungsschiffe sowie auf Schiffe aus, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt (Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe d) ;
- c) Die Schweizerische Eidgenossenschaft wird die nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben a und b des Übereinkommens vorgesehenen Haftungshöchstbeträge nicht anwenden (Artikel 18 Absatz 2).

**Erklärung:** Der Bundesrat erklärt ferner gemäß Artikel 15 Absatz 2 des Übereinkommens, dass die schweizerische Eidgenossenschaft die Übereinkommensbestimmungen auch zwischen Basel und Rheinfelden anwenden wird.



**Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt**

in Straßburg unterzeichnet, am 9. September 1996, in Kraft getreten am 1. November 2009.

Hinterlegung der Ratifikationsurkunde

Deutschland: 10. März 2004

Belgien: 22. September 2009

Frankreich: 15. September 2005

Luxemburg<sup>1</sup>: 14. Mai 2002

Niederlande: 10. Juli 2000

Schweiz: 16. Juli 1998

<sup>1</sup> **Abgegebene Erklärungen Luxemburg nach diesem Übereinkommen**

Die luxemburgische Regierung ist berechtigt, als innerstaatliche Institution nach Artikel 9 (1) des Übereinkommens eine innerstaatliche Institution eines Mitgliedstaates der Europäischen Union zu bezeichnen.

Zu widerhandlungen gegen die Artikel 3 (1), 11, 12 (2) und 13 des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt sowie Zu widerhandlungen gegen die Artikel 2.01 (1) und (2), 2.02, 2.03 (1) und (2), 3.03 (1) 2. Absatz, 6.01 (1) und (3), 6.03, 7.01, 7.03, 7.04 (1) und (2), 7.05 (1) und (2), 7.09, 9.01, 9.03 und 10.01 werden mit einer Geldbuße zwischen zehntausend und eins und fünfundzwanzigtausend Francs belegt. \*)

Die Zu widerhandlungen werden durch Protokolle der großherzoglichen Polizeibeamten oder der Bediensteten des Schifffahrtsamtes der mittleren Laufbahn der technischen Ingenieure gemäß Artikel 12 des Änderungsgesetzes vom 24. Januar 1990 zur Einrichtung und Ordnung eines Moselschifffahrtsgerichts festgestellt.

\*) *Bemerkung des Sekretariats :*  
*Betrag in Euro : 247,92 € beziehungsweise 619,73 €*

**Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)**

in Budapest unterzeichnet, am 22. Juni 2001, in Kraft getreten am 1. April 2005

Verwahrer: Regierung der Republik Ungarn

Hinterlegung der Ratifikationsurkunde:

Ungarn : 7. Mai 2002  
Luxemburg : 25. März 2004  
Rumänien : 3. April 2004  
Schweiz : 19. Mai 2004<sup>1</sup>  
Kroatien : 7. Dezember 2004  
Tschechische Republik : 14. November 2005  
Bulgarien : 19. April 2006  
Niederlanden : 20. Juni 2006  
Russland : 11. April 2007  
Frankreich : 11. Mai 2007  
Deutschland : 10. Juli 2007  
Slowakei : 27. November 2007  
Moldau : 21. April 2008  
Belgien : 5. August 2008  
Serbien: 10. Juni 2010<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> **Abgegebene Erklärung der Schweiz**

Erklärung zu Artikel 30 Absatz 1: Die Schweiz wendet das Übereinkommen nicht auf ihre nationalen Wasserstraßen einschließlich Grenzgewässer an, mit Ausnahme des Rheins zwischen der schweizerischen Grenze und Rheinfeldern.

Erklärung zu Artikel 31 Buchstabe a: Die Schweiz wendet das Übereinkommen auch auf die Beförderung von Gütern auf dem Rhein zwischen der schweizerischen Grenze und Rheinfeldern an.

<sup>2</sup> **Abgegebene Erklärungen Serbiens**

Serbien erklärt gemäß Artikel 31 Buchstabe a, dass es die Vorschriften des Übereinkommens auf Transportverträge anwendet, nach denen sich der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort im Hoheitsgebiet der Republik Serbien befinden.

**Europäisches Übereinkommen über internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstrassen (ADN)**

unterzeichnet in Genf am 26. Mai 2000, in Kraft getreten am 29. Februar 2008

Die dem Übereinkommen beigefügte Verordnung ist am 28. Februar 2009 in Kraft getreten.

Verwahrer: Generalsekretär der Vereinten Nationen

Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde:

Russische Föderation : Beitritt am 10. Oktober 2002

Niederlande : Annahme am 30. April 2003

Ungarn : Beitritt am 4. Mai 2004

Österreich : Beitritt am 9. November 2004

Bulgarien : Ratifikation am 7. März 2006

Luxemburg : Ratifikation am 24. Mai 2007

Deutschland : Ratifikation am 31. Januar 2008

Moldau : Annahme am 19. Februar 2008

Frankreich : Genehmigung am 3. April 2008

Rumänien : Beitritt am 3. Dezember 2008

Kroatien : Ratifikation am 4. März 2009

Slowakei : Ratifikation am 20. Oktober 2009

Ukraine: Beitritt am 28. Januar 2010

Polen: Beitritt am 25. Juni 2010

Serbien : Beitritt am 6. Februar 2011

Schweiz: Beitritt am 8. Februar 2011



## **PROTOKOLL 15**

### **Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

nach Anhörung des mündlichen Berichtes des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt den Bericht über die wirtschaftliche Lage der Reinschifffahrt für das 1. Halbjahr 2011 und den Ausblick auf das Jahr 2012 zur Kenntnis.

**Anlage**



## **Bericht an die Zentralkommission über die wirtschaftliche Lage in der Rheinschifffahrt**

### **Erstes Halbjahr 2011 und Ausblick auf das Jahr 2012**

#### **I. Allgemeines**

##### **a) Allgemeine Lage**

Insgesamt sind die auf dem Rhein beförderten Gütermengen im ersten Halbjahr 2011 im Verhältnis zum ersten Halbjahr 2010 um über 3 % zurückgegangen. Trotz einer beständigen Wirtschaftstätigkeit im ersten Halbjahr 2011 litten die Beförderungen auf dem Rhein unter den für die Schifffahrt nachteiligen Schwankungen der Wasserführung.

Daneben führte im Laufe der Monate Januar und Februar 2011 der Unfall der Waldhof zu einer 30tägigen Schifffahrtssperre auf diesem Stromabschnitt. Bedeutende Containermengen wurden kurzfristig auf andere Verkehrsträger, insbesondere die Straße, verlagert. Für die übrigen Gütersegmente wurden die Transporte meistens zeitlich verzögert. In allen Güterbereichen konnte im März bezüglich der Transportmengen ein relativ stark ausgeprägter Aufholeffekt festgestellt werden. Danach kehrten die monatlichen Mengen wieder auf ein normales Niveau zurück.

##### **b) Wasserführung**

Die Wasserführung zeichnete sich im ersten Halbjahr 2011 durch Schwankungen aus, die für die Rheinschifffahrt wenig günstig waren. So gab es zum Jahresanfang eine Hochwasserperiode, auf Grund derer die Schifffahrt für mehrere Tage unterbrochen wurde. Darauf folgte bereits im Monat April eine für diese Jahreszeit ungewöhnliche Niedrigwassersituation. Diese verschlimmerte sich im Laufe der folgenden Wochen und schränkte den Verkehr beträchtlich ein.

##### **c) Treibstoffpreise**

Nachdem die Preise für Gasöl in den ersten Monaten des Jahres ein sehr hohes Niveau erreicht hatten, das dem im Sommer 2008 nahe kam, waren sie ab März bis in den Juli leicht rückläufig und begannen dann erneut anzuziehen.

#### **II. Situation in der Trockenschifffahrt**

##### **a) Beförderungsmengen**

Die in der Trockenschifffahrt beförderten Gütermengen haben im ersten Halbjahr 2011 im Verhältnis zum ersten Halbjahr 2010 um 2 % abgenommen.

##### ***Agrarsektor***

Die für den Agrarsektor beförderten Mengen sind im ersten Halbjahr 2011 verglichen mit dem ersten Halbjahr 2010 um 4,8 % gestiegen. Dabei haben auf Grund eines starken Anwachsens der Importe aus den USA, mit denen die relativ mäßig ausgefallenen Ernten in Frankreich und Deutschland kompensiert wurden, insbesondere die Getreidetransporte stark zugenommen. Die Futtermitteltransporte sind hingegen zurückgegangen.

Die Düngemitteltransporte nahmen in derselben Zeit um 13,4 % zu.

##### ***Stahlsektor***

Die Wirtschaftstätigkeit im deutschen Stahlsektor, ein bedeutender Faktor für die Beförderungsnachfrage nach Beförderung auf dem Rhein, hat sich erneut auf Vorkrisenniveau stabilisiert. Die Transporte von Erzen und Metallabfällen sind im Laufe des ersten Halbjahres 2011 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2010 gestiegen. Die Zuwachsrate bei der Beförderung von Stahlprodukten von fast 28,6 % im Vergleich zum ersten Halbjahr 2010 lässt sich mit der Zunahme der Importe von Halbzeug aus außereuropäischen Produktionsstätten erklären.

### **Energiesektor: Kohle**

Die Beförderung von festen mineralischen Brennstoffen nahm auf dem Rhein im ersten Halbjahr 2011 um 3% ab. Hauptursachen sind die meteorologisch bedingte Unterbrechung der Abbautätigkeit in Australien sowie die Wasserführung. Die strukturelle Zunahme der Importe zum Ausgleich für den rückläufigen Abbau in Europa, so wie der wachsende Bedarf, der auf die im 1. Halbjahr festzustellende anziehende Tätigkeit im Stahlsektor zurückzuführen ist, und auch der Effekt der hohen Ölpreise die - insbesondere bei Wärmekraftwerken- die Nachfrage nach Kohle stützen, sind Faktoren welche die Beförderungsnachfrage aus diesem Sektor erhöhen.

### **Sand, Kies, Steine, Erden in Baumaterialien**

Die Transporte von Baumaterialien gingen im ersten Halbjahr 2011 auf dem Rhein um über 20 % zurück. Im Wesentlichen sind es die Transporte zu Tal, die  $\frac{3}{4}$  des Aufkommens ausmachen und aus Sand und Kies bestehen, die rückläufig waren. Dieser Rückgang lässt sich mit den Wasserführungsbedingungen erklären, die in Verbindung mit dem gestiegenen Frachtniveau dazu geführt haben, dass bestimmte Transporte aufgeschoben wurden.

#### **b) Frachtniveau**

Die Niedrigwassersituation zusammen mit einer insgesamt beständigen Beförderungsnachfrage hat in der zweiten Hälfte des ersten Halbjahres 2011 zu einem allgemeinen Anstieg der Frachtraten geführt.

#### **c) Containerverkehr**

Der Containerverkehr nahm in TEU gerechnet, über das gesamte 1. Halbjahr 2011 verglichen mit dem 1. Halbjahr 2010 lediglich um 1,1 % zu. Dieser Anstieg liegt deutlich unter dem des Umschlags in den Seehäfen. Er ist das Ergebnis einer vorübergehenden Abnahme des Beförderungsaufkommens in den beiden ersten Monaten, die nur zum Teil in den Folgemonaten wieder ausgeglichen werden konnte.

## **III. Situation in der Tankschifffahrt**

#### **a) Beförderungsmengen**

Die in der Tankschifffahrt beförderten Mengen nahmen im ersten Halbjahr 2011 verglichen mit dem ersten Halbjahr 2010 um 7,6 % ab.

### **Energiesektor: Mineralölprodukte**

Die Beförderung von Mineralölprodukten auf dem Rhein nahm im ersten Halbjahr 2011 im Verhältnis zum ersten Halbjahr 2010, einem in dieser Transportsparte sicherlich nicht sehr verkehrsintensiven Halbjahr, um 5,5 % ab. Es muss darauf hingewiesen werden, dass das zweite Halbjahr 2010 durch eine Erholung der Tätigkeit gekennzeichnet war und dass das Niveau im ersten Halbjahr 2011 im Vergleich zum vorhergehenden Halbjahr um über 14 % zurück fiel. Wegen der hohen Ölmarktpreise haben die Verbraucher ihre Käufe im Laufe des ersten Halbjahres 2011 auf das Unumgängliche beschränkt. Die monatliche Analyse ergab einen Aufholeffekt im März und eine Zunahme der Transporte ab Juni, wobei deren Ursache in den gesunkenen Ölpreisen liegen könnte.

### **Chemiesektor**

Die im Chemiesektor beförderten Mengen nahmen im ersten Halbjahr 2011 um fast 10,7 % ab. In dem Maße, in dem die Produktion des Chemiesektors sich weiterhin auf gleichbleibend gutem Niveau bewegt (die Wachstumsprognose liegt bei 2,7 % für das Jahr 2011) dürfte die Beförderungsnachfrage in den nächsten Monaten zulegen.

#### **b) Frachtniveau**

Dank einer Niedrigwassersituation stieg das Frachtrateniveau im Laufe des Frühjahres ungeachtet einer eher stagnierenden Nachfrage an. Allerdings blieb dieser Anstieg hauptsächlich wegen der auf dem Markt wachsenden Überkapazität hinter den Erwartungen zurück.



#### **IV. Entwicklung des Laderaumangebots**

##### ***Trockenschifffahrt***

Das starke Nachlassen des Tempos, mit dem neue Schiffseinheiten auf den Markt kamen, hat sich auf Grund der Undurchsichtigkeit des Marktes, der finanziellen Lage der Schifffahrtsunternehmen und der wachsenden Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Finanzierungen in der derzeitigen wirtschaftlichen Lage, fortgesetzt.

Seit Anfang des Jahres 2011 wurde die Kapazität der Flotte um rund 32 000 Tonnen erweitert, gegenüber 110 000 Tonnen im Jahre 2010.

##### ***Tankschifffahrt***

In der Tankschifffahrt wurden seit Beginn des Jahres 2011 36 Motorschiffe mit einer zusätzlichen Gesamtkapazität von 102 000 Tonnen auf den Markt gebracht, gegenüber 250 000 Tonnen für das ganze Jahr 2010. Zwar war das Tempo der Neubauten 2011 deutlich verlangsamt, was auf die kurzzeitige Unübersichtbarkeit des Marktes sowie ein Frachtniveau, das keine rentablen Investitionen in neue Schiffseinheiten erlaubte, zurückzuführen war, jedoch scheint der Austausch der Flotte durch Schiffe in Doppelhüllenbauweise noch nicht abgeschlossen zu sein. Im Hinblick auf eine ausgewogene Entwicklung dieses Segments der Binnenschifffahrt scheint eine Bereinigung dieser Situation demnächst wichtig. In der Tat konzentriert sich die Frage auf die Bedingungen, unter denen die Einhüllenschiffe, die angesichts der geltenden Vorschriften und der Forderungen von Seiten der Verloader nach und nach überholt sind, aus dem Markt gezogen werden können. Man kann davon ausgehen, dass eine wachsende Zahl von Einhüllenschiffen aus dem Markt zwangsweise auf dem Wege der Zertifikatregelung (Neubearbeitung alle 5 Jahre) oder wegen der dem Markt vorgeschriebenen Beförderungsbedingungen ausscheiden werden.

#### **V. Situation der Unternehmen**

In der Trockenschifffahrt ist die Lage der Schifffahrtsunternehmen trotz festgestellter Verbesserung weiterhin unsicher. In der Tat hat sich das Beförderungsaufkommen noch nicht so weit entwickelt, dass eine zufriedenstellende Bewirtschaftung der Flotte möglich wäre.

Die in der Tankschifffahrt vorhandene Überkapazität stellt ein Hindernis für die kurzfristige Aufbesserung der wirtschaftlichen Situation der Unternehmen dar. Die Überkapazität resultiert aus einer eher rückläufigen Nachfrage und einer steigenden Flottenkapazität (die durch das Hinzufügen von Doppelhüllenschiffen stark ausgeweitet wurde). Eine Besserung kann für die Unternehmen nur dann eintreten, wenn die Einhüllenschiffe aus dem Markt austreten müssen.

#### **VI. Perspektiven für 2012**

##### ***Beförderung in der Trockenschifffahrt***

Stahlsektor und Kohletransporte dürften 2012 leicht unter der angekündigten Verlangsamung des Weltwirtschaftswachstums zu leiden haben, auch wenn die weltweite Nachfrage nach Stahl weiterhin gut bleiben dürfte.

Die Containertransporte auf dem Rhein sind gebunden an den Umschlag in den Häfen und an den Welthandel. Zeichen der Verlangsamung sind derzeit nicht ersichtlich, jedoch bleibt die Wirtschaftskonjunktur momentan nicht voraussehbar.

Wenn auch das Niveau der Wirtschaftstätigkeit und die Nachfrage nach Transporten auf dem Rhein weiterhin beständig sind, so sind die Wachstumsaussichten für 2012 in Westeuropa wenig erfreulich. Gleiches gilt für die damit einhergehende Entwicklung der Beförderungsnachfrage auf dem Rhein. Unter diesen Voraussetzungen scheinen die Aussichten auf eine Besserung der wirtschaftlichen Lage auf dem Markt gedämpft.

##### ***Beförderung in der Tankschifffahrt***

Falls - wie es aus gewissen Voraussagen hervor geht (IVF, OECD) - die Ölpreise auf dem Weltmarkt sinken, könnte eine gewisse Belebung auf dem Transportmarkt für Mineralölprodukte eintreten. Im Chemiesektor dürften sich die vom Sektor angekündigten Wachstumsprognosen günstig auf die Transportnachfrage in 2012 auswirken.

## Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs

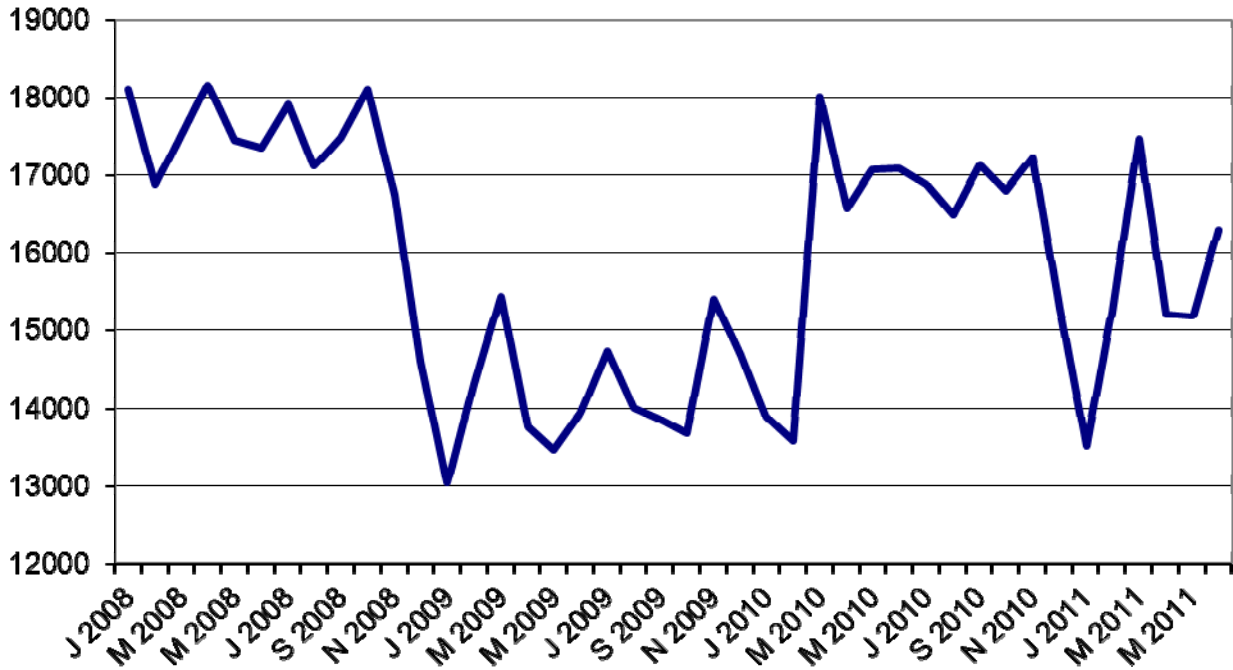
(in 1000 t)	1. Halbjahr 2011	1. Halbjahr 2010	Entwicklung 2011/2010
Landwirtschaftlicher Bereich	10199	9735	4,8%
Düngemittel	2207	1946	13,4%
Feste mineralische Brennstoffe	14381	14830	-3,0%
Erze u. Metallabfälle	17528	16220	8,1%
Eisen, Stahl u. NE-Metalle	5681	4419	28,6%
Baustoffe	13472	16894	-20,3%
Verschiedenes, darunter Container und Fertigwaren (*)	7667	8577	
<b>Von der Trockenschifffahrt beförderte Hauptgüterarten</b>	<b>71136</b>	<b>72621</b>	<b>-2,0%</b>
Erdölsektor	13375	14150	-5,5%
Chemische Erzeugnisse	8443	9455	-10,7%
<b>Von der Tankschifffahrt beförderte Güterarten</b>	<b>21818</b>	<b>23605</b>	<b>-7,6%</b>
<b>insgesamt beförderte Menge</b>	<b>92954</b>	<b>96226</b>	<b>-3,4%</b>

*NB: (\*) Als Folge einer Änderung bei der Güterkodifizierung zwischen 2010 und 2011 ohne systematischen Übergang erscheint für dieses Gütersegment ein Sprung als Folge einer abweichenden Zusammenstellung. Diese Güterbeförderungen können jedoch in die Gesamtmenge der beförderten Güter mit gezählt werden. Ihre Steigerungsrate von 2010 ist jedoch nicht von Bedeutung.*

1. Halbjahr	2011		2010		Entwicklung		
	leer	beladen	leer	beladen	leer	beladen	Ensemble
<b>Container in TEU</b>	331223	672592	238663	754092	<b>38,8%</b>	<b>-10,8%</b>	<b>1,1%</b>

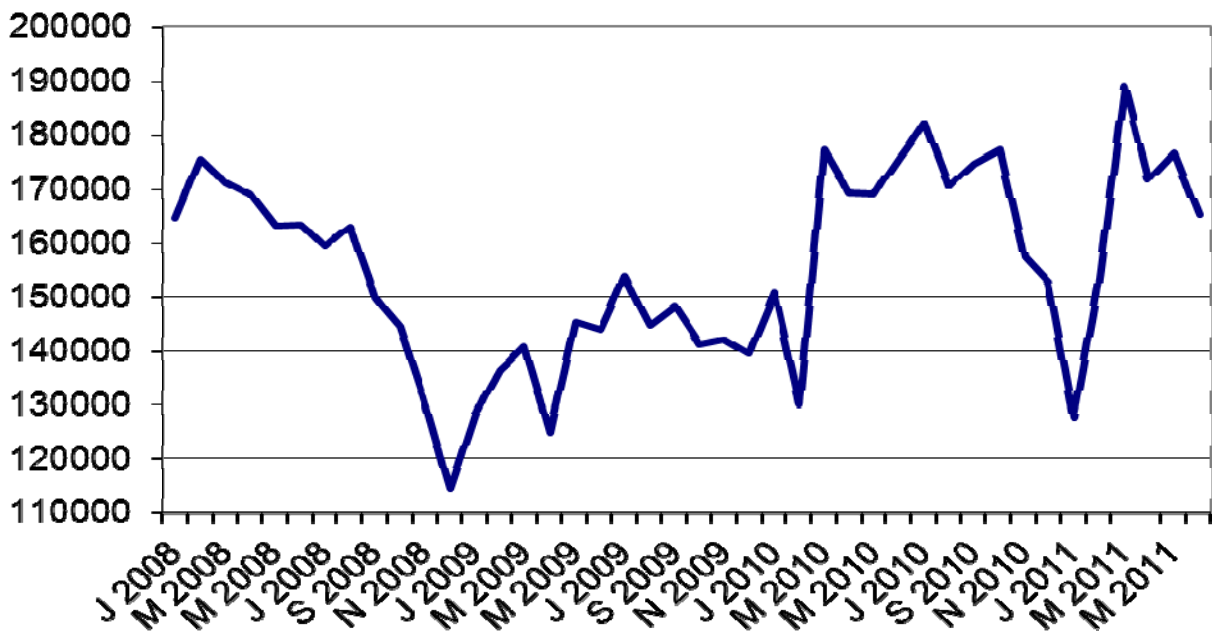
Quellen : Sekretariat der ZKR, Destatis

### Monatliche Entwicklung der Güterbeförderung auf dem traditionellen Rhein (in 1000 t)



Quellen : Sekretariat der ZKR, Destatis

### Monatliche Entwicklung der Containertransporte auf dem traditionellen Rhein (in TEU)



Sources : Sekretariat der ZKR, Destatis

### Prognosen für Ende 2011 und Anfang 2012 (deutsche Binnenschifffahrt)

Bereich	Produktion/ Importe	Anteil am Gesamtverkehr	Voraussehbarer Einfluss auf die Beförderungsnachfrage (gegenüber dem Vorjahr)
Landwirtschaft	Beförderung von Ernteentwicklung abgekoppelt	16,00%	0
Kohle	Etwas geringere Zuwächse	19,00%	+
Stahlindustrie: Erze	dt. Stahlprod.: in 2011/2012: + 6 % geg. Vorjahr	20%	++
Stahlindustrie: Eisen, Stahl	dt. Stahlprod.: in 2011/2012: + 6 % geg. Vorjahr	8,00%	++
Baustoffe	Leichte Belebung bei der Baunachfrage	27,00%	+
Andere Güter / Container	Container-Wachstum beständig	10%	+++
<b>Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Trockenschifffahrt</b>			<b>+</b>
Erdölprodukte	Steigender Ölpreis	60%	0
Chemie	Chemische Industrie +5 bis +10 %	40%	++
<b>Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Tankschifffahrt</b>			<b>+</b>

**Quellen:**

Eurofer

Euracoal

Verein Deutscher Kohleimporteure

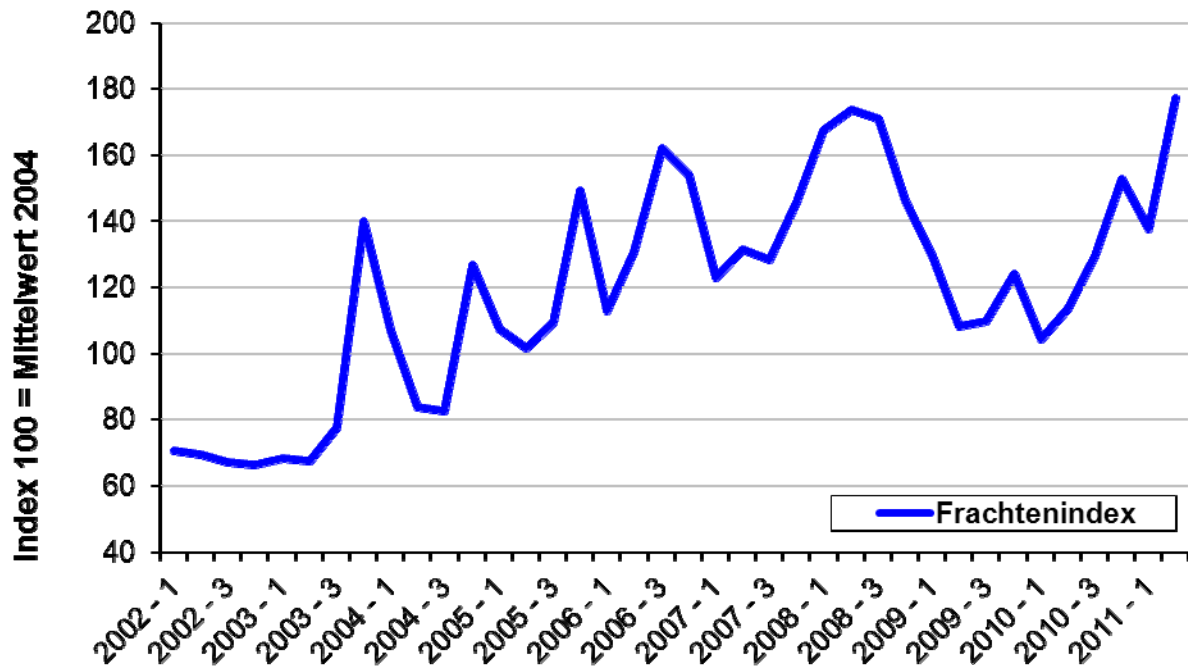
Verband der chemischen Industrie

CEFIC

Prognosen ZKR auf Basis historischer Entwicklungen und Berechnungen

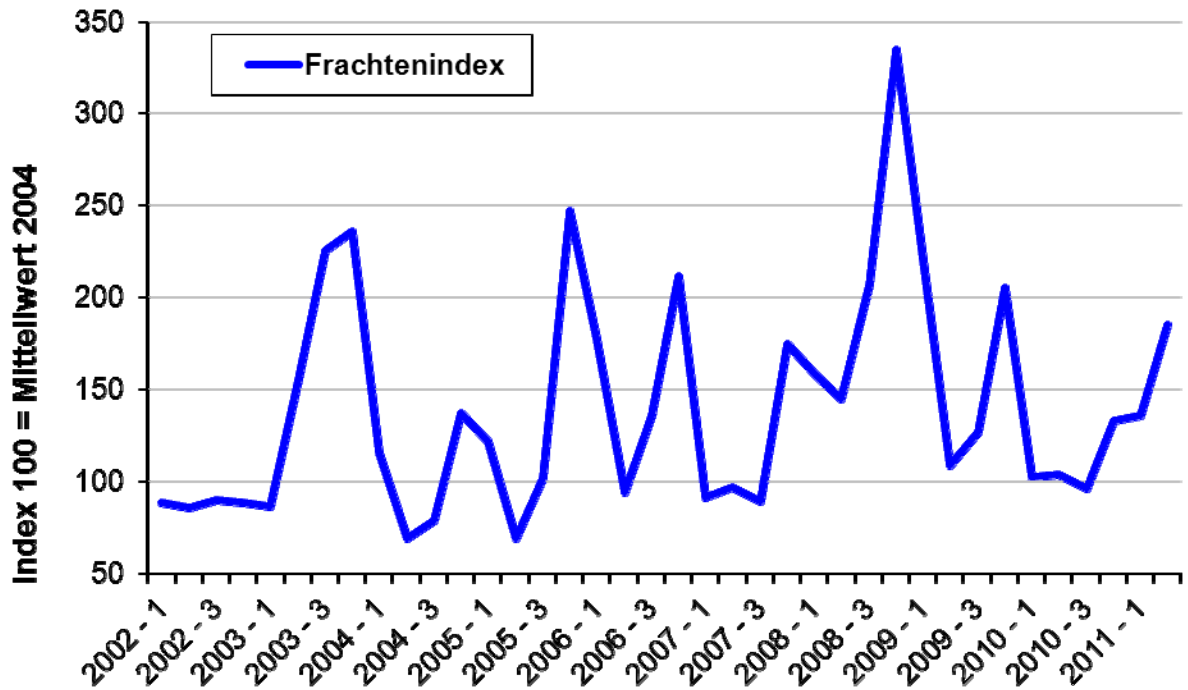
Entwicklung	
0 %	0
1 % à 5 %	- / +
6 % à 10 %	-- / ++
11 % à 15 %	--- / +++
16 % à 20 %	---- / ++++
> 20 %	----- / +++++

### Entwicklung der Frachtraten in der Trockenschifffahrt



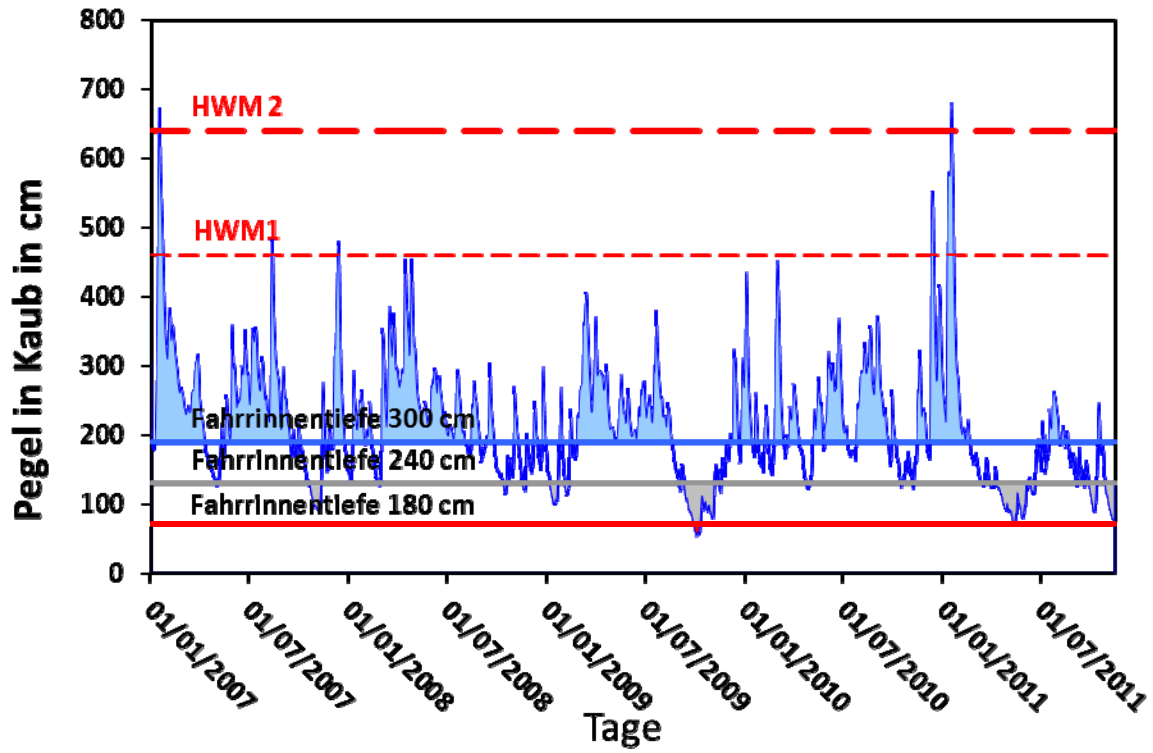
Quelle : NEA

### Entwicklung der Frachten in der Tankschifffahrt (Erdölsektor)



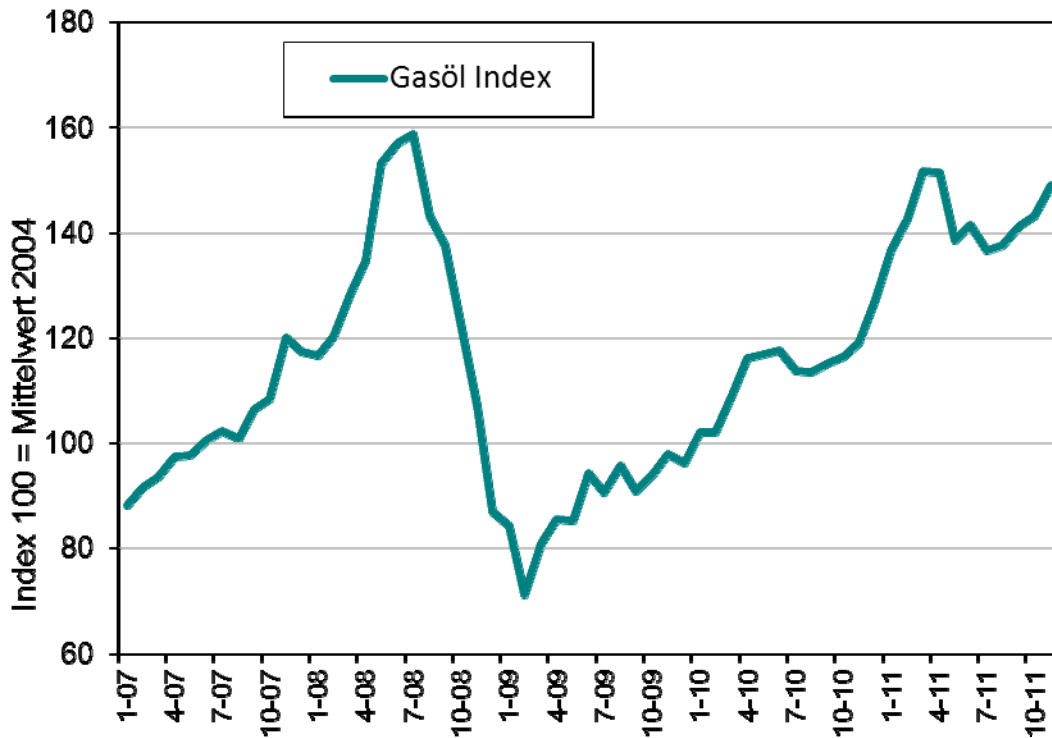
Quellen : NEA, PJK international

### Entwicklung der Wasserführung bei Kaub



Quellen : BAFG

### Entwicklung der Gasölpreise



Quelle : CBRB

## Neubauten

Schiffstyp	2008			2009			2010		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	68	226750	92944	72	237668	114002	24	73000	36000
Güterschubleichter	38	70260		44	97461		24	37000	0
<b>Insgesamt</b>	<b>106</b>	<b>297010</b>	<b>92944</b>	<b>116</b>	<b>335129</b>	<b>114002</b>	<b>48</b>	<b>110000</b>	<b>36000</b>
Tankmotorschiffe	47	117500	31870	87	228020	72778	79	250000	42000
Tankschubleichter	0	0		0	0		3	5230	
<b>Insgesamt</b>	<b>47</b>	<b>117500</b>	<b>31870</b>	<b>87</b>	<b>228020</b>	<b>72778</b>	<b>82</b>	<b>255230</b>	<b>42000</b>
Schubboote	3		1684	6		11188	2		1368
Schleppboote	3		0	6		1697	0		0
<b>Insgesamt</b>	<b>6</b>		<b>1684</b>	<b>12</b>		<b>12885</b>	<b>2</b>		<b>1368</b>
Kabinenschiffe	3		5092	9			3		2871
Ausflugsschiffe	6		3092	1			4		2828
<b>Insgesamt</b>	<b>9</b>		<b>8184</b>	<b>10</b>		<b>0</b>	<b>7</b>		<b>5699</b>

Schiffstyp	2011 (Mitte November)			Insgesamt seit 2008		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	14	31802	15005	178	569220	257951
Güterschubleichter	7	12426		113	217147	0
<b>Insgesamt</b>	<b>21</b>	<b>44228</b>	<b>15005</b>	<b>291</b>	<b>786367</b>	<b>257951</b>
Tankmotorschiffe	36	102420	53271	249	697940	199919
Tankschubleichter	0	0	0	3	5230	0
<b>Insgesamt</b>	<b>36</b>	<b>102420</b>	<b>53271</b>	<b>252</b>	<b>703170</b>	<b>199919</b>
Schubboote	1		1268	12		15508
Schleppboote	0		0	9		1697
<b>Insgesamt</b>	<b>1</b>		<b>1268</b>	<b>21</b>		<b>17205</b>
Kabinenschiffe	7		3682	22		11645
Ausflugsschiffe	4		1658	15		7578
<b>Insgesamt</b>	<b>11</b>		<b>5340</b>	<b>37</b>		<b>19223</b>

Quelle : IVR





## PROTOKOLL 16

### Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses

#### Beschluss

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, einen Beitrag zur Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschiffahrtmarktes zu leisten,

unter Hinweis darauf, dass die Rheinschiffahrt mit möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren soll, wie die Mitgliedstaaten dies in der Basler Erklärung vom 16. Mai 2006 zum Ausdruck gebracht haben,

in dem Bewusstsein, dass die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse eine Maßnahme darstellt, die zum Ziel hat, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden zu vereinfachen und in signifikanter Weise zur wirtschaftlichen Dynamik des Sektors beizutragen,

unter Bezugnahme auf Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Mannheimer Akte,

auf Vorschlag ihres Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen:

#### I

Erkennt vorbehaltlich des Inkrafttretens der dem Beschluss 2011-II-17 beigefügten Verwaltungsvereinbarung auf dem Rhein die Gültigkeit des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses, das von den zuständigen bulgarischen Behörden auf der Grundlage der Verordnung Nr. 6 betreffend die Kompetenzen der Seeleute in der Republik Bulgarien vom 4. Dezember 2007 (SG Nr. 101) erteilt wurde, an, sofern die folgenden zusätzlichen Bedingungen erfüllt sind:

- dieses Zeugnis ist nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein-km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein-km 857,40) gültig;
- der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.

#### II

Beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der Anlage D5 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten vorbehaltlich des Inkrafttretens der dem Beschluss 2011-II-17 beigefügten Vereinbarung ab 1. Juli 2012.

#### Anlage



**Anlage**

Die Anlage D5 - „Als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse“ - der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein wird wie folgt ergänzt:

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
BG	<i>Schifferpatent für die Binnenschifffahrt</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein-km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein-km 857,40) gültig,</li> <li>- der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist,</li></ul>	Bulgarian Maritime Administration (BMA) Ruse 7000 20 Pristanistna St. <a href="mailto:stw_rs@marad.bg">stw_rs@marad.bg</a> Tel.: +359 82 815 815 Fax: +359 82 824 009	Muster

Muster des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses

(Vorderseite)

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ  
ЗА ПЛАВАНЕ ПО ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА НА ЕВРОПА  
SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ  
REPUBLIK BULGARIEN  
Морска администрация Русе  
Seeadministration Ruse

5. 24685

6. 

1. **Димитров**  
*Dimitrov*

2. **Камен Искренов**  
*Kamen Iskrenov*

3. 11.08.1969 Русе  
*Ruse*

4. 29.10.2010

8. **Капитан вътрешно плаване**  
*Kapitan in der Binnenschiffahrt*

9. - R

10. 21.10.2015

6a. 6908116306

7. 

11. Капитан на кораб плаващ по р.Дунав ок км.0.0 до км.2414.0  
*Kapitan in der Donauschiffahrt von km. 0.0 bis km. 2414.0*



(Rückseite)

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА ПРЕВОЗ НА СТОКИ И ПЪТНИЦИ ПО  
ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА  
SHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND -PERSONENVERKEHR

1. **Фамилия / Name des Inhabers**

2. **Име /презиме/ Vorname(n)**

3. **Дата и място на раждане / Geburtsdatum und -ort**

4. **Дата на издаване / Ausstellungsdatum des Patentes**

5. **Свидетелство № / Ausstellungsnummer**

6. **Снимка на притежателя / Lichtbild des Inhabers**

6a. **ЕГН / Personenkennzahl**

7. **Подпис на притежателя / Unterschrift des inhabers**

8. **Правоспособност / Berechtigung**

9. **R - (Радар / Radar)**  
- Само за следните категории кораби (тонаж, kW, пътници) /  
*Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes, für die das Patent gilt*  
(Tonnen, kW, Fahrgaste)

10. **Валидно до / Ungültigkeitsdatum**

11. **Потвърждения и ограничения / Vermerk(e), Einschränkungen**

4501234

## **PROTOKOLL 17**

### **Mit der Republik Bulgarien zu schließende Verwaltungsvereinbarung**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse zu fördern,

unter Hinweis darauf, dass die Rheinschifffahrt mit möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren soll, wie die Mitgliedstaaten dies in der Basler Erklärung vom 16. Mai 2006 zum Ausdruck gebracht haben,

unter Bezugnahme auf Zusatzprotokoll Nr. 7,

nach der Feststellung, dass das bulgarische Schiffsführerzeugnis auf dem Rhein anerkannt werden können,

in dem Bewusstsein, dass die Anerkennung an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Behörden zu koppeln ist,

in Anbetracht der Notwendigkeit, die Bedingungen der Zusammenarbeit in Partnerschaft mit den zuständigen bulgarischen Behörden festzulegen,

nimmt die Aushandlung einer Verwaltungsvereinbarung mit den bulgarischen Behörden unter Federführung des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen befriedigt zur Kenntnis,

beauftragt ihren Generalsekretär, diese in deutscher, französischer, niederländischer und bulgarischer Sprache beigefügte Vereinbarung im Namen der ZKR zu unterzeichnen.

#### **Anlage**



**Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit  
zwischen  
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt  
und  
dem Verkehrsministerium, Seeverkehrsverwaltung, der Republik Bulgarien  
im Bereich der Schiffsführerzeugnisse**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt („die ZKR“) und das Verkehrsministerium, Seeverkehrsverwaltung, der Republik Bulgarien treffen

in dem Bestreben, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden in der Binnenschifffahrt zu vereinfachen und die Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder zu erleichtern,

nach Maßgabe des auf den gesamteuropäischen Konferenzen in Rotterdam (2001) und Bukarest (2006) bekundeten Willens zum „Vorbringen der gesamteuropäischen Kooperation für ein freies und starkes Transportwesen auf den Binnenwasserstraßen“,

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den Rheinschifffahrtsbehörden und den bulgarischen Behörden zu koppeln ist, insbesondere um mittelfristig die Gleichwertigkeit der betreffenden Zeugnisse zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

folgende Vereinbarung:

**Artikel 1**

**Gegenseitige Anerkennung**

Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung das bulgarische Schiffsführerzeugnis auf dem Rhein als gültig ab dem 1. Juli 2012 anzuerkennen, sofern zusätzlich die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorzulegen;
- der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.

Die zuständigen bulgarischen Behörden erkennen das Große Patent ohne zusätzliche Voraussetzung auf sämtlichen bulgarischen Binnenwasserstraßen als gültig an.

## Artikel 2

### Zuständige Behörden

1. Folgende Behörden sind befugt, das Große Patent und das Streckenzeugnis für die Fahrt auf der Strecke zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre auszustellen:

Staat	Ausstellende Behörde
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brüssel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Straßburg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. Die zur Ausstellung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses befugte bulgarische Behörde ist die

Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St. stw_rs@marad.bg	Tel.: +359 82 815 815 Fax: +359 82 824 009
-------------------------	---	---

3. Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von etwaigen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.



### **Artikel 3**

#### **Gemeinsame Sitzungen**

Es sind, soweit erforderlich, gemeinsame Sitzungen der Experten der Mitgliedstaaten der ZKR und der Republik Bulgarien abzuhalten. An den gemeinsamen Sitzungen können auch Experten von Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse auf dem Rhein als gültig anerkannt werden, sowie Experten von Staaten und internationalen Organisationen, die bei der ZKR als Beobachter zugelassen sind, teilnehmen. Das Sekretariat der ZKR bietet die logistische Unterstützung, die für die Organisation der gemeinsamen Sitzungen erforderlich ist.

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Beitrag zur übereinstimmenden Gestaltung der verschiedenen geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Bestimmungen;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieser Vereinbarung, von Verstößen und von wünschenswerten Abhilfemaßnahmen;
- Koordination der Überprüfungsmechanismen zwischen den Staaten;
- Vergleich der Modalitäten bei der Prüfung der beruflichen Kenntnisse in den verschiedenen Staaten;
- Beitrag zur Vereinheitlichung der Zeugnisse.

### **Artikel 4**

#### **Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen**

Es sind regelmäßig gemeinsame Sitzungen der für die Rheinschifffahrt und für die Binnenschifffahrt in der Republik Bulgarien zuständigen Prüfungskommissionen abzuhalten, auf denen Erfahrungen ausgetauscht, etwaige Schwierigkeiten bei der Umsetzung erörtert und die Praktiken der Prüfungskommissionen einander angenähert werden sollen. Zu diesen Sitzungen können auch die Prüfungskommissionen der Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse oder Radarzeugnisse auf dem Rhein anerkannt sind, sowie die Prüfungskommissionen der Beobachterstaaten bei der ZKR zugelassen werden.

### **Artikel 5**

#### **Übermittlung von Informationen über Anordnungen betreffend den Entzug und die Aussetzung von Zeugnissen sowie Fahrverbote**

Die zuständigen rheinischen und bulgarischen Behörden informieren einander unverzüglich von Anordnungen betreffend den Entzug oder die Aussetzung von Zeugnissen bzw. der Erteilung von Fahrverboten. Die Übermittlung dieser Informationen erfolgt zunächst über das ZKR-Sekretariat. Sie kann später auf elektronischem Wege erfolgen.

### **Artikel 6**

#### **Informations- und Abstimmungspflicht im Falle von Änderungen der jeweils geltenden Vorschriften**

Die Parteien informieren sich gegenseitig sobald als möglich und unabhängig von gemeinsamen Sitzungen über Änderungen und Entwicklungen, die in Bezug auf die bei ihnen geltenden Vorschriften geplant sind. Bevor Änderungen zur Beschlussfassung kommen, stimmen sich die Parteien untereinander ab, um zu vermeiden, dass durch eine Änderung die Gleichwertigkeit der jeweils für die Parteien geltenden Vorschriften in Frage gestellt wird. Sofern eine Vorschrift geändert wird, sind die

betreffenden Bestimmungen in der geänderten Fassung unter Angabe des Datums ihres Inkrafttretens unverzüglich an die anderen Parteien zu übermitteln.

## **Artikel 7**

### **Ende der gegenseitigen Anerkennung**

1. Sofern im Nachgang zu einer Änderung der Vorschriften eine der Parteien zu der Auffassung gelangt, dass in Bezug auf den Erwerb von Schiffsführerzeugnissen die Gleichwertigkeit der Voraussetzungen nicht mehr gegeben ist, treffen sich die Parteien, um über eine Lösung zu verhandeln, mit deren Hilfe sich die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse aufrecht erhalten lässt.
2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen eine der Parteien nach wie vor der Überzeugung ist, dass die Vorschriften nicht mehr gleichwertig sind, kann der Beschluss über die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse außer Kraft gesetzt werden. Der betreffende Beschluss tritt zwölf Monate nach Zustellung an die andere Partei in Kraft.

## **Artikel 8**

### **Schlussbestimmungen**

1. Diese Vereinbarung tritt am 1. Juli 2012 in Kraft.
2. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung durch Zustellung an die andere Partei kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Erhalt der Zustellung durch die andere Partei wirksam.
3. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher, niederländischer und bulgarischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR hinterlegt.

Budapest, den 15. Dezember 2011

Jean-Marie WOEHRLING  
Generalsekretär  
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI  
Generaldirektor der bulgarischen  
Seeverkehrsverwaltung

**Arrangement administratif sur la coopération**  
**entre**  
**la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin**  
**et**  
**le Ministère du Transport, Administration maritime,**  
**de la République de Bulgarie**  
**concernant les certificat de conduite**

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (« la CCNR ») et le Ministère du Transport, Administration maritime, de la République de Bulgarie,

Soucieux de simplifier les obligations des professionnels et de faciliter la libre circulation des équipages,

S'inscrivant ce faisant dans la volonté d' « accélérer la coopération paneuropéenne en vue d'une libéralisation et d'un renforcement du transport fluvial », exprimée lors des Conférences Paneuropéennes de Rotterdam (2001) et de Bucarest (2006),

Constatant que la reconnaissance mutuelle des certificats de conduite doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités rhénanes et les autorités bulgares, pour notamment garantir l'équivalence dans le temps des certificats concernés, développer des pratiques communes et mettre en place des systèmes fiables d'échange d'informations,

Sont convenues de ce qui suit.

**Article 1<sup>er</sup>**

**Reconnaissance mutuelle**

La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat de conduite bulgare à compter du 1er juillet 2012 dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :

- Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk ;
- Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

Les autorités bulgares compétentes reconnaissent la validité de la Grande Patente sur l'ensemble des voies d'eau bulgares, sans condition complémentaire.

## Article 2

### Autorités compétentes

1. Les autorités habilitées à délivrer la Grande Patente et l'attestation de connaissances de secteur pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le bac de Spijk sont :

Etat	Autorité de délivrance
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. L'autorité bulgare compétente pour délivrer le certificat de conduite bulgare est :

Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St. <a href="mailto:stw_rs@marad.bg">stw_rs@marad.bg</a>	Tél : +359 82 815 815 Fax : +359 82 824 009
-------------------------	--	--

3. Les parties s'informent sans délai de toute modification de la liste des autorités compétentes, conformément à l'article 6 du présent arrangement.

### **Article 3**

#### **Réunions communes**

Une réunion commune est organisée en tant que de besoin avec les experts des Etats membres de la CCNR et de la République de Bulgarie. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux experts des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, de même qu'aux experts des Etats et organisations internationales bénéficiant du statut d'observateur à la CCNR. Le Secrétariat de la CCNR fournira l'aide logistique nécessaire à l'organisation de ces réunions.

La réunion commune a notamment pour objectifs :

- de contribuer à ce que les évolutions et adaptations réglementaires, qui seront nécessaires à l'avenir, soient concordantes dans les différentes réglementations ;
- de discuter des difficultés d'application de l'arrangement rencontrées, des infractions constatées et des réponses souhaitables à y apporter ;
- de coordonner les mécanismes de contrôle entre les Etats ;
- de comparer les modalités d'examen des connaissances professionnelles appliquées dans les différents Etats ;
- de contribuer à l'uniformisation des attestations.

### **Article 4**

#### **Réunion commune des commissions d'examen**

Une réunion commune des commissions d'examen rhénanes et bulgare sera organisée régulièrement, afin d'échanger les expériences et les éventuelles difficultés d'application rencontrées et de rapprocher les pratiques desdites commissions. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux commissions d'examen des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, ainsi qu'aux commissions d'examen des Etats observateurs à la CCNR.

### **Article 5**

#### **Transmission des informations relatives aux décisions de retrait, de suspension et d'interdiction de naviguer**

Les autorités compétentes rhénanes et bulgare s'informent mutuellement et sans délai de toute décision de retrait ou de suspension de certificat, ou de toute mesure d'interdiction de naviguer prononcée. Les informations seront dans un premier temps transmises par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR. Elles pourront à terme être transmises par voie électronique.

### **Article 6**

#### **Devoir d'information et de concertation en cas d'amendement à la réglementation**

Les parties s'informent mutuellement, dès que possible et indépendamment des réunions communes, des modifications et développements qui sont envisagés pour leur réglementation. Elles se concertent avant de procéder à leur adoption, afin d'éviter qu'une modification remette en cause l'équivalence des deux réglementations. En cas de modification, elles transmettent sans délai la réglementation amendée, en précisant sa date d'entrée en vigueur.

## **Article 7**

### **Fin de la reconnaissance mutuelle**

1. Si, suite à une modification réglementaire, l'une des parties estime que les conditions d'obtention des certificats de conduite ne sont plus équivalentes, les parties se rencontrent afin de trouver une solution négociée pour maintenir la reconnaissance mutuelle des certificats concernés.
2. Si, au terme de la négociation, l'une des parties reste convaincue que les réglementations ne sont plus équivalentes, la décision de reconnaissance mutuelle des certificats concernés pourra être abrogée. Cette décision prendra effet douze mois après sa notification à l'autre partie.

## **Article 8**

### **Dispositions finales**

1. Le présent arrangement entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2012.
2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante. La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification par l'autre partie.
3. Une version originale de l'arrangement, dont les textes français, allemand, néerlandais et bulgare font également foi, est déposée auprès du Secrétaire général de la CCNR.

Budapest, le 15 décembre 2011

Jean-Marie WOEHLING  
Secrétaire Général  
Commission Centrale pour la Navigation du  
Rhin

Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI  
Directeur général de l'Administration maritime  
bulgare

## **Administratieve overeenstemming over de samenwerking**

**tussen**

**de Centrale Commissie voor de Rijnvaart**

**en**

**het Ministerie van Transport, Dienst Maritieme Zaken  
van de Republiek Bulgarije**

**inzake vaarbewijzen**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart ("CCR") en het Ministerie van Transport, Dienst Maritieme Zaken van de Republiek Bulgarije,

strevend naar een vereenvoudiging van de verplichtingen van het bedrijfsleven en een vergemakkelijking van het vrije verkeer van de bemanningsleden,

in aansluiting op de bij de Pan-Europese Conferenties van Rotterdam (2001) en van Boekarest (2006) geuite wens, de Pan-Europese samenwerking voor een vrijere en sterkere binnenvaart te bevorderen,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen aan samenwerkingsmechanismen tussen de Rijnvaartautoriteiten en de Bulgaarse autoriteiten gekoppeld moet worden, in het bijzonder om op termijn de gelijkwaardigheid van de bewijzen te waarborgen, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

komen het volgende overeen:

### **Artikel 1**

#### **Wederzijdse erkenning**

De CCR heeft een besluit aangenomen waarin bepaald is dat het Bulgaarse vaarbewijs vanaf 1 juli 2012 op de Rijn als geldig worden erkend, indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:

- de houder dient voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en het Spijksche Veer een bewijs voor riviergedeelten conform bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn over te leggen;
- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De geldigheid van het Grote Patent wordt door de bevoegde Bulgaarse autoriteiten op alle Bulgaarse waterwegen zonder aanvullende voorwaarde erkend.

## Artikel 2

### Bevoegde autoriteiten

1. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het Grote Patent en het bewijs voor riviergedeelten om te kunnen varen tussen Iffezheim en het Spijksche Veer af te geven:

Land	Afgevende autoriteit
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Straatsburg
NL	CCV, afdeling binnenvaart  Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. De bevoegde Bulgaarse autoriteit voor de afgifte van het Bulgaarse vaarbewijs is :

Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St. stw_rs@marad.bg	Tel. : +359 82 815 815 Fax : +359 82 824 009
-------------------------	---	---

3. De partijen informeren elkaar krachtens artikel 6 van deze overeenstemming onverwijld over elke wijziging in de lijst van bevoegde autoriteiten.



### **Artikel 3**

#### **Gemeenschappelijke bijeenkomsten**

Er worden, indien noodzakelijk, gemeenschappelijke bijeenkomsten met de deskundigen van de CCR-lidstaten en de Bulgaarse Republiek georganiseerd. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook deskundigen van de landen waarvan de vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn als geldig zijn erkend, evenals deskundigen van landen en internationale organisaties die de status van waarnemer bij de CCR hebben, deelnemen. Het CCR-secretariaat biedt de logistieke ondersteuning die voor de organisatie van de gemeenschappelijke bijeenkomsten nodig is.

Met de gezamenlijke bijeenkomsten wordt in het bijzonder het volgende beoogd:

- ertoe bijdragen dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in de verschillende regelgevingen uniform plaatsvinden;
- overleg plegen over problemen bij de toepassing van de overeenstemming, bij overtredingen en over mogelijke oplossingen;
- de controlemechanismen tussen de landen te coördineren;
- de examenmodaliteiten van de beroepskennis in de verschillende landen te vergelijken;
- bij te dragen aan de uniformering van de bewijzen.

### **Artikel 4**

#### **Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies**

Er worden regelmatig gemeenschappelijke bijeenkomsten van de voor de Rijnvaart en voor de binnenvaart in Bulgarije bevoegde examencommissies georganiseerd, teneinde ervaringen uit te wisselen, eventuele toepassingsmoeilijkheden te bespreken en de praktijken van de examencommissies nader af te stemmen. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook examencommissies van de landen waarvan de vaarbewijzen op de Rijn erkend zijn, evenals examencommissies van landen met een waarnemersstatus bij de CCR, deelnemen.

### **Artikel 5**

#### **Informatieverstrekking over intrekking en opschorting van bewijzen en over vaarverboden**

De bevoegde Rijnvaartautoriteiten en voor de scheepvaart bevoegde Bulgaarse autoriteit informeren elkaar onverwijld over de intrekking of opschortingen van bewijzen of over een vaarverbod. In eerste instantie zal deze informatie door het secretariaat van de CCR worden doorgegeven. Deze informatie zal met verloop van tijd elektronisch kunnen worden medegedeeld.

### **Artikel 6**

#### **Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving**

De partijen informeren elkaar zo snel mogelijk en onafhankelijk van de gemeenschappelijke bijeenkomsten over wijzigingen en ontwikkelingen die hun regelgevingen betreffen. Alvorens over te gaan tot een besluit, vindt er een onderlinge afstemming tussen de partijen plaats om te vermijden dat een wijziging de gelijkwaardigheid van beide regelgevingen in het geding zou brengen. In voorkomend geval brengen de partijen onverwijld de gewijzigde regelgeving ter kennis, met vermelding van de datum van inwerkingtreding.

## **Artikel 7**

### **Einde van de wederzijdse erkenning**

1. Wanneer, ten gevolge van een wijziging van een voorschrift één van de partijen van mening is dat de voorwaarden voor het verkrijgen van vaarbewijzen niet meer gelijkwaardig zijn, kunnen de partijen bijeenkomen teneinde in overleg een oplossing te zoeken, zodat de wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen kan worden behouden.
2. Mocht na het overleg één van de partijen nog steeds van mening zijn dat de reglementen niet meer gelijkwaardig zijn, kan het besluit ter wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen worden opgeheven. Dat besluit wordt twaalf maanden nadat de andere partij daarvan in kennis is gebracht, van kracht.

## **Artikel 8**

### **Slotbepalingen**

1. Deze overeenstemming treedt op 1 juli 2012 in werking.
2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze overeenstemming door een schriftelijke kennisgeving aan de andere overeenkomstsluitende partij opzeggen. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere partij van kracht.
3. Een originele versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Bulgaarse teksten gelijkelijk authentiek zijn, wordt bij de Secretaris-Generaal van de CCR.

Gedaan te Budapest op 15 december 2011

Jean-Marie WOEHRLING  
Secretaris-Generaal  
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI  
Directeur van de Bulgaarse Dienst Maritieme  
Zaken

**АДМИНИСТРАТИВНО СПОРАЗУМЕНИЕ ЗА ВЗАИМНО ПРИЗНАВАНЕ  
НА СВИДЕТЕЛСТВА ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ**

**МЕЖДУ**

**ПРАВИТЕЛСТВОТО НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ПРЕДСТАВЕНО ЧРЕЗ  
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И  
СЪОБЩЕНИЯТА – ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „МОРСКА  
АДМИНИСТРАЦИЯ”**

**И**

**ЦЕНТРАЛНАТА КОМИСИЯ ЗА КОРАБОПЛАВАНЕ ПО РЕЙН**

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията - Изпълнителна агенция „Морска администрация” на Република България и Централната комисия за корабоплаване по река Рейн (ЦККР)

желаейки да облекчат задълженията възложени на специалистите по вътрешни водни пътища и да улеснят свободното движение на плавателния състав,

и в този смисъл стремейки се “да ускорят паневропейското сътрудничество с оглед либерализирането и утвърждаването на транспорта по вътрешни водни пътища”, съгласно паневропейските конференции в Ротердам (2001) и Букурещ (2006),

отбелязвайки, че взаимното признаване на свидетелства за правоспособност трябва да е съпътствано от механизми за административно сътрудничество между ЦККР и българските органи с цел да се гарантира съответствие на свидетелствата, да се разработят общи практики и да се установят надеждни системи за обмен на информация,

се споразумяха за следното.

**Член 1**

**Взаимно признаване**

Валидността на българските свидетелства за правоспособност по Рейн се признава съгласно резолюция на ЦККР, считано от 1 юли 2012 г. след като е изпълнено следното допълнително условие:

- титулярът на свидетелството за правоспособност трябва да представи документ, че е запознат с района за плаване между Ифзейм (Iffezheim) и Спийк (Spijk) в съответствие с Приложение D3 на Правилника за корабоплаване по река Рейн.
- титулярът на свидетелство за правоспособност на възраст навършени 50 години трябва да представи свидетелство за физическа и психическа годност съгласно анекс В3 на Регламента за специалистите, които плават по Рейн и който трябва да бъде подновяван съгласно разпоредбите на споменатия Регламент.

Компетентните български органи признават валидността на свидетелството за правоспособност (Grande Patente) за всички вътрешни водни пътища на Република България без допълнителни условия.

## Член 2

### Компетентни органи

1. Оправомощени органи за издаване на свидетелство за правоспособност (Grande Patente) и свидетелство за правоспособност в района между Ифзейм (Iffezheim) и Спийк (Spijk)

Държава	Издаващ орган
B	S.P.F. Mobilité et Transports (Мобилност и транспорт) / F.O.D. Mobiliteit en Vervoer (Мобилност и транспорт) Direction Générale Transport Terrestre (Главна дирекция „Наземен транспорт“)/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land (Главна дирекция „Наземен транспорт“) City Atrium rue du Progrès 56 (град Атриум, ул. Прогрес 56)/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 (град Атриум, ул. Прогрес 56) B-1210 Bruxelles (Брюксел)
CH	Direction ports rhénans suisses ( Швейцарска пристанищна дирекция на река Рейн), Postfach (Постфач), CH-4019 Bâle (Бал)
D	Воден транспорт и корабоплаване – Запад Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (Воден транспорт и корабоплаване – Запад), Cheruskerring 11 (Черускеринг 11), D-48147 Мюнстер (Münster) Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Воден транспорт и корабоплаване – Юг), Wörthstrasse 19 (Вортштрасе 19), D-97082 Вюрцбург (Würzburg) Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest (Воден транспорт и корабоплаване – Югозапад), Bruckner Straße 2 (Брукнър Страбе 2), D-55127 Майнц (Mainz)
F	Service de la Navigation de Strasbourg (Отдел за корабоплаване Страсбург) 14 rue du Maréchal Juin (ул. Маршал Жуан 14), F-67084 Strasbourg (Страсбург)
NL	CCV, afdeling binnenvaart (афделинг биненварт) Постбус (Postbus) 1970 2280 DZ Рийсвийк (Rijswijk)

2. Компетентният български орган за издаване на свидетелство за правоспособност е:

Изпълнителна агенция „Морска администрация” Дирекция „Морска администрация” - Русе	Гр. Русе 7000 ул. Пристанищна 20 <a href="mailto:stw_rs@marad.bg">stw_rs@marad.bg</a>	тел : +359 82 815 815 факс : +359 82 824 009
---	---	---

3. Договарящите се страни се информират незабавно за всички промени в списъка на компетентните органи в съответствие с член 6 от това Споразумение.

### **Член 3**

#### **Общи събрания**

При необходимост се свиква Общо събрание съставено от експерти от държавите-членки на ЦККР и Република България. В събранието може да участват и експерти от държави, чиито свидетелства за правоспособност и свидетелства за право на управление на кораб с помощта на радиолокатор са признати по река Рейн, както и експерти от държави и международни организации, които се ползват със статут на наблюдател в ЦККР. Секретариатът на ЦККР предоставя необходимата логистична подкрепа за организиране на тези събрания.

Целите на Общото събрание са:

- да гарантира, че развитието и евентуалните изменения в нормативната уредба, които ще бъдат необходими в бъдеще няма да противоречат на общите условия;
- да обсъжда трудностите по прилагането на Споразумението, констатираните нарушения и евентуалното им разрешаване;
- да координира механизмите за контрол между държавите;
- да сравнява начините за изпитване за придобиване на свидетелства за правоспособност в различните държави;
- да спомага за уеднаквяване на свидетелствата.

### **Член 4**

#### **Общо събрание на изпитните комисии**

Общо събрание на изпитните комисии на река Рейн и тези на Република България се свиква редовно с цел да се обменя опит и да се дискутират трудностите срещнати по прилагането на Споразумението и да се уеднаквят практиките на тези комисии. В събранието може да участват и изпитни комисии на държави, чиито свидетелства за правоспособност и свидетелства за право на управление на кораб с помощта на радиолокатор са признати по река Рейн, както и изпитни комисии на държавите със статут на наблюдател в ЦККР.

### **Член 5**

#### **Предаване на информация, свързана с решения за отнемане, временно отнемане и забрана за плаване**

Компетентните органи на река Рейн и българските органи се информират взаимно и своевременно за всяко решение за отнемане или временно отнемане на свидетелството за правоспособност или за всяка взета мярка за забрана за плаване. Информацията първоначално се предава чрез Секретариата на ЦККР. Информацията може да бъде изпратена по електронен път.

### **Член 6**

#### **Задължение за информиране и консултиране в случай на предложение за изменение на нормативната уредба**

Договарящите се страни по Споразумението се информират взаимно, във възможно най-кратки срокове и независимо от срещите на Общото събрание, за изменения на нормативната уредба. Договарящите се страни се консултират помежду си преди приемането на изменения в съответната нормативна база с цел избягване на бъдещи несъответствия. В случай на изменение, Договарящите се страни незабавно представят измененията в нормативната уредба, като уточняват датата на влизането им в сила.

## Член 7

### Прекратяване на взаимното признаване

1. При промени в нормативната уредба, ако една от Договарящите се страни счете, че условията за получаване на свидетелство за правоспособност и свидетелства за право на управление на кораб с помощта на радиолокатор вече не са еднакви, Договарящите се страни се срещат с цел да намерят решение преговаряйки за запазване на взаимното признаване на съответните свидетелства.
2. Ако след преговори, една от Договарящите се страни е убедена, че условията вече не са еднакви, решението за взаимно признаване на съответните свидетелства може да бъде отменено. Това решение влиза в сила дванадесет месеца след съобщаването му на другата Договаряща се страна.

## Член 8

### Заключителни разпоредби

1. Това споразумение влиза в сила на 1 юли 2012 година.
2. Всяка от Договарящите се страни може да прекрати това Споразумение с писмено предизвестие до другата Договаряща се страна. Денонсирането влиза в сила дванадесет месеца след получаването на известието от другата Договаряща се страна.
3. Оригиналният текст на Споразумението се депозира при Генералния секретар на ЦККР. Френският, немският, холандският и българският текст на Споразумението са еднакво достоверен.

Будапеща, 15-ти декември 2011 година.

Жан-Мари Вьохрлинг  
Главен секретар на  
Централната комисия за корабоплаване по  
река Рейн

к.д.п. Сергей Църнаклийски  
изпълнителен директор на  
ИА „Морска администрация”

## **PROTOKOLL 18**

### **Einsetzung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe für die gegenseitige Anerkennung und Modernisierung der Befähigungen in der Binnenschifffahrt**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, einen Beitrag zur Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschifffahrtsmarktes zu leisten,

unter Hinweis darauf, dass die Rheinschifffahrt unter möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren soll, wie die Mitgliedstaaten dies in der Basler Erklärung vom 16. Mai 2006 zum Ausdruck gebracht haben,

in der Überzeugung, dass die gegenseitige Anerkennung und Modernisierung der Befähigungen in der Binnenschifffahrt eine Maßnahme darstellt, die zur wirtschaftlichen Dynamik des Sektors in signifikanter Weise beitragen kann, da so insbesondere die Attraktivität des Schifferberufes erhöht und der Arbeitskräftemangel bekämpft werden kann,

gestützt auf die Verwaltungsvereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen und Schifferdienstbüchern zwischen der ZKR und den Verwaltungen europäischer Staaten, die nicht Mitglied der ZKR sind, für welche die Binnenschifffahrt jedoch ein wichtiger Wirtschaftszweig ist,

in der Erwägung, dass die geschlossenen Vereinbarungen einen ersten Schritt zur gegenseitigen Anerkennung und Modernisierung aller Befähigungen in der Binnenschifffahrt darstellen und diese Aufgabe in einem geeigneten Rahmen fortgeführt werden sollte, in dem alle betroffenen nationalen Behörden vertreten sind,

in der Erwägung, dass die geschlossenen Vereinbarungen die Rechtsgrundlage für die Schaffung einer gemeinsamen Struktur der ZKR und der Vertragsverwaltungen bilden,

gestützt auf den Vorschlag ihres Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, der mit den angekündigten Zielsetzungen der französischen ZKR-Präsidentschaft voll im Einklang steht,

stimmt der Einsetzung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe für die gegenseitige Anerkennung und Modernisierung der Befähigungen in der Binnenschifffahrt grundsätzlich zu,

beauftragt ihren Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen und das Sekretariat, die erforderlichen Konsultationen durchzuführen, welche die Abhaltung einer gemeinsamen Vorbereitungssitzung im Jahr 2012 einschließen sollen, damit die gemeinsame Arbeitsgruppe ihre Arbeiten 2013 effektiv aufnehmen kann.





## **PROTOKOLL 19**

### **Rheinschiffahrtspolizeiverordnung**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 20**

### **Rheinschiffsuntersuchungsordnung**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 21**

### **Entwicklung der Tankschiffahrt Auflösung der Ad hoc-Gruppe „Schnittstelle Schiff-Land“ (2003-II-15)**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission

nimmt den Bericht ihres Wirtschaftsausschusses, ihres Ausschusses für gefährliche Güter und ihrer Ad hoc-Gruppe „Schnittstelle Schiff-Land“ zur Kenntnis, der diesem Beschluss als Anlage beigefügt ist,

stellt fest, dass mit der Entwicklung und der Publikation des ISGINTT (International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals) sowie der mit dem ISGINTT entstandenen Arbeitsstrukturen ihr seinerzeitiger Auftrag weitgehend erfüllt ist,

löst hiermit die von ihr eingesetzte Ad hoc-Gruppe „Schnittstelle Schiff-Land“ auf,

dankt den Mitgliedern der Ad hoc-Gruppe, ihrem Vorsitzenden und insbesondere den Sachverständigen der Gewerbeverbände für ihr besonderes Engagement sowie ihre hervorragenden Arbeiten.

#### **Anlage**



### **Abschlussbericht der Ad hoc-Gruppe „Schnittstelle Schiff-Land“**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hatte 2003 festgestellt, dass der Sicherheitsstandard in der Tankschifffahrt auf dem Rhein zwar zu den besten der Welt gehört und den gängigen Risiken gerecht wird, dass aber bestimmte Fragen noch zu vertiefen sind, um die Vorschriften und deren Wirksamkeit weiter zu verbessern. Insbesondere sollten die Schnittstelle zwischen Schiff und Landanlage sowie die Rolle des menschlichen Faktors bei den Abläufen an dieser Schnittstelle im Rahmen der Überlegungen und der Sicherheitsvorschriften stärkere Berücksichtigung finden.

Dementsprechend hatte die ZKR mit Beschluss 2003-II-15 die Ad hoc-Gruppe „Schnittstelle Schiff-Land“ aus Sachverständigen der Staaten und anerkannten Gewerbeverbände eingesetzt und beauftragt,

- die Sicherheit an der Schnittstelle zwischen Schiff und Landanlage auf technologischer, personeller und betrieblicher Ebene zu prüfen und ggf. Vorschläge für die Verbesserung der Vorschriften oder die Arbeitsweise der betroffenen Gewerbetreibenden zu erarbeiten,
- die Ausbildung und den Einsatz von gut geschultem Personal, insbesondere für die Abläufe an der Schnittstelle Schiff-Landanlage, zu prüfen,
- gemeinsam mit dem Wirtschaftsausschuss und dem Ausschuss für gefährliche Güter Bericht zu erstatten,

Die Arbeitsgruppe identifizierte die fünf häufigsten oder wichtigsten Unfälle, Zwischenfälle oder Near Misses (Dokument G/IBT (04) 8) als Basis ihrer Arbeiten. Diese wurden durch Erhebungen der Gewerbeverbände CEFIC (Dokument G/IBT (04) 8 add. 1) und EBU (Dokument G/IBT (04) 12) ergänzt. Als weitaus wichtigste Ursache für Un- und Zwischenfälle wurde menschliches Versagen festgestellt.

Der Vorschlag, um die Fälle menschlichen Versagens zu reduzieren, innerhalb vertretbarer Fristen für alle Besatzungsmitglieder und nicht nur für eine Person, die bei den Lade- und Löschvorgängen oftmals nicht zugegen ist, eine Ausbildung als Sachkundiger gemäß dem ADN vorzuschreiben, wurde von der Ad hoc-Gruppe als nicht notwendig angesehen. Dagegen könne eine stärkere Fokussierung der Ausbildung der Sachkundigen auf die Lade- und Löschvorgänge zu Verbesserungen beitragen. Festgestellt wurden auch Sprachprobleme, die eine Verständigung zwischen den an den Lade- und Löschvorgängen beteiligten Personen oftmals erschwert.

Frühzeitig kam die Ad hoc-Gruppe zu der Überzeugung, dass für eine systematische Verbesserung der Sicherheit an der Schnittstelle zwischen Schiff und Landanlage nicht unbedingt verordnungsrechtliche Regelungen notwendig sind, sondern solche mit dem Charakter von Industriestandards, die alle betroffenen Fragen ansprechen. Sachverständige der Verbände der Verloader und der Beförderer arbeiteten daraufhin gemeinsam Sicherheitsrichtlinien für das Laden und das Löschen von Binnentankschiffen aus, basierend auf entsprechenden Standards der Seeschifffahrt, nämlich den “International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT)” und den “Liquefied Gas Handling Principles on Ships and in Terminals”. Diese Standards haben sich in der Seeschifffahrt bereits bewährt, ihre Nutzung half Doppelarbeit zu vermeiden und sie stellt zudem sicher, dass bei Be- und Entladevorgängen mit Binnenschiffen in Seehäfen kompatible Standards Anwendung finden.

Zur Realisierung der Sicherheitsrichtlinien wurde eine Zusammenarbeit zwischen der ZKR, vertreten durch ihr Sekretariat, den betroffenen Verbänden der Verloader und Beförderer in der Binnenschifffahrt, sowie OCIMF, dem Oil Companies International Marine Forum, das das ISGOTT maßgeblich ausgearbeitet hatte, vereinbart. Die Delegationen stimmten dieser Zusammenarbeit im April 2005 im Rahmen des Vorbereitenden Ausschusses zu. Das Sekretariat entwickelte daraufhin zusammen mit OCIMF Terms of Reference für die Erarbeitung der Sicherheitsrichtlinien.

Zur Durchführung der Arbeiten wurden ein Lenkungsausschuss und eine Arbeitsgruppe eingesetzt, woran sich neben ZKR und OCIMF noch die folgenden Verbände beteiligten:

CEFIC European Chemical Industry Council

EBU Europäische Binnenschifffahrts-Union

ESO Europäische Schifferorganisation

ESPO European Sea Ports Organisation

EUROPIA European Petroleum Industry Association

FETSA Federation of European Tank Storage Associations

SIGTTO Society of International Gas Tanker and Terminal Operators.

Die Sicherheitsrichtlinien tragen den Titel ISGINTT, International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals. Der Zweck des ISGINTT ist, die Sicherheit des Transports gefährlicher Güter an der Schnittstelle von Binnentankschiffen mit anderen Fahrzeugen oder Anlagen an Land (Umschlagstellen) zu verbessern. Mit dem ISGINTT sollen keine aktuellen Rechtsvorschriften ersetzt oder geändert, sondern zusätzliche Empfehlungen zur Verfügung gestellt werden. ISGINTT ist das Resultat von „Best Practices“. Die Sicherheitsrichtlinien werden zur Implementierung durch die teilnehmenden Industrieverbände mit der notwendigen politischen Unterstützung durch die ZKR empfohlen.

Der Ausschuss für gefährliche Güter hat die Arbeiten der Ad hoc-Gruppe und zur Entwicklung des ISGINTT kritisch begleitet.

Anlässlich der Frühjahrstagung 2010 der ZKR wurde das ISGINTT den Delegationen der ZKR und am 8. Juni 2010 in einer gesonderten Veranstaltung der belgischen Präsidentschaft der Öffentlichkeit vorgestellt. Um eine möglichst breite Anwendung sicherzustellen ist beabsichtigt, die Sicherheitsrichtlinien nicht nur in der Originalsprache Englisch - wie bereits geschehen, sondern auch in den Arbeitssprachen der ZKR Deutsch, Französisch und Niederländisch zu veröffentlichen. Die Übersetzungen könnten, auch Dank finanzieller Beiträge von nationalen und internationalen Verbänden Anfang 2012 abgeschlossen sein. Die Webseite [www.isgintt.org](http://www.isgintt.org) hält den Leitfaden zum Herunterladen bereit, bietet zusätzliche Informationen an und ermöglicht die Kommunikation der Anwender des ISGINTT mit dessen Autoren. Das ISGINTT ist auch als Papiaerausgabe käuflich im Sekretariat der ZKR zu erwerben.

Das Steuerungskomitee hat entschieden, dass es seine Tätigkeit auch nach der Fertigstellung des ISGINTT fortsetzen wird. Das ISGINTT ist noch nicht in allen Teilen vollkommen auf die Bedürfnisse und Bedingungen der Binnenschifffahrt ausgerichtet. Daher ist vorgesehen, mögliche Defizite festzustellen, systematisch aufzubereiten und in der nächsten Edition des ISGINTT entsprechende Verbesserungen und Ergänzungen durchzuführen.

Die Ad hoc-Gruppe ist der Auffassung, dass mit der Entwicklung und der Publikation des ISGINTT sowie den mit dem ISGINTT entstandenen Arbeitsstrukturen (Lenkungsausschuss, Arbeitsgruppe, Sekretariat – wahrgenommen durch das Sekretariat der ZKR) der seinerzeitige Auftrag der ZKR weitgehend erfüllt ist.

Als weiterführende Arbeiten empfiehlt die Ad hoc-Gruppe, dass

- die Expertengruppe Fluchtwege, eingesetzt im Rahmen des ADN, ihre Arbeiten zügig zu Ende führt;
- die Expertengruppe Fragenkatalog im Rahmen des ADN prüft, ob die Ausbildung der Sachkundigen ausreichend die Lade- und Löschvorgänge berücksichtigt;
- die Mitgliedstaaten künftig mehr als bisher systematische Unfalluntersuchungen erstellen und auswerten, und die Auswertungen der ZKR als verlässliche Grundlage für weitergehende Arbeiten zur Verfügung stellen.

## **PROTOKOLL 22**

### **Bau Uferlinie Oberrhein, Niederlande**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des in der Anlage beigefügten Berichts ihres Ständigen Technischen Ausschusses,

nach Abwägung aller Sachverhalte und gemäß den bestehenden Vertragswerken,

stellt fest, dass keine Einwände seitens der Schifffahrt bestehen und beauftragt den Ständigen Technischen Ausschuss, den Fortgang der Maßnahme jährlich zu verfolgen.

#### **Anlage**



## **Bau Uferrinne Oberrhein, Niederlande Erörterung für die ZKR, August 2011**

### **1. Objektart**

Uferrinne und Längsdamm (Streckdamm).

### **2. Standort**

Pannerden-Millingen.

### **3. Rheinkilometer**

Das Plangebiet befindet sich am Nordufer des Oberrheins zwischen Rheinkilometer 865,2 und 867,3.

### **4. Allgemeines**

Die niederländische Straßen- und Wasserbaubehörde Rijkswaterstaat Oost-Nederland ist Initiator des Projekts „Oevergeul Boven Rijn“ (Uferrinne Oberrhein). Ziel ist es, die Sicherheit zu erhöhen (im Rahmen von Raum für den Fluss) und das Ökosystem zu verbessern (Wasserrahmenrichtlinie). Das Projekt ist Teil der Umsetzung des Strukturplans „Rijnwaardense Uiterwaarden“ (Flutland Rijnwaarden). Der Plan besteht aus zwei Teilen: dem Bau einer Uferrinne und der Ersetzung der Bühnen durch einen Längsdamm.

Die ein Kilometer lange Uferrinne liegt zwischen Rheinkilometer 865,2 und 866,2 in der Aue. Mit dem Bau dieser Rinne werden das WRRL-Ziel und die Senkung des Wasserstands realisiert. Um die Querströmung zu minimieren, wird bei der Auslassöffnung ein kleiner Längsdamm gebaut. Die Uferrinne ist großzügig angelegt, sodass maximal 5 % des Abflusses des Oberrheins durch die Rinne strömen können.

Der Damm wird auf der aktuellen Normallinie zwischen Rheinkilometer 866,5 und 867,3 gebaut. An der Hauptrinne werden keine Änderungen vorgenommen. Bei der Normallinie handelt es sich in etwa um die Linie, die die äußeren Enden der derzeit vorhandenen Bühnen miteinander verbindet. Die Bühnen zwischen dem zu realisierenden Längsdamm und dem Ufer werden entfernt, sodass eine mitströmende Uferrinne zwischen dem Längsdamm und dem Ufer entsteht. Auch hier können maximal 5 % der Durchflussmenge des Oberrheins durchströmen. Eine Bühnensenkung ist an dieser Stelle keine Option, da hierdurch negative morphologische Auswirkungen zu erwarten wären. Morphologische Auswirkungen kurz vor der Gabelung Waal/Pannerden-Kanal können weitreichende Konsequenzen für die stromabwärts gelegenen Flussarme haben.

Sowohl der Längsdamm als auch die Uferrinne verfügt über einen einfach und flexibel einstellbaren Einlauf, der einen kontrollierten Strom von Wasser und Sediment durch die Haupt- und Uferrinne sowie eine Anströmung der Gabelung ermöglicht. Die Uferrinne in der Aue und die Rinne sind so angelegt, dass ausreichend Anpassungsbereich vorhanden ist. Der Ausgangspunkt ist die Absicht, dass die Sediment- und Wasserverteilung im Hinblick auf die gegenwärtige Situation so wenige Veränderungen wie möglich verursacht.



Abbildung 1: Die Lage des Projektgebiets in der Nähe der niederländisch-deutschen Grenze an der Stelle, an der sich der Rhein in den Pannekoek-Kanal und die Waal gabelt.

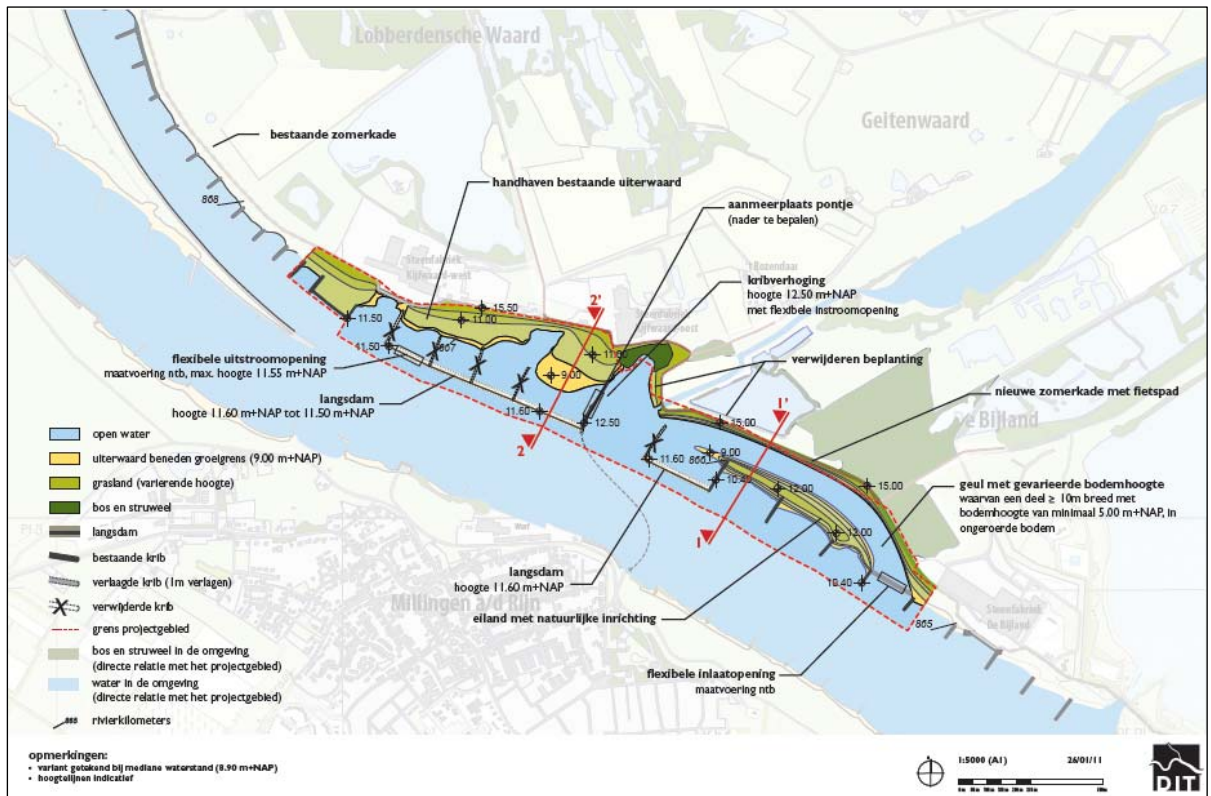


Abbildung 2: Übersichtskarte des Projekts mit den geplanten Eingriffen



## **5. Beobachtung der Auswirkungen**

Kleine Auswirkungen auf die Wasser- und Sedimentverteilung können durch die Lage kurz vor der Gabelung weitreichende Konsequenzen für die stromabwärts gelegenen Gebiete haben. Eine Abschwächung der Auswirkungen durch die Änderung der Einläufe kann daher erforderlich sein. Aus diesem Grund werden die Auswirkungen für mindestens drei Jahre beobachtet.

## **6. Durchfahrt**

Während der Bauphase wird es keine Sperrung der Wasserstraße geben. Allerdings kann es für die Schifffahrt außerhalb der Fahrrinne zu Behinderungen aufgrund der zu verrichtenden Arbeiten kommen. Mit noch näher zu bestimmenden Maßnahmen sollen diese Behinderungen auf ein Minimum begrenzt werden.

Der Längsdamm verläuft über den Kopfenden der Buhnen. Seine Höhe entspricht dann auch nahezu der Höhe der Buhnen. Dadurch bleibt die Breite der Fahrrinne unverändert und die (Radar-)Sicht wird auch nicht verschlechtert. Auswirkungen der Uferlinie auf die Schifffahrt sind aller Voraussicht nach ebenfalls nicht zu erwarten.

## **7. Markierung des Längsdamms (Verkehrszeichen)**

Der Längsdamm wird gemäß den Vorschriften der gültigen Rheinschifffahrtspolizeiverordnung markiert.

## **8. Wiedergabe des Längsdamms auf dem Radarbild**

Wie die Buhnen (einschließlich Radarreflektoren).

## **9. Realisierung des Projekts, Bauarbeiten**

Der Beginn der Bauarbeiten ist für Ende 2013 vorgesehen. Der Abschluss des Projekts ist spätestens für das Jahr 2015 geplant. Ein detaillierter Zeitplan der Bauarbeiten ist noch nicht verfügbar. Möglicherweise gelten Einschränkungen, mit denen störende Wasserbewegungen vermieden werden sollen. Eine Sperrung der Wasserstraße für die Schifffahrt ist nicht geplant.

Die Rijkswaterstaat Oost-Nederland stellt im Lastenheft selbstverständlich Anforderungen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und das zulässige Maß an Einschränkungen für die Schifffahrt während der Bauphase auf. Diese Anforderungen werden gemäß den Rahmenvorschriften für Behinderungen während der Bauarbeiten, Verkehrsmaßnahmen usw. sowie unter Berücksichtigung der Anforderungen der ZKR definiert. Sollte es zu Behinderungen kommen, wird die Rijkswaterstaat Oost-Nederland die ZKR darüber rechtzeitig informieren und ggf. für Verkehrsbegleitung sorgen.

**Legende: Abbildung 2: Übersichtskarte des Projekts mit den geplanten Eingriffen**

Bestaande zomerkade	Bestehender Sommerdeich
Handhaven bestaande uiterwaard	Erhaltung der bestehenden Aue
Aanmeerplaats pontje (nader te bepalen)	Fähranlegestelle (noch näher zu bestimmen)
Kribverhoging hoogte 12.50m+NAP met flexibele instroomopening	Buhnenerhöhung Höhe 12,50 m + NAP (Amsterdamer Pegel) mit flexiblem Einlauf
Verwijderen beplanting	Zu entfernende Bepflanzung
Nieuwe zomerkade met fietspad	Neuer Sommerdeich mit Fahrradweg
Geul met gevarieerde bodemhoogte waarvan een deel $\geq 10$ m breed met bodemhoogte van minimal 5.00m+NAP, in ongeroerde bodem	Rinne mit unterschiedlicher Solenhöhe, u. a. ein Teil $\geq 10$ m breit mit einer Solenhöhe von mindestens 5,00 m + NAP in ungestörtem Boden
Flexibele inlaatopening maatvoering ntb	Flexibler Einlass, Abmessungen noch näher zu bestimmen
Eiland met natuurlijke inrichting	Insel mit natürlicher Gestaltung
Langsdam hoogte 11.60m+NAP	Längsdamm Höhe 11,60 m + NAP
Langsdam hoogte 11.60m+NAP tot 11.50m+NAP	Längsdamm Höhe 11,60 m + NAP bis 11,50 m + NAP
Flexibele uitstroomopening maatvoering ntb, max. hoogte 11.55m+NAP	Flexible Auslassöffnung, Abmessungen noch näher zu bestimmen, max. Höhe 11,55 m + NAP
Open water	Offene Wasserfläche
Uiterwaard beneden groeigrens (9.00m+NAP)	Vegetationsfreier Bereich (9,00 m + NAP)
Grasland (varierende hoogte)	Wiese (unterschiedliche Höhe)
Bos en struweel	Wald und Gebüsch
Langsdam	Längsdamm
Bestaande krib	Bestehende Buhne
Verlaagde krib (1m verlagen)	Gesenkte Buhne (Längsdamm senken)
Verwijderde krib	Entfernte Buhne
Grens projectgebied	Projektgebietsgrenze
Bos en struweel in de omgeving (directe relatie met het projectgebied)	Wald und Gebüsch in der Umgebung (direkte Verbindung mit dem Projektgebiet)
Water in de omgeving (directe relatie met het projectgebied)	Gewässer in der Umgebung (direkte Verbindung mit dem Projektgebiet)
rivierkilometers	Flusskilometer
Opmerkingen: variant getekend bij mediane waterstand (8.90 m + NAP) Hoogtelijnen indicatief	Anmerkungen: Variante bei mittlerem Wasserstand gezeichnet (8,90 m + NAP) Höhenlinien indikativ

## **PROTOKOLL 23**

### **Bau Pilotlängsdämme, Waal, Trasse Tiel – Ophemert, Niederlande**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des in der Anlage beigefügten Berichts ihres Ständigen Technischen Ausschusses,

nach Abwägung aller Sachverhalte und gemäß den bestehenden Vertragswerken,

stellt fest, dass keine Einwände seitens der Schifffahrt bestehen und beauftragt den Ständigen Technischen Ausschuss, den Fortgang der Maßnahme jährlich zu verfolgen.

#### **Anlage**



## Bau Pilotlängsdämme, Waal, Trasse Tiel – Ophemert

### 1. Objektart

Längsdämme (Streckdämme) in der Waal (Pilotprojekt).

### 2. Standort

Wamel – Dreumel / Tiel – Ophemert.

### 3. Waalkilometer

Das Plangebiet des Pilotprojekts ist Teil des Sommerbetts mit den Bühnenfeldern in der Waal zwischen Waalkilometer 911 und 922. Auf diesem Abschnitt werden zwei Längsdämme in den Innenkurven angelegt, und zwar:

- a) **Längsdamm Wamel – Dreumel:** liegt am linken Ufer (LU), ungefähr zwischen Waalkilometer 911,50 und 918,75.
- b) **Längsdamm Ophemert:** liegt am rechten Ufer (RU), ungefähr zwischen Waalkilometer 918,25 und 922,00.

In den Außenkurven des gesamten Abschnitts von Waalkilometer 911,5 bis Waalkilometer 922,0 werden die Bühnen weder gesenkt noch anderweitig verändert.

### 4. Allgemeines

Die Rijkswaterstaat Ruimte voor de Rivier (Raum für den Fluss) wird im Rahmen der geplanten Bühnensenkung (Bühnensenkung Waal Fort St. Andries, Bühne W3) Längsdämme im o.g. Gebiet errichten. Die Dämme sollen in der Innenkurve, 30 Meter von der aktuellen Normallinie entfernt an der Hauptrinnenseite, errichtet werden. Die Hauptrinne ist dann 230 Meter statt 260 Meter breit. Dieses Projekt wird schrittweise realisiert. Bei der Normallinie handelt es sich in etwa um die Linie, die die äußeren Enden der derzeit vorhandenen Bühnen miteinander verbindet. Die Bühnen zwischen dem zu realisierenden Längsdamm und dem Ufer werden entfernt, sodass eine mitströmende Uferrinne zwischen dem Längsdamm und dem Ufer entsteht. Diese Uferrinne weist eine Breite von ca. 100 Metern auf. Einfach und flexibel einstellbare Einläufe in den Längsdämmen sorgen für einen kontrollierten Strom von Wasser und Sediment durch die Haupt- und Uferrinne. Darüber hinaus gehören zwei abzutragende gestreckte Ufer und die Verlängerung von einigen Bühnen in Richtung Fahrrinne ebenfalls zum Bauprojekt der Pilotlängsdämme Waal. Die derzeit am gegenüberliegenden Ufer in den Außenkurven vorhandenen Bühnen werden nicht gesenkt. Die Bühne/Fähranlegestelle von Wamel bei Waalkilometer 914,8 bleibt unverändert.

Nach jetzigem Stand werden die Bauarbeiten aller Voraussicht nach in der ersten Hälfte des Jahres 2012 ausgeschrieben.

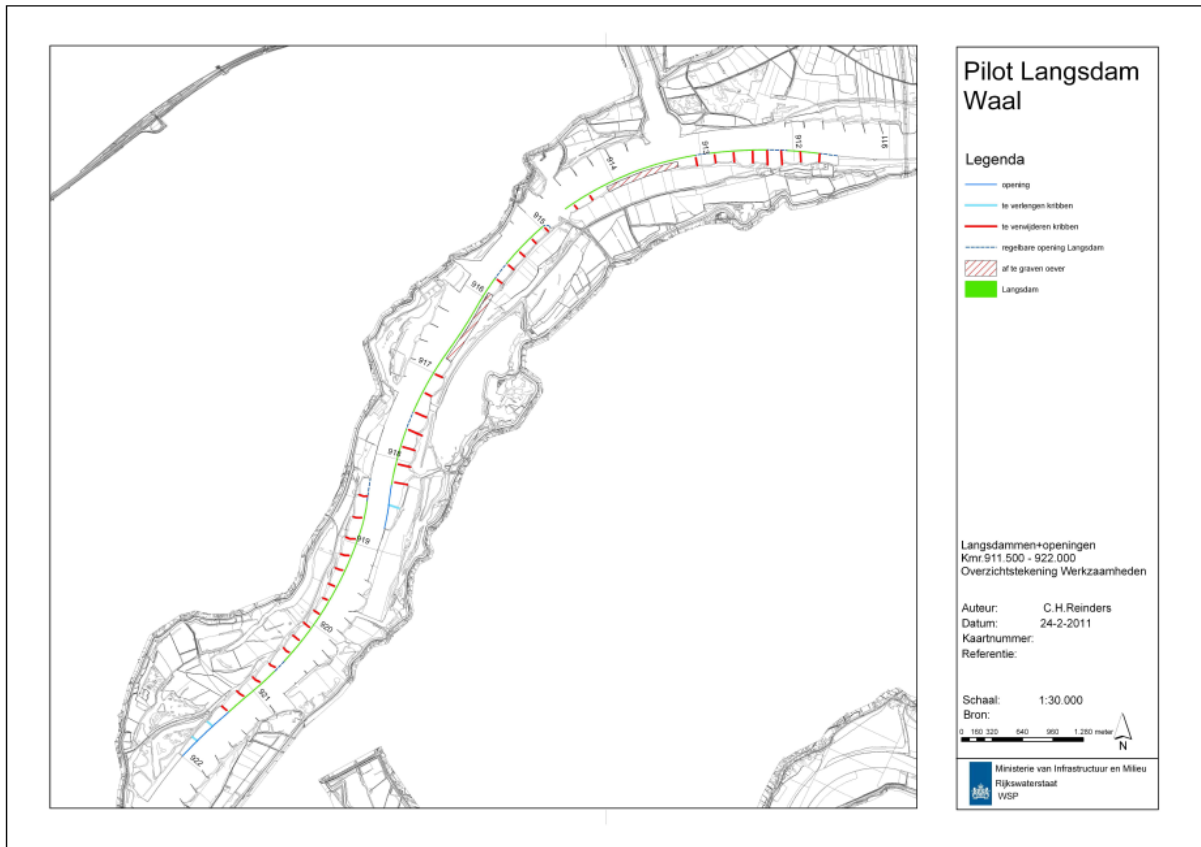


Abbildung 1: Übersichtskarte des Projekts mit den Pilotlängsdämmen

### Beobachtung der Auswirkungen der Längsdämme

Die niederländische Straßen- und Wasserbaubehörde Rijkswaterstaat führt im Rahmen eines Pilotprojekts den Bau dieser Längsdämme aus: Es wird ein Überwachungsprogramm eingerichtet, um in einem Zeitraum von mindestens drei Jahren die Auswirkungen der Längsdämme im Hinblick auf die beabsichtigte Optimierung anderer Flussfunktionen wie Schifffahrt, Ökologie, Morphologie und Wasserhaushalt nachzuverfolgen und zu analysieren. Gleichzeitig werden während der Planvorbereitung und Umsetzung des Pilotprojekts die Erfahrungswerte aus der Umgebung festgelegt. Dabei werden auch die Berufsschifffahrt und die anderen Nutzer der Wasserstraße intensiv einbezogen.

### Baggeraufwand und Bodensenkung

Je nach Einstellungen der Öffnungen der Längsdämme kommt es zu Erosion oder einfach zu Versandung in der Hauptrinne. Es besteht die Möglichkeit, die Bodenveränderungen in der Hauptrinne über die Anpassung und richtige Einstellung der Einlassregler zu steuern (Beibehaltung der morphologischen Neutralität). Ebenso können Einlassregler verwendet werden, um der Bodensenkung entgegen zu wirken.

Aufgrund des minimal erforderlichen hydromorphologischen Anpassungsbereichs und der begrenzten Möglichkeiten zur Verengung des Fahrwassers hat man sich für eine Verengung der Normalbreite auf 230 Meter entschieden. Bei einer Normalbreite von 230 Meter bleibt die Raumreservierung zur Verbreiterung der Fahrrinne von 150 Meter auf 170 Meter bestehen. Zusätzlich zu diesem zukünftigen Fahrinnenmaß sind auf beiden Seiten noch 30 Meter Sicherheitsspielraum vorhanden. In der Innenkurve der Waal strömt in einem Streifen von 30 Metern ungefähr 10 % des Abflusses. Die Verengung der Normalbreite von 260 Meter auf 230 Meter ermöglicht eine Umverteilung dieses Abflusses auf die Uferrinne und die Hauptrinne. Mit dieser Menge kann der Wasserstand in der Hauptrinne bei sehr niedrigen Wasserständen gerade ausreichend angehoben werden, während sich in der Uferrinne eine hinreichende Abflussmenge zur Vermeidung bzw. zur erheblichen Begrenzung von Versandung befindet.

Die Uferrinne wird durchschnittlich etwa 100 Meter breit, sodass die stromabführende Breite bei größtmöglich eingestellten Öffnungen maximal von 260 Meter auf 330 Meter erhöht werden kann. Der Anpassungsbereich besteht also aus einer variablen stromabführenden Breite zwischen 230 und 330 Metern mit einem Abflussanpassungsbereich zwischen +10 % und -10 %. So bietet der Anpassungsbereich ein ausreichend großes Transportvermögen für Sediment, um eine Erosion oder Ablagerung zu erreichen. Auf diese Weise kann die Bodenlage hinreichend kontrolliert und die Bodensenkung möglicherweise aufgehalten werden. Die optimale Einstellung liegt vermutlich nahe am neutralen Punkt zwischen Erosion und Ablagerung. Diese Vermutung gilt es anhand des Pilotprojekts zu beweisen.

Um die Bodenabsenkung aufzuhalten, muss während der Justierungsphase nach einer Einstellung mit einer wahrscheinlich sehr geringen Ablagerung gesucht werden. Bei einem geringen Bodenanstieg über eine große Länge steigt auch der Wasserstand mit, sodass die Fahrwassertiefe unverändert bleibt. Ein steigendes Flussbett wirkt sich nicht nur günstig auf das Stoppen der Bodensenkung aus, sondern auch auf das Stoppen des Meeresspiegelanstiegs und dessen Folgen auf die Bewirtschaftung der Binnengewässer.

Das Stoppen der Bodenabsenkung in der Wasserstraße ist auch ein ausdrücklicher Wunsch Deutschlands. Einerseits soll dadurch die Wasserstraße nachhaltig bewirtschaftet werden, andererseits sollen aber auch Probleme mit Schleusendrempeln, Abdeckungen von Kabeln und Leitungen, Brückenkonstruktionen usw. gelöst werden.

### **Durchfahrt**

Während der Bauphase wird es keine Sperrung der Wasserstraße geben. Allerdings kann es für die Schifffahrt außerhalb der Fahrrinne aufgrund der zu verrichtenden Arbeiten zu Behinderungen kommen. Mit noch näher zu bestimmenden Maßnahmen sollen diese Behinderungen auf ein Minimum begrenzt werden.

In den Niederlanden setzt die Rijkswaterstaat die Breite des Fahrwassers mit der Normalbreite gleich. Diese entspricht der Breite zwischen den Normallinien, die häufig über die Kopfen der Bühnen verlaufen oder mit den Vorderseiten der Erddämme zusammenfallen. Die Normalbreite beträgt 260 Meter. Diese Normalbreite wird jedoch vor Ort schrittweise auf 230 Meter reduziert. Die Längsdämme werden 30 Meter von den Bühnenköpfen entfernt errichtet. Innerhalb des Fahrwassers befindet sich die Fahrrinne, die den international vereinbarten Abmessungen entspricht. Das minimale Durchfahrtsprofil dieser Fahrrinne wird nicht verändert und entspricht auch weiterhin der Akte von Mannheim.

Die Längsdämme werden für die aus dem Amsterdam-Rhein-Kanal ausfahrenden Schiffe aller Voraussicht nach kein Hindernis darstellen. Die aktuellen Radarbilder zeigen, dass trotz der Dämme noch ausreichend Manövrierspielraum vorhanden sein wird.

### **Markierung des Längsdamms (Verkehrszeichen)**

Die Längsdämme werden gemäß den Vorschriften der gültigen Rheinschifffahrtspolizeiverordnung markiert.

## Wiedergabe der Längsdämme auf dem Radarbild

Wie die Bühnen (einschließlich Radarreflektoren).

## Realisierung des Projekts, Bauarbeiten

Der Beginn der Bauarbeiten ist für Ende 2012 vorgesehen. Der Abschluss des Projekts ist für das Jahr 2015 geplant. Ein detaillierter Zeitplan der Bauarbeiten ist noch nicht verfügbar. Möglicherweise gelten Einschränkungen, mit denen störende Wasserbewegungen vermieden werden sollen. Eine Sperrung der Wasserstraße für die Schifffahrt ist nicht geplant.

Die Rijkswaterstaat Oost-Nederland stellt im Lastenheft selbstverständlich Anforderungen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und das zulässige Maß an Einschränkungen für die Schifffahrt während der Bauphase auf. Diese Anforderungen werden gemäß den Rahmenvorschriften für Behinderungen während der Bauarbeiten, Verkehrsmaßnahmen usw. sowie unter Berücksichtigung der Anforderungen der ZKR definiert.

Eine der Anforderungen bezüglich der Verkehrssicherheit ist die Erstellung einer Risikoanalyse und die Spezifikation von Präventivmaßnahmen, um identifizierte Risiken beherrschen zu können. Dabei werden die vorgeschriebenen Bezeichnungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung verwendet und die Kommunikation mit der und an die Schifffahrt erfolgt rechtzeitig und bereits weit im Voraus.

### Legende: Abbildung 1: Übersichtskarte des Projekts mit den Pilotlängsdämmen

Legenda	Zeichenerklärung
opening	Öffnung
te verlengen kribben	Zu verlängernde Bühnen
te verwijderen kribben	Zu entfernende Bühnen
regelbare opening Langsdam	Einstellbare Öffnung Längsdamm
af te graven oever	Abzugrabendes Ufer
Langsdam	Längsdamm
Langsdammen + openingen	Längsdamm + Öffnungen
Overzichtstekening Werkzaamheden	Übersichtszeichnung Bauarbeiten
Auteur	Urheber
Datum	Datum
Kaartnummer	Kartennummer
Referentie	Referenz
Schaal	Maßstab
Bron	Quelle



## **PROTOKOLL 24**

### **Änderungen bei der Erneuerung und Erweiterung der Brücke Schierstein (Rhein-km 504,400) (2010-I-13)**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des geänderten Berichtes ihres Ständigen Technischen Ausschusses,

billigt nach Abwägung aller Sachverhalte und gemäß den bestehenden Vertragswerken die Änderungen bei der Erneuerung und Erweiterung der Brücke Schierstein.

Der geänderte Bericht des Ständigen Technischen Ausschusses ist dem Beschluss als Anlage beigefügt.

#### **Anlagen**



**Bundesautobahn A 643:  
6-streifiger Ausbau zwischen AD Mainz (A 60) und AK Wiesbaden-Schierstein (A 66)**

**Autobahnbrücke über den Rhein zwischen Mainz und Wiesbaden**

**1. Art der Brücke**

Autobahnbrücke über den Rhein

**2. Ort**

Zwischen Mainz-Mombach und Wiesbaden-Schierstein

**3. Rhein-km**

504,400

**4. Art der Baumaßnahme**

Erneuerung des vorhandenen Brückenoberbaus und Neubau einer Brücke ca. 15 m unterstromig der vorhandenen Brücke.

**5. Fahrwasserbreite**

200 m (zwischen den vorhandenen Brückenpfeiler)

**6. Fahrrinnenbreite**

120 m

**A. Allgemeine Beschreibung**

**7. Anzahl der Pfeiler im Strom**

Die Autobahnbrücke Schierstein überspannt den Mombacher Stromarm, die Insel Rettbergsaue und den Biebricher Stromarm. Im Biebricher Stromarm, durch den die Fahrrinne verläuft, stehen zwei Brückenpfeiler der heutigen Autobahnbrücke. Der Mombacher Stromarm ist pfeilerfrei überspannt.

Die bestehenden Strompfeiler im Biebricher Stromarm bleiben erhalten. Nur der darauf aufliegende Brückenoberbau wird erneuert. Für die neue Brücke unterstrom der heutigen Brücke sehen die Planfeststellungsunterlagen zwei neue Pfeiler im Biebricher Stromarm vor. Sie liegen in der Flucht der vorhandenen Pfeiler und haben die gleiche Breite.

**8. Anzahl der Pfeiler im Fahrwasser**

Das Fahrwasser im Biebricher Stromarm ist durch die beiden vorhandenen Strompfeiler vorgegeben. Die beiden neuen Pfeiler schränken das Fahrwasser im Biebricher Stromarm wegen ihrer Ausrichtung in Flucht der vorhandenen Pfeiler nicht weiter ein. Die heutige Fahrwasserbreite bleibt auch zukünftig erhalten.

Der Mombacher Stromarm ist im heutigen Zustand in seiner ganzen Breite befahrbar. Seitens der WSV wird dort keine Fahrrinne unterhalten und verkehrsgesichert. Bis Rhein-km 503,6 dient er als Zufahrt zum Industriehafen Mainz. Oberstrom der Einfahrt ins Hafenbecken findet kein durchgehender Schiffsverkehr statt. Die Unterhaltung und Verkehrssicherung der Hafenzufahrt obliegt den Stadtwerken Mainz.

Im Mombacher Stromarm sehen die Planfeststellungsunterlagen 2 neue Strompfeiler in einem Abstand von ca. 20 m vom linken (südlichen) Ufer vor. Der Bau der Pfeiler wird aufgrund der Minimierung von Eingriffen im Natur-, FFH- und Vogelschutzgebiet auf der Rettbergsaue sowie der daraus folgenden architektonischen Gesamtgestaltung im Fahrwasser geplant.

#### **9. Breite des Brückenüberbaus**

Die Breite des Überbaus einer Brücke beträgt 21,50 m.  
Zwischen den beiden Brücken verbleibt ein lichter Abstand von 10 m im Bereich der Fahrrinne.

#### **10. Abstand des nächsten Brückenbauwerkes**

Stromaufwärts: Rhein-km 501,0 – Eisenbahnbrücke Mainz-Nord  
Stromabwärts: Rhein-km 588,5 – Südbrücke Koblenz

### **B. Lichtraumprofil für die Schifffahrt**

#### **11. Höchster Punkt des Bogenscheitels**

95,80 m ü. NN = 11,70 m ü. HSW

#### **12. HSW**

84,10 m ü. NN

#### **13. Minimale Durchfahrtshöhe im Bereich der Durchfahrtsbreite**

91,67 m ü. NN = 7,57 m ü. HSW (unmittelbar an den Pfeilern)  
Im Rahmen der Stellungnahme zu den Planfeststellungsunterlagen wird gefordert:  
- Vor Ausführungsbeginn sind die Höhenpläne zur Zustimmung vorzulegen.

#### **14. Durchfahrtsbreite mit einer Höhe von 9,10 m ü. HSW**

180 m (Breite der Fahrrinne 120 m)

### **C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt**

#### **15. Begutachtung durch Sachverständige**

Die radartechnische Begutachtung der Planungsunterlagen erfolgt von der Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.  
Die Hinweise der ZKR zur Verminderung störender Radarechos beim Bau von neuen Brücken wurden berücksichtigt.

**16. Betroffene Maßnahmen um Scheinziele zu vermeiden**

Die Ergebnisse der Begutachtung fließen in die weiteren Planungen ein.  
Die Brückenpfeiler werden, wie bereits Bestand, mit Radarreflektoren ausgerüstet und erhalten eine Pfeilerbeleuchtung.

**17. Geplante Konstruktionsform der Brücke**

Hohlkastenprofil

**18. Geplantes Konstruktionsmaterial**

Stahl, Verbund (Vorlandbrücken)

**D. Schifffahrtszeichen**

**19. Schifffahrtszeichen nach Anlage 7 der RheinSchPV für die Berg- und Talfahrt**

Es ist keine Beschilderung geplant. Auch bei der vorhandenen Brücke ist keine verkehrsregelnde Beschilderung vorhanden.

Die Stellungnahme des WSA zu den Planfeststellungsunterlagen fordert, dass der Träger des Vorhabens ggf. erforderliche Schifffahrtszeichen auf Weisung des WSA an den Bauwerken anzubringen hat.

**E. Angaben zum Bauablauf**

**20. Art der Brückenmontage**

Die Brückensegmente sollen im Bereich der Wasserstraße eingeschwommen werden. Genaue Angaben zum Bauablauf liegen noch nicht vor.

**21. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung in der Bauphase**

Hierzu können noch keine Aussagen getroffen werden, da noch keine genaue Beschreibung des Bauablaufes vorliegt.

Durch die Auflagen im Genehmigungsverfahren wird sichergestellt, dass bei einer Reduzierung der Durchfahrtshöhe zumindest in Teilbereichen die Mindestdurchfahrtshöhe von 9,10 m über HSW der Schifffahrt zur Verfügung steht.

**22. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren**

Hierzu können noch keine Aussagen getroffen werden, da noch keine genaue Beschreibung des Bauablaufes vorliegt.

Eine Auflage im Genehmigungsverfahren legt jedoch fest, dass der Neubau so zu planen ist, dass Schifffahrtssperren mit einer Dauer von mehr als 10 Stunden nicht erforderlich werden. Der Bauablaufplan ist mit dem WSA abzustimmen. Für das Ausheben der alten Brückenteile wird eine Schifffahrtssperre von ca. 1 Tag als ausreichend angesehen. Bei längeren Sperren wird die ZKR beteiligt.



## PROTOKOLL 25

### Kennnismnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kennnismnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften

#### Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

- von der Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften in ihren Vertragsstaaten, die in den Anlagen aufgeführt sind,
- von Entscheidungen ihrer Ausschüsse und Arbeitsgruppen, die aufgrund von Beschlüssen delegiert worden sind und die in den Anlagen aufgeführt sind sowie
- von der Nichtverlängerung von vorübergehenden Vorschriften.

#### Anlagen

#### 1. Polizeiverordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

##### POLIZEIVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften  
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der RheinSchPV (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008	<sup>1)</sup>	9.12.2008	20.3.2008	21.12.2007
2008-I-21	Definitive Änderungen der RheinSchPV (§§ 1.08, 1.10, 1.13, 1.19, 1.25, 2.01, 3.09, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 9.07, 9.10, 9.12, 9.13, 10.01, 14.02, 14.11, 14.12, 14.13, Anlage 7)	I	1.4.2009		24.6.2009	7.2.2009	13.6.2008
2008-II-9	Definitive Änderungen der RheinSchPV (§§ 6.08, 11.01, 14.09)	I	1.12.2009		16.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der RheinSchPV, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt	I	1.12.2009		22.12.2009	1.12.2009	9.2.2009

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

<sup>1</sup> Durch die Einführung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zum 1.7.2011 wird der Beschluss nicht mehr umgesetzt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2008-II-11	Änderung der RheinSchPV im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradar-anlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt sowie deren Einbau zur Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäische und weltweite Normen und zur Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission	I	1.12.2009		11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-II-18	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Anlagen 1, 3, 7 und 10)	I	1.12.2011		25.11.2011	1.12.2011	27.1.2010
2010-II-24	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Hinweis auf das Verbot, das Fahrzeug zu betreten; Hinweis auf das Verbot, zu rauchen, ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden (§§ 3.31 und 3.32, Anlage 3)	I	1.12.2011		**)		20.1.2011
2010-II-25	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Gewässerschutz und Entsorgung von Schiffsabfällen (§ 1.10, Kapitel 15 und Anlage 10)	I	1.12.2011		**)		20.1.2011
2011-I-12	Änderungen der RheinSchPV (§§ 1.08, 7.01) und der RheinSchUO (§§ 11.02, 11.04, 24.02, 24.06, Anlage I) durch Anordnungen vorübergehender Art – Reduzierung von Ertrinkungsunfällen	I	1.12.2011	30.9.2011	**)		15.6.2011

Nichtverlängerung vorübergehender Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes Ausser- Kraft-Treten	Ursprünglicher, ab dem 1. April 2009 wieder geltender Verordnungstext
2005-II-17	§ 3.13 Nr. 1 Bst. e: Bezeichnung der Kleinfahrzeuge in Fahrt	N	31.3.2009	e) die Seitenlichter nach Buchstabe b; diese Lichter können jedoch unmittelbar nebeneinander oder in einer einzigen Laterne am oder nahe am Bug in der Schiffsachse gesetzt sein;

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung, N = Nichtverlängerung

\*\*\*) Keine Veröffentlichung vor dem Inkrafttreten.



## 2. Untersuchungsordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

### UNTERSUCHUNGSORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften  
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) 1995	I	1.1.1995	19.12.1994	**)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. § 23.11 RheinSchUO – Mindestbesatzung	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. § 23.14 RheinSchUO – Mindestbesatzung übrigen Fahrzeuge	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Änderung der Übergangs- und Schlussbestimmungen	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Änderung der RheinSchUO infolge der Revision der RheinPatVO	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. § 10.03 Nr. 5 Buchstabe b - Ansaugung der Verbrennungsluft von Antriebsmaschinen	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. § 9.17, 24.02 und 24.03 - Kontrolle der Signalleuchten	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Kapitel 20 - Sonderbestimmungen für Seeschiffe - Änderung Kap. 24 daraus folgend	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Schifferdienstbuch - Anlage F	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Revision der RheinSchUO	I	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. § 6.30 Nr. 7; § 9.05; § 9.09 Nr. 4 und § 12.01 Nr. 1 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein 2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. § 10.01 Nr. 4 - Ausrüstung mit Heckankern 2. § 23.05 zweiter Satz - Typgeprüfte Fahrtenschreiber	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-18	Übergangsbestimmung zu § 15.07 Nr. 2 Buchstabe a - Lichte Breite von Türen von Fahrgastkabinen	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-19	Übergangsbestimmungen zu § 16.01 - Zum Schieben geeignete Fahrzeuge	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-20	§ 3.04 - Gemeinsame Wandung zwischen Fahrgasträumen und Brennstofftanks	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-II-18b	§ 8.05 Nr. 6, 9 - 13 - Sicherungen gegen den Austritt von Brennstoff beim Bunkern und § 24.02 Nr. 2	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-25	§ 24.02 Nr. 2 - zu § 15.08 Nr. 4 - Übergangsbestimmungen für Einzelrettungsmittel an Bord von Fahrgastschiffen	W	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-26	§ 11.01 - Sicherheit im Fahrgastbereich (betrifft nicht die franz. Fassung)	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	--	14.4.1999	3.12.1998

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-14	§§ 3.02, 3.03 und 24.02 - Vorübergehende Anordnungen der RheinSchUO nach § 1.06	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-II-15	§ 23.04 Nr. 2 - Möglichkeit der Anerkennung von Dienstbüchern	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-III-16	§§ 15.02, 20.01 und 24.02 – Vorübergehende Änd. der RheinSchUO nach § 1.06	I	1.4.2000	11.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
1999-III-20	Kap. 22a RheinSchUO – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet	I	1.4.2000	16.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
2000-I-18	1. §§ 2.12, 9.11, 10.03, 14.04, 15.07, Anlage I RheinSchUO	I	1.10.2000	9.11.2000	**)	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
	2. § 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	**)	--	--	--
2000-I-19	Kap. 8a u. Anlage J RheinSchUO Emission von gasförmigen Schadstoffen u. luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	21.12.2001	**)	31.3.2003	12.4.2001	7.7.2000
2000-I-24	§ 24.05 Nr. 1 – Verwendung des neuen Schifferdienstbuches	I	1.4.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	12.4.2001	7.7.2000
2000-III-20	§ 7.02, 8.06, 10.05, 12.05, 24.01, 24.02, 24.06 u. Anlage B – vorübergehende Änderungen	I	1.4.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2000-III-21	§ 5.02, 5.06 – Schnelle Schiffe – vorübergehenden Anordnungen	I	1.10.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2001-I-17	1. § 3.04 Nr. 2 u. 3 – Gemeinsame Wandungen	W	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
	2. § 24.02 (zu § 15.07 Nr. 2a, 2. Satz – Lichte breite							
	3. § 24.02 Nr. 2 (zu § 16.01 Nr. 2) – Spezialwinden							
2001-I-18	1. § 22a.05 - Anordnungen vorübergehender Art – Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim – Basel 2. § 24.06 Nr. 2 zu § 22a.05 Nr. 2	I	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	§ 21.02 – Anordnungen vorübergehender Art Anwendung des Teils II auf Sportfahrzeuge	I	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	§ 24.04 Nr. 1 – Freibordberechnung für vor dem 1.4.1976 zugelassene Fahrzeuge	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Anpassung der Besatzungsvorschriften des Kapitels 23	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art	W	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Anordnungen vorübergehender Art – Fahrgastschiffe mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim - Basel	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Änd. RheinSchUO durch Anordnungen vorübergeh. Art	I	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*\*) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art - § 3.03	W	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.02; 7.02; 8a.03; 10.02; 10.05; 11.02; 11.13; 23.09; 24.02; 24.04; 24.06; Anlagen D und J §§ 10.05; 23.09, Nr.1; 24.02, Nr. 2 und 24.06, Nr. 5	I	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
		I	1.10.2003					
2002-I-32	Übergangsbestimmungen zum Kapitel 23 – Besatzungen	I	1.7.2002	15.6.2002	**)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Definitive Änderung der RheinSchUO	I	1.10.2003	6.5.2003	**)	24.11.2006	20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Änderung der RheinSchUO infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 1.01 und 7.06	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.02 Nr. 3 Leckrechnung (nur NL) 2. § 20.01 Nr. 5 d – Seeschiffe und §§ 22a.01, 22a.02, 22a.03, 22a.04 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6, 7 und 9 22a.06 – Fahrzeuge über 110 m	W	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
		I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.07, 3.04 Nr. 3, 8.02 Nr. 4, 10.02 Nr. 2, 15.10 Nr. 10, 21.02 Nr. 1 und 2, 22a.04 Nr. 5 und 8, 22a.05 Nr. 2, 23.07 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.06 und Anlage D	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Definitive Änderungen der RheinSchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	24.11.2006	16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Schnelle Schiffe auf dem Rhein – Ergänzung der UO durch ein Kap. 22b	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.07 Nr. 6 – Symbol „Zutritt für Unbefugte“ 2. § 15.09 Nr. 7 (nur NL) u. Nr. 9	W	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
		I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 und 24.06	I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 3 Steuerhaus, freies Blickfeld 2. Anlage B Nr. 36 – Eintragung der Absperrorgane 3. § 24.01 Nr. 3 – Anwendung von Übergangsbestimmungen 4. § 24.02 Nr. 2 – Übergangsbestimmungen zu § 10.05 Nr. 1 5. § 24.06 – Abweichungen für Fahrzeuge, die nicht unter § 24.01 fallen	I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
		I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07	I I	1.4.2004 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Neufassung des Kapitels 24	I	1.10.2004	16.8.2004	**)	28.11.2006	2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Einführung von Grenzwerten einer Stufe II durch die Änderung des § 8a.02 Nr. 2 sowie der entspre- chenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO	I	1.7.2007	16.8.2004	**)	2.2.2008	8.11.2005	18.12.2003
2004-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.01 Nr. 83 2. § 5.02 Nr. 1 3. § 5.06 Überschrift 4. § 5.06 Nr. 3 5. § 22a.05 – Zusätzl. Anforder. 6. § 22a.05 Buchst. a Nr. 1 7. § 22a.05 Nr. 2 (nur FR-Text) 8. § 22a.05 Nr. 3	W	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 24.02 und 24.03	I	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03, 10.03a und 10.03b	W	1.4.2005	1.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-21	Anordnungen vorübergehender Art 1. § 22a.05 2. §§ 22b.03, 24.06 und zu Anl. J Teil IV	I	1.4.2005	3.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
			1.4.2005	3.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sicherheit der Fahrgastschifffahrt 1. § 1.01 2. § 3.02 3. § 9.02 4. § 9.18 5. § 10.02 Nr. 2 f) 6. §§ 10.03 bis 10.05 7. Kapitel 15 8. § 17.07 Nr. 4.3 9. § 22b.03 10. § 24.02 Nr. 2 - zu Kap.15 11. § 24.03 12. § 24.04 Nr. 3 13. § 24.06 14. Anlage I	I	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005
2005-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 2 - 2. § 11.02 Nr. 5 3. § 22a.05 Nr. 1a Absatz 1 (nur franz. Text)	W	1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Anordnungen vorübergehender Art – 1. §§ 10.03a Nr. 1 u. 10, 10.03b Nr. 1, 4, 5 u. 13, § 10.03c 2. 24.06 Nr. 5	I	1.1.2006	7.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
			1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2005-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 1. § 21.02 Nr. 2 Buchstabe d 2. § 1.01 Nr. 20a 3. § 8.02 Nr. 4 4. § 10.02 Nr. 2 Buchstabe a 5. § 22a.01 bis 22a.04 (ohne Nr. 5 u. 8) und § 22a.06 6. § 22a.04 Nr. 5 u. 8 7. § 22b.01 bis 22b.12 8. Anlage D Muster 1 und 2	W	1.1.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
			1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-20	Anordnungen vorübergehender Art §§ 8a.01, 8a.03, 8a.07, 8a.11, Anlage A, Anlage J, Teil I, II u. VIII	I	1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03a Nr. 8, 10.03b Nr. 9, 15.03 Nr. 1 bis 4, 9 bis 11, 15.06 Nr. 3, 8 und 14, 15.09 Nr. 4, 15.10 Nr. 6, 15.11 Überschrift, Nr. 1, 2, 14 und 15, 15.12 Überschrift, Nr. 6 und 10, 15.15 Nr. 1, 5 und 10, 21.02 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.03 Nr. 1, 24.06 Nr. 5	I	zwischen 1.1.2006 u. 30.9.2007	12.1.2006	**)	18.4.2007	3.4.2006	9.12.2005
2006-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20 und 23.09	W	1.10.2006	15.8.2006	**)	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 -§ 23.03 Nr. 1 und § 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-20	Definitive Änderungen der RheinSchUO (§§ 23.03 Nr. 1 und 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h)	I	1.1.2009	10.7.2007	**)	31.12.2008	1.7.2009	5.12.2006
2006-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.02 Nr. 2, 7.02 Nr. 3, 8.03 Nr. 4 und 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5 und Anlage B Nr. 36)	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-25	Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 bis 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22a.05, 22b.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlage B	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-26	Einführung der einheitlichen europäischen Schiffsnummer – Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 2.17, 2.18, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, F, H, J, K, L	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*\*) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2006-II-27	Definitive Änderungen der - §§ 1.01 Nr. 20a, Nr. 83, 1.02 Nr. 2, 3.04 Nr. 3, 5.02 Nr. 1, 5.06 Überschrift und Nr. 3, 10.02 Nr. 2a, 10.03a Überschrift, Nr. 1 und 10, 10.03b, Überschrift, Nr. 1, 4, 5 und 13, 10.03c, 11.02 Nr. 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5, 21.02 Nr. 2d, 22b.01 bis 22b.12, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlagen A, B, D, J, Teil I)	W	1.10.2007	10.7.2007	**)	29.1.2009	13.9.2007	5.12.2006
2007-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-I-17	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 10.05, 15.09 und 24.04)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der RheinSchUO (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008		**)	9.12.2008	1.7.2009	21.12.2007
2007-II-24	Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt – Typgenehmigung, Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten auf Binnenschiffen	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-25	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 2.01, 14.13, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen G, K, F)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-26	Änderung der RheinSchUO (§ 8a.02) (2003-II-27, 2006-I-23)	I	1.10.2008	15.2.2008	**)	19.2.2009	20.3.2008	21.12.2007
2007-II-27	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 8.05, 24.02, 24.06)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-28	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§ 10.01, Anlage B)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2008-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 und 24.06)	I	1.10.2008	12.9.2008	**)	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*\*) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2008-I-24	Definitive Änderungen der RheinSchUO (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlagen B und I)	I	1.4.2009	6.12.2008	**)	9.6.2009	1.7.2009	13.6.2008
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der RheinSchUO, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Änderung der RheinSchUO im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschifffahrt sowie deren Einbau zur Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäische und weltweite Normen und zur Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchUO (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, H, L, P)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-16	Änderungen der RheinSchUO zum Ersatz des Begriffes Richtlinie durch den Begriff Dienstweisung (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.07, 2.12, Anlage J)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)	I	1.10.2009	6.12.2008	**)	16.7.2009	1.7.2009	5.6.2009

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*\*) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-19	Klarstellungen zu früheren Beschlüssen und definitive Änderungen der RheinSchUO (§§ 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 und Anlage D)	I	1.10.2009		**)	25.8.2010	1.12.2009	***)
2009-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, Anlagen E, F und K)	I	1.4.2010	6.12.2009	**)	15.1.2010	1.7.2009	26.1.2010
2010-I-10	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 RheinSchUO (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2010	22.7.2010	**)	24.05.2011	1.7.2009	10.6.2010
2010-II-26	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen F, G, K und N)	I	1.4.2011	<sup>1)</sup>	**)	20.11.2011		19.1.2011
2010-II-27	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 - Anforderungen an Bordkläranlagen (Kapitel 14a)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	****)		19.1.2011
2010-II-28	Definitive Änderungen der RheinSchUO - Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet (Kapitel 22a)	I	1.12.2011	1.1.2009	**)	****)		20.1.2011
2010-II-29	Definitive Änderungen der RheinSchUO - Prüfungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, Anlage B)	I	1.12.2011		**)	****)		20.1.2011
2010-II-30	Definitive Änderungen der RheinSchUO aufgrund praktischer Erfahrungen und zur Klarstellung bestimmter Anforderungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, Anlage G)	I	1.12.2011		**)	****)		20.1.2011
2011-I-12	Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.08, 7.01) und der RheinSchUO (§§ 11.02, 11.04, 24.02, 24.06, Anlage I) durch Anordnungen vorübergehender Art – Reduzierung von Ertrinkungsunfällen	I	1.12.2011	14.10.2011		****)		15.6.2011
2011-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§ 7.02 Nr. 2)	I	1.10.2011	1.1.2009	**)	****)		15.6.2011

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*\*) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

\*\*\*\*) Gegenstandslos.

<sup>1</sup> Durch die Einführung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zum 1.7.2011 wird der Beschluss nicht mehr umgesetzt.

\*\*\*\*\*) Keine Veröffentlichung vor dem Inkrafttreten.



Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-14	Änderungen der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten (Anlage N, Teil I)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	****)		15.6.2011

---

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*\*) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

\*\*\*\*) Keine Veröffentlichung vor dem Inkrafttreten.

### 3. Patentverordnung: Inkraftsetzung

#### RHEINPATENTVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften  
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2007-I-10	Änderungen der Rheinpatentverordnung und der Radarpatentverordnung, um die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse gemäß Zusatzprotokoll Nr. 7 auf dem Rhein zu ermöglichen	I	1.4.2008		16.3.2010	28.11.2008	10.3.2008	19.9.2007
2008-I-17	Anerkennung der nationalen Schiffsführerzeugnisse gewisser Mitgliedstaaten	I	1.10.2008		12.10.2010	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2008-I-18	Anerkennung der rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und Bund des rumänischen Radarzeugnisses	I	1.10.2008		12.10.2010	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2009-I-13	Anerkennung des tschechischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.10.2009		17.10.2011		1.10.2009	5.6.2009
2009-II-15	Anerkennung des ungarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.4.2010		17.10.2011	20.10.2010	1.4.2010	26.1.2010

### 4. Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein („RheinSchPersV“): Inkraftsetzung

#### VERORDNUNG ÜBER DAS SCHIFFSPERSONAL AUF DEM RHEIN

Inkraftsetzung der Verordnung, von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften  
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2010-I-8	Billigung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein und Änderungen der RheinSchPV und der RheinSchUO	I	1.7.2011			1.7.2011	1.7.2011	11.6.2010
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011					20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011					15.6.2011

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

## 5.1 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2008-II-11)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung  
Anlage M, Teil V

...

### 4. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung für den Einbau oder Austausch von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger anerkannten Fachfirmen

#### Deutschland

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd.	Kastanienstraße 10 47447 Moers	09372-939425	arnold.mahnken@t-online.de
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Str. 29-37 25421 Pinneberg	04101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 93055 Regensburg	0941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik	Hauptstraße 3b 67229 Gerolsheim	06238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Braun KG Schiffswerft	Postfach 1809 67328 Speyer	06232-1309-49	werner.schulz@schiffswerft-braun.de
6.	Cretec Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 47661 Issum	02835-2670	paul-issum@t-online.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	030-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 56283 Halsenbach	06747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Erles	Blauenstr. 4 79576 Weil am Rhein	07621-422598-0	info@elektro-erles.de
10.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	05932-2446	info@elektro-jansen.de

<b>lfd. Nr.</b>	<b>Name</b>	<b>Adresse</b>	<b>Telefonnummer +49</b>	<b>E-Mailadresse</b>
11.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 25462 Rellingen	04101-301-233	info@elna.de
12.	Elektronik GmbH Sassnitz	Seestraße 40a 18546 Sassnitz	038392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de
13.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	02363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
14.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 47053 Duisburg	0203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
15.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 27472 Cuxhaven	04721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
16.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 27572 Bremerhaven	0471-974080	info@pundsack.net
17.	Günter Tiedemann	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	040-7205526	mr.t78@gmx.de
18.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	09392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
19.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 25813 Husum	04841-9145	info@Horn-MarineService.de
20.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a 39307 Roßdorf	03933 802204	info@iea-rossdorf.de
21.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 01217 Dresden	0351-47004-54	IfE.Hanicke@t-online.de
22.	Imtech marine germany GmbH	Albert-Einstein Ring 6 22761 Hamburg	040-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.co
23.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 26133 Oldenburg	0441-21713775	info@jentson.de
24.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	0421-69001-91	dettlef@kk-systemtechnik.de
25.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	0203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
26.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	0203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
27.	Kurt J. Nos GmbH Schaltanlagenbau	Presentstraße 15 63939 Wörth	09372-73-111	nokuel@freenet.de
28.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	0491-96079-0	INFO@LSELEER.de
29.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	02845-29899-0	matronik-Duisburg@t-online.de
30.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 13053 Berlin	030-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
31.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG	Woltmannstraße 19 20097 Hamburg	040-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
32.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	0203-82650	info@naval-marine.de
33.	Navicom Emden GmbH	Nesserlander Str. 15 26721 Emden	04921-9176-0	navicom@t-online.de
34.	Peter Nachrichtentechnik	Lärchenstraße 10 94469 Deggendorf/Nattbg.	0991-37027-0	peter-com@t-online.de
35.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c 23968 Gägelow / Wismar	03841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de
36.	Radio Maurer	Zähringer Straße 18 68239 Mannheim	0621-477662	emx-18@t-online.de
37.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg-Stetten	09409-861250	<a href="mailto:schafberger-funktechnik@t-online.de">schafberger-funktechnik@t-online.de</a>
38.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	0203-993370	<a href="mailto:info@schwarz-technik.de">info@schwarz-technik.de</a>
39.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 26723 Emden	04921-27703	<a href="mailto:info@see-nautic.de">info@see-nautic.de</a>
40.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 39114 Magdeburg	0391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
41.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	06741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Land keine Anerkennung ausgesprochen.

### Frankreich<sup>1</sup>

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +33	E-Mailadresse
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot 14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ATEYS	35, rue de Valmy 76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
3.	GH2E	3, rue Sophie Germain 75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
4.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B - Port autonome de Marseille porte C 13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com
5.	PROMAT	68, boulevard Jules Durand 76056 Le Havre	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
6.	SIECMI	3, quai Est 29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
7.	Sud Communication	95, rue Rajol Espace Fréjorgues Est 34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info

<sup>1</sup> Die Zuständigkeiten der jeweiligen Fachfirma wurden durch Ministerialerlass vom 2. Februar 2011 betreffend die Zulassung von Signallichtern, Radargeräten, Wendeanzeigern und Inland AIS Geräten und die Anerkennung von Firmen für den Einbau solcher Geräte festgelegt.

<b>lfd. Nr.</b>	<b>Name</b>	<b>Adresse</b>	<b>Telefonnummer +33</b>	<b>E-Mailadresse</b>
8.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile 13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Land keine Anerkennung ausgesprochen.

...

## 5.2 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2007-II-24)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung  
Anlage N, Teil III

...

### 4. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung für den Einbau oder Austausch von Inland AIS Geräten anerkannten Fachfirmen

...

#### Frankreich<sup>1</sup>

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +33	E-Mail Webseite
1.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
2.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
3.	Établissement Max Guerdin et fils	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	max.guerdin@wanadoo.fr
4.	ETNA	31, rue des ponts F-76620 Le Havre	(0)2 35 54 60 60	info@etna.fr
5.	GH2E	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
6.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B. - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com

<sup>1</sup> Die Zuständigkeiten der jeweiligen Fachfirma wurden durch Ministerialerlass vom 2. Februar 2011 betreffend die Zulassung von Signallichtern, Radargeräten, Wendeanzeigern und Inland AIS Geräten und die Anerkennung von Firmen für den Einbau solcher Geräte festgelegt.



<b>lfd. Nr.</b>	<b>Name</b>	<b>Adresse</b>	<b>Telefonnummer +33</b>	<b>E-Mail Webseite</b>
7.	PROMAT	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
8.	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
9.	Sud Communication	95, rue Rajol Espace Fréjorgues Est F-34130 Maugeio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
10.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Land keine Anerkennung ausgesprochen.

...

### 5.3 Untersuchungsausschuss (Beschluss 1994-II-21 (II) und 2008-II-16)

1. Die Dienstanweisung Nummer 7, Teil 1, wird wie folgt gefasst:

"Teil 1:

#### Zugelassene Spezialanker

Die von den zuständigen Behörden zugelassenen Spezialanker mit verminderter Ankermasse nach § 10.01 Nr. 5 sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

Nr. Anker	Zugelassene Verminderung der Ankermasse in %	Zuständige Behörde
1. HA-DU	30 %	Deutschland
2. D'Hone Spezial	30 %	Deutschland
3. Pool 1 (hohl)	35 %	Deutschland
4. Pool 2 (voll)	40 %	Deutschland
5. De Biesbosch-Danforth	50 %	Deutschland
6. Vicinay-Danforth	50 %	Frankreich
7. Vicinay AC 14	25 %	Frankreich
8. Vicinay Typ 1	45 %	Frankreich
9. Vicinay Typ 2	45 %	Frankreich
10. Vicinay Typ 3	40 %	Frankreich
11. Stockes	35 %	Frankreich
12. D'Hone-Danforth	50 %	Deutschland
13. Schmitt high holding anchor	40 %	Niederlande
14. SHI high holding anchor, type ST (standard)	30 %	Niederlande
15. SHI high holding anchor, type FB (fully balanced)	30 %	Niederlande
16. Klinsmann anchor	30 %	Niederlande
17. HA-DU-POWER Anker	50 %	Deutschland

"

**5.4 Untersuchungsausschuss:** (Beschluss 1994-I-23 (II))

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN  
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 3/2011  
vom 28. Juni 2011**

Zu § 10.03b Nr. 1 – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz von Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wasserebel (HDWN)

**ANTOINETTE**

In Anwendung von § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Antoinette“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001935 zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wasserebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss in Übereinstimmung mit den relevanten Elementen der IMO-Empfehlung MSC/circ. 1165 genehmigt worden sein. Die entsprechenden Unterlagen, in denen insbesondere die Bedingungen für die Aufstellung der Sprühköpfe, die Drucke und die Durchflussmenge festgelegt sind, werden vom Hersteller bereitgestellt.
3. Anzahl und Aufstellung der Sprühköpfe müssen eine ausreichende Verteilung des Wassers in den zu schützenden Räumen gewährleisten. Die Sprühköpfe müssen oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m<sup>2</sup> pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind.  
Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

7. Die Vorrichtung muss mit einer zweiten, unabhängigen Pumpe versehen sein. Die Kapazität dieser zweiten Pumpe muss ausreichen, um den Ausfall einer Hochdruckpumpe auszugleichen. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
8. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühköpfe nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
  - niedriges Niveau Wassertank;
  - Spannungsausfall;
  - Druckverlust Leitungssystem;
  - Abfall des Hochdrucks.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (11) 44 zu entnehmen.)

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 4/2011**  
**vom 28. Juni 2011**

Zu § 10.03b Nr. 1 - Fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen

Trockenes Aerosol bildendes SBC-Löschmittel

CORYLOPHIDA

In Anwendung von § 10.03b Nr. 1 letzter Satz der RheinSchUO darf auf dem Tankmotorschiff „Corylophida“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 06105239 das trockene Aerosol bildende SBC-Löschmittel unter folgenden Bedingungen in den Maschinenräumen eingesetzt werden:

1. § 10.03b, Nr. 2, Nr. 3, Nr. 5, Nr. 6 und Nr. 9 müssen beachtet werden.
2. Jeder zu schützende Raum muss mit einer eigenen Löschanlage ausgestattet werden.
3. Das trockene Aerosol bildende SBC-Löschmittel wird in speziell dafür vorgesehenen drucklosen Behältern im zu schützenden Raum aufbewahrt. Diese Behälter müssen so angebracht sein, dass das Löschmittel gleichmäßig verteilt wird. Insbesondere muss das Löschmittel auch unter den Flurplatten wirken.
4. Die Aktivierung der Löschanlage muss durch eine elektrische Steuerung erfolgen, die § 10.03b Nr. 5 Buchstabe c entspricht. Jeder Behälter wird separat mit der Aktivierungseinrichtung verbunden.
5. Die Menge an trockenem Aerosol bildendem SBC-Löschmittel für den zu schützenden Raum muss mindestens 113 g/m<sup>3</sup> des Bruttovolumens des Raums betragen.
6. Die Behälter mit Löschmittel müssen nach 15 Jahren ausgetauscht werden. Die Notstrombatterien müssen spätestens nach 6 Jahren ausgetauscht werden.
7. Diese Empfehlung gilt nur für die Brandklassen A und B.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (11) 37 zu entnehmen.)

**ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 5/2011**  
**vom 15. November 2011**

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz  
von Wohn-, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING NJORD

In Anwendung des und abweichend von § 10.03a RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Viking Njord“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer<sup>1</sup>..... unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001, geprüft von einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution, zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) und wird zusätzlich nach den Bauvorschriften einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft genehmigt. Die Sprinklerdüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
2. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>).
3. Das Sprühsystem ist in Abschnitte unterteilt, die bis zu 102 Sprühdüsen umfassen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem ausgelegt.
4. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, hier Küchen, werden Sprinklerköpfe mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet.
5. In den Tiefkühlräumen werden Trockensprinkler installiert.
6. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.

---

<sup>1</sup> Schiffsnummer liegt noch nicht vor und wird nach Übermittlung nachträglich eingefügt.

7. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
8. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
  - niedriges Niveau im Wassertank;
  - Spannungsausfall;
  - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (11) 53 rev. 2 zu entnehmen.)





## **PROTOKOLL 26**

### **Haushalt und Verwaltung**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 27**

### **Polizeiverordnung - Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein sowie auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes

- auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein oberhalb von Straßburg in den Nächten vom 24. auf den 25. Dezember 2011 und vom 31. Dezember 2011 auf den 1. Januar 2012 zwischen 20 Uhr und 06 Uhr sowie
- auf dem Neder-Rijn und dem Lek in den Nächten vom 24. auf den 25. und vom 25. auf den 26. Dezember 2011 sowie vom 31. Dezember 2011 auf den 1. Januar 2012 zwischen 18 Uhr und 08 Uhr

keine Einwände hervorruft.

## **PROTOKOLL 28**

### **Polizeiverordnung - Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und auf dem Lek an Wochenenden jeweils von Samstag um 20.00 Uhr bis Sonntag um 8.00 Uhr und von Sonntag um 20.00 Uhr bis Montag um 6.00 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2012 bis 31. Dezember 2012 keine Einwände hervorruft.

## **PROTOKOLL 29**

### **Pressemitteilung**

#### **Beschluss**

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

## **PROTOKOLL 30**

### **Zeitpunkt der nächsten Sitzung**

#### **Beschluss**

Die nächste Plenarsitzung findet am 30. Mai 2012, in Straßburg, statt.