



**HERBSTSITZUNG 2021
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE
(2021-II)**

Straßburg, den 9. Dezember 2021

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (21) 2 endg.

HERBSTSITZUNG 2021

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2021-II)

Straßburg, den 9. Dezember 2021

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

PLENARTAGUNG IN EINGESCHRÄNKTER ZUSAMMENSETZUNG

I. Herbstplenartagung 2021 der Zentralkommission im Zeichen der Covid-19 Pandemie	
Protokoll 1: Herbstplenartagung 2021 der Zentralkommission im Zeichen der Covid-19 Pandemie	1
II. Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung	
Protokoll 2: Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung – Zusammensetzung der Zentralkommission.....	1
Protokoll 3: Zusammensetzung der Berufungskammer	2
III. Allgemeine Fragen	
Protokoll 4: Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union.....	3
Protokoll 5: Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI).....	3
Protokoll 6: Zusammenarbeit der ZKR mit internationalen Organisationen	3
Protokoll 7: Bilanz der Tätigkeiten im Zeitraum 2020-2021 - Durchführung der Arbeitsprogramme	3
Protokoll 8: Arbeitsprogramme	4
Protokoll 9: Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2022-2023.....	30
IV. Rechtliche Fragen	
Protokoll 10: Rechtliche Fragen.....	32
Protokoll 11: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR.....	32
V. Wirtschaftsaspekte	
Protokoll 12: Wirtschaftliche Lage der Binnenschifffahrt in Europa.....	39
VI. Schifferpatente und Besatzungen	
Protokoll 13: Schifferpatente und Besatzungen	58
VII. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein	
Protokoll 14: Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Festlegung des Alkoholgrenzwertes für die gesamte diensttuende Mindestbesatzung (§ 1.03 Nummer 4 RheinSchPV).....	58

Protokoll 15: Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Anpassung des § 3.02 betreffend Lichter.....	61
Protokoll 16: Billigung einer Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung im schriftlichen Verfahren (Anlage 13 Nummer 6.5).....	65
Protokoll 17: Billigung einer Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung im schriftlichen Verfahren (§ 4.07 Nummer 5).....	77
 VIII. Technische Vorschriften für Binnenschiffe	
Protokoll 18: Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) - Anpassung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB).....	79
 IX. Automatisierte Navigation	
Protokoll 19: Automatisierte Navigation.....	79
 X. Der Rhein als Wasserstraße	
Protokoll 20: Ersatzneubau der Van Brienoordbrücke bei Rotterdam bei Rhein-km 995.....	79
Protokoll 21: Neubau einer Liegestelle für Kabinenschiffe am Oberrhein bei Vogelgrün bei Rhein-km 225,300.....	85
Protokoll 22: Neubau einer Liegestelle für Kabinenschiffe am Oberrhein bei Hünningen bei Rhein-km 170,300.....	92
Protokoll 23: Gleichwertiger Wasserstand (GIW) des Rheins 2022 (1932-II-12, 1992-I-32, 2001-I-40, 2002-II-26, 2014-II-17).....	98
Protokoll 24: Sperrung von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten.....	99
 XI. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art	
Protokoll 25: Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art.....	101
 XII. Haushalt und Verwaltung	
Protokoll 26: Haushalt der Zentralkommission für 2022.....	112
Protokoll 27: Änderung der Personalordnung – Artikel 13 und 14.....	112
Protokoll 28: Änderung der Personalordnung - Änderung der Personalordnung – Anhang 2 – Besoldungstabelle.....	114
Protokoll 29: Zusammensetzung des Sekretariats.....	117

XIII. Verschiedenes

Protokoll 30: Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein und, in den Niederlanden, auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht	119
Protokoll 31: Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden	119
Protokoll 32: Pressemitteilung	119
Protokoll 33: Termin der nächsten Plenartagung	119

ÖFFENTLICHE PLENARSITZUNG**XIV. Änderung der Präsidentschaft der ZKR**

Protokoll 34: Erfüllung der Ziele der ZKR-Präsidentschaft 2020-2021	120
Protokoll 35: Zielsetzungen der französischen Präsidentschaft	127

XV. Roadmap der ZKR zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt

Protokoll 36: Annahme der Roadmap der ZKR zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt	130
--	-----

ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2021 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

**Herbstplenartagung 2021 der Zentralkommission
im Zeichen der Covid-19-Pandemie**

Beschluss

angenommen im schriftlichen Verfahren am 25. November 2021

„Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihre vorangegangenen Beschlüsse 2020-I-1, 2020-II-1, 2021-I-1 zum selben Gegenstand und ihren Beschluss 2021-I-28 zu Termin und Ort der Herbstplenartagung 2021,

in bedauernder, aber verständnisvoller Würdigung der Entscheidung der Präsidentschaft, angesichts der erneuten Verschlechterung der Gesundheitssituation in den Mitgliedstaaten der ZKR auf die Abhaltung der Herbstplenartagung vor Ort in Hasselt zu verzichten,

unter Berufung auf Artikel 6 ihrer Geschäftsordnung,

in erneuter Bekräftigung ihres Bekenntnisses zur Abhaltung ihrer Sitzungen in Straßburg und ihres Wunsches, so bald wie möglich zur Normalität zurückzukehren,

beschließt, ihre Plenartagung am 9. Dezember 2021 erneut, aber wiederum ausnahmsweise in Form einer Videokonferenz mit Simultandolmetschung abzuhalten.“

PROTOKOLL 2

Zusammensetzung der Zentralkommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 3

Zusammensetzung der Berufungskammer

Beschluss

I.

Die Zentralkommission

gewährt Herrn Bernard BANGRATZ (Frankreich), Stellvertretender Richter, einen ehrenvollen Rücktritt von seinen Funktionen und

ernennt auf Vorschlag der französischen Delegation gemäß Artikel 45bis der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963 für die Zeit vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2027 Herrn Jean-Marie WOEHRLING (Frankreich) zum Richter und Herrn Dominique VONAU (Frankreich) zum Stellvertretenden Richter.

nimmt Kenntnis von der Ankündigung der deutschen Delegation, aufgrund der besonderen Umstände kurzfristig geeignete Kandidatinnen oder Kandidaten mit dem Ziel einer Beschlussfassung im Umlaufverfahren bis Ende März 2022 vorzuschlagen

II.

Die Zentralkommission

hat auf Vorschlag der deutschen, belgischen, französischen, niederländischen und schweizerischen Delegation gemäß Artikel 45bis der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963 die Ernennung der Mitglieder der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt für die Zeit vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2027 wie folgt vorgenommen:

Richter:	Herr P. DE BAETS	(Belgien)
	Herr J.M. WOEHRLING	(Frankreich)
	Herr B.C. de SAVORNIN LOHMAN	(Niederlande)
	Frau M.L. STAMM	(Schweiz)
Stellvertretende Richter:	Herr B. BULLYNCK	(Belgien)
	Herr D. VONAU	(Frankreich)
	Herr W.P. SPRENGER	(Niederlande)
	Herr B. LÖTSCHER	(Schweiz)

PROTOKOLL 4

Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 5

Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 6

Zusammenarbeit der ZKR mit internationalen Organisationen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 7

**Bilanz der Tätigkeiten im Zeitraum 2020-2021
Durchführung der Arbeitsprogramme**

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 8

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 2022-2023, die von diesen Ausschüssen aufgestellt worden sind.

Anlage

I – Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht

HAUPTAUFGABENBEREICH des AUSSCHUSSES DF:
 Klärung und Harmonisierung des Rechts, Beschwerdeverfahren

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
I-22-1	Beziehungen zur Europäischen Union und Verknüpfung des Rheinschifffahrtsrechts mit dem Unionsrecht Rechtliche Fragen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Kooperationsvereinbarungen Verfügbare rechtliche Instrumente zur Stärkung der Zusammenarbeit	Fortlaufend		Siehe auch DF (19) 28 intern	DF, auf Antrag und in Abstimmung mit PRE	I	
I-22-2	Bewertung des Artikels 32 der Mannheimer Akte Studie zu Artikel 32 der Mannheimer Akte im Hinblick auf eine Harmonisierung der Sanktionen in den Polizeivorschriften innerhalb der von der ZKR gesetzten Grenzen	2008 - 2021		DF (09)m 5	DF	I	
I-22-3	Rechtsmonitoring/Überwachung der internationalen Übereinkommen Überwachung des Ratifizierungsstands der internationalen Übereinkommen, insbesondere des CLNI 2012, und Beantwortung etwaiger Fragen im Zusammenhang mit deren Umsetzung	Fortlaufend		DF (11) 20	DF	II	
I-22-4	Rechtsmonitoring der Situation der Schweiz in der ZKR als Nicht-Mitgliedstaat der EU	Fortlaufend			DF, auf Antrag und in Abstimmung mit PRE	I	
I-22-5	Vereinheitlichung der Verwendung der Begriffe „Schiffsführer“ und „Fahrzeug“ in den drei Verordnungen der ZKR	2018 - 2023			DF	II	
I-22-6	Rechtsberatung auf Ersuchen anderer Ausschüsse	Fortlaufend			DF, auf Antrag und in Abstimmung mit den anderen Ausschüssen	I	

II - Wirtschaftsausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES ECO

Aufgaben in Verbindung mit der Weiterentwicklung der Marktbeobachtung (MB)

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
II-22-1	Unterstützung der Marktbeobachtungsarbeiten: a) Bereitstellung von Wirtschaftsdaten in Verbindung mit der Binnenschifffahrt in Europa	Fortlaufend	Sicherstellen einer möglichst vollständigen Datenerfassung	Europäischer Vertrag 2022-2024	ECO	I	
	b) Einholung der Stellungnahmen und Kommentare des Ausschusses vor Veröffentlichung der verschiedenen Berichte		Sicherstellen einer möglichst großen Übereinstimmung zwischen den Auslegungen in den Marktbeobachtungsberichten und dem Standpunkt der ZKR-Delegationen (und der Industrie)				
	c) Förderung der Verbreitung der Ergebnisse der Marktbeobachtung		Sicherstellen einer möglichst umfassenden Verbreitung, auch durch Aktualisierung der Empfängerliste der Marktbeobachtungsberichte Dies erfordert insbesondere eine enge Zusammenarbeit mit der Kommunikationsbeauftragten im ZKR-Sekretariat				
II-22-2	Niedrigwasser für die Rheinschifffahrt: Überwachung der wirtschaftlichen Aspekte	2022 - 2023	Fortführung der Arbeiten zu den Folgen von Niedrigwasser für die Rheinschifffahrt. In Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt bei den Infrastrukturaspekten. Präsentation einer Studie über die Auswirkungen von Niedrigwasser auf flämischen Wasserstraßen In Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt und der entsprechenden Korrespondenzgruppe wird in der zweiten Hälfte 2022 ein Expertenworkshop zum Thema Niedrigwasser organisiert.	ECO (18) 41 ECO (25) m Punkt 7	ECO IEN	I	

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
II-22-3	Bewertung und Umsetzung der im Rahmen der ZKR-Studie zur Finanzierung des Übergangs zu einer emissionsfreien Binnenschifffahrt entwickelten Vorschläge	2022 - 2023	Fortführung der Arbeiten zur Bewertung der Schlussfolgerungen der Studie und zur Umsetzung der entwickelten Vorschläge Verbindung mit dem Projekt PLATINA3, insbesondere über die entsprechende Korrespondenzgruppe	Mannheimer Erklärung, Punkt 4	ECO in Zusammenarbeit mit den anderen Ausschüssen	I	→ 4.2
III-22-4	Unterstützung bei der Durchführung der im Implementierungsplan der ZKR-Roadmap vorgeschlagenen Maßnahmen	2022 - 2023	Im Rahmen seiner Zuständigkeiten trägt der Ausschuss in Abstimmung mit den anderen zuständigen Ausschüssen und im Zusammenhang mit der ZKR-Studie über die Finanzierung der Energiewende in der europäischen Binnenschifffahrt zur Implementierung der ZKR-Roadmap bei. Er entwickelt Vorschläge zur Koordinierung von ZKR-Aktivitäten zur Umsetzung der Ziele der Mannheimer Erklärung, welche die Wirtschaft betreffen.	Mannheimer Erklärung, Punkt 4	ECO in Zusammenarbeit mit den anderen Ausschüssen	I	→ 4.1
II-22-5	Einführung eines Kennzeichnungssystems für Umwelt- und Klimaschutz in der Binnenschifffahrt	2022 - 2023	Einführung eines internationalen Kennzeichnungssystems in mehreren Etappen: Festlegung der Gestaltungskriterien, der Methodik zur Emissionsmessung (zunächst einfach, später komplexer), der Aspekte im Zusammenhang mit der Umsetzung, Abstimmung mit allen betroffenen Akteuren Verbindung mit dem Projekt PLATINA3, insbesondere über die entsprechende Korrespondenzgruppe	ECO (21) 35 intern	ECO in Zusammenarbeit mit dem RV-Ausschuss	I	
II-22-6	Überwachung der Arbeiten im Rhein-Alpen-Korridor und Analyse der Arbeitspläne	Fortlaufend	Die Arbeiten wurden 2017 aufgenommen. Sicherstellen der Präsenz der Binnenschifffahrt bei Diskussionen des Korridors Für jede Ausschusssitzung ist eine Bestandsaufnahme vorzusehen In Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt (bei Infrastrukturaspekten)	ECO (17) 24 ECO (19) 7	ECO	I	→ 2.1

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
II-22-7	Energiebesteuerung (Überarbeitung der Richtlinie 2003/96/EG) und Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt	2022 - 2023	Analyse der Auswirkungen der Überarbeitung dieser Richtlinie auf die Binnenschifffahrt und die ZKR in enger Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht Ein koordiniertes Vorgehen innerhalb der ZKR gewährleisten	ECO (19) intern	ECO DF	I	
II-22-8	Identifizierung der Hürden und Hebel einer besseren Einbindung der Binnenschifffahrt in digitale und multimodale Logistikketten	2023	Mit Unterstützung der Delegationen Ausarbeitung eines Dokuments über - die Gründe, warum sich die Verlagerer für oder gegen die Binnenschifffahrt im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern entscheiden; - Hürden und Hebel der Einbindung der Binnenschifffahrt in digitale und multimodale Logistikketten. Synergien mit dem Projekt PLATINA3 Einladung der zuständigen Projektträger zu Ausschusssitzungen Organisation eines Workshops zu diesem Thema (noch zu bestätigen)	Mannheimer Erklärung, Punkt 6	ECO mit Unterstützung anderer Ausschüsse	I	→ 6.3
II-22-9	Ermittlung von Verbesserungsmöglichkeiten und laufenden Projekten für eine schnellere und effizientere Abfertigung der Ladung von Binnenschiffen in den Seehäfen	2022	Analyse des Sachstands und der bestehenden Verbesserungsmöglichkeiten Einladung der zuständigen Projektträger zu Ausschusssitzungen Organisation eines Workshops zu diesem Thema (noch zu bestätigen)	Mannheimer Erklärung, Punkt 6	ECO	I	→ 6.2

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
II-22-10	<p>Förderung der Interessen der Binnenschifffahrt und insbesondere der Rheinschifffahrt bei Diskussionen über EU-Politiken mit erheblichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt</p> <p><i>Diese Arbeiten könnten sich insbesondere auf die Klimapolitik, den Zugang zu öffentlichen und privaten Finanzmitteln, staatliche Beihilfen, den kombinierten Verkehr und die Taxonomie konzentrieren.</i></p>	Fortlaufend	<p>Identifizieren EU-politischer Entwicklungen mit erheblichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt</p> <p>Bei Bedarf Erstellen eines Analysepapiers und Erarbeiten einer Argumentationshilfe zu diesen Entwicklungen</p> <p>Argumentationshilfe durch die Delegationen und/oder das Sekretariat an die zuständigen Stellen weiterleiten</p> <p>Ein koordiniertes Vorgehen innerhalb der ZKR gewährleisten und der Stimme der Binnenschifffahrt Geltung verschaffen</p>	Auf Vorschlag der Delegationen oder des Sekretariats	ECO in Zusammenarbeit mit den anderen Ausschüssen	I	→ 6.1 et 6.4
II-22-11	<p>Einladung externer Referenten zur Präsentation von Projekten oder Studien mit Bezug zum Wirtschaftsausschuss (Energiewende, Finanzierung, innovative Projekte)</p>	Fortlaufend	<p>Einem externen Akteur die Möglichkeit zu einer Präsentation im Zusammenhang mit den Tätigkeiten des Wirtschaftsausschusses geben, um Erfahrungen mit Innovationen im Bereich der Binnenschifffahrt zu sammeln, insbesondere unter Klima- und Energieaspekten und deren Finanzierung</p> <p>Möglichkeit der Zusammenarbeit mit der Wissenschaft aufrechterhalten</p>	Auf Einladung der Delegationen	ECO	II	

III - Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES IEN:

Instandhaltung und Verbesserung der Wasserstraße, übergreifende Umweltthemen, grundlegende Fragen der nachhaltigen Entwicklung in der Binnenschifffahrt

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-22-1	Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt bei Nutzung von alternativen Brennstoffen	2022 - 2023	Die Dienste, die bei Zwischenfällen am Rhein zum Einsatz kommen, also Rettungsdienste, Feuerwehren und Polizei, möglicherweise auch Wasserstraßenverwaltungen, sollen in die Lage versetzt werden, gefährlichen Ereignissen mit alternativen Brennstoffen oder großvolumigen elektrischen Speichern erfolgreich zu begegnen. Hierzu könnte 2023 eine Veranstaltung, zum Beispiel ein runder Tisch oder Workshop, organisiert werden.	IEN (21) 71 = IEN/G (21) 43	IEN/G	II	→ 4.1
III-22-2	Auswahl und Anwendung geeigneter Indikatoren zur nachhaltigen Entwicklung in der Binnenschifffahrt einschließlich der Infrastruktur und Ableitung von Handlungsempfehlungen	2022 - 2023	Fortführung der Arbeiten zur grundsätzlichen Prüfung der Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt mittels geeigneter Indikatoren und Ableitung möglicher Handlungsempfehlungen für die ZKR. Das Sekretariat wird bei Arbeiten zu den Indikatoren von einer Korrespondenzgruppe unterstützt, deren Arbeiten wurden durch die Covid-19 Pandemie verzögert. Ziel ist der Liste mit Indikatoren weiter zu konsolidieren und mindestens einen weiteren Indikator zu entwickeln. (Siehe III-20-2)	IEN (17) 46 = IEN/G (17) 55	IEN/G	II	→ 4.1

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-22-3	Formulierung von Anforderungen an den Rhein als Wasserstraße	2022 - 2023	<p>Die Binnenschifffahrt wird zukünftig noch besser als bisher die Ziele anderer Nutzer bei ihrer Nutzung berücksichtigen müssen. Die IKSR hat ihre Ziele mit dem Programm „Rhein2040“ festgelegt. Der Ausschuss wird seinerseits Ziele für die Nutzung des Rheins als Wasserstraße formulieren.</p> <p>Der Ausschuss wird die Arbeiten zur Formulierung der Anforderungen 2022 und 2023 fortführen (Siehe III-20-3)</p>	<p>IEN (19)m 24, Punkt 7</p> <p>IEN (21) 31 intern</p> <p>IEN (21)m 37, Punkt 16</p>	IEN	I	→ 6.1
III-22-4	Unterstützung bei der Durchführung der im Implementierungsplan der ZKR Roadmap vorgeschlagenen Maßnahmen	2022 - 2023	<p>Im Rahmen seiner Zuständigkeit für grundlegende Fragen der nachhaltigen Entwicklung in der Binnenschifffahrt unterstützt der Ausschuss in Abstimmung mit den anderen zuständigen Ausschüssen und im Zusammenhang mit der ZKR-Studie über die Finanzierung der Energiewende in der europäischen Binnenschifffahrt die Implementierung der ZKR Roadmap. Er entwickelt Vorschläge zur Koordinierung von ZKR Aktivitäten zur Umsetzung der Ziele der Mannheimer Erklärung, welche die Infrastruktur betreffen. (Siehe III-20-4)</p>	<p>Mannheimer Erklärung, Punkt 4</p> <p>IEN (21) 7 rev.2</p> <p>IEN (21) 51 intern</p>	IEN	I	→ 4.1

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-22-5	Einbringen der ZKR-Position und Vertreten der Interessen der Rheinschifffahrt in die Arbeiten der Europäischen Kommission zur Erstellung eines Konzepts zum „Good Navigation Status (GNS)“	2022 - 2023	<p>Die Arbeiten an den Vorschlägen zur Revision der TEN-V Verordnung wurden 2021 abgeschlossen.</p> <p>Auch in den Jahren 2022 und 2023 werden Arbeiten zum Thema GNS und zur Unterstützung der Implementierung der TEN-V Verordnung in einer möglichen europäischen Expertengruppe (z.B. NAIADES) notwendig sein. Der Ausschuss muss die Position der ZKR über seine Mitglieder in dieser Gruppe vertreten.</p> <p>Zusätzliche, gezielte Stakeholder-Aktivitäten erforderlich.</p> <p>(Siehe III-20-5)</p>	<p>IEN (15) 29 = IEN/G (15) 48</p> <p>IEN (19) 8 = IEN/G (19) 10</p> <p>IEN (21) 44 intern = IEN/G (20) 33 intern</p> <p>IEN (21) 60 = IEN/G (21) 37</p>	IEN/G	I	→ 2.1
III-22-6	Prüfen der infrastrukturellen Aspekte des Arbeitsplans für den Korridor Rhein-Alpen und Unterstützung des Wirtschaftsausschusses bei seiner inhaltlichen Vorbereitung auf die Sitzungen des Korridorforums	2020 - 2030	<p>Korridoraktivitäten werden federführend im Wirtschaftsausschuss behandelt. Der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt unterstützt hierbei.</p> <p>(PRE (15) 2 = ECO (15) 4 = IEN (15) 4 = RP (15) 4)</p> <p>(Siehe III-20-4)</p>	<p>IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40</p>	IEN/G	II	

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-22-7	Erarbeiten von Vorschlägen zur Verbesserung der Quantität und der Qualität der Liegestellen am Rhein, insbesondere zur Ausrüstung von Liegestellen mit Landstrom und mit Ladestationen	2022 - 2023	<p>Organisation eines Workshops in Zusammenarbeit mit viadonau zu Landstrom an Liegestellen im 1. Semester 2022.</p> <p>Erstellung einer zweiten Edition der Beispielsammlung zu Liegestellen auf Grundlage der Ergebnisse des Workshops.</p> <p>Weiterführung der Arbeiten zu den quantitativen (hohe Priorität) und qualitativen Aspekten von Liegestellen.</p> <p>(Siehe III-20-7)</p>	<p>IEN (19)m 24, Punkt 6.1</p> <p>IEN (21) m 37, Punkt 7</p> <p>IEN (21) 26 intern</p>	IEN/G	I	<p>→ 5</p> <p>→ 7.2</p>
III-22-8	Unterstützung der Entwicklung von Vorschlägen für die Infrastruktur zur Verfügbarmachung von alternativen Energiequellen für die Binnenschifffahrt, z.B. Ladestationen für elektrische Antriebe	2022 - 2023	<p>Zukünftig werden alternative Energiequellen verstärkt eingesetzt werden. Seitens der ZKR besteht Interesse, dass die hierfür notwendige Infrastruktur im erforderlichen Umfang zur Verfügung gestellt wird. In Koordination mit dem Untersuchungsausschuss werden die nationalen und europäischen Aktivitäten hierzu begleitet und durch gezielte Impulse unterstützt, z.B. beim Workshop zu Landstrom an Liegestellen im Frühjahr 2022 (siehe auch III-22-7).</p> <p>(Siehe III-20-8)</p>	<p>IEN (19)m 24, Punkt 6.4</p> <p>IEN (21) m 37, Punkt 7</p> <p>IEN (21) 26 intern</p>	IEN/G	I	→ 5

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-22-9	Erkundung des Themas intelligente Infrastruktur auch unter Berücksichtigung der Anforderungen der automatisierten Navigation an die Infrastruktur	2022 - 2023	<p>Eine international anerkannte Begriffsbestimmung zur intelligenten Infrastruktur (Smart Infrastructure) als Teil des Konzepts der intelligenten Schifffahrt (Smart Shipping) existiert noch nicht. Das Sekretariat hat hierfür ein erstes Diskussionspapier entworfen, welches bereits beraten wurde und vom Sekretariat revidiert wird.</p> <p>Der Kleine Schifffahrtsausschuss (RN) hat seine Arbeiten aufgenommen und einen Entwurf einer Vision zur Unterstützung der Entwicklung der automatisierten Navigation in der ZKR entwickelt. Diese Enthält auch Aufgaben für den Ausschuss, z.B. zur Übermittlung von Informationen oder zur Durchfahrt von Schleusen durch automatisierte Fahrzeuge sowie zur Einstufung der Infrastruktur entsprechend den Automatisierungsgraden der Fahrzeuge.</p> <p>Der Ausschuss wird auf Basis des Diskussionspapiers und der Vision von RN das Thema weiter erkunden und die erforderlichen Arbeiten und Initiativen weiter präzisieren.</p> <p>(Siehe III-20-9)</p>	<p>IEN (19) 69</p> <p>IEN (20) 94</p> <p>IEN (21)m 37, Punkt 9</p> <p>RN (21) 13 = IEN (21) 58</p>	IEN/G	II	

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-22-10	Analyse von Aktivitäten und Dokumenten der Europäischen Kommission zur Implementierung der Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG) mit Bezug auf den Rhein bzw. die Rheinschifffahrt und, falls erforderlich, Formulierung von Handlungsempfehlungen zur Unterstützung der Delegationen	Ständig	Verfolgung der Aktivitäten im Rahmen der Common Implementation Strategy (CIS) der Europäischen Kommission; Koordinierung von CIS-Aktivitäten mit Auswirkungen auf die Schifffahrt. (Siehe III-20-10)	IEN (13) 32	IEN/G	I	
III-22-11	Analyse der Studien der KHR und der IKSR zu den Auswirkungen des Klimawandels auf den Rheinabfluss und Aktualisierung des Berichts zur Anpassung der Wasserstraße und der Rheinschifffahrt	2022 - 2023	Der Ausschuss hat entschieden den Statusbericht auf Grundlage der Regionalisierung des sechsten Berichts des Weltklimarates (IPCC) ab 2023 bzw. 2025 zu aktualisieren. Der Ausschuss hat den Text zu Klimawandel auf der ZKR Webseite aktualisiert. Der Ausschuss verfolgt die Entwicklungen der KHR und der IKSR und passt ggf. seine Entscheidungen an. (Siehe III-20-11)	2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III IEN (20)m 81, Punkt 9	IEN/G	I	

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-22-12	Analyse der Studien der KHR und der IKSR zum Niedrigwasser des Rheins sowie der Anforderungen der Binnenschifffahrt an den Rhein als Wasserstraße und Ableitung von Handlungsempfehlungen für eine mögliche Anpassung der Infrastruktur	2020 - 2021	<p>Analyse der Folgen von Niedrigwasser für die Rheinschifffahrt und Ableitung von Empfehlungen für die Infrastruktur. In Zusammenarbeit mit Wirtschaftsausschuss bei wirtschaftlichen Aspekten.</p> <p>In der zweiten Hälfte 2022 wird ein Experten-Workshop zu Niedrigwasser organisiert. Die Arbeitsgruppe hat für die Fortführung des Dialogs mit den Stakeholdern ein Konzept erarbeitet.</p> <p>(Siehe III-20-12)</p>	<p>IEN (18) 39 = IEN/G (18) 35 = ECO (18) 41</p> <p>IEN (21)m 37, Punkt 11 IEN (21) 20</p>	IEN/G	I	→ 1
III-22-13	Feststellen des Gleichwertigen Wasserstands 2022	2022	<p>Die Arbeiten konnten 2021 nicht abgeschlossen werden.</p> <p>Der GIW 2012 wird daher bis zum 31. Dezember 2022 verlängert.</p> <p>(Siehe III-22-13)</p>		IEN/G	I	
III-22-14	Weitere Angleichung der „Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der ZKR“	2022 - 2023	<p>Die Arbeiten konnten 2021 nicht abgeschlossen werden.</p> <p>Weitere Angleichung der Verfahren des Ausschusses zwischen deutsch-französischer Grenzstrecke und übrigem Rhein.</p> <p>(Siehe III-20-14)</p>	<p>2016-II-17 IEN (18) 7</p>	IEN	II	
III-22-15	Bewerten und Vorbereiten der Billigung von Baumaßnahmen, soweit die Belange der Schifffahrt berührt werden	Ständig		1995-I-29	IEN/G		
III-22-16	Feststellen der Verfügbarkeit der Schleusen am Oberrhein	Ständig	Teilnahme an den regelmäßigen Sitzungen zur Abstimmung der Schleusensperrzeiten am Oberrhein.	2007-II-6, IV	IEN/G		

IV – Polizeiausschuss
HAUPTAUFGABENBEREICH DES POLIZEIAUSSCHUSSES:
 Betriebliche Schiffssicherheit, Betrieb der Fahrzeuge und Verhalten im Verkehr;
 River Information Services (RIS)

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
Betriebliche Schiffssicherheit, Betrieb der Fahrzeuge und Verhalten im Verkehr							
IV-22-1	Förderung der Nutzung von alternativen Brennstoffen in der Binnenschifffahrt – Sicherheitsvorschriften und Infrastruktur	2022 - 2023	RheinSchPV, ES-TRIN	RP/G (21) 58 = RP (21) 59	RP/G RV	I	→5
IV-22-2	Anpassung der Vorschriften für das Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form	2016 - 2023	§§ 1.10 und Anlage 13 RheinSchPV	Beschlüsse 2019-II-16 und 2021-I-10	RP/G (RV/G, STF, RIS/G)	II	→5
IV-22-3	Prüfen der Vorschriften für die Position der Seitenlichter und das Vorhanden-Sein eines zweiten Toplichts	2020 - 2021	§ 3.08 RheinSchPV	RP (20) 30 = RP/G (20) 30 RP (21) 53 = RP/G (21) 50	RP/G	II	
IV-22-4	Evaluierung der Ausrüstungsverpflichtung mit einem Inland AIS Gerät	2020 - 2023	§ 4.07 RheinSchPV	RIS/G (21) 51 rev. 1 = RP (21) 69 rev. 1 = RP/G (21) 66 rev. 1	RP/G RIS/G	II	
IV-22-5	Anpassung § 1.02 RheinSchPV an neue RheinSchPersV	2022 - 2023	§ 1.02 RheinSchPV	RP/G (21) 25 = RP (21) 17 = STF (21) 18)	RP/G (STF)	II	

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
IV-22-6	Anpassung des § 6.21 Nummer 2 RheinSchPV im Zusammenhang mit Leichtern an der Steuerbordseite	2022 - 2023	§ 6.21 RheinSchPV	RP/G (21) 51 = RP (21) 54	RP/G	II	
IV-22-7	Anpassung von § 14.11 RheinSchPV zu den Übernachtungshäfen Boven-Rijn und Waal und dem Schutz- und Sicherheitshafen Emmerich	2022 - 2023	§ 14.11 RheinSchPV	RP/G (21) 31 = RP (21) 30 RP/G (21) 49 = RP (21) 52	RP/G	I	
IV-22-8	Analyse und Entwicklung der RheinSchPV im Hinblick auf die automatisierte Navigation	2022 - 2023	RheinSchPV	RP (21) 61 rev. 1 = RP/G (21) 60 rev. 1 RIS/G (21) 45 rev. 1	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-22-9	Prüfung der Bedingungen für zeitlich befristete Abweichungen von den Vorschriften der RheinSchPV, um Versuche in der automatisierten Navigation zu ermöglichen	2021 - 2023	RheinSchPV	Beschluss 2020-II-21 RP/G (21) 12 rev. 1 = RP (21) 10 rev. 1	RP/G	I	→5
IV-22-10	Gemeinsame Sitzung mit den Wasserschutz- und Schifffahrtspolizeien 2022	2022 - 2023	RheinSchPV, RVBR, RPN		RP/G	I	
IV-22-11	Prüfung einer Änderung der Höchstgeschwindigkeit für die Talfahrt auf der Gebirgsstrecke zwischen Bingen und Sankt Goar oberhalb der Hochwassermarke I	2018- 2023	RPNR	RP/G (18) 55 = RP (18) 42 = IEN (18) 41	RP/G	II	

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste							
IV-22-12	Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf nicht meldepflichtige Fahrzeuge	2022 - 2023	§ 12.01 RheinSchPV	Protokoll RIS/G (21) 37 rev. 1 = RP (21) 44 rev. 1 = RP/G (21) 44 rev. 1	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-22-13	Festlegen der Bedingungen für die grenzüberschreitende Nutzung und den Austausch von Daten der Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste (RIS) zu Zwecken der Logistik und des Verkehrsmanagements	2020 - 2023	§ 12.01 RheinSchPV	RP (19) 43 rev. 4 = RP/G (19) 53 rev. 4 = RIS/G (19) 40 rev. 4	RP/G RIS/G	II	→6.3
IV-22-14	Zweijährliche Aktualisierung der elektronischen Broschüre und der Informationsbroschüre über die Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS Geräten und elektronischen Kartenanzeigesystemen	2022 - 2023	RheinSchPV	RP (21)m 34, Punkt 7.2	RIS/G	II	
IV-22-15	Vorlage eines Entscheidungsvorschlags zur Einführung der Verpflichtung zum Anzeigen des Setzens der blauen Tafel im Inland ECDIS	2014 - 2023	§ 4.07 RheinSchPV, Anlage 5 des ES-TRIN	Protokoll 2012-I-10 RP (19) 54 = RIS/G (19) 48 = RP/G (19) 63 RP (21) 41 rev. 2 = RP/G (21) 41 rev. 2 = RIS/G (21) 34 rev. 2	RIS/G (RP/G, RV/G) CESNI/PT CESNI/TI	II	→5

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
IV-22-16	Ausarbeiten von etwaigen Anforderungen für den Betrieb und die technische Gestaltung von Spurführungsassistenten für die Binnenschifffahrt	2016- 2023	RheinSchPV, ES-TRIN, ES-RIS, ES-QIN	Protokoll 2012-I-10 RP (19) 36 rev. 2 = RP/G (19) 47 rev. 2 = RIS/G (19) 36 rev. 2 RP (21) 64 rev. 1 = RP/G (21) 59 rev. 1 RIS/G (21) 46 rev. 1 RN (21) 19 rev. 1	RP/G RIS/G (CESNI PT, CESNI QP, CESNI QP)	I	→5
IV-22-17	Verwendung von nicht typgeprüften Navigationsradaranlagen auf Binnenschiffen	2022 - 2023	RheinSchPV	RP/G (21) 39 = RIS/G (21) 32 = RP (21) 39	RIS/G RP/G	II	
IV-22-18	Wege zu zukunftsfesten Anforderungen an Informations- und Navigationsgeräte	2022 - 2023	RheinSchPV, ES-TRIN	RP (21) 40 corr. 1 rev. 2 = RP/G (21) 40 corr. 1 rev. 2 = RIS/G (21) 33 corr. 1 rev. 2 ²	RIS/G (RP/G)	I	
IV-22-19	Prüfung der Relevanz des Navigationsstatus für die Sicherheit der Schifffahrt	2022 - 2023	§ 4.07 Nummer. 5 RheinSchPV	RP/G (21) 34 = RIS/G (21) 25 = RP (21) 33	RP/G (RIS/G)	I	

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
IV-22-20	Rolle der RIS beim Liegestellenmanagement	2022 - 2023		RP (21) 65 rev. 1 = RP/G (21) 62 rev. 1 = RIS/G (21) 48 rev. 1 = IEN (21) 79 rev. 1 = IEN/G (21) 52 rev. 1	RIS/G	II	→5
IV-22-21	Vorbereitende Arbeiten zu möglichen Anforderungen und Empfehlungen betreffend Zentralen für die Fernsteuerung und Kontrolle von Schiffen	2022 - 2023		RP (21) 67 = RIS/G (21) 49 = RP/G (21) 64	RIS/G	I	→5
IV-22-22	Aktualisierung der Verweise auf die RIS-Standards in der RheinSchPV	2020 - 2023	RheinSchPV, ES-RIS	RP (19) 69 rev. 1 intern = RP/G (19) 78 rev. 1 intern = RIS/G (19) 58 rev. 1 intern	RIS/G RP/G CESNI/PT CESNI/TI	F ¹	
IV-22-23	Erarbeiten von Maßnahmen zur Erhöhung der Cyberwiderstandsfähigkeit und zur Aufrechterhaltung von Binnenschiffahrtssdiensten am Rhein bei Cyberangriffen	2020 - 2023	RheinSchPV, ES-TRIN, ES-RIS	RP (19) 35 = RP/G (19) 46 = RIS/G (19) 35 RP (19) 60 = RP/G (19) 68 = RIS/G (19) 51 = CESNI/TI (19) 21	RIS/G RP/G CESNI/TI	I	→5

¹ F steht für Fortlaufend.

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
IV-22-24	Verfolgung der Entwicklung der Verwendung von anwendungsspezifischen Meldungen (ASM - Application Specific Messages)	2017 - 2023	§ 4.07 RheinSchPV	RIS/G (21) 35 rev. 1 = RP (21) 42 rev. 1 = RP/G (21) 42 rev. 1	RIS/G (RP/G) CESNI/TI	II	→5
IV-22-25	Verfolgung der Entwicklung der Verwendung von Navigationshilfen im Inland AIS (AtoN - Aids to Navigation)	2018 - 2023	§ 4.07 RheinSchPV	RIS/G (21) 36 rev. 1 = RP (21) 43 rev. 1 = RP/G (21) 43 rev. 1	RIS/G (RP/G) CESNI/TI	II	→5
IV-22-26	Bilanz der RIS-Strategie und Ausarbeitung von Überlegungsansätzen für eine neue Strategie	2016 - 2023		Protokoll 2012- I-10 RP (16) 35 rev. 1 = RIS/G (16) 24 rev. 3 RIS/G (17) 13 RP (19) 13 = RIS/G (19) 8 rev. 1 = RP/G (19) 28 RP (21) 81 = RIS/G (21) 57 = RP/G (21) 72	RIS/G	I	→5
IV-22-27	Vorarbeiten für eine Analyse der Lücken zwischen ES-RIS und den Anforderungen an die Automatisierung in der Binnenschifffahrt	2022 - 2023	ES-RIS	RP (21) 71 = RIS/G (21) 53	RIS/G	I	→5

V – Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen
HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES STF:
 Rheinpatente, Qualifikationen und Arbeitsbedingungen der Binnenschiffer

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
V-22-1	Abschluss der Revision der RheinSchPersV und ihrer Anlagen im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2017/2397 über Berufsqualifikationen und ES-QIN	2022	RheinSchPersV		STF und STF/G	I	→2
V-22-2	Überprüfung der anderen Regelwerke der ZKR um Verweise und Terminologie mit der neuen RheinSchPersV in Einklang zu bringen	2022	RheinSchPV, RheinSchUO		STF/G, RP, RV	I	
V-22-3	Begleitung der Umsetzung der neuen RheinSchPersV in nationales Recht	2022	RheinSchPersV	Überarbeitete RheinSchPersV	STF und STF/G	I	
V-22-4	Revision der Dienstanweisungen im Hinblick auf die überarbeitete RheinSchPersV und fortlaufende Anpassungen	2022	Dienstanweisungen zur RheinSchPersV	Überarbeitete RheinSchPersV	STF/G und STF	I	
V-22-5	Austausch über Gebrauch der Wahlfreiheit bei der Ausstellung von rheinischen und nach EU-Recht ausgestellten Dokumenten	2022 - 2023	RheinSchPersV, nationale Umsetzungen der Richtlinie (EU) 2017/2397 in EU-MS		STF/G und STF	I	
V-22-6	Modernisierung der Besatzungsvorschriften auf der Grundlage der in der Arbeitsgruppe CESNI/QP durchgeführten Arbeiten	2022 - 2023	RheinSchPersV, Besatzungsvorschriften	Abschlussbericht der TASCS-Studie Entwurf eines Fahrplans für europäische Besatzungsvorschriften	STF CESNI/QP	I	→7

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
V-22-7	Anpassung des Befähigungsrahmens an die Automatisierung: <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung zusätzlicher Anforderungen für die derzeitige Ausbildung der Besatzung und • Prüfung der Notwendigkeit, einen neuen Befähigungsrahmen für künftige Funktionen an Land zu schaffen (Fernsteuerzentrale) 	2022 - 2023	RheinSchPersV	Beschlüsse 2018-II, 2020-II und 2020-II-21	STF, in Abstimmung mit RN (federführen der Ausschuss),	I	→7
V-22-8	Austausch zum weiteren Vorgehen hinsichtlich der Verwaltungsvereinbarungen und der Anerkennung der Bordbücher, Schifferdienstbücher und ggf. zusätzliche Anerkennungsverfahren	2022 - 2023	Verwaltungsvereinbarung en zu Schiffsführer- und Radarzeugnissen, Schifferdienstbüchern, Matrosenausbildungen, Richtlinie (EU) 2017/2397	Verschiedene Beschlüsse, zuletzt 2015-I-11 (Anerkennung der Bordbücher aus Drittstaaten) und 2014-II-11 sowie 2014-II-12 (Anerkennung von Ausbildungen an einer tschechischen und rumänischen Schule)	STF	F	
V-22-9	Begleitung der e-tools Initiative	2022- 2023	RheinSchPersV	E-tools Initiative	STF	II	
V-22-10	Vorbereitung einer neuen Sitzung der Patentprüfungskommissionen	2022 - 2023			STF	II	
V-22-11	Sammlung von Informationen zu Rekrutierungskampagnen	2022 - 2023			STF	I	→7
V-22-12	Monitoring und Überwachung der CESNI-Arbeiten zu Unfällen	2022 - 2023			STF	F	

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
V-22-13	Ausarbeitung eines gemeinsamen Vorschlags für das Konzept „Fahrtag“ innerhalb der RheinSchPersV	2022 - 2023	RheinSchPersV (Dienstanweisungen)		STF/G	I	
V-22-14	Erweiterung der Befähigungs- und Besatzungsvorschriften um Vorschriften für die Nutzung alternativer Brennstoffe	2022 - 2023	RheinSchPersV	Technische Vorschriften für alternative Brennstoffe (Änderung RheinSchUO und Richtlinie (EU) 2016/1629)	STF, in Abstimmung mit RV/G	II	
V-22-15	Prüfen der Vereinbarkeit von § 2.02 RheinSchPersV (= § 17.01 Nr. 3, 1. und 2. Unterabsatz der RheinSchPersV (Entwurf)) mit EU-Recht	2022 - 2023	RheinSchPersV	Arbeitsschutzvorschriften, Richtlinie 2014/112/EU	STF	I	
V-22-16	Vorbereitung einer Evaluierung der Rheinschiffpersonalverordnung: Sammlung von Punkten, in denen die RheinSchPersV verbessert werden könnte	2022 - 2023	RheinSchPersV		STF	F	
V-22-17	Verbesserung der Zusammenarbeit der Behörden	2022 - 2023	RheinSchPersV (Dienstanweisungen)		STF	I	
V-22-18	Prüfung der englischen Fassung der neuen RheinSchPersV	2022 - 2023	RheinSchPersV		STF	I	

VI – Untersuchungsausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES RV:
Technische Schiffssicherheit, Bau und Ausrüstung der Fahrzeuge

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
VI-22-1	Erteilung von Empfehlungen für Gleichwertigkeiten und Abweichungen in Anwendung von § 2.20 der RheinSchUO	2022 - 2023	RheinSchUO, § 2.20		RV/G - RV	F	→5
VI-22-2	Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung der Veröffentlichung neuer Editionen des ES-TRIN und neuer Entwicklungen	2022 - 2023	RheinSchUO	2017-II-20 2019-I-11 2020-II-22	RV/G - RV	F	→3
VI-22-3	Jährliche Datenerfassung der Treibhausgas- und sonstigen Schadstoffemissionen	2022 - 2023		RV (21)m 23, Punkt 3.1	RV/G - RV	F	→4.1
VI-22-4	Aktive Umsetzung der Roadmap für Emissionen in ihrem Zuständigkeitsbereich, insbesondere in Bezug auf verwendete Technologien, die Unterstützung von Innovationen und die Entwicklung technischer Vorschriften für Binnenschiffe	2022 - 2023		2021-II-36 (zum Zeitpunkt der Veröffentlichung zu aktualisieren)	RV – IEN – ECO RV/G	I	→4.1
VI-22-5	Entwicklung eines effizienteren Verfahrens zur Bearbeitung von Empfehlungen	2022 - 2023	RheinSchUO, § 2.20	RV (21) 56 rev. 1	RV/G - RV	I	→5
VI-22-6	Klärung des Verfahrens zur Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften innerhalb der ZKR	2022 - 2023	RheinSchUO, § 1.01 Nummer 24	RV (21) 55	RV/G - RV	II	-
VI-22-7	Vorbereitende Arbeiten für eine Lückenanalyse von ES-TRIN im Bereich der automatisierten Navigation, bevor sie dem CESNI unterbreitet wird	2022 - 2023	ES-TRIN	RV (21) 53	RV/G – RV - RN	I	→5

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
VI-22-8	Vorbereitende Arbeiten für mögliche Anforderungen und Empfehlungen betreffend Zentralen an Land für die Fernsteuerung und Kontrolle von Schiffen	2022 - 2023	RheinSchUO, ES-TRIN	RV (21) 62	RV/G – RV - RN	I	→5
VI-22-9	Beitrag zur Überprüfung der Richtlinie (EU) 2016/1629	2022 - 2023		RV (21) 52 rev. 1 RV/G (21) 3 rev. 5 = RV (21) 4 rev. 5	RV/G	I	-
VI-22-10	Ausarbeitung technischer Optionen und abgestimmter Vorschläge der ZKR-Mitgliedstaaten zur Erleichterung der Arbeiten in der Arbeitsgruppe CESNI/PT	2022 - 2023	ES-TRIN		RV/G	F	-
VI-22-11	Aufgaben, die aus dem Arbeitsprogramm des CESNI, des Polizeiausschusses, des Wirtschaftsausschusses, des Kleinen Schifffahrtsausschusses und der ZKR-Präsidentschaft resultieren können, aufgrund eines besonderen Auftrags oder einer Problemanalyse	2022 - 2023			RV/G - RV	F	-

VII – Kleiner Schifffahrtsausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES RN

Steuerung und Koordinierung der Arbeiten zur automatisierten Navigation

Nr.	Aufgabe	Dauer	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
VII-22-1	Vorschlag einer neuen Formulierung für die Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt	2022 - 2023	Protokolle 2018-II-16 2020-II-20 2020-II-21	RN	I	→5
VII-22-2	Verfolgung der Akzeptanz und Nutzung der internationalen Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt, insbesondere außerhalb der ZKR	Fortlaufend	Protokolle 2018-II-16 2020-II-21	RN	F	→5
VII-22-3	Entwicklung eines Glossars von Begriffen für die automatisierte Navigation in den vier offiziellen Sprachen der ZKR, unter Berücksichtigung der Entwicklungen in der automatisierten Navigation	Fortlaufend		RN	F	→5
VII-22-4	Bestandsaufnahme der Pilot- und Forschungsprojekte zur Automatisierung in der Binnenschifffahrt	Fortlaufend	Protokoll 2018-II-16 RP (19) 15 rev. 1 = RP/G (19) 10 rev. 2 automation.ccr-zkr.org	RN	F	→5
VII-22-5	Entwicklung eines gemeinsamen Verwaltungsverfahrens für die Erteilung einer Genehmigung an Projektträger, um Versuche auf dem Rhein zu ermöglichen	2022 - 2023	RN (21) 4 = RP (21) 28 = RV (21) 17 = STF (21) 23 = DF (21) 9 = IEN (21) 33)	RN	I	→5

Nr.	Aufgabe	Dauer	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
VII-22-6	Definition des technischen Inhalts des Dossiers für die Beantragung der Abweichung und Bedingungen für die Prüfung dieses Dossiers	2022 - 2023	RN (21) 4 = RP (21) 28 = RV (21) 17 = STF (21) 23 = DF (21) 9 = IEN (21) 33	RN	I	→3.2
VII-22-7	Zusammenstellung der Erfahrungen aus Pilotprojekten zur Automatisierung der Binnenschifffahrt	Fortlaufend		RN	F	→3.3
VII-22-8	Entwicklung eines Verfahrens zur Evaluierung der Ergebnisse der abgeschlossenen Pilotprojekte, die von der ZKR genehmigt wurden	2023-2025		RN	II	→3.4
VII-22-9	Erstellung eines Kommunikationsdokuments für den Projektträger mit Informationen über das Verfahren	2022-2025		RN	I	→3.5
VII-22-10	Festlegung eines vorläufigen Zeitplans (abgeschlossenes Verfahren, Schätzung des Zeitrahmens für die Antragstellung und den Erhalt der behördlichen Genehmigungen)	2022 - 2023		RN	II	→3.6
VII-22-11	Koordination der Arbeiten im Zusammenhang mit der automatisierten Navigation gemeinsam mit den Ausschüssen der ZKR (STF, RV, RP und wenn es die Situation erfordert IEN, DF)	Fortlaufend		RN	F	→4
VII-22-12	Koordination der Arbeiten im Bereich der Spurführungsassistenten in der Binnenschifffahrt und den Kontrollzentren für die Fernsteuerung (Shore Control Centers)	2022 - 2023		RN	I	
VII-22-13	Prüfung von Anträgen auf Abweichung von den Verordnungen der ZKR	Fortlaufend		RN	F	

PROTOKOLL 9

Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2022-2023 Beschluss

Die Zentralkommission

billigt die in der Anlage beigefügte Tabelle für den Vorsitz und den Stellvertretenden Vorsitz der Gremien der Zentralkommission für die Periode 2022-2023.

Anlage

Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2022-2023

ZEITRAUM	GREMIEN									
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	RN
Vorsitz 2022/2023	FR	FR	CH	DE	DE	DE	FR	NL	NL	NL

Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2022-2023

ZEITRAUM	GREMIEN									
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	RN
Stellv. Vorsitz 2022/2023	NL	NL	NL	CH	NL	CH	BE	BE	DE	BE

PROTOKOLL 10

Rechtliche Fragen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 11

Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR

Kein Beschluss.

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 Schifffahrtspolizeilichen 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 bei Zuwiderhandlungen gegen die schifffahrtspolizeilichen Vorschriften 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

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	Hinterlegung der Kündigungsurkunde
DEUTSCHLAND ¹	9. März 1999	7. Juni 2018
BELGIEN		
FRANKREICH		
LUXEMBURG ²	8. Juli 1993	7. Juni 2018
NIEDERLANDE ³	16. April 1997	7. Juni 2018
SCHWEIZ ⁴	21. Mai 1997	

¹ **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.

² **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.

³ **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.

⁴ **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.

Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012)

Das Übereinkommen lag vom 27. September 2012 bis zum 26. September 2014 am Sitz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg zur Unterzeichnung auf, es ist am 1. Juli 2019 in Kraft getreten.

Teilnehmer	Unterzeichnung	Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder Beitritt
Deutschland ¹	11. Juli 2013	Ratifikation 27. September 2018
Österreich		
Belgien	27. September 2012	
Bulgarien		
Frankreich	27. September 2012	-
Ungarn		Beitritt 7. März 2018
Luxemburg	27. September 2012	Ratifikation 25. September 2014
Niederlande ²	29. November 2012	Annahme 7. Juni 2018
Polen	3. Dezember 2013	
Serbien	18. Juni 2013	Ratifikation 18. Juni 2013
Slowakei		
Schweiz		

¹ **Vorbehalt Deutschlands**

Die Bundesrepublik Deutschland behält sich gemäß Artikel 18 Absatz 1 des Übereinkommens das Recht vor, die Bestimmungen des Übereinkommens ganz oder teilweise nicht auf die in Artikel 18 Absatz 1 Buchstaben a und c des Übereinkommens genannten Ansprüche sowie auf die in Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe d des Übereinkommens genannten Fahrzeuge anzuwenden.

² **Vorbehalt der Niederlande**

Das Königreich der Niederlande behält sich gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a für den europäischen Teil der Niederlande das Recht vor, die Anwendung der Bestimmungen dieses Übereinkommens in ihrer Gesamtheit auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden, auszuschließen.

Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI)

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

Am 22. Juni 2017 hat die Konferenz der Vertragsparteien einen Beschluss zur Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) und dessen Anwendungsbestimmung gefasst - Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe) (Beschluss CDNI 2017-I-4).

Änderungen dieses Übereinkommens bedürfen der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung durch die Vertragsparteien. Sie treten gemäß Artikel 19 Absatz 4 CDNI am ersten Tag des sechsten Monats nach der Hinterlegung der letzten Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde beim Verwahrer in Kraft.

Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe)

Vertragsparteien	Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde
Deutschland	Annahme 9. Februar 2021
Belgien	
Frankreich	
Luxemburg	Ratifikation 7. Februar 2020
Niederlande	Annahme 3. Juli 2020
Schweiz	

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 2004¹
Kroatien: 7. Dezember 2004
Tschechische Republik: 14. November 2005
Bulgarien: 19. April 2006
Niederlande: 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 2010²
Ukraine: 17. April 2014

¹ **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.

² **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. Januar 2011

Schweiz: Beitritt am 8. Februar 2011

Tschechische Republik: Ratifikation am 21. September 2011

Belgien: Beitritt am 17. Juni 2014

PROTOKOLL 12

Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des mündlichen Berichts des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für die erste Jahreshälfte 2021 und den Ausblick auf die zweite Jahreshälfte.

Anlage

Bericht über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt im ersten Halbjahr 2021 und Ausblick auf die zweite Jahreshälfte

1. Beförderungsaufkommen auf dem Rhein

Die beförderten Mengen auf dem Rhein bewegen sich auf einem Erholungspfad und zeigen - bis auf das flüssige Massengut - aufwärts neigende Trends für das erste Halbjahr 2021.

Insgesamt war der Güterverkehr in der ersten Jahreshälfte 2021 um rund 6,3% höher als im Vorjahreszeitraum. Mit am stärksten angestiegen ist das trockene Massengut mit +11,4%. Dies lässt sich mit einer erhöhten Stahlproduktion in Deutschland (+15% in den ersten fünf Monaten in 2021) erklären sowie auch mit dem erhöhten Kohlebedarf im Energiesektor, angesichts steigender Gaspreise und entsprechender Ausweicheffekte.

TABELLE 1: GÜTERMENGE AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN IM ERSTEN HALBJAHR 2019, 2020 UND 2021 NACH LADUNGSART

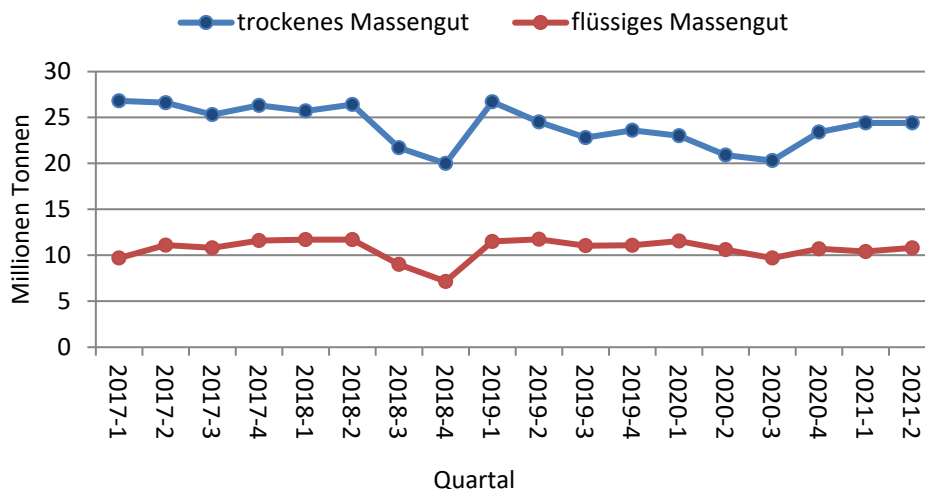
	Erstes Halbjahr (Mio. t)			Änderungsrate in %	
	2019	2020	2021	2021/2020	2021/2019
Gesamtverkehr	91,1	81,2	86,2	6,2%	-5,3%
Trockenes Massengut	51,1	43,9	48,9	11,4%	-4,3%
Flüssiges Massengut	23,3	22,1	21,3	-3,6%	-8,6%
Containerladung*	9,8	9,0	9,8	8,9%	0%
Stückgut	4,7	3,7	3,8	2,7%	-19,1%
Sonstige Ladung	2,2	1,8	2,0	11%	-9,1%

Quelle : Destatis

* Eigengewicht der Containerbehälter ist miteinbezogen

Das flüssige Massengut hat deutliche Verluste hinnehmen müssen und konnte nicht an die Mengen des Jahres 2020 anknüpfen. Dies liegt an einem stetig steigenden Ölpreis und einer zurückgehenden Nachfrage nach Kraftstoffen aufgrund der Pandemie. Siehe hierzu auch die Analyse der einzelnen Länder in Kapitel 2.

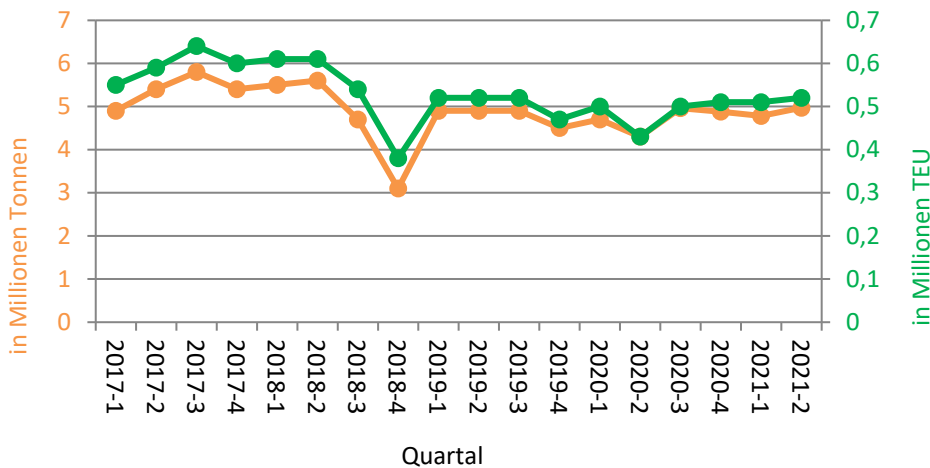
ABBILDUNG 1: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI TROCKENEM UND FLÜSSIGEM MASSENGUT AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN NACH QUARTALEN



Quelle: Destatis

Der Containerverkehr hat sich im ersten Halbjahr 2021 merklich erholt, mit einem Zuwachs von rund 8% (auf Basis der Einheit ‚Tonnen‘) bzw. um 11% (auf Basis der Einheit ‚TEU‘) im Vergleich zur Vorjahresperiode. Das Niveau des ersten Halbjahres 2019 hat der Containerverkehr im ersten Halbjahr 2021 wieder erreicht. Allerdings sind die Werte, die es bis zur Mitte des Jahres 2018, also bis kurz vor der Niedrigwasserperiode gab, nach wie vor ‚außer Sicht‘. Der Abstand beträgt hier noch -12 % (auf Basis der Einheit ‚Tonnen‘) bzw. -16% (auf Basis der Einheit ‚TEU‘).

ABBILDUNG 2: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI CONTAINERLADUNG AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN



Quelle : Destatis

Bis auf die Mineralölprodukte und Nahrungs- und Futtermittel konnte bei allen anderen Gütersegmenten ein ansteigender Trend mit bis zu +22,2% für Eisenerz erfasst werden. Auch die Beförderung von Kohle zeigt einen deutlichen Anstieg von +18,8%, was an der hohen Kohlenachfrage des Energiesektors liegt. Diese saisonal gestiegene Nachfrage erklärt sich anhand von steigenden Gaspreisen.

TABELLE 2: GÜTERBEFÖRDERUNG AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN IM ERSTEN HALBJAHR 2019, 2020, 2021, INSGESAMT UND NACH WESENTLICHEN GÜTERSEGMENTEN*

	HJ1 2019 in Mio t	HJ1 2020 in Mio t	HJ1 2021 in Mio t	Veränderung 2021/2020 in %
Gesamtverkehr	91,1	81,2	86,2	+6,2%
Mineralölprodukte	15,2	14,7	13,7	-6,8%
Sande, Steine, Erden, Baustoffe	14,8	13,4	13,9	+3,7%
Chemische Erzeugnisse	10,5	9,6	10,1	+5,2%
Eisenerz	11,1	9,2	11,3	+22,8%
Feste Brennstoffe (Kohle)	12,2	8,5	10,1	+18,8%
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	4,8	5,3	5,8	+9,4%
Sekundärrohstoffe, Abfälle	4,6	4,5	4,9	+8,9%
Metalle und Metallprodukte	5,0	4,2	4,4	+4,8%
Nahrungs- und Futtermittel	3,0	3,2	2,9	-9,4%
Maschinen, Ausrüstungen, Fahrzeuge	1,0	0,7	0,8	+14,3%

Quelle: Destatis ZKR Auswertung

* die Summe dieser ausgewählten Gütersegmente ergibt nicht den Gesamtverkehr.

2. Beförderungsaufkommen in Rheinstaaten

Folgende Tabelle zeigt die Mengen in den ersten Halbjahren 2018, 2019, 2020 und 2021 in den ZKR-Mitgliedsländern sowie die Änderungsrate 2021/2020.

TABELLE 3: GÜTERMENGE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN RHEINSTAATEN IM ERSTEN HALBJAHR 2018, 2019, 2020 UND 2021

¹

	Erstes Halbjahr 2018 in Mio t	Erstes Halbjahr 2019 in Mio t	Erstes Halbjahr 2020 in Mio t	Erstes Halbjahr 2021 in Mio. t	Änderungsrate 2021/2020 in %
Niederlande	188,6	185,1	176,5	187,0	+6,0
Deutschland	109,7	106,3	94,8	99,1	+4,5
Belgien - Flandern	37,0	36,0	34,7	36,1	+4,0
Frankreich	26,3	28,7	23,7	25,8	+9,3
Belgien -Wallonien	21,6	20,4	17,3	16,7	-3,5
Schweiz	2,9	3,2	2,7	2,8	+3,7

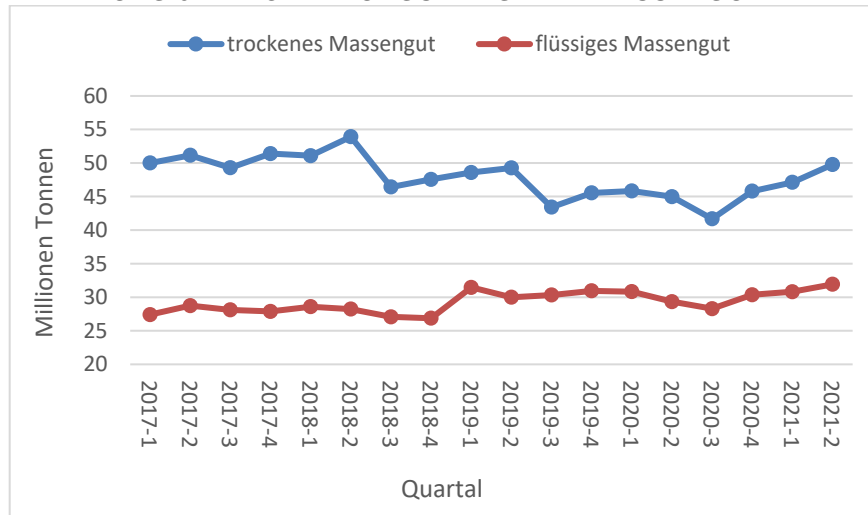
Quellen: Eurostat [IWW_GO_QNAVE], Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

Niederlande

Die Beförderung von trockenem Massengut ist in den Niederlanden seit dem dritten Quartal 2020 deutlich, um rund 8 Mio. Tonnen, angestiegen. Die Beförderungsmenge näherte sich im 2. Quartal 2021 wieder dem Wert von 50 Mio. Tonnen. Dieser Wert galt vor dem Niedrigwasserjahr 2018 und der Covid-Pandemie als der mittlere Quartalswert für trockenes Massengut in den Niederlanden.

In Prozent gemessen ist die Beförderung von trockenem Massengut im ersten Halbjahr 2021 um 7% gestiegen, gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Das flüssige Massengut verzeichnete einen Anstieg um 4%, was im Gegensatz steht zu Rückgängen bei flüssigem Massengut auf dem Rhein, in Deutschland und in Belgien.

ABBILDUNG 3: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI MASSENGUT IN DEN NIEDERLANDEN

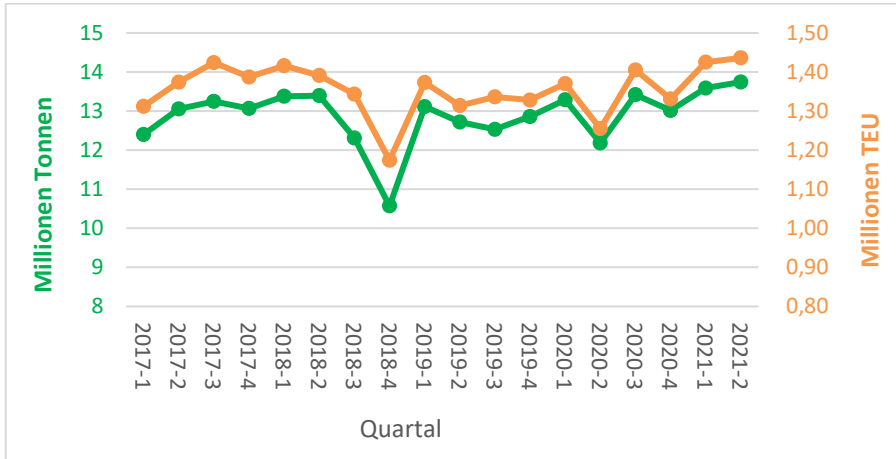


Quelle : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Der Containerverkehr hat im ersten Halbjahr 2021 gleichfalls zugenommen. In der Einheit ‚Tonnen‘ stieg er um rund 7%, in der Einheit ‚TEU‘ um 9%, jeweils gegenüber dem ersten Halbjahr 2020.

¹ Für Belgien wurden die Ergebnisse der beiden belgischen regionalen Wasserstraßenverwaltungen verwendet: de Vlaamse Waterweg und SPW Service Public de Wallonie.

ABBILDUNG 4: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI CONTAINERN IN DEN NIEDERLANDEN

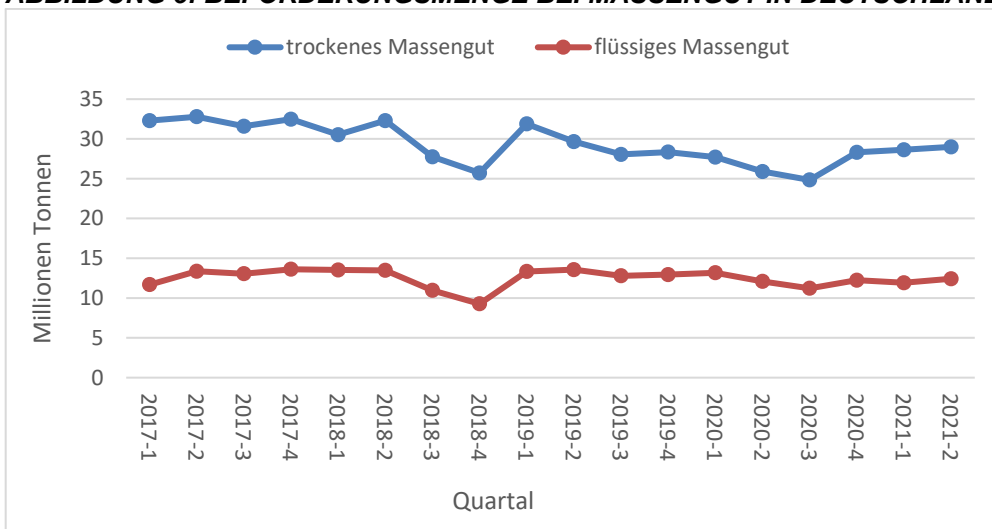


Quelle : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Deutschland

Der gesamte Güterverkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen stieg im ersten Halbjahr 2021 um 4.5% gegenüber dem ersten Halbjahr 2020. Allerdings wurde das Niveau des ersten Halbjahres 2019 noch unterschritten. Besonders positiv war der Trend bei trockenem Massengut, das nach einem längeren Abwärtstrend wieder eine Erholung zeigte.

ABBILDUNG 5: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI MASSENGUT IN DEUTSCHLAND

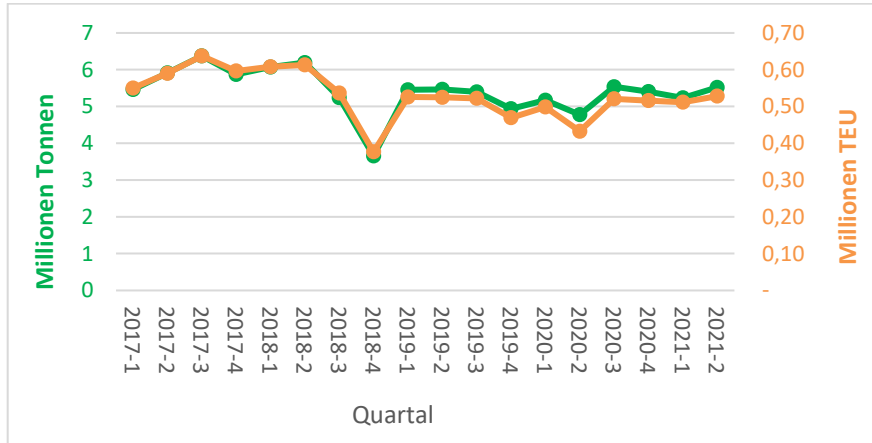


Quelle : Destatis

Das flüssige Massengut hat, was Mineralölprodukte anbelangt, deutliche Verluste verzeichnet. Die Pandemie ist hierfür teilweise verantwortlich, da sie die Kraftstoffnachfrage dämpft. Auch spielt der seit der zweiten Jahreshälfte 2020 stetig steigende Ölpreis eine Rolle.

Der Containerverkehr hat im ersten Halbjahr 2021 ebenfalls zugenommen. In der Einheit ‚Tonnen‘ stieg er um rund 8%, in der Einheit ‚TEU‘ um 12%, jeweils gegenüber dem ersten Halbjahr 2020.

ABBILDUNG 6: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI CONTAINERN IN DEUTSCHLAND



Quelle : Destatis

Die von der Industrieproduktion abhängigen Rohstofftransporte von Eisenerz und Kokskohle konnten deutliche Anstiege im zweistelligen Bereich erzielen. Bei Kohle kam noch ein weiterer Faktor hinzu. So kam es auf dem Energiemarkt im ersten Halbjahr 2021 zu stark steigenden Gaspreisen, was wiederum die Nachfrage nach Kohle deutlich steigerte. Dies schlug sich ebenfalls positiv auf die Kohlebeförderung nieder. Der generelle, mehrjährige Trend bei der Kohlebeförderung ist dennoch weiterhin abwärts geneigt.

TABELLE 4: GÜTERBEFÖRDERUNG AUF DEUTSCHEN BINNENWASSERSTRASSEN IM ERSTEN HALBJAHR 2019, 2020, 2021, INSGESAMT UND NACH WESENTLICHEN GÜTERSEGMENTEN

	HJ1 2019 in Mio t	HJ1 2020 in Mio t	HJ1 2021 in Mio t	Veränderung 2021/2020 in %
Gesamtverkehr	106,3	94,8	99,1	+4,5
Mineralölprodukte	17,6	16,5	15,1	-8,1
Sande, Steine, Erden, Baustoffe	16,1	14,6	14,6	-0,3
Chemische Erzeugnisse	11,3	10,5	11,0	+4,4
Eisenerz	10,8	9,0	11,0	+21,5
Feste Brennstoffe (Kohle)	13,9	9,0	11,3	+25,2
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	6,7	7,4	7,3	-1,3
Sekundärrohstoffe, Abfälle	5,7	5,7	5,9	+4,3
Metalle und Metallprodukte	5,4	4,4	4,7	+5,3
Nahrungs- und Futtermittel	4,0	4,3	3,9	-8,7
Maschinen, Ausrüstungen, Fahrzeuge	1,1	0,8	0,9	+14,5

Quellen : Destatis, Analyse ZKR

Belgien

Für Belgien wird auf Daten der regionalen Wasserstraßenverwaltungen für Flandern und Wallonien zurückgegriffen. In Flandern nahm der Güterverkehr der Binnenschifffahrt um 4% zu. Das größte Segment (Sande, Erden und Baustoffe) war hierbei mit einem Plus von 6,2% vertreten.

Positive Entwicklungen gab es auch bei weiteren Gütersegmenten wie Landwirtschaftlichen Erzeugnissen (+4%) sowie Metallen und Metallprodukten (+13,5%). Auch Eisenerze und feste Brennstoffe zeigten einen Aufwärtstrend. Der Anstieg von 24,6% für Kohle unterstreicht die erhöhte Nachfrage aufgrund von steigenden Gaspreisen.

Mineralölprodukte verzeichneten einen Rückgang von 18,3%, was mit den steigenden Ölpreisen zusammenhängt, und auch mit Sondereffekten in der ersten Jahreshälfte 2020, als der rapide gesunkene Ölpreis eine kurzfristige Sonderkonjunktur ausgelöst hatte.

TABELLE 5: GÜTERBEFÖRDERUNG AUF BINNENWASSERSTRASSEN IN BELGIEN-FLANDERN IM ERSTEN HALBJAHR 2019, 2020 UND 2021, INSGESAMT UND NACH GÜTERSEGMENTEN

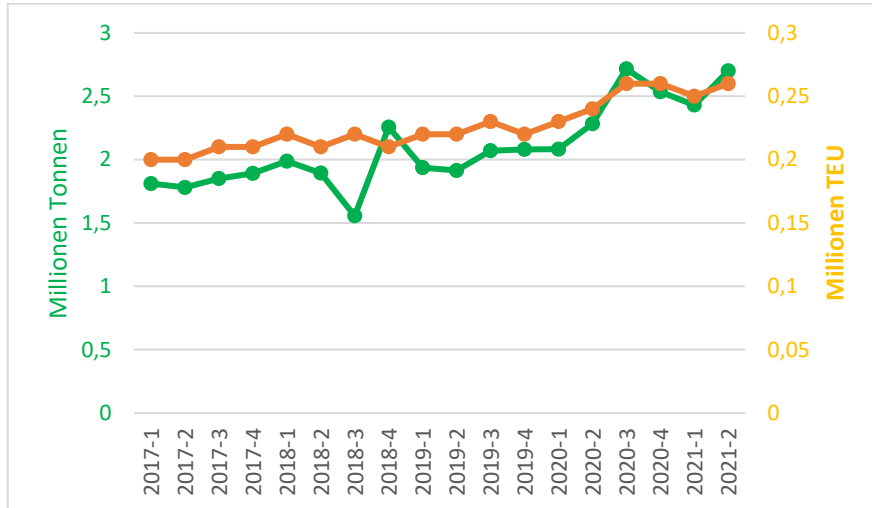
	HJ1 2019 in Mio t	HJ1 2020 in Mio t	HJ1 2021 in Mio t	Veränderung 2021/2020 in %
Gesamtverkehr	36,0	34,7	36,1	+4,0
Sande, Steine, Erden, Baustoffe	14,1	12,9	13,7	+6,2
Mineralölprodukte	3,2	3,7	3,0	-18,3
Verschiedene und übrige Güter	4,6	5,0	5,4	+8,8
Maschinen und Anlagen	3,2	3,3	3,3	-0,1
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2,4	2,2	2,2	+4,0
Düngemittel	2,1	2,0	2,0	-1,2
Metalle und Metallprodukte	2,3	1,8	2,1	+13,5
Nahrungs- und Futtermittel	1,8	1,7	1,5	-8,8
Eisenerz	1,4	1,3	1,8	+37,9
Feste Brennstoffe (Kohle)	0,9	0,7	0,9	+24,6

Quellen: De Vlaamse Waterweg, Analyse ZKR

Der Containerverkehr in Flandern ist erst im zweiten Quartal 2021 wieder angestiegen, nachdem er zwischen Q3 2020 und Q1 2021 rückläufig war. Im ersten Halbjahr 2021 wurden 4,89 Mio. Tonnen Güter in Containern befördert (+12% gegenüber dem Vorjahreszeitraum). Dies entsprach einer Menge von 512.279 TEU (+10% gegenüber Vorjahreszeitraum).

Sowohl bei Verwendung der Einheit ‚TEU‘ als auch bei der Einheit ‚Tonnen‘ zeigt sich ein klar ansteigender Trend für die letzten Jahre (siehe Grafik).

ABBILDUNG 7: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI CONTAINERN IN BELGIEN-FLANDERN



Quelle: De Vlaamse Waterweg, Analyse ZKR

In Wallonien waren die Ergebnisse für das erste Halbjahr insgesamt weniger positiv als in Flandern. Der Gesamtrückgang des Güterverkehrs lag bei -3,5%. Für Metalle und Metallprodukte (+22,2%) sowie für chemische Erzeugnisse (+13,6%) gab es einen positiven Trend. Für die anderen Gütersegmente war ein teils merklich negativer Trend vorherrschend.

TABELLE 6: GÜTERBEFÖRDERUNG AUF BINNENWASSERSTRASSEN IN BELGIEN-WALLONIEN IM ERSTEN HALBJAHR 2019, 2020 UND 2021, INSGESAMT UND NACH GÜTERSEGMENTEN

	HJ1 2019 in Mio t	HJ1 2020 in Mio t	HJ1 2021 in Mio t	Veränderung 2021/2020 in %
Gesamtverkehr	20,4	17,3	16,7	-3,5%
Sande, Steine, Erden, Baustoffe	8,3	7,0	6,8	-2,9%
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2,3	1,9	1,9	0%
Metalle und Metallprodukte	2,5	1,8	2,2	+22,2%
Düngemittel	1,8	1,7	1,4	-17,6%
Mineralölprodukte	1,8	1,7	1,5	-11,8%
Verschiedene und übrige Güter	0,97	0,93	0,81	-12,9%
Feste Brennstoffe (Kohle)	0,81	0,62	0,45	-34,8%
Eisenerz	0,78	0,65	0,61	-6,2%
Nahrungs- und Futtermittel	0,44	0,29	0,23	-20,7%
Chemische Erzeugnisse	0,67	0,66	0,75	+13,6%

Quellen: Service public de Wallonie, Analyse ZKR

Frankreich

Der Güterverkehr auf französischen Binnenwasserstraßen ist im ersten Halbjahr 2021 um 9,3% gewachsen. Ein Zuwachs um 30% beim größten Gütersegment (Sande, Erden, Baustoffe) war hierfür maßgeblich. Dieses Segment hat allerdings noch nicht wieder das Niveau des ersten Halbjahres 2019 erreicht. Die mit der Stahl- und Chemieproduktion verbundenen Gütergruppen verbuchten ebenfalls Zuwächse im zweistelligen Bereich. Starke Rückgänge gab es hingegen bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen und bei Nahrungs- und Futtermitteln.

TABELLE 7: GÜTERBEFÖRDERUNG AUF FRANZÖSISCHEN BINNENWASSERSTRASSEN IM ERSTEN HALBJAHR 2019, 2020 UND 2021, INSGESAMT UND NACH GÜTERSEGMENTEN *

	HJ1 2019 in Mio t	HJ1 2020 in Mio t	HJ1 2021 in Mio t	Veränderung 2021/2020 in %
Gesamtverkehr	28,7	23,6	25,8	+9,3
Sande, Steine, Erden, Baustoffe	12,8	9,3	12,1	+30,0
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	5,6	5,8	4,4	-24,1
Mineralölprodukte	2,0	1,7	1,7	0
Nahrungs- und Futtermittel	1,8	1,7	1,3	-23,5
Containerladung, Maschinen, Ausrüstungen, Fahrzeuge	1,8	1,7	1,7	0
Chemische Erzeugnisse	1,1	0,9	1,1	+22,2
Eisenerz und Metallabfälle	1,0	0,8	1,1	+37,5
Metalle und Metallprodukte	1,2	0,7	0,9	+28,6
Feste Brennstoffe (Kohle)	0,6	0,4	0,3	-25,0

Quellen : VNF, Analyse ZKR

* Die Daten für den Monat Mai 2021 wurden von VNF per Schätzung ermittelt.

Der Containerverkehr in Frankreich ist in den Daten für die Gütergruppe ‚Containerladung, Maschinen, Ausrüstungen, Fahrzeuge‘ enthalten, die auch Projektgüter und Projektladung umfasst. Daten zum Containerverkehr in TEU waren bei Abfassung des Berichts noch nicht verfügbar.

Schweiz

Der Güterverkehr auf schweizerischen Binnenwasserstraßen lässt sich anhand des Export- und Importverkehrs der *Schweizerischen Rheinhäfen* erfassen. Da die Schiffbarkeit des Rheins erst in der Schweiz selbst beginnt (in Rheinfelden bei Basel) spielt Transitverkehr in der Schweizerischen Rheinschifffahrt keine Rolle. Die in folgender Tabelle enthaltenen Zahlen enthalten den wasserseitigen Güterverkehr dieser Häfen für die ersten Halbjahre 2019, 2020 und 2021. Das Halbjahresergebnis 2021 übertrifft das der Vorjahresperiode um 3,3%. Grund für den Zuwachs ist hauptsächlich der Anstieg der Importe von Mineralölprodukten, das größte Gütersegment beim wasserseitigen Verkehr der *Schweizerischen Rheinhäfen*.²

² Die Informationen und Daten für die Schweiz entstammen allesamt folgender Medienmitteilung: *Port of Switzerland* (2021), Medienmitteilung. Schweizerische Rheinhäfen im 1. Halbjahr 2021.

TABELLE 8: GÜTERBEFÖRDERUNG AUF SCHWEIZERISCHEN BINNENWASSERSTRASSEN IM ERSTEN HALBJAHR 2019, 2020 UND 2021, INSGESAMT UND NACH GÜTERSEGMENTEN

	HJ1 2019 in Mio T	HJ1 2020 in Mio t	HJ1 2021 in Mio t	Veränderung 2021/2020 in %
Gesamtverkehr	3,228	2,722	2,812	+3,3%
Erdöl, flüssige Mineralölerzeugnisse	1,51	1,26	1,30	+3,2%
Sande, Steine, Erden, Baustoffe	0,58	0,52	0,48	-7,6%
Nahrungs- und Futtermittel	0,25	0,24	0,25	+4,2%
Maschinen, Ausrüstungen, Fahrzeuge	0,24	0,23	0,26	+13,0%
Chemische Erzeugnisse	0,23	0,12	0,094	-25%
Eisen, Stahl, Metalle	0,15	0,10	0,19	+90%
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	0,13	0,11	0,10	-9,0%
Erze und Metallabfälle	0,07	0,08	0,07	-12,5%
Düngemittel	0,07	0,05	0,05	0
Feste Brennstoffe (Kohle)	0,01	0,002	0,006	+200%

Quelle: Schweizerische Rheinhäfen, Analyse ZKR

Beim Containerverkehr wurden im Berichtszeitraum in den *Schweizerischen Rheinhäfen* wasserseitig 61.451 TEU umgeschlagen. Gegenüber dem Ergebnis des ersten Halbjahres 2020 (56.112 TEU) entspricht dies einem Zuwachs von 10%.

Zum guten Halbjahresergebnis haben die von April bis Juni 2021 vorherrschenden sehr guten Wasserstände beigetragen. Der Jahresbeginn fiel durch das Hochwasser im Februar und der Blockade im Suez Kanal im März etwas schwächer aus.

3. Güterverkehr auf der Donau

Die folgende Tabelle enthält die Halbjahreszahlen der Donauschifffahrt nach einzelnen Staaten, auf Basis von Eurostat und nationalen Statistikämtern.

TABELLE 9: GÜTERMENGE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN DONAUSTAATEN IM ERSTEN HALBJAHR 2018, 2019, 2020 UND 2021

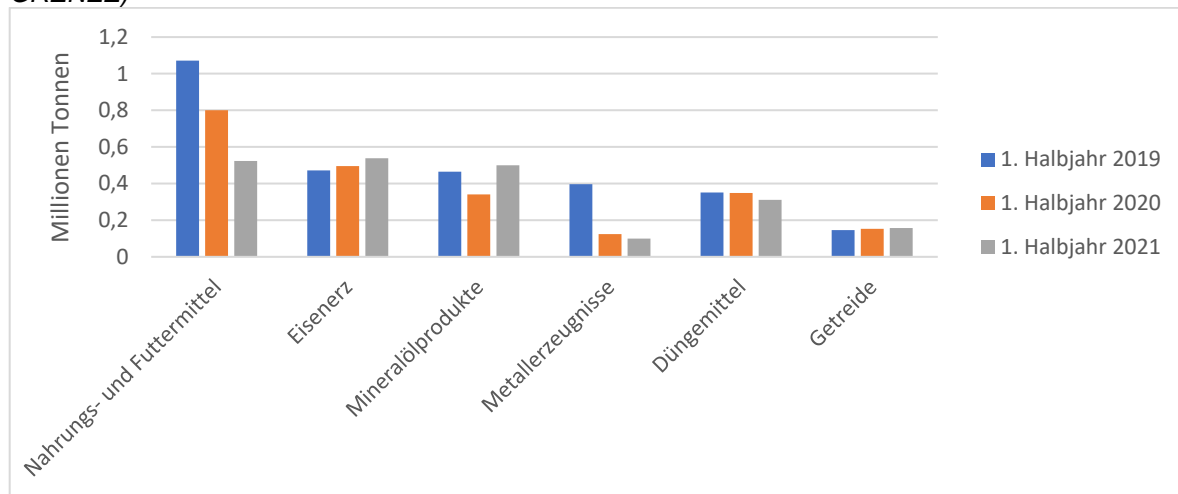
	Erstes Halbjahr 2018 in Mio t	Erstes Halbjahr 2019 in Mio t	Erstes Halbjahr 2020 in Mio t	Erstes Halbjahr 2021 in Mio. t	Änderungsrate 2021/2020 in %
Rumänien	13,4	15,6	15,0	15,1	0,0
Serbien	5,0	7,2	5,9	9,7	+63,9
Bulgarien	7,1	8,7	9,0	9,2	+1,6
Ungarn	4,0	4,8	4,5	4,3	-4,4
Österreich	4,6	4,7	4,3	4,4	+2,6
Slowakei	3,4	3,6	3,0	3,0	0,0
Kroatien	0,3	0,4	0,4	0,3	-20,4

Quellen: Eurostat [IWW_GO_QNAVE], National Institute of Statistics of Romania, Hungarian Central Statistical Office

Unterjährige Statistiken zum Güterverkehr auf der Donau nach einzelnen Gütersegmenten und weiteren Indikatoren (Verkehrsrichtung, Verkehr nach Schiffstyp) werden vom Marktbeobachtungssystem der *Donaukommission* bereitgestellt. Die detaillierte Erfassung des Donauverkehrs erfolgt in diesem System anhand von Messpunkten an verschiedenen Abschnitten der Donau (Obere Donau: Grenze Deutschland/Österreich, Grenze Slowakei/Ungarn; Mittlere Donau: Grenze Ungarn/Kroatien/Serbien; Untere Donau: Donau-Schwarzmeer-Kanal).

An der oberen Donau wurden bei der deutsch-österreichischen Grenze knapp eine Million Tonnen an Gütern im ersten Halbjahr befördert. Dies entsprach einem starken Rückgang um fast 40% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Sowohl der Talverkehr wie auch der Bergverkehr verzeichneten stark sinkende Mengen. Ebenfalls an der oberen Donau, an der slowakisch-ungarischen Grenze, wurden im ersten Halbjahr 2021 2,6 Mio. Tonnen an Gütern befördert, was einem Rückgang gegenüber dem Vorjahreszeitraum um knapp 4% entspricht.

ABBILDUNG 8: GÜTERVERKEHR AN DER OBEREN DONAU (SLOWAKISCH-UNGARISCHE GRENZE) *

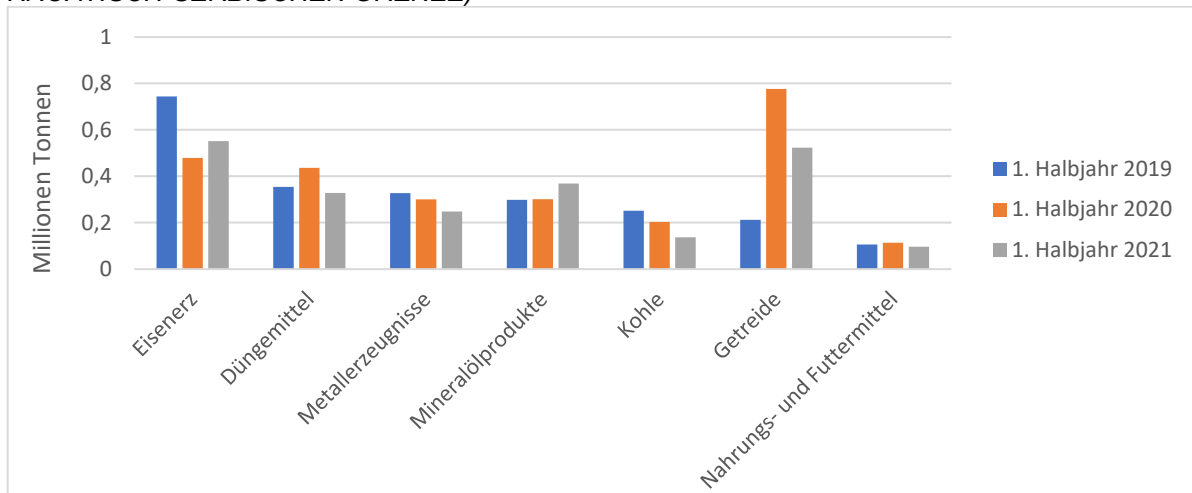


Quelle: Donaukommission, Marktbeobachtungsberichte für das erste Halbjahr 2020

* Staustufe Gabčíkovo

An der mittleren Donau im Süden Ungarns wurden im ersten Halbjahr 2021 fast 3,1 Mio. Tonnen an Güterbeförderung erfasst. Dieser Wert liegt in etwa auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Der Getreidetransport konnte zwar nicht ganz an die hohen Werte des Jahres 2020 anknüpfen, er blieb aber dennoch höher als in 2019. Getreide wird im Bereich der mittleren Donau ausschließlich donauabwärts befördert, in Richtung der Seehäfen am Schwarzen Meer (vor allem nach Constanța).

ABBILDUNG 9: GÜTERVERKEHR AN DER MITTLEREN DONAU (NAHE DER UNGARISCH-KROATISCH-SERBISCHEN GRENZE) *



Quelle: Donaukommission, Marktbeobachtungsbericht für das erste Halbjahr 2020

* Messpunkt Mohács/Südungarn

Im ersten Halbjahr 2021 erreichte der Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal 8,4 Mio. Tonnen, was einem Plus von 5% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Dieser Kanal ist sowohl für Binnenschiffe wie auch für Seeschiffe befahrbar.

Die vorliegenden unterjährigen Statistiken zum Güterverkehr auf der Donau nach Gütergruppen zeigen eine günstigere Entwicklung im unteren und mittleren Donaunraum im Vergleich zum oberen Donaunraum. Dieser Trend setzt im Wesentlichen Entwicklungen fort, wie sie auch schon für frühere Jahre beobachtet werden konnten. Ein wichtiger Grund hierfür liegt zum einen in der Beschränkung der Abladetiefen im oberen Donaunraum. Ein weiterer wichtiger Grund ist ökonomischer Art. So sind die Getreidetransporte ein Marktsegment, das vor allem im mittleren und unteren Donaunraum eine mengenmäßig wichtige Rolle spielt. Getreidetransporte entwickelten sich in 2020 und 2021 erheblich besser als alle anderen Gütersegmente der Donauschifffahrt. Die Donaukommission erwartet auf Grund von hohen Lagerbeständen an Getreide in den Jahren 2020/2021 weiterhin hohe Getreidetransporte in der zweiten Jahreshälfte 2021.

Für das Stahlsegment wird im Jahr 2021 eine Erholung erwartet, die jedoch den in 2020 eingetretenen Rückgang der Stahlherstellung und der entsprechenden Transporte im mittleren Donaunraum noch nicht vollständig kompensieren wird.

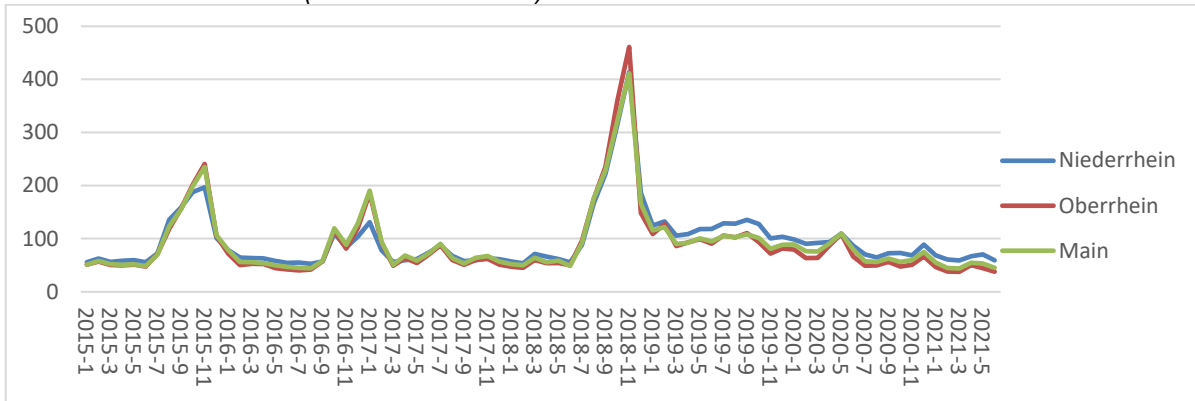
4. Frachtraten

Zunächst werden die Frachten in der Rheinregion bei Flüssiggut (Gasöl) betrachtet. Im ersten Halbjahr 2021 haben sich die Spotmarkt-Frachtraten für Gasöl/Diesel und auch für Benzin im ARA-Rhein-Handel negativ entwickelt. Damit setzte sich die Entwicklung fort, die nach der Niedrigwasserperiode 2018 begonnen hatte. Ein wesentlicher Faktor, der die Frachtraten belastet, ist die anhaltende Pandemie mit ihrem negativen Einfluss auf die Mobilität und die Treibstoffnachfrage. Dies belastet die Transportnachfrage bei Kraftstoffen und dementsprechend auch die Frachtraten.

Auch von hydrologischer Seite konnten die Frachtraten nicht gestützt werden, da die Wasserstände mit Ausnahme einer Periode Ende April recht hoch waren.

Die auf den Spotmärkten für Ölprodukte steigenden Preise wirkten sich ebenfalls negativ auf die Frachtraten aus. Schließlich war die Terminstruktur auf den Terminmärkten auf 'Backwardation' ausgerichtet, was bedeutet, dass sinkende Ölpreise erwartet werden, und damit wenig Anreiz für Lagerhaltung existiert.

ABBILDUNG 10: ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN FÜR GASÖL AUS DER ARA-REGION ZU ZIELORTEN AM RHEIN (INDEX 2015 = 100)

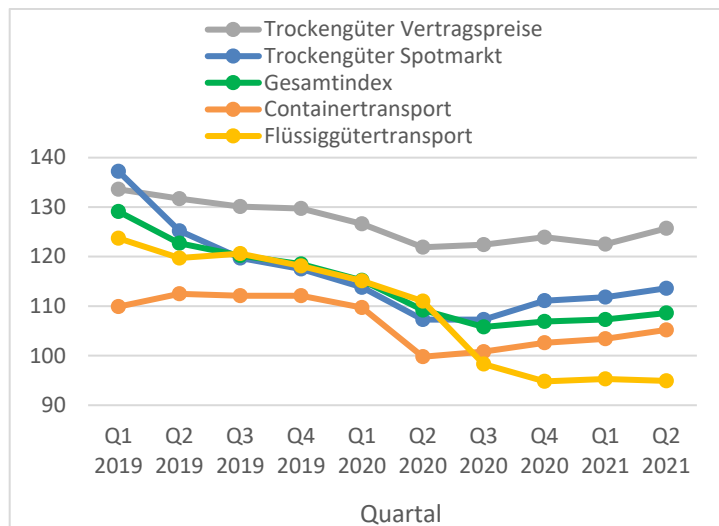


Quelle: ZKR-Berechnung auf der Grundlage von PJK International

Die PJK erhebt Frachtraten (in Euro pro Tonne) für den ARA-Rhein-Handel mit flüssigem Massengut. Die ZKR rechnet diese Werte in einen Index mit Basisjahr 2015 um. Niederrhein: Duisburg, Köln. Oberrhein: Karlsruhe, Basel. Main: Frankfurt/M.

Das niederländische Statistikamt (CBS) erhebt Frachtratendaten von einer Reihe niederländischer Binnenschiffahrtsunternehmen. Diese Daten werden zweimal pro Quartal erhoben und enthalten Treibstoff- und Niedrigwasserzuschläge.

ABBILDUNG 11: ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN PRO QUARTAL FÜR NIEDERLÄNDISCHE BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN NACH MARKTSEGMENT (INDEX 2015 = 100, VIERTELJÄHRLICHE DATEN)



Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (Binnenvaardiensten; prijsindex)

Im dritten Quartal 2020 schienen sich die Transportpreise für Trockengüter und Container zu stabilisieren. Für die folgenden Quartale ist ein Aufwärtstrend zu erkennen. Bei Flüssiggütern blieben die Frachtraten auf einem niedrigen Niveau.

Da es im ersten Halbjahr 2021 keine niedrigen Wasserstände gab, wurden die Frachtraten hauptsächlich von der Transportnachfrage beeinflusst. Die Transportnachfrage nach Flüssiggütern war im Rheingebiet insgesamt leicht rückläufig, während die Beförderung von Trockengütern und Containern zunahm. Die Entwicklung der Frachtraten nach Ladungssegmenten spiegelt diese unterschiedlichen Trends wider.

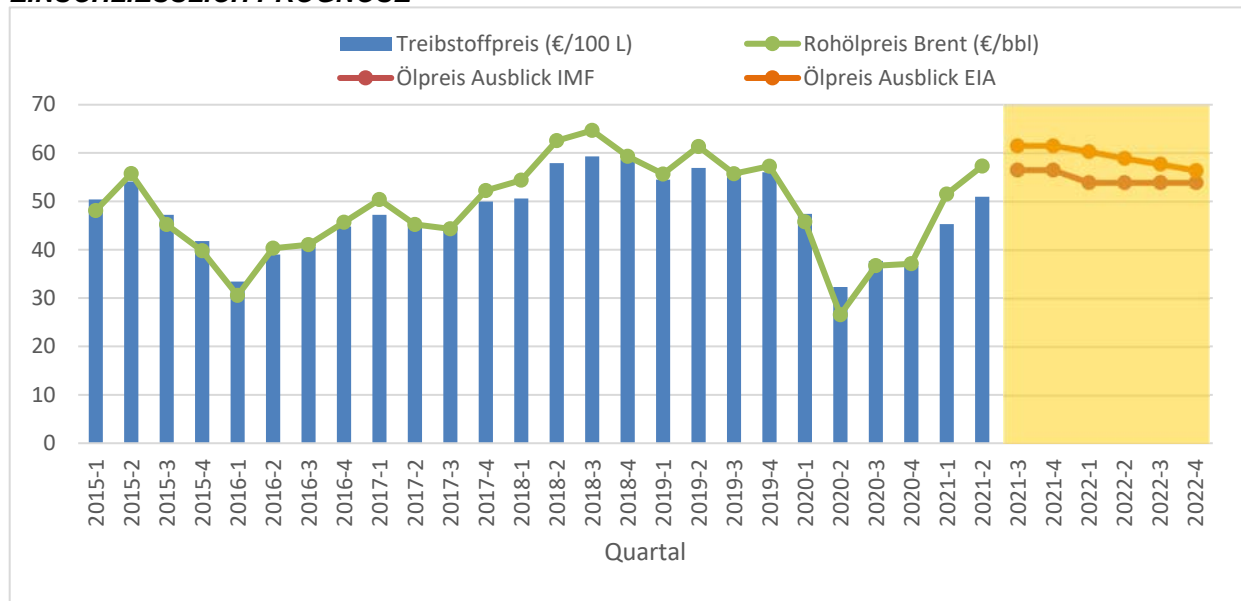
Nach Informationen von Seiten der Donaukommission wurden im Donaauraum sehr hohe Frachtraten für Weizen aus der Schwarzmeerregion erreicht. Grund war die hohe Beförderungsnachfrage bei Getreide.

5. Kostenentwicklung

Die Treibstoffkosten werden auf der Grundlage der vom Energiepreisüberwachungssystem des belgischen Wirtschaftsministeriums veröffentlichten Gasöl-/Dieselpreise analysiert.³ Ein Vergleich mit den Ölpreisen zeigt eine sehr enge Korrelation zwischen Ölpreisen und Treibstoffpreisen, die als Grundlage für einen Ausblick auf die Treibstoffpreise dient. Die Kurve für den Rohölpreis, gemessen in *barrel* (159 Liter), folgt der Kurve für den Treibstoffpreis (gemessen in 100 Liter). Dies zeigt die Korrelation der beiden Größen, und den höheren Preis für die verarbeiteten Ölprodukte im Vergleich zu Rohöl selbst.

Im Laufe des Jahres 2021 folgten die Ölpreise - und damit auch die Treibstoffpreise - weiterhin einem steigenden Trend. Der Ölpreis erreichte im zweiten Quartal 2021 68,8 US-Dollar (ca. 57,3 Euro bei einem Wechselkurs von 1,20 USD/EUR).

ABBILDUNG 12: DURCHSCHNITTLICHE TREIBSTOFFPREISE NACH ANGABEN DES BELGISCHEN WIRTSCHAFTSMINISTERIUMS UND PREISE FÜR ROHÖL DER BRENT-ÖL-SORTE EINSCHLIESSLICH PROGNOSE *



Quellen: ITB und SPF Economie (Treibstoffpreis). US Energy Information Administration (Ölpreis). Federal Reserve Economic Data (historischer Wechselkurs US-Dollars/Euro). 1 Barrel (bbl) = 159 Liter

³ Die Preise sind Höchstpreise und gelten für eine Abnahmemenge von mindestens 2.000 Litern Gasöl.

Die US Energy Information Administration (EIA) prognostiziert in ihrem jüngsten kurzfristigen Ausblick vom September 2021, dass die Spotpreise für Rohöl der Sorte Brent im Jahr 2021 im Durchschnitt etwa 72 US-Dollar pro Barrel betragen werden und im Jahr 2022 etwa 66 US-Dollar pro Barrel, verglichen mit einem Durchschnitt von 41,8 US-Dollar im Jahr 2020.

Der Ölpreisausblick des IWF deutet auf etwas niedrigere Werte hin. Dies liegt an unterschiedlichen Annahmen über das Tempo der wirtschaftlichen Erholung und das Wachstum der Ölproduktion der OPEC-Länder und der USA.⁴

Auf der Grundlage dieser Überlegungen wird erwartet, dass die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt für den Rest des Jahres 2021 und im Jahr 2022 in einer Spanne zwischen 54 und 60 €/100 l liegen werden.

Im Laufe des Septembers und Oktobers 2021 stieg der Ölpreis stärker als erwartet und übertraf im Oktober und November die Marke von 70 Euro pro 100 Liter. Im November setzte jedoch eine Abwärtsbewegung ein, die im Einklang zu der in der Grafik gezeigten Abwärtsbewegung im Prognosezeitraum steht.

6. Passagierschifffahrt

Für die Entwicklung der Passagierschifffahrt werden vier verschiedene Indikatoren betrachtet, von denen drei in Form von Monatsdaten vorliegen, und ein Indikator in Form von Quartalsdaten. Die vier Indikatoren decken in geografischer Hinsicht einen erheblichen Teil des europäischen Flusskreuzfahrtmarktes ab. Diese Indikatoren erlauben es damit zu prüfen, inwieweit die Flusskreuzfahrt und die Passagierschifffahrt insgesamt einem Erholungspfad folgen. Wie in verschiedenen Marktberichten erörtert, ist dieser Sektor am stärksten von der Covid-Pandemie in Mitleidenschaft gezogen worden.

Die genannten vier Indikatoren sind:

- 1) Die Zahl der Kabinenschiffe welche die Schleuse von Iffezheim am Rhein passieren, je Monat
- 2) Die Zahl der Kabinenschiffe welche die Schleuse Gabčíkovo an der Donau (slowakisch-ungarische Grenze) passieren, je Monat
- 3) Die Umsatzentwicklung im französischen Passagierschiffahrtsgewerbe auf Binnenwasserstraßen als Index mit Basisjahr 2015, je Monat
- 4) Die Umsatzentwicklung im deutschen Passagierschiffahrtsgewerbe auf Binnenwasserstraßen als Index mit Basisjahr 2015, je Quartal

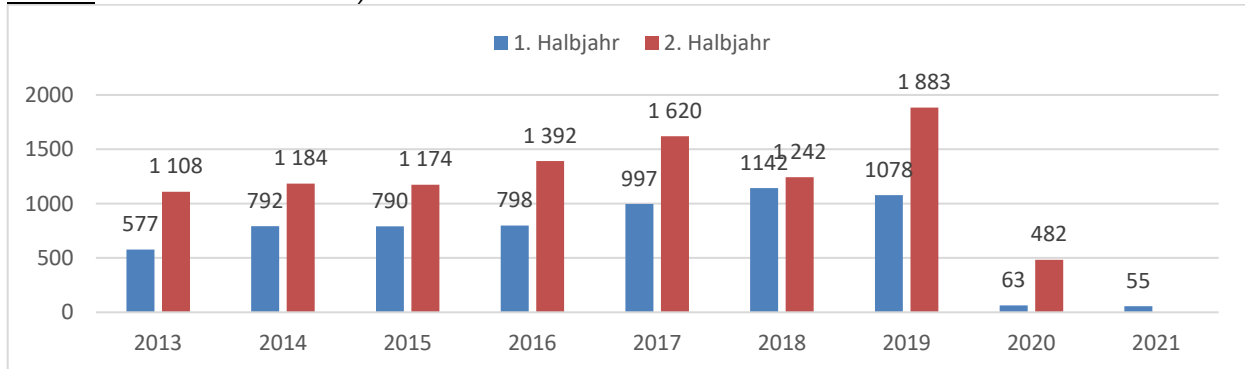
Ad 1) Verkehr von Kabinenschiffen an der Schleuse Iffezheim

Den Messpunkt für den Rhein stellt die Schleuse Iffezheim dar. Die Anzahl der Kreuzfahrtschiffe, die diese Schleuse am Oberrhein passieren, ist ein wichtiger Indikator für den europäischen Kreuzfahrtsektor, da der Rhein nach der Donau die zweithöchste Zahl an Kreuzfahrten in Europa aufweist. Mittels der Daten, die an der Schleuse Iffezheim erfasst werden, ist es möglich, den Kreuzfahrtverkehr zwischen Amsterdam und Basel zu beobachten.

In der zweiten Jahreshälfte 2020 blieben die Verkehrszahlen auf dem Rhein sehr gering, parallel zu einer nur graduellen Aufhebung der Lockdownregeln. In der ersten Hälfte des Jahres 2021 sanken die Zahlen auf ein noch tieferes Niveau, da sich die Pandemielage im Frühjahr 2021 wieder deutlich verschärft hatte.

⁴ Quelle: US Energy Information Administration, Short-Term Energy Outlook, September 2021. Verfügbar unter <https://www.eia.gov/outlooks/steo/>. Die Ölpreiswerte in US-Dollar werden in Werte in Euro umgerechnet und in der Abbildung dargestellt. Der Wechselkurs für diese Umrechnung beträgt 1,18 für Q1 2021 und 1,20 für Q2 2021 US-Dollar pro Euro.

ABBILDUNG 13: ANZAHL DER FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE, DIE DIE SCHLEUSE IFFEZHEIM AM OBERRHEIN PRO HALBJAHR PASSIEREN (FÜR DIE ZWEITE HÄLFTE DES JAHRES 2021 WAREN KEINE DATEN VERFÜGBAR)

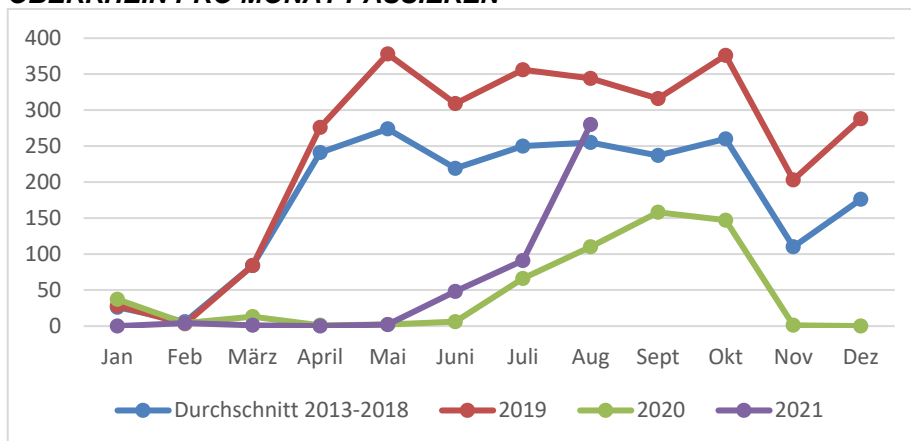


Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichts lagen die Zahlen bis zum Monat August 2021 vor. In diesem Monat stieg die Zahl der Kreuzfahrtschiffe, die die Schleuse Iffezheim passierten, stark an. Es ist jedoch noch viel zu früh, um dies als eine endgültige Erholung in diesem Marktsegment zu betrachten.

Mehrere Indikatoren zeigen, dass die Pandemie noch nicht vorbei ist. Immerhin gab es im August 2021 ein Überschreiten des Vorjahreswertes (August 2020) und sogar ein Überschreiten des mittleren Wertes für den Monat August im Zeitraum 2013-2018.

ABBILDUNG 14: ANZAHL DER FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE, DIE DIE SCHLEUSE IFFEZHEIM AM OBERRHEIN PRO MONAT PASSIEREN

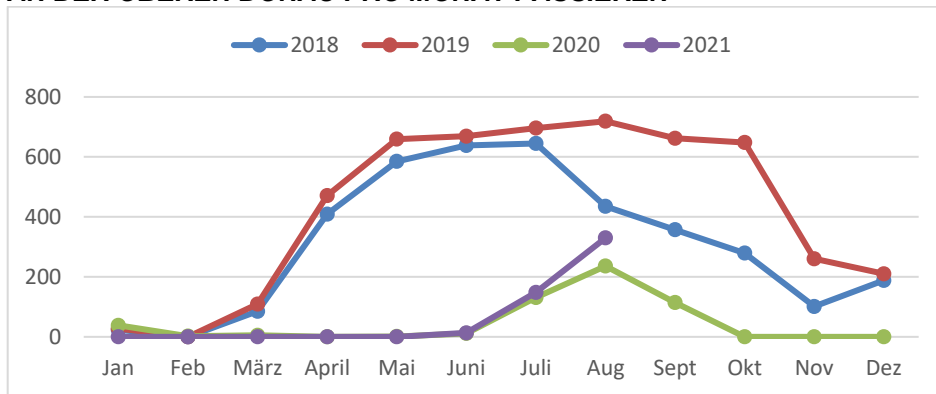


Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

Ad 2) Verkehr von Kabinenschiffen an der Schleuse Gabčíkovo

Diese Schleuse an der slowakisch-ungarischen Grenze ist deswegen von besonderer Bedeutung, weil dieser slowakisch-ungarische Grenzpunkt zwischen Wien und Budapest liegt. Damit werden alle Flusskreuzfahrtschiffe, die von Passau oder von Wien aus nach Budapest fahren, diesen Grenzpunkt passieren. Kreuzfahrten zwischen Passau und Budapest stellen eine der wichtigsten Formen der Flusskreuzfahrt in Europa dar. Dies wird allein dadurch deutlich, dass die Zahlen in der folgenden Grafik höher sind als jene für den Rhein bei Iffezheim.

ABBILDUNG 15: ANZAHL DER FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE, DIE DIE SCHLEUSE GABČIKOVO AN DER OBEREN DONAU PRO MONAT PASSIEREN



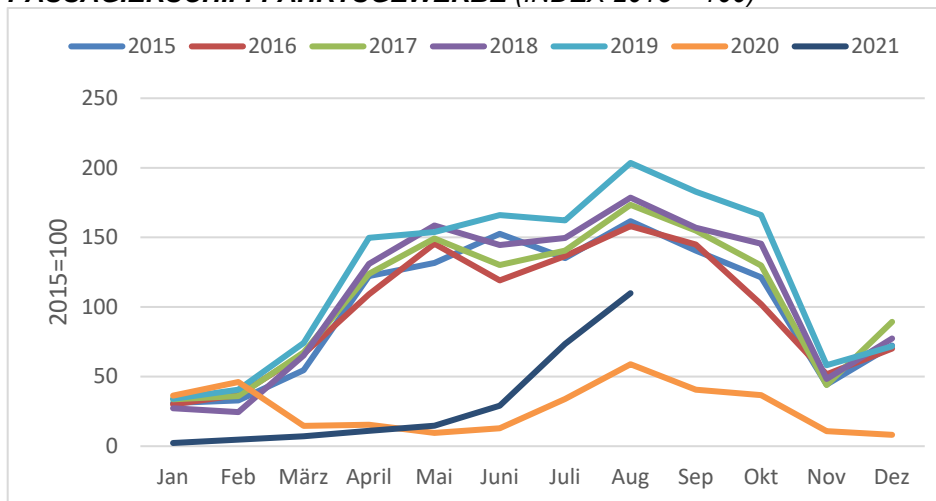
Quelle: Marktbeobachtung Donaukommission

Bei genauerem Vergleich zwischen den Zahlen an Rhein und Donau fällt auf, dass der Rückgang an der Donau prozentual stärker ausfiel als am Rhein. Eine Gemeinsamkeit beider Messpunkte ist, dass zwischen Januar und Mai 2021 überhaupt keine Kabinenschiffe die Messpunkte passierten, und somit die Aktivität gleich Null war. Letzteres war im Wesentlichen auch im Frühjahr 2020 der Fall. In den Monaten Juli und August 2021 wurden wieder einzelne Kreuzfahrten durchgeführt.

Ad 3) Umsatzentwicklung im französischen Passagierschiffahrtsgewerbe

Die folgende Abbildung zeigt die monatliche Umsatzentwicklung im französischen Personenschiffahrtsgewerbe für die Jahre 2015-2021 (bis August) als Indexwerte mit Basisjahr 2015. Der Verlauf der Kurve für das Jahr 2021 zeigt deutliche Ähnlichkeiten mit der Entwicklung der Kabinenschiffahrt an Rhein und Donau. Auch die Tatsache, dass die Kurve für das Jahr 2019 die höchst gelegene Kurve für den Zeitraum 2015 bis 2021 ist, spiegelt die Verhältnisse in den Grafiken für den Rhein und die Donau wider. Es zeigt sich hier also eine auffallende Parallelität in der Entwicklung der Passagierschiffahrt in verschiedenen europäischen Regionen.

ABBILDUNG 16: MONATLICHE UMSATZENTWICKLUNG IM FRANZÖSISCHEN PASSAGIERSCHIFFFAHRTSGEWERBE (INDEX 2015 = 100)



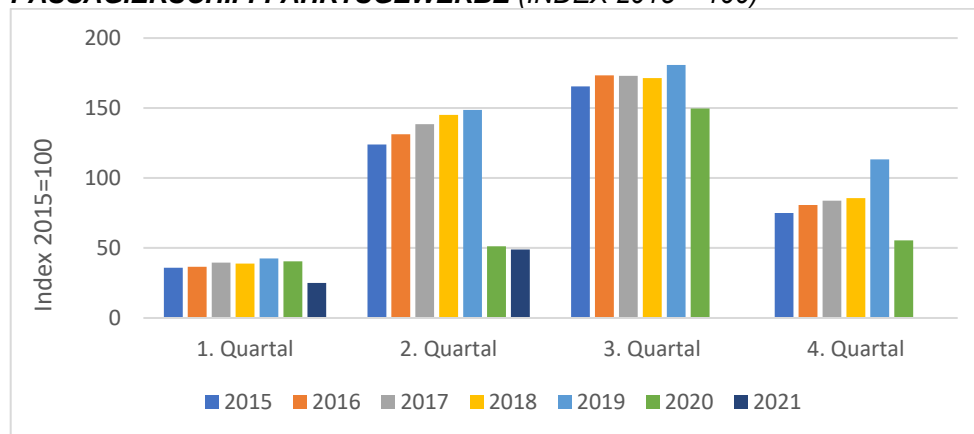
Quelle: INSEE, Indice de chiffre d'affaires - Transports fluviaux de passagers (NAF rév. 2, niv. groupe poste 50.3)

Ad 4) Umsatzentwicklung im deutschen Passagierschiffahrtsgewerbe

Das Vorliegen von Quartalsdaten macht die Wahl einer anderen grafischen Darstellungsweise erforderlich. Für die Interpretation der Daten ist es wichtig zu erwähnen, dass sich diese Umsatzentwicklung auf das gesamte deutsche Passagierschiffahrtsgewerbe bezieht und nicht allein auf die Flusskreuzfahrt. Tagesausflugsschiffahrtbetriebe sind somit ebenfalls in den Daten enthalten. Gleiches gilt im Übrigen auch für die französische Umsatzentwicklung, die oben dargestellt wurde.

Die Tatsache, dass die Werte für das erste und das zweite Quartal 2021 die ohnehin schon sehr niedrigen Werte der ersten Jahreshälfte 2020 noch unterschritten haben, bestätigt die bereits oben gewonnene Erkenntnis einer anhaltenden Krisensituation in der Passagierschiffahrt.

ABBILDUNG 17: QUARTALSWEISE UMSATZENTWICKLUNG IM DEUTSCHEN PASSAGIERSCHIFFFAHRTSGEWERBE (INDEX 2015 = 100)



Quelle: Destatis – Datenbank Genesis online

Für den mehrjährigen Zeitraum kann ein ansteigender Trend beobachtet werden, der sich vor allem für das zweite und vierte Quartal in den Daten zeigt. Für die eigentliche Hauptsaison (drittes Quartal), ist ein solcher Trendanstieg nicht zu beobachten. Interpretiert werden kann dieses Phänomen mit einer tendenziellen Ausweitung der Saison, ausgehend von der klassischen Hochsaison im Sommer, hin zu einer Passagierschiffahrtsaktivität im Frühjahr, Sommer, Herbst und teils sogar Winter.

7. Zusammenfassung und Ausblick

Die Entwicklung des Frachtverkehrs im ersten Halbjahr zeigt für die Rheinstaaten und den Rhein selbst eine deutliche Erholung der Transporte von trockenem Massengut. Dies spiegelt die Normalisierung der Industrieproduktion (vor allem der Stahlproduktion) in Westeuropa, und weitere Effekte wider. Zu letzteren gehören insbesondere eine Erhöhung der Kohlenachfrage, im Zuge stark steigender Gaspreise.

Bei flüssigem Massengut war die Entwicklung insgesamt weniger positiv. Dies gilt vor allem für den Rhein, für Deutschland, Belgien und Frankreich, wo die Beförderung von Mineralölprodukten rückläufig bzw. konstant war. In den Niederlanden und in der Schweiz war sie hingegen ansteigend. Die teilweise zu beobachtenden Rückgänge bei Mineralölprodukten sind eine Folge steigender Ölpreise und eines Basiseffekts. So war die Beförderungsnachfrage im ersten Halbjahr 2020 bei diesen Gütern hoch, was die Rückgänge im Vorjahresvergleich erklärt. Dämpfende Effekte gibt es auch auf Grund der Pandemie sowie wegen der Elektrifizierung im Verkehrssektor.

Der Containerverkehr hat auf dem Rhein und in Deutschland zumindest die durch die Pandemie eingetretenen Verluste wieder wett gemacht. Sein Niveau liegt hier jedoch noch weit unterhalb der Mengen, die bis zur Mitte des Jahres 2018, also bis zum Ausbruch der Niedrigwasserkrise, zu beobachten waren. In den Niederlanden und in Belgien (hier vor allem in Flandern) entwickelte sich der Containerverkehr in den letzten Jahren weitaus positiver als auf dem traditionellen Rhein und in Deutschland, und folgte auch in der ersten Jahreshälfte 2021 weiterhin einem ansteigenden Trend.

Die Entwicklung der Frachtraten folgte insgesamt der Entwicklung der Transportnachfrage. So stiegen die Frachtraten bei trockenen Massengütern und beim Containerverkehr im Rheingebiet ab der zweiten

Jahreshälfte 2020 an, was sich auch in der ersten Jahreshälfte 2021 fortsetzte. Beim flüssigen Massengut war jedoch keine Erholung sichtbar, sondern ein weiterer Rückgang der Raten. Die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt befinden sich im Aufwärtstrend, parallel zum kontinuierlich steigenden Ölpreis.

Die Ergebnisse beim Güterverkehr auf der Donau zeigen für das erste Halbjahr eine leichte Erholung beim Transport von Eisenerz, und ein anhaltend hohes Niveau beim Transport von Getreide. Nach einzelnen Donauabschnitten fallen die Resultate jedoch unterschiedlich aus. Der mittlere und untere Donaoraum verzeichnete eine günstigere Entwicklung als der obere Donaoraum. Die Frachtraten im Donaoraum stiegen für Getreidetransporte im mittleren und unteren Donaoraum an.

Die Passagierschifffahrt folgt, wie verschiedene Indikatoren für unterschiedliche europäische Regionen zeigen, einem gemeinsamen Trend bzw. einem gemeinsamen Muster. Dieses Muster besteht darin, dass der Verkehr von Kreuzfahrtschiffen in der ersten Hälfte der beiden Jahre 2020 und 2021 auf einem Niveau nahe Null lag. In der zweiten Hälfte der Jahre 2020 und 2021 gab es im Juli und August erste Anzeichen einer temporären Wiederaufnahme der Aktivität. Dieser Effekt fiel im Jahr 2021 stärker aus als im Jahr 2020, zumindest was die beiden Monate Juli und August anbelangt. Daten für die Monate September bis Dezember 2021 waren noch nicht verfügbar.

Der Ausblick fällt für den Güterverkehr gänzlich anders aus als für den Passagierverkehr. Für den Güterverkehr wird mit einer Fortsetzung der Erholung in der zweiten Jahreshälfte 2021 und im Jahr 2022 gerechnet. Der positive Trend bei trockenem Massengut und bei Containern dürfte sich im Zuge der Erholung der Industrieproduktion ebenfalls fortsetzen. Bei flüssigem Massengut ist auf Grund der zu erwartenden Ölpreissteigerung nicht mit Wachstum in nächster Zeit zu rechnen, mit Ausnahme der chemischen Erzeugnisse.

Die Passagierschifffahrt ist in weitaus stärkerem Maße von der Entwicklung der Pandemielage abhängig. Bisher konnte sich dieser Sektor kaum den Lockdown-Regeln entziehen, worunter seine Aktivität stark in Mitleidenschaft gezogen wurde. Leichte Lockerungen der Verhältnisse machten sich in Form einer geringfügigen Erhöhung der Aktivität (Zahl der Schiffspassagen) bemerkbar, und zwar jeweils zur Mitte der Jahre 2020 und 2021. Die anhaltende Pandemielage bringt ein hohes Maß an Unsicherheit mit sich, und birgt das Risiko neuerlicher Reisebeschränkungen. Dies lässt erwarten, dass sich die Lage der Passagierschifffahrt auch im kommenden Jahr 2022 schwierig gestalten wird.

PROTOKOLL 13

Schifferpatente und Besatzungen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 14

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Festlegung des Alkoholgrenzwertes für die gesamte diensttuende Mindestbesatzung (§ 1.03 Nummer 4 RheinSchPV)

1. Gemäß der Mannheimer Akte hat die Zentralkommission die freie Schifffahrt auf dem Rhein zu garantieren und durch ihre Verordnungen ein hohes Sicherheitsniveau in der Rheinschifffahrt zu gewährleisten.
2. In § 1.03 Nummer 4 RheinSchPV ist ein Alkoholgrenzwert festgelegt, der nur für Besatzungsmitglieder gilt, die Kurs und Geschwindigkeit des Fahrzeugs bestimmen. Eine zu hohe Blutalkoholkonzentration hat aber auch bei Besatzungsmitgliedern, die nicht Kurs und Geschwindigkeit des Fahrzeuges bestimmen, Relevanz für die Sicherheit.
3. Die Mindestbesatzung wurde nach Sicherheitskriterien festgelegt. So ist die Mindestbesatzung in § 1.01 der Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV) definiert als „*die vorgeschriebene Besatzung nach §§ 3.15 bis 3.23 dieser Verordnung*“. Diese Paragraphen bestimmen je nach Fahrzeugart und Betriebsform des Schiffes, welche Mindestbesatzung an Bord sein muss.
4. Konkret bedeutet das, dass die Mitglieder der Mindestbesatzung während der gesamten Dauer ihres Dienstes an Bord stets in der Lage sein müssen, ihre Aufgaben zu erfüllen. Dies gilt insbesondere bei Festmachemanövern, beim Durchfahren von Schleusen und in Notfällen. Gerade in Gefahrensituationen müssen alle Mitglieder der Mindestbesatzung jederzeit in der Lage sein, einzugreifen und notfalls auch das Fahrzeug zu manövrieren oder aufzustoppen. Des Weiteren müssen sie in der Lage sein, anderen Fahrzeugen gemäß § 1.16 RheinSchPV Hilfe zu leisten.
5. Der vorliegende Änderungsvorschlag bezweckt die Ausweitung des für den Schiffsführer und die sonstigen Personen an Bord, die vorübergehend selbständig den Kurs und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bestimmen, geltenden Alkoholgrenzwertes auf die gesamte diensttuende Mindestbesatzung. Die Festlegung des Grenzwertes für die Blutalkoholkonzentration, bei dessen Überschreitung eine Beeinträchtigung der Fähigkeiten der Person, die Kurs und Geschwindigkeit bestimmt, vorliegt, basiert auf folgenden Kriterien:
 - die Blutalkoholkonzentration beträgt 0,5 oder mehr Promille
 - oder
 - die Alkoholmenge im Körper führt zu einer Blutalkoholkonzentration oder einem gleichwertigen Alkoholgehalt in der Atemluft, bei der bzw. dem es den diensttuenden Mitgliedern der Mindestbesatzung nicht möglich ist, ihren Dienst zu verrichten.
6. Der vorliegende Änderungsvorschlag gilt indessen nicht für Mitglieder der Mindestbesatzung, die sich außerhalb des Dienstes befinden.
7. Durch die vom Gewerbe befürwortete Ausweitung des Alkoholgrenzwertes auf die gesamte diensttuende Mindestbesatzung kann weiter zur Sicherheit der Rheinschifffahrt beigetragen werden.
8. Die Ergebnisse der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung sind nachstehend wiedergegeben.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen soll

Die in der Anlage aufgeführte Änderung bezweckt die Ausweitung des für den Schiffsführer und die sonstigen Personen an Bord, die vorübergehend selbständig den Kurs und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bestimmen, geltenden Alkoholgrenzwertes auf die gesamte diensttuende Mindestbesatzung.

Die Mindestbesatzung wurde nach Sicherheitskriterien festgelegt. Ihr sicheres Handeln muss also dauerhaft gewährleistet sein. Durch diese Änderung wird deshalb dafür gesorgt, dass die Fähigkeiten dieser Besatzung nicht mehr durch übermäßigen Alkoholkonsum beeinträchtigt sein können.

Diese Änderung trägt somit zu einer Verbesserung des Sicherheitsniveaus der Rheinschifffahrt bei.

Eventuelle Alternativen zur beabsichtigten Änderung

Die RheinSchPV könnte im bisherigen Wortlaut belassen werden. Dies würde bedeuten, dass der für den Schiffsführer und die sonstigen Personen an Bord, die vorübergehend selbständig den Kurs und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bestimmen, geltende Alkoholgrenzwert beibehalten würde, was keine Erhöhung des Sicherheitsniveaus der Rheinschifffahrt ermöglichen würde.

Folgen dieser Änderung

§ 1.03 Nummer 4 RheinSchPV wird geändert.

Diese Änderung verursacht für das Gewerbe keine zusätzlichen Kosten; die Kosten sind auf weitere Prüfungen zur Kontrolle ihrer Anwendung begrenzt.

Folgen einer Ablehnung dieser Änderung

Es wäre möglich, auf diese Änderung zu verzichten. Allerdings könnte dadurch nicht weiter zur Sicherheit der Rheinschifffahrt beigetragen werden.

Würden die Fähigkeiten der Besatzung durch übermäßigen Alkoholkonsum beeinträchtigt, könnte die Sicherheit bestimmter Handlungen nicht gewährleistet werden, was auch der Sicherheit der Schifffahrt abträglich wäre.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

in dem Bestreben, zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beizutragen,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Dezember 2022 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 14

§ 1.03 Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

- „4. Die Fähigkeiten der diensttuenden Mitglieder der Mindestbesatzung nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein dürfen nicht durch Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Medikamenten, Drogen oder aus einem anderen Grund beeinträchtigt sein.

Bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Promille oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt, oder bei einem gleichwertigen Alkoholgehalt in der Atemluft ist es den Mitgliedern der Mindestbesatzung verboten, ihren Dienst zu verrichten.

Die Sätze 1 und 2 gelten entsprechend auch für sonstige Personen an Bord, die vorübergehend selbständig den Kurs und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bestimmen.“

PROTOKOLL 15

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Anpassung des § 3.02 betreffend Lichter

1. Rechtssicherheit wird durch die Qualität der Rechtsetzung gewährleistet, die normativ sein muss im Sinne von vorschreibend, verbietend, sanktionierend usw. Zudem müssen die Vorschriften verständlich sein, wobei Verständlichkeit Lesbarkeit sowie Klarheit und Präzision der Aussagen und deren Kohärenz impliziert. In diesem Sinne setzt die Kohärenz von Vorschriften eine Vereinheitlichung der Terminologie, d. h. der Begriffe, Ausdrücke und Definitionen, aber auch aktuelle Bezugnahmen und Verweise voraus, die wesentliche Elemente zur Gewährleistung der Rechtssicherheit der Vorschriften sind.
2. Die derzeitige Fassung des § 3.02 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) enthält dementsprechend veraltete Bezugnahmen auf europäische Richtlinien. Daher sollten die Bestimmungen des § 3.02 RheinSchPV mit den Anforderungen des Artikels 7.05 ES-TRIN, in dem die technischen Anforderungen für Signalleuchten festgelegt sind, in Einklang gebracht werden. Die RheinSchPV enthält auch weitere Anforderungen an Lichter. Insbesondere sind in § 1.01 Buchstaben t, u und v die Farbe, Stärke und Funkeleigenschaft der Lichter definiert.
3. Mit diesem Änderungsvorschlag wird des Weiteren eine Neufassung des § 3.02 RheinSchPV vorgeschlagen. Konkret geht es um eine Anpassung des Wortlauts des § 3.02 RheinSchPV, deren Umsetzung durch eine Aktualisierung der Verweise, eine Vereinheitlichung der Terminologie in den verschiedenen Sprachfassungen und eine Vereinfachung bei der Verwendung der Begriffe erfolgt. Es wird daher die Verwendung folgender Terminologie vorgeschlagen:
 - eines Oberbegriffs „feux / Lichter / lichten“, der sowohl Signalleuchten als auch Lichtzeichen umfasst.
 - eines anderen Begriffs „feux de navigation, Signalleuchten, navigatielantaarns“, wenn sich die RheinSchPV auf die Vorschriften des ES-TRIN bezieht.
4. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die Änderungen in der Anlage dienen insgesamt mehreren Zielen:

- Das erste Ziel dieser Änderungen besteht darin, die unabdingbaren verordnungsrechtlichen Änderungen vorzunehmen, da die derzeitigen Bezugnahmen auf die europäischen Richtlinien veraltet sind.
- Ein weiteres Ziel besteht darin, einige redaktionelle Klarstellungen vorzunehmen, um die Verständlichkeit der neuen Vorschriften zu verbessern. Die Neufassung von § 3.02 RheinSchPV ermöglicht auch eine Vereinfachung und Modernisierung des Wortlauts. Die RheinSchPV wird dadurch lesbarer und verständlicher und die Rechtssicherheit erhöht. Die Vereinheitlichung der Terminologie der RheinSchPV trägt zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschiffahrt bei.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Es wäre zwar möglich, auf die Anpassung von § 3.02 RheinSchPV zu verzichten, doch würde dies die Rechtssicherheit, Lesbarkeit und Zugänglichkeit der rheinischen Vorschriften schwächen.

Dies hieße, dass die veralteten Bestimmungen in der Verordnung beibehalten würden, was ein rechtliches Risiko darstellen und deren Auslegung sowie die Information der Schiffer erschweren würde.

Folgen dieser Änderungen

In § 3.02 Nummer 1 der Änderung werden die Anforderungen von § 3.02 Nummer 1 RheinSchPV bei gleichbleibender Rechtslage mit terminologischen Änderungen übernommen. § 3.02 Nummer 1 der Änderung betrifft alle Arten von Lichtern. Daher wird der Oberbegriff „feux / Lichter / lichten“ verwendet, der sowohl Signalleuchten als auch Lichtzeichen umfasst.

§ 3.02 Nummer 2 der Änderung gilt nur für Signalleuchten. Darin wird auf die Vorschriften des Artikels 07.05 ES-TRIN verwiesen, was die Verwendung desselben Begriffs „feux de navigation, Signalleuchten, navigatielantaarns“ rechtfertigt.

In § 3.02 Nummer 3 der Änderung wird allgemein auf Anforderungen in der RheinSchPV hinsichtlich horizontaler Ausstrahlung, Farbe und Stärke der Lichter verwiesen. Die Verwendung des Oberbegriffs „feux / Lichter / lichten“ ermöglicht die Berücksichtigung sowohl von Signalleuchten als auch von Lichtzeichen. Auch bei dieser Vorschrift erfolgt keine Änderung der Rechtslage.

In § 3.02 Nummer 4 der Änderung werden die Anforderungen des bestehenden § 3.02 Nummer 3 RheinSchPV übernommen. Es liegt daher keine zusätzliche Vorschrift vor.

Der vorliegende Änderungsvorschlag dient des Weiteren dazu, die Angabe des § 3.28 im Inhaltsverzeichnis der RheinSchPV ausschließlich in der deutschen Sprachfassung zu ändern. Konkret bedeutet dies, dass der Titel des § 3.28 in das Inhaltsverzeichnis aufgenommen und „Wasserstraße“ durch die richtige Bezeichnung „Fahrwasser“ ersetzt wird.

Die Anpassung von § 3.02 RheinSchPV erfordert dessen Neufassung in allen drei Sprachfassungen.

Des Weiteren erfolgt auch eine Aktualisierung des Verweises auf § 3.28 RheinSchPV im Inhaltsverzeichnis der deutschen Sprachfassung der RheinSchPV.

Die Änderungen verursachen für das Gewerbe keine zusätzlichen Kosten; die Kosten für die Verwaltungen sind sehr gering.

Folgen einer Ablehnung dieser Änderungen

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings wäre dadurch keine tatsächliche Anpassung der RheinSchPV möglich. Die Folge wären Unstimmigkeiten, auch juristischer Art, was der Rechtssicherheit der rheinischen Vorschriften abträglich wäre.

Beschluss

Die Zentralkommission,
auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,
mit dem Ziel, die Verständlichkeit und Rechtssicherheit ihrer Verordnungen zu verbessern,
in dem Bestreben, durch eine Vereinheitlichung der Terminologie in der
Rheinschiffahrtspolizeiverordnung zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschiffahrt beizutragen,
beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der
Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage beigefügten Änderungen treten am 1. Dezember 2022 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 15

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

a) *Die Angabe zu § 3.02 wird wie folgt gefasst:*

„3.02 Lichter“.

b) *Die Angabe zu § 3.28 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):*

„3.28 Zusätzliche Bezeichnung der Fahrzeuge in Fahrt, die Arbeiten im Fahrwasser ausführen“.

2. *§ 3.02 wird wie folgt gefasst:*

**„§ 3.02
Lichter**

1. Soweit nichts anderes bestimmt ist, müssen die Lichter von allen Seiten sichtbar sein und ein gleichmäßiges, ununterbrochenes Licht werfen.
2. Signalleuchten, ihre Gehäuse und ihr Zubehör müssen den Vorschriften des Artikels 7.05 Nummer 1 ES-TRIN entsprechen.
3. Lichter müssen in horizontaler Ausstrahlung, Farbe und Stärke den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen.
4. Die Nachtbezeichnung stillliegender, nicht motorisierter Fahrzeuge braucht nicht den Nummern 2 und 3 zu entsprechen; sie muss jedoch bei klarer Sicht und dunklem Hintergrund eine Tragweite von etwa 1000 m haben.“

PROTOKOLL 16

Billigung einer Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung im schriftlichen Verfahren (Anlage 13 Nummer 6.5)

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis von der Billigung des in der Anlage beigefügten Beschlusses zur Änderung der Anlage 13 Nummer 6.5 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung im schriftlichen Verfahren.

Dieser Beschluss trägt das Datum vom 16. November 2021, dem Tag des letzten Zustimmungsbesehids.

Anlage

Anlage zu Protokoll 16: Beschluss vom 16. November 2021

**Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung
(Anlage 13 Nummer 6.5)**

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

angesichts der Mannheimer Erklärung „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschiffahrt“,

unter Hinweis auf ihren Beschluss 2021-I-10 zur Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Autorisierung des Mitführens von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form (§ 1.10 und Anlage 13),

unter Hinweis auf den Beschluss CDNI 2021-I-5 zur Änderung von Artikel 6.03 Absatz 1 der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt (CDNI),

mit dem Ziel, das Mitführen von Urkunden und sonstiger Unterlagen an Bord in elektronischer Form zuzulassen,

in dem Bestreben, die Harmonisierung der geltenden Vorschriften und damit die Rechtssicherheit zu gewährleisten,

in der Absicht, den Verwaltungsaufwand in der Rheinschiffahrt zu verringern, ohne das Sicherheitsniveau zu senken,

mit dem Ziel, das Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form zuzulassen,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung der Anlage 13 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Juni 2022 in Kraft.

Anlage

Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV)

Anlage 13 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 13

**VERZEICHNIS DER MITZUFÜHRENDEN URKUNDEN UND SONSTIGEN
UNTERLAGEN NACH § 1.10 RHEINSCHPV**

In der Spalte „Rechtsgrundlage“ der nachfolgenden Tabelle wird auf die folgenden Vorschriften, Übereinkommen und Verwaltungsvereinbarungen verwiesen:

- Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV),
- Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO),

- Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN),
- Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN),
- Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI),
- Übereinkommen über die Eichung von Binnenschiffen, geschlossen am 15. Februar 1966 in Genf (Übereinkommen vom 15. Februar 1966),
- Regionale Vereinbarung über den Binnenschifffahrtfunk.

In der vorletzten Spalte der nachfolgenden Tabelle wird angegeben, ob die Aushändigung der an Bord mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen auf einem elektronischen Träger autorisiert ist oder nicht.

Die letzte Spalte "Elektronisches Format" der nachfolgenden Tabelle präzisiert das elektronische Format, in dem Urkunden und sonstige Unterlagen in elektronischer Form ausgehändigt werden können. Das in der nachfolgenden Tabelle angegebene PDF-Format entspricht dem in der internationalen Norm ISO 32000-1 : 2008 definierten Format.

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage	Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen	Geeignetes elektronisches Format
1. Fahrzeuge				
1.1	das Schiffsattest oder die als Ersatz zugelassene Urkunde oder ein als gleichwertig anerkanntes Zeugnis	RheinSchUO § 1.04	nicht zugelassen	
1.2	die Rheinschiffahrtzugehörigkeitsurkunde	Beschluss ZKR 2015-II-10	zugelassen	PDF-Format
1.3	der Eichschein des Fahrzeugs	Übereinkommen vom 15. Februar 1966	nicht zugelassen	
2. Besatzung				
2.1	ein für die zu befahrende Strecke nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein erteiltes Rheinpatent, ein vorläufiges Rheinpatent oder ein als gleichwertig anerkanntes Schiffsführerzeugnis und für die anderen Mitglieder der Besatzung das ordnungsgemäß ausgefüllte Schifferdienstbuch oder ein nach dieser Verordnung erteiltes großes Patent oder als gleichwertig anerkanntes Schiffsführerzeugnis; bei als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnissen hat der Schiffsführer auf bestimmten Streckenabschnitten zusätzlich das nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein geforderte Streckenzeugnis mitzuführen	RheinSchPersV § 3.02 RheinSchPersV § 7.14	nicht zugelassen	

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage	Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen	Geeignetes elektronisches Format
2.2	das ordnungsgemäß ausgefüllte Bordbuch einschließlich der Bescheinigung nach Anlage A4 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein oder einer Kopie der Seite mit den Eintragungen der Fahr- beziehungsweise Ruhezeiten aus dem Bordbuch des Schiffes, auf dem die letzte Reise des Besatzungsmitgliedes stattgefunden hat; auf Fahrzeugen, die über ein gemäß Anlage O zur Rheinschiffsuntersuchungsordnung auf dem Rhein anerkanntes Gemeinschaftszeugnis oder Unionszeugnis verfügen, kann statt des von einer zuständigen Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens ausgestellten Bordbuches ein von einer zuständigen Behörde eines Drittstaates ausgestelltes und von der ZKR anerkanntes Bordbuch mitgeführt werden; anerkannte Bordbücher sind mindestens in einer der Amtssprachen der ZKR zu führen	RheinSchPersV § 3.13	nicht zugelassen	
2.3	die Bescheinigung über die Ausgabe der Bordbücher	RheinSchPersV § 3.13	zugelassen	PDF-Format
2.4	ein nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein erteiltes oder als gleichwertig anerkanntes Radarzeugnis; dieses Dokument ist an Bord nicht erforderlich, wenn die Rheinpatentkarte die Eintragung „Radar“ oder ein anderes Schiffsführerzeugnis, das nach dieser Verordnung zugelassen ist, die entsprechende Eintragung enthält; wenn die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt das Schiffsführerzeugnis und das Radarzeugnis eines Staates als gleichwertig anerkannt hat, wird das Radarzeugnis nicht gefordert, sofern das Schiffsführerzeugnis einen entsprechenden Vermerk enthält	RheinSchPersV § 6.03	nicht zugelassen	
2.5	ein Sprechfunkzeugnis für die Bedienung von Schiffsfunkstellen	Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk Anhang 5	nicht zugelassen	

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage	Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen	Geeignetes elektronisches Format
2.6	die Bescheinigungen, die für das Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen vorgeschrieben sind	RheinSchPersV § 5.01ff	nicht zugelassen	
2.7	bei Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, die Bescheinigungen des Schiffsführers und der Besatzungsmitglieder, die am Bunkervorgang beteiligt sind	RheinSchPersV § 4a.02	nicht zugelassen	
3. Fahrtgebiete				
3.1	die Bescheinigung der zuständigen Behörde über Dauer und örtliche Begrenzung der Baustelle, auf der das Baustellenfahrzeug eingesetzt werden darf	ES-TRIN Artikel 23.01	zugelassen	PDF-Format
3.2	auf der Strecke zwischen Basel und Mannheim für Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m der Nachweis einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft über die Schwimmfähigkeit, die Trimmelage und die Stabilität der getrennten Schiffsteile, der auch eine Aussage darüber enthalten muss, ab welchem Beladungszustand die Schwimmfähigkeit der beiden Teile nicht mehr gegeben ist	ES-TRIN Artikel 28.04 Nummer 2 Buchstabe c	zugelassen	PDF-Format
4. Navigations- und Informationsgeräte				
4.1	die Bescheinigung über Einbau und Funktion der Radaranlage	ES-TRIN Artikel 7.06 Nummer 1 ES-TRIN Anlage 5 Abschnitt III Artikel 9 und Abschnitt VI	zugelassen	PDF-Format

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage	Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen	Geeignetes elektronisches Format
4.2	die Bescheinigung über Einbau und Funktion des Wendeanzeigers	ES-TRIN Artikel 7.06 Nummer 1 ES-TRIN Anlage 5 Abschnitt III Artikel 9 und Abschnitt VI	zugelassen	PDF-Format
4.3	die Bescheinigung über Einbau und Funktion von Inland AIS Geräten	ES-TRIN Artikel 7.06 Nummer 3 ES-TRIN Anlage 5 Abschnitt IV Artikel 2 Nummer 9	zugelassen	PDF-Format
4.4	die Bescheinigung über Einbau und Funktion des Fahrtenschreibers sowie die vorgeschriebenen Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers	ES-TRIN Anlage 5 Abschnitt V Artikel 1 und 2 Nummer 6	zugelassen	PDF-Format
4.5	die Urkunde(n) „Frequenzzuteilung“ oder die „Zuteilungsurkunde“		zugelassen	PDF-Format
5. Ausrüstungen				
5.1	die erforderliche Bescheinigung über die Prüfung der motorisch betriebenen Steuereinrichtungen	ES-TRIN Artikel 6.09 Nummer 5	zugelassen	PDF-Format
5.2	die erforderliche Bescheinigung über die Prüfung des in der Höhe verstellbaren Steuerhauses	ES-TRIN Artikel 7.12 Nummer 12	zugelassen	PDF-Format

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage	Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen	Geeignetes elektronisches Format
5.3	die erforderliche Bescheinigung über die Prüfung der Schiffsdampfkessel und sonstigen Druckbehälter	ES-TRIN Artikel 8.01 Nummer 2	zugelassen	PDF-Format
5.4	die Kopie des Typgenehmigungsbogens, die Anleitung des Motorenherstellers und die Kopie des Motorparameterprotokolls	ES-TRIN Artikel 9.01 Nummer 3	zugelassen	PDF-Format
5.5	die Unterlagen über elektrische Anlagen	ES-TRIN Artikel 10.01 Nummer 2	zugelassen	PDF-Format
5.6	die Bescheinigung für die Drahtseile	ES-TRIN Artikel 13.02 Nummer 3 Buchstabe a	zugelassen	PDF-Format
5.7	die Prüfkennzeichnung der tragbaren Feuerlöscher	ES-TRIN Artikel 13.03 Nummer 5	zugelassen	PDF-Format
5.8	die Prüfbescheinigungen über fest installierte Feuerlöschanlagen	ES-TRIN Artikel 13.04 Nummer 8 ES-TRIN Artikel 13.05 Nummer 9	zugelassen	PDF-Format
5.9	die Prüfbescheinigungen und Bedienungsanleitung über Krane	ES-TRIN Artikel 14.12 Nummer 6, 7 und 9	zugelassen	PDF-Format

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage	Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen	Geeignetes elektronisches Format
5.10	die Bescheinigung über die Prüfung der Flüssiggasanlagen	ES-TRIN Artikel 17.13	zugelassen	PDF-Format
5.11	der erforderliche Typgenehmigungsbogen und Wartungsnachweis der Bordkläranlage	ES-TRIN Artikel 18.01 Nummer 5 und 9	zugelassen	PDF-Format
5.12	bei Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, die Bedienungsanleitung und die Sicherheitsrolle	ES-TRIN Artikel 30.03 Nummer 1 und Anlage 8 Nummer 1.4.9	zugelassen	PDF-Format
5.13	bei Fahrzeugen, die für die Beförderung und Übernachtung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen sind, die Sicherheitsrolle	RheinSchPV § 8.10	zugelassen	PDF-Format
6. Ladung und Abfälle				
6.1	die nach ADN Unterabschnitt 8.1.2.1, 8.1.2.2 und 8.1.2.3 erforderlichen Urkunden	ADN Unterabschnitte 8.1.2.1, 8.1.2.2 und 8.1.2.3		

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage	Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen	Geeignetes elektronisches Format
6.1.1	das Beförderungspapier	ADN, 8.1.2.1 b	zugelassen	Ausschließlich in einem Format, das die Anforderungen des Unterabschnitts 5.4.0.2 ADN erfüllt, in Verbindung mit dem Leitfaden für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 ADN
6.1.2	Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen mit der beigefügten Verordnung (ADN)	ADN, 8.1.2.1 d	zugelassen	Jederzeit lesbare elektronische Textfassung
6.1.3	weitere nach Unterabschnitt 8.1.2.1, 8.1.2.2 und 8.1.2.3 ADN erforderliche Unterlagen	ADN, 8.1.2.1, a, c und e bis h und k ADN, 8.1.2.2, a, c bis h ADN, 8.1.2.3, a, c bis x	nicht zugelassen	

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage	Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen	Geeignetes elektronisches Format
6.2	bei Containerbeförderung die von einer Schiffsuntersuchungskommission geprüften Stabilitätsunterlagen des Fahrzeugs, einschließlich Stauplan oder Ladungsliste für den jeweiligen Beladungsfall und das Ergebnis der Stabilitätsberechnung für den jeweiligen, einen früheren vergleichbaren oder einen standardisierten Beladungsfall jeweils unter Angabe des verwendeten Berechnungsverfahrens	ES-TRIN Artikel 27.01 Nummer 2 (Beschreibung der Unterlagen und Sichtvermerk der Untersuchungskommission) ES-TRIN Artikel 28.03 Nummer 3 (Ergebnis der Berechnung bei Containerschiffen) RheinSchPV § 1.07 Nummer 5 (Ergebnis der Stabilitätsprüfung und Stauplan)	zugelassen	PDF-Format
6.3	das ordnungsgemäß ausgefüllte Ölkontrollbuch	RheinSchPV § 15.05 und Anlage 10 CDNI Anlage 2 (Anwendungsbestimmung) Teil A Artikel 1.01, 2.03 und Anhang I	nicht zugelassen	
6.4	der Bezugsnachweis für Gasöl, einschließlich der Quittungen für die Entgelttransaktionen des SPE-CDNI über einen Zeitraum von mindestens 12 Monaten. Liegt der letzte Bezug von Gasöl mehr als 12 Monate zurück, so ist mindestens der letzte Bezugsnachweis mitzuführen	CDNI Anlage 2 (Anwendungsbestimmung) Teil A Artikel 3.04 Nummer 1	nicht zugelassen	

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage	Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen	Geeignetes elektronisches Format
6.5	die Entladebescheinigung	RheinSchPV § 15.08 Nummer 2 CDNI, Anlage 2 und Teil B, Muster des Anhangs IV	zugelassen	Lesbare elektronische Fassung mit fälschungssicherer Signatur gemäß der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 oder gemäß vergleichbaren nationalen Vorschriften der Schweizerischen Eidgenossenschaft

“

PROTOKOLL 17

Billigung einer Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung im schriftlichen Verfahren (§ 4.07 Nummer 5)

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis von der Billigung des in der Anlage beigefügten Beschlusses zur Änderung des Verweises in § 4.07 Nummer 5 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung im schriftlichen Verfahren.

Dieser Beschluss trägt das Datum vom 16. November 2021, dem Tag des letzten Zustimmungsbeseids.

Anlage

Anlage zu Protokoll 17: Beschluss vom 16. November 2021

**Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung
(§ 4.07 Nummer 5)**

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

gestützt auf Beschluss 2015-I-3 betreffend die Einrichtung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI),

gestützt auf den Europäischen Standard für Binnenschifffahrtsinformationssysteme (ES-RIS), Ausgabe 2021/1, angenommen am 15. April 2021 durch den CESNI,

gestützt auf den Beschluss 2021-I-11 zur Anpassung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und Verweis auf die erste Edition des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtsinformationssysteme ES-RIS 2021/1,

in dem Wunsch, eine harmonisierte Implementierung der Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS) für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union zu fördern,

in dem Bewusstsein, dass einheitliche technische Standards zur Gewährleistung einer Interoperabilität der von den RIS genutzten Systeme von Nutzen sind,

in dem Bestreben, zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beizutragen,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV).

Die in der Anlage aufgeführte Änderung tritt am 25. April 2022 in Kraft.

Anlage

§ 4.07 Nummer 5 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„c) Fahrzeug- oder Verbandstyp gemäß den Bestimmungen von Teil II „Standard für Verfolgungs- und Aufspürungssysteme in der Binnenschifffahrt“ des ES-RIS;“.

PROTOKOLL 18

Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) Anpassung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB)

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 19

Automatisierte Navigation

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 20

Ersatzneubau der Van Brienoordbrücke bei Rotterdam bei Rhein-km 995

Beschluss

Die Zentralkommission

stellt fest, dass die Instandhaltung der Brücke bei Rotterdam bei Rhein-km 995 keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

Der Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und die Pläne werden diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

Anlage

Checkliste für Neubau und Instandhaltung von Brücken über den Rhein

1. Art der Brücke

Bei der Van Brienoordbrücke handelt es sich um eine Bogenbrücke über die *Nieuwe Maas*.

2. Nächste(r) Ort / Stadt

Rotterdam

3. Rheinkilometer

Rhein-Km 995

4. Art der Baumaßnahme

Die Van Brienoordbrücke ist veraltet und muss erneuert werden. Während der Baumaßnahme wird die Bogenbrücke in Richtung Dordrecht (westliche Bogenbrücke) durch eine neue Bogenbrücke ersetzt. Die alte Bogenbrücke wird an anderer Stelle erneuert und danach zwecks Ersatz der Brücke in Richtung Den Haag (östliche Bogenbrücke) wieder montiert. Außerdem wird die Bewegungsmechanik erneuert, und es werden die Bedienungs- und Steuerungssysteme der gesamten Brücke sowie die beiden Brückendecks in Richtung Den Haag (Ostseite) erneuert. Auch der Austausch der Ausgleichsbalken ist Teil der Baumaßnahme. Ausgangspunkt der Baumaßnahme ist ein 1:1-Ersatz, wobei die einzige Anpassung darin besteht, dass die beiden Bogenbrücken in der neuen Anordnung breiter sind.

A. Allgemeine Beschreibung

5. Fahrwasserbreite (außerhalb des Bauwerksbereichs)

Die Fahrwasserbreite beträgt ungefähr 380 m. Das ist die Breite zwischen dem 'Schaardijk' (nördliches Ufer) und dem 'Oude IJsselmondsehoofd' (südliches Ufer), oberhalb der Van Brienoordbrücke.

6. Fahrrinnenbreite (außerhalb des Bauwerksbereichs)

Die Normalbreite vor Ort beträgt ungefähr 250 m.

7. Anzahl der Pfeiler im Fahrwasser

Für den beweglichen Teil der Brücke steht in einem Abstand von ungefähr 280 m zum südlichen Ufer ein Pfeiler im Fahrwasser. Dies gilt sowohl für die bestehende als auch für die neue Situation.

8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne

In der Fahrrinne stehen keine dauerhaft angebrachten Pfeiler oder Pylone. Dies gilt sowohl für die bestehende als auch für die neue Situation.

9. Anzahl der für die Schifffahrt freigegebenen Durchfahrtsöffnungen

Der feststehende Überbau der Brücke beträgt 280 m. Direkt am südlichen Ufer befindet sich ein Streifen von ungefähr 90 m Breite, der für das An- und Ablegen von (Schub-)Leichtern benutzt wird. Somit ist vor Ort für die Schifffahrt eine Durchfahrtsöffnung des feststehenden Teils von 190 m freigegeben. Bezüglich des beweglichen Teils ist vor Ort eine Durchfahrtsöffnung in einer Breite von 50 m freigegeben.

10. Breite des Brückenüberbaues

Die Breite des Brückenüberbaues beträgt:

- Bestehende Situation:
 - westlicher Teil (stromabwärts): ungefähr 29,5 m
 - östlicher Teil (stromaufwärts): ungefähr 35,5 m
- Neue Situation:
 - westlicher Teil (stromabwärts): ungefähr 31,0 m
 - östlicher Teil (stromaufwärts): ungefähr 36,5 m

11. Abstand zur nächsten Brücke (stromaufwärts und stromabwärts)

Stromaufwärts: Algerabrücke, Capelle aan Den IJssel, bei Km 3,0 (Hollandsche IJssel)
Jan Blankenbrücke, Vianen, bei Km 43 (Lek)

Alblasserdamsebrücke, Alblasserdam, bei Km 10,0 (Noord)

Stromabwärts: Willemsbrücke, Rotterdam, bei Km 4,5

De Hef, Koninginnebrücke, bei Km 4,4

B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand

12. Form des Überbaues (gerade / gebogen)

Die Unterkante des Überbaues wird annähernd gerade sein ($R=10.000$ m).

13. Niedrigster Punkt des Überbaues in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)

Der niedrigste Punkt des Überbaues in der Fahrrinne beträgt:

- Bestehende Situation: 22,66 m +NAP
- Neue Situation: 24,02 m +NAP

14. Höchster Punkt des Überbaues in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)

Der höchste Punkt des Überbaues in der Fahrrinne beträgt:

- Bestehende Situation: 25,01 m +NAP
- Neue Situation: 25,02 m +NAP

15. MHW (m, Höhenbezugssystem)

Der höchste schiffbare Wasserstand (MHW) beträgt vor Ort 3,30 m +NAP.

16. Durchfahrtshöhe bei MHW

Die Durchfahrtshöhe bei MHW beträgt:

- Bestehende Situation: 19,36 m (22,66 m – 3,30 m)
- Neue Situation: 20,72 m (24,02 m – 3,30 m)

17. Durchfahrtsbreite bei MHW mit einer Höhe von 9,10 m

Die Durchfahrtsbreite bei einer Durchfahrtshöhe von 9,10 m beträgt ungefähr 190 m.

C. Berücksichtigung der Radarschiffahrt

18. Begutachtung durch Sachverständigen / Behörde / Institut

Bezüglich der Radarbildstörungen muss der weitere Entwurf der Brücke dem Bericht des niederländischen Informationsdienstes für Verkehr und Transport (*Adviesdienst Verkeer en Vervoer* AVV) „Durch Brücken erzeugte Radarbildstörungen für die Schifffahrt“ (Rijkswaterstaat, 2000) entsprechen. Bei der Planung der Baumaßnahme wurden die Radaranlagen des Hafenunternehmens Rotterdam (*Havenbedrijf Rotterdam*) berücksichtigt, sodass die Radarabdeckung während der Durchführung der Baumaßnahme ausreichend gewährleistet wird.

19. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden

Bei diesem Projekt handelt es sich um einen 1:1-Ersatz, sodass es keine Änderungen im Hinblick auf die bestehende Situation gibt.

20. Geplante Konstruktionsform der Brücke

Der Überbau über das Fahrwasser wird als Bogenbrücke ausgeführt werden.

21. Geplantes Konstruktionsmaterial

Das Konstruktionsmaterial wird aus Beton, Stahl und/oder aus einer Kombination der beiden Materialien bestehen.

D. Angaben zum Bauverlauf

22. Art der Brückenmontage

Bei der Art der Brückenmontage des Überbaues der Bogenbrücken handelt es sich um einen Austausch von aus- und einfahrbaren Teilen mittels Pontons. Der Austausch der Brückendecks findet mit Hebeböcken und Pontons statt.

23. Ausführungszeitraum

Die Bauarbeiten finden zwischen 2025 und 2028 statt, mit einer möglichen Verlängerung bis 2029.

24. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung

Während des Baus werden die Einschränkungen bezüglich der Durchfahrt auf ein Minimum reduziert, dennoch kommt es auf der *Nieuwe Maas* zu Sperrungen (s. Punkt 25).

25. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren

Momentan wird von folgenden Schifffahrtssperren ausgegangen:

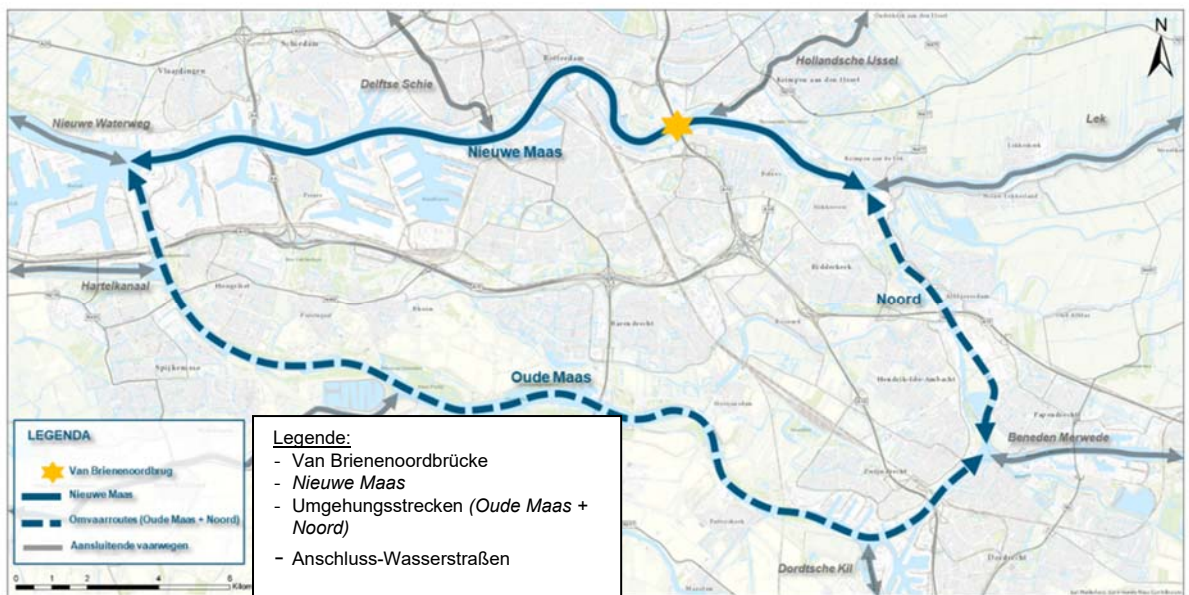
- Sommer 2026: Austausch der westlichen Bogenbrücke
72 Stunden Vollsperrung des feststehenden und des beweglichen Teils der Van Brienoordbrücke
- Sommer 2027: Austausch der Brückendecks
11 x 4 Stunden Vollsperrung des feststehenden und des beweglichen Teils der Van Brienoordbrücke
- Sommer 2028: Austausch der östlichen Bogenbrücke
72 Stunden Vollsperrung des feststehenden und des beweglichen Teils der Van Brienoordbrücke

Die Schifffahrt kann die alternative Fahrtroute über *Noord* und *Oude Maas* nutzen. Während der Durchführung der Bauarbeiten wird da, wo es sich als erforderlich erweist, eine Begleitung der Schifffahrt vorgehalten.

Anzuführen ist, dass es neben den oben genannten Sperren der kompletten Wasserstraße (sowohl für den feststehenden als auch für den beweglichen Teil) auch Zeiten geben wird, zu denen nur der bewegliche Teil der Van Brienoordbrücke gesperrt sein wird oder Teile der Wasserstraße unterhalb der Bogenbrücken. Der Zeitraum, während dessen nur der bewegliche Teil gesperrt ist, wird ungefähr 8 Monate betragen. Die Berufs- und Freizeitschifffahrt, die am feststehenden Teil der Brücke vorbeifahren kann (die Mindestdurchfahrtshöhe von 9,10 m wird gewährleistet), kann während dieses Zeitraumes die Wasserstraße weiterhin nutzen.

E. Zeichnungen

26. Übersichtszeichnung

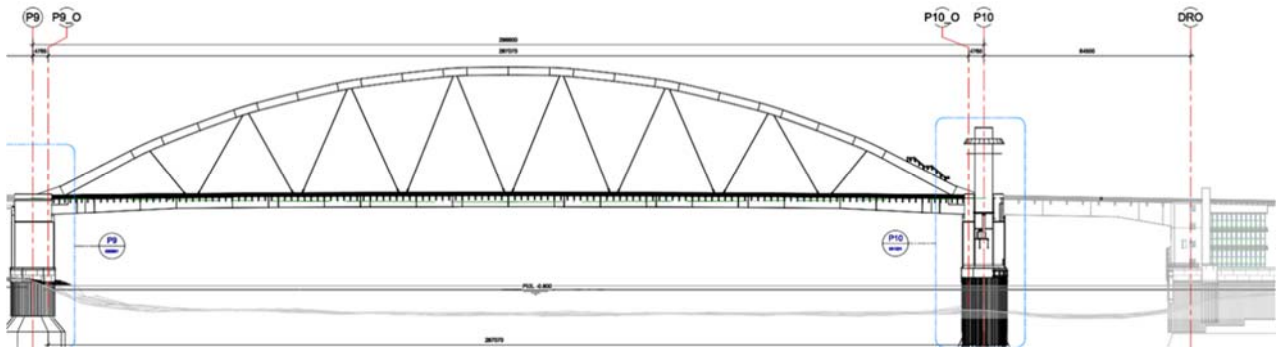


Standort Van Brienenoordbrücke

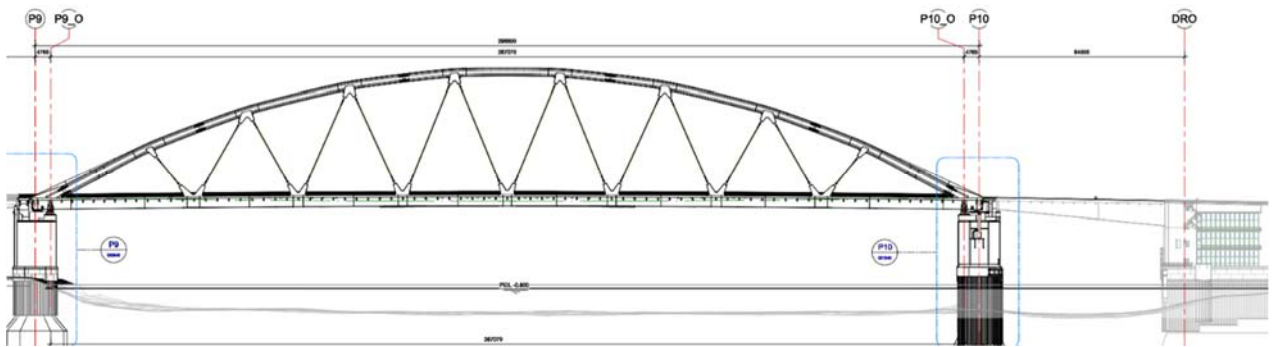


Übersicht Van Brienenoordbrücke

27. Querprofil der Wasserstraße mit Bauwerk



Seitenansicht (Ostseite) Van Brienoordbrücke (bestehende Situation)



Seitenansicht (Ostseite) Van Brienoordbrücke (neue Situation)

PROTOKOLL 21

Neubau einer Liegestelle für Kabinenschiffe am Oberrhein bei Vogelgrün bei Rhein-km 225,300

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Projekt Neubau einer Liegestelle für Kabinenschiffe am Oberrhein bei Vogelgrün bei Rhein-km 225,300, rechtes Ufer, zur Kenntnis.

Der Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und die Pläne werden diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

Anlage

**Neubau einer Liegestelle für Kabinenschiffe am Oberrhein bei Vogelgrün
bei Rhein-km 225,300**

1. **Art des Bauwerks:**
Liegestelle für Kabinenschiffe mit einer Länge bis zu 135 m mit Dalben, Führungspfählen für Schwimmpontons, Pontons, Stegen, Fundamenten und Pollern am Ufer.
2. **Nächster Ort/Stadt:**
Vogelgrün
3. **Rheinkilometer:**
Rhein-Km 225,300
4. **Art der Baumaßnahme:**
Vibrations- und Schlagrammen der Rohre, Schweiß- und Tiefbauarbeiten.

A. Allgemeine Beschreibung

5. Fahrwasserbreite:

116,8 m

6. Fahrrinnenbreite:

89,2 m

7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika der Liegestellen

An zwei Liegeplätzen kann jeweils ein Kabinenschiff mit einer Länge von bis zu 135 m und einer Breite von 11,45 m anlegen, wobei der Sicherheitsabstand zwischen zwei Schiffen 15 m beträgt (siehe Pläne in Abschnitt C). Jeder Liegeplatz ist folgendermaßen ausgestattet:

- Drei neue Dalben mit einem System zur Vertäuung, das aus drei Pollern besteht.
- Eine 30 m lange und 4 m breite schwimmende Pontonbrücke mit zwei Führungspfählen an jedem Ende, die 19,0 m vom Ufer entfernt ist.
- Ein 24 m langer und 1,60 m breiter (lichte Weite) Zugangsteg, der auf einem Pfahlfundament und einem Ponton an Land errichtet wurde.
- Poller an Land zum sicheren Festmachen.

Die Dalben werden 22,5 m vom Ufer entfernt sein, in einer Linie mit den bestehenden Dalben für den Warteplatz stromabwärts von der Schleuse Vogelgrün.

Dieser Warteplatz für die Güterschiffahrt wird von seiner jetzigen Position um 70 m stromaufwärts verlegt und zwei Dalben mit je zwei Stahlpollern werden dort errichtet. Zwischen dieser neuen Position des Warteplatzes und der neuen Liegestelle wird ein Sicherheitsabstand von 28 m eingehalten.

8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser

Die Liegestelle befindet sich in der Verlängerung des bestehenden Warteplatzes stromabwärts der Schleuse Vogelgrün (siehe Pläne in Abschnitt C). Wenn ein Schiff anlegt, beeinträchtigt es die Fahrrinne auf die gleiche Weise wie ein am Warteplatz liegendes Schiff.

Der Standort kann aus den folgenden Gründen nicht näher ans Ufer verlegt werden:

- Das Ufer besteht aus einer Betonböschung, deren Sockel von einer 1,50 m hohen und 0,80 m breiten Uferbefestigung, ebenfalls aus Beton, getragen wird. Um Beschädigungen der Uferböschung und -befestigung beim Einschlagen der neuen Pfähle zu vermeiden, muss ein Sicherheitsabstand eingehalten werden, der dem 1,5-fachen Durchmesser der Pfähle entspricht. Die Führungspfähle für die Schwimmpontons haben einen Durchmesser von 900 mm, was einen Sicherheitsabstand von etwa 1,30 m erfordert. Dieser Abstand wurde daher an der ungünstigsten Stelle beibehalten. Die Abstände der anderen Führungspfähle von der Befestigung der Böschung sind etwas größer (bis zu 2 m), um eine gerade Anlegefront zu schaffen.
- Der Ponton wurde im Verhältnis zu den Führungspfählen außermittig versetzt, um ihn möglichst nah ans Ufer zu bringen. Das Schiff wird daher so nah wie möglich an den Führungspfählen liegen.
- Selbst wenn die Pontons noch näher ans Ufer herangeführt werden könnten, wäre die Neigung der Landgangsstege zu steil und würde insbesondere im Sommer, wenn der Kreuzfahrtschiffsverkehr am intensivsten ist, unter hydrostatischem Stau des Rheins nicht mehr den Zugänglichkeitsstandards entsprechen. Um den oberen Teil des Stegs abzusenken und damit das Gefälle zu verringern, müsste der Scheitel der Betonböschung abgetragen werden, was technisch nicht akzeptabel ist.

Neben diesen technischen Überlegungen ist auch die besondere Lage der Liegestellen hervorzuheben:

- Die Anlegefront verläuft in einer Linie mit einem bestehenden Warteplatz, für den einer der vorhandenen Dalben verwendet werden soll. Somit ergibt sich keine Verschlechterung gegenüber der derzeitigen Situation, bei der die Fahrrinne bereits durch ein liegendes Schiff leicht eingengt ist.
- Das Areal befindet sich in unmittelbarer Nähe der Schleuse Vogelgrün, am Vorhafen der Schleuse, wo die Schifffahrt verlangsamt ist und nicht den üblichen Schifffahrtsbedingungen auf dem Rheinseitenkanal entspricht.
- Der Rheinseitenkanal bietet zudem eine Fahrrinne von mehr als 80 m Breite, selbst wenn dort Schiffe liegen, wie die jüngsten Peilungen bestätigen, die eigens im Jahr 2021 durchgeführt wurden (siehe Punkt C). Diese Breite ist immer noch ausreichend, um zwei Schiffen mit der üblichen Breite von 11,45 m unter guten Bedingungen die Durchfahrt zu ermöglichen.

B. Angaben zum Bauablauf

9. Beschreibung des Bauablaufs

Die zu bauenden Anlagen (Pontons, Pfähle und Dalben) werden außerhalb der Fahrrinne liegen. Die Arbeiten werden daher vom Ufer aus durchgeführt, ohne dass die Schifffahrt beeinträchtigt wird, abgesehen von den üblichen Maßnahmen, um zur Wachsamkeit aufzurufen.

10. Ausführungszeitraum

Die Arbeiten sollen Mitte Januar 2022 beginnen und voraussichtlich 11 Wochen bis Ende März 2022 andauern.

11. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung:

Die Bauarbeiten führen nicht zu Einschränkungen der Schifffahrt, abgesehen von einer Geschwindigkeitsreduzierung, um Wellenschlag zu verhindern. Die Informationen für die Wasserstraßennutzer erfolgt über die Nachrichten für die Binnenschifffahrt.

12. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise):

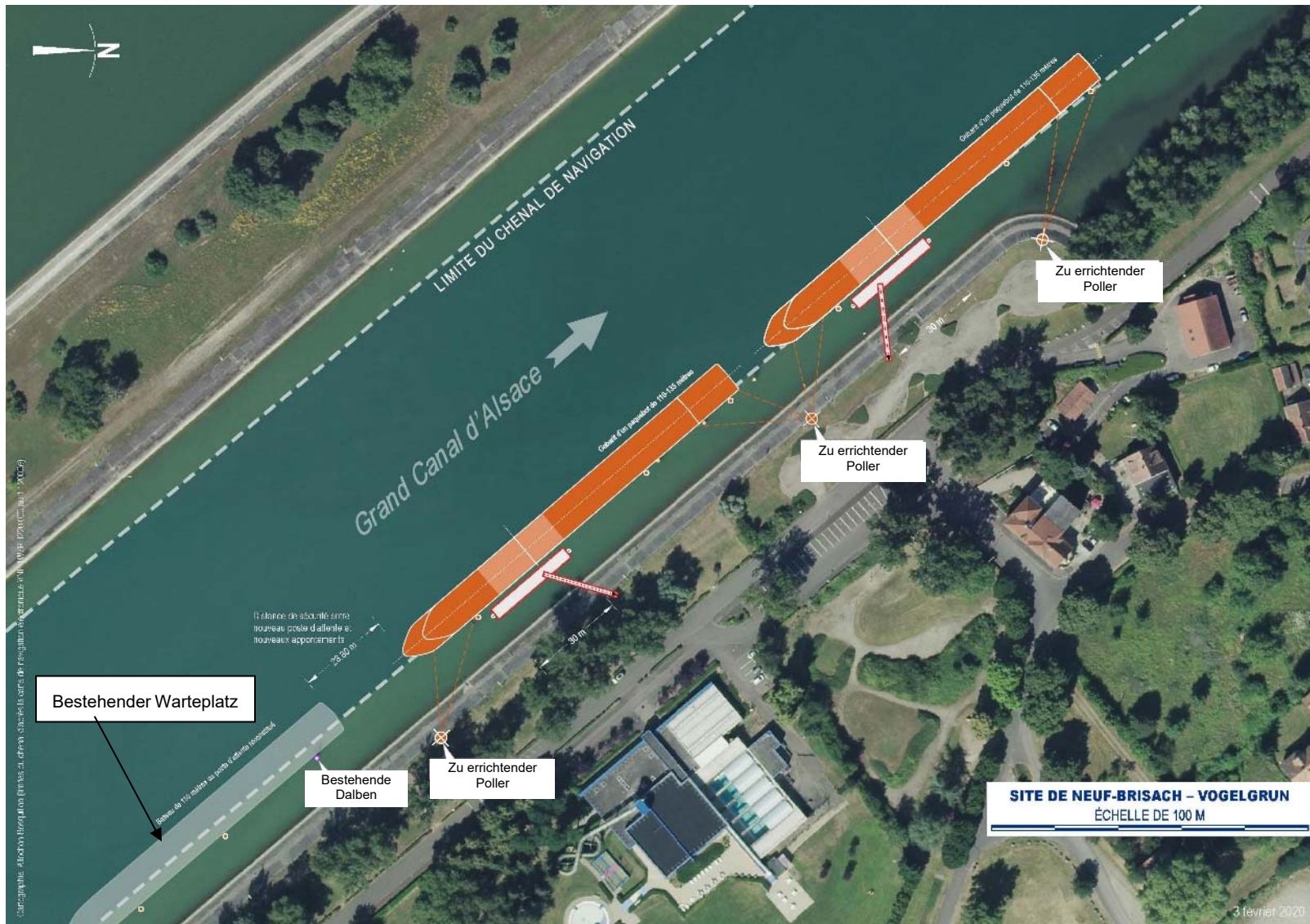
Es wird keine Sperrung der Schifffahrt geben.

C. Pläne und Zeichnungen

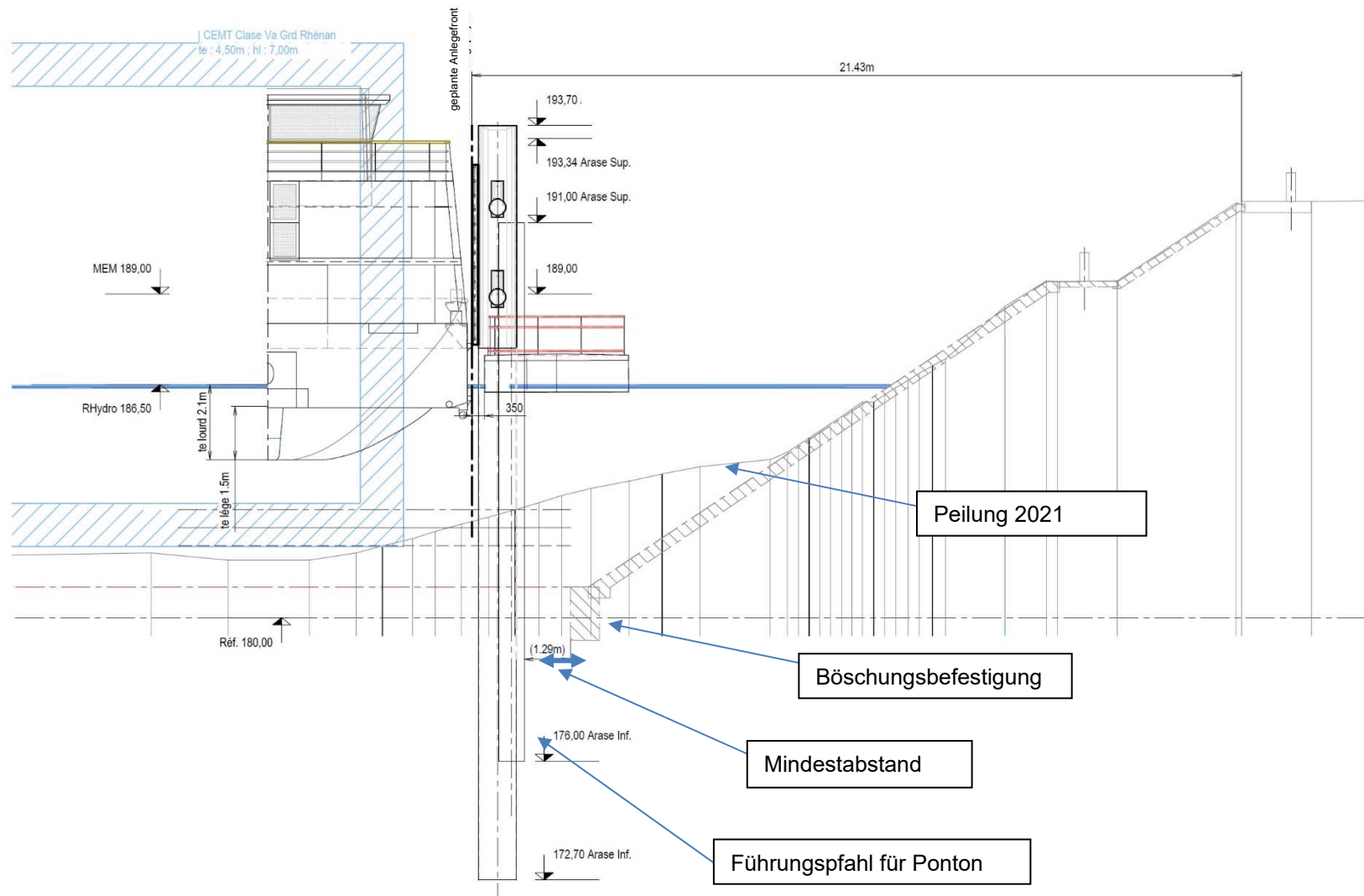
Lagepläne der Standorte für die Liegestelle:



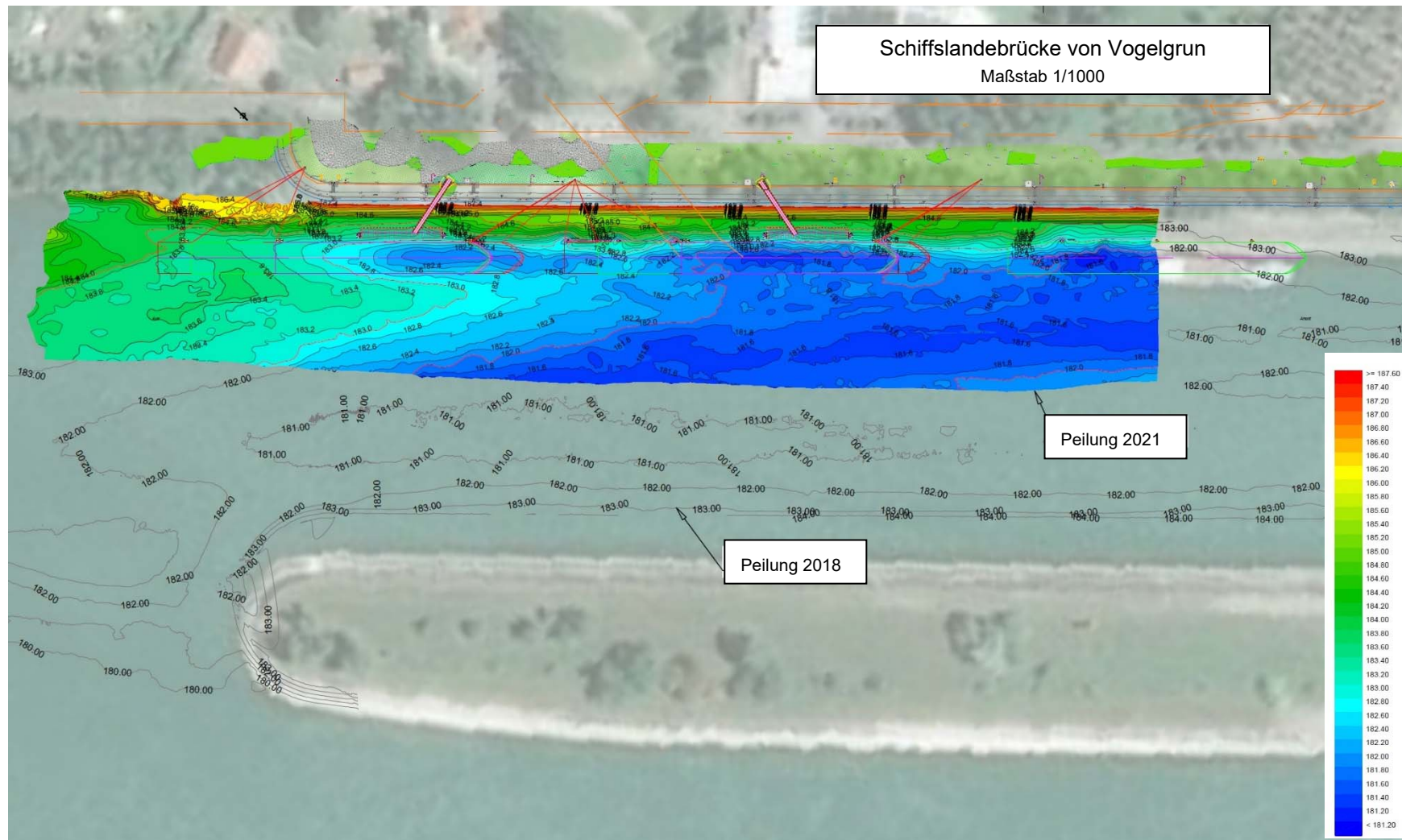
Luftbild der Liegestelle Vogelgrün:



Querschnitt mit Peilung der Liegestelle Vogelgrün an der ungünstigsten Stelle:



Draufsicht mit aktueller Peilung:



PROTOKOLL 22

Neubau einer Liegestelle für Kabinenschiffe am Oberrhein bei Hünigen bei Rhein-km 170,300

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Projekt Neubau einer Liegestelle für Kabinenschiffe am Oberrhein bei Hünigen bei Rhein-km 170,300, linkes Ufer, zur Kenntnis.

Der Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und die Pläne werden diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

Anlage

**Neubau einer Liegestelle für Kabinenschiffe am Oberrhein
bei Hünningen bei Rhein-km 170,300**

- 1. Art des Bauwerks:**
Liegestelle für Kabinenschiffe mit einer Länge bis zu 135 m mit Dalben, Führungspfählen für Schwimmpontons, Pontons, Stegen, Fundamenten und Pollern am Ufer.
- 2. Nächster Ort/Stadt:**
Hünningen
- 3. Rheinkilometer:**
Rhein-Km 170,300
- 4. Art der Baumaßnahme:**
Vibrations- und Schlagrammen der Rohre, Schweiß- und Tiefbauarbeiten.

A. Allgemeine Beschreibung

- 5. Fahrwasserbreite:**
Ungefähr 310 m (unterschiedliche Breite aufgrund nicht parallel verlaufender Ufer)
- 6. Fahrrinnenbreite:**
108,10 m
- 7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika der Liegestellen**
Am Liegeplatz kann ein bis zu 135 m langes und 11,45 m breites Kabinenschiff (siehe Pläne in Abschnitt C) anlegen, der folgendermaßen ausgestattet ist:
 - Drei neue Dalben mit einem System zur Vertäuerung, das aus drei Pollern besteht
 - Eine 30 m lange und 4 m breite schwimmende Pontonbrücke mit zwei Führungspfählen an jedem Ende.
 - Poller an Land zum sicheren Festmachen.

Die Verbindung zum Ufer wird über den bestehenden Zugangssteg ermöglicht.

Die Dalben werden 15 m vom Ufer entfernt, parallel zu den bestehenden Dalben und mit einem gewissen Abstand zu diesen angeordnet. Dieser Abstand ist notwendig, damit eine ausreichende Wassertiefe für die Schiffe beim Anlegen gewährleistet werden kann.

- 8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser**
Der Abstand zwischen der Begrenzung der Fahrrinne und der Achse der Dalben beträgt **58 m**. Wenn dort ein Schiff liegt, ergibt die Berechnung des Abstands zwischen der Außenseite des Schiffes und der Begrenzung der Fahrrinne folgendes Ergebnis:
 $58 \text{ m} - 11,45 \text{ m (Breite der Schiffe)} - 1 \text{ m (Sicherheitsabstand)} = \mathbf{45,5 \text{ m}}$

B. Angaben zum Bauablauf

9. Beschreibung des Bauablaufs

Die Arbeiten werden vom Ufer aus durchgeführt, ohne dass die Schifffahrt beeinträchtigt wird, abgesehen von den üblichen Maßnahmen, um zur Wachsamkeit aufzurufen.

10. Ausführungszeitraum

Der Beginn der Arbeiten wird für das erste Quartal 2023 angestrebt, mit einer geschätzten Dauer von 12 Wochen.

11. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung

Die Bauarbeiten führen nicht zu Einschränkungen der Schifffahrt, abgesehen von einer Geschwindigkeitsreduzierung, um Wellenschlag zu verhindern.

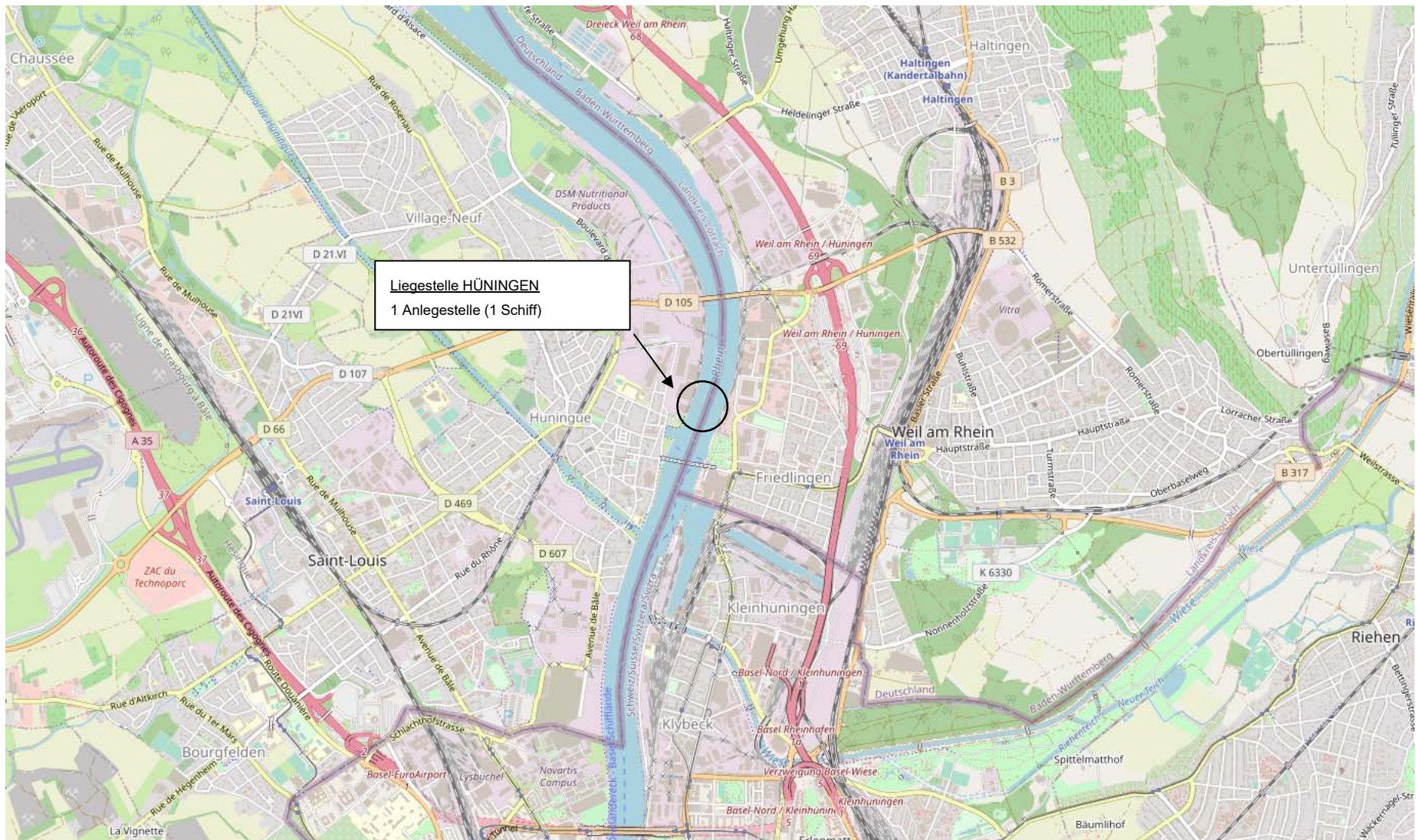
Die Informationen für die Wasserstraßennutzer erfolgt über die Nachrichten für die Binnenschifffahrt.

12. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise)

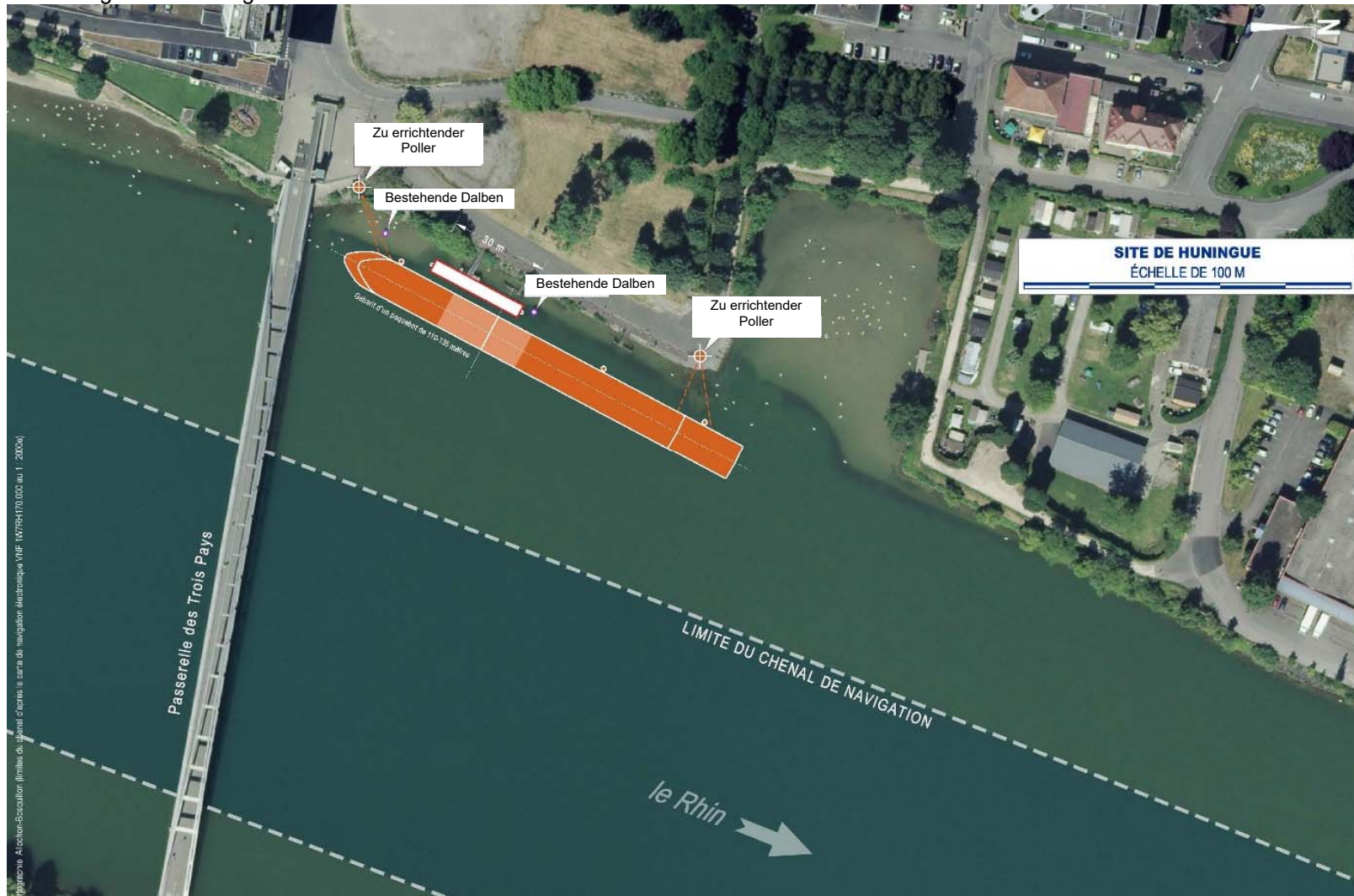
Es wird keine Sperrung der Schifffahrt geben.

C. **Pläne und Zeichnungen**

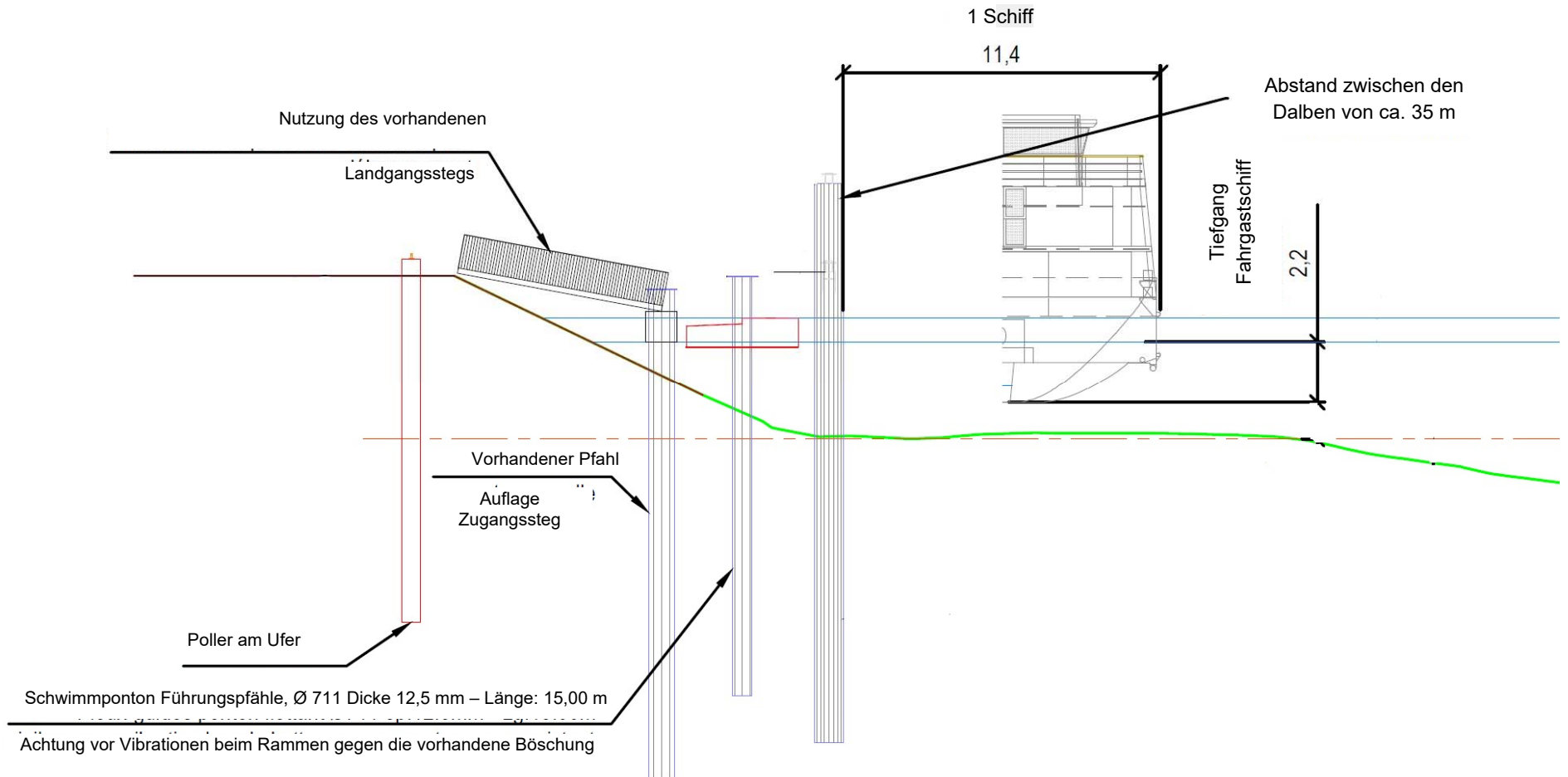
Lagepläne der Standorte für die Liegestelle:



Luftbild der Liegestelle Hünigen:



Querschnitt der Liegestelle von Hünigen:



PROTOKOLL 23

Gleichwertiger Wasserstand (GIW) des Rheins 2022 (1932-II-12, 1992-I-32, 2001-I-40, 2002-II-26, 2014-II-17)

Beschluss

Die Zentralkommission,

nimmt zur Kenntnis, dass es bei der Festlegung des Gleichwertigen Wasserstands 2022 zu zeitlichen Verzögerungen kommt,

beschließt daher, die derzeit geltenden Werte (Beschluss 2014-II-17) noch ein Jahr länger anzuwenden und bis spätestens zum 31. Dezember 2022 neue Werte festzulegen,

beauftragt ihren Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, bis zur Herbstplenartagung 2022 einen Vorschlag für den Gleichwertigen Wasserstand vorzulegen und

bittet, die Arbeiten zum Gleichwertigen Wasserstand 2032 so abzuschließen, dass dieser zum 1. Januar 2032 in Kraft gesetzt werden kann.

PROTOKOLL 24

Sperrung von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten

Beschluss

Die Zentralkommission,

nimmt nach Information des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt die vorgesehenen Sperrungen zur Kenntnis,

begrüßt die Durchführung der Instandhaltungsarbeiten an den Schleusen und das Bemühen um Reduzierung der Beeinträchtigungen für die Schifffahrt durch die zeitgleiche Ausführung der Instandhaltungsarbeiten an den Oberrheinschleusen,

stellt fest, dass die Sperrungen zur Durchführung der Instandhaltungsarbeiten notwendig und angemessen sind,

anerkennt, dass bei umfangreichen Baumaßnahmen unvorhersehbare Ereignisse eintreten können und sich daher die Termine der vorgesehenen Sperrungen verschieben können,

bittet die deutsche und französische Delegation,

- die Arbeiten soweit wie möglich zu beschleunigen und die Beeinträchtigungen der Schifffahrt so gering wie möglich zu halten,
- die Schifffahrtstreibenden frühzeitig und unter Nutzung der River Information Services über die Sperrungen und insbesondere Abweichungen von den ursprünglichen Planungen zu informieren,
- ausreichend Liegeplätze für die Schiffe, die aufgrund der Sperrungen auf eine Schleusung warten müssen, bereitzuhalten.

Anlage

Anlage zu Protokoll 24

**Tabelle der Sperrungen 2022 auf dem Rhein und dem Rheinseitenkanal
Stand 01.10.2021**

Betreiber	Schleuse	Beginn der Sperrung	Ende der Sperrung	Anmerkung
EDF	Kembs westliche Kammer	9. Mai 2022	2. September 2022	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Kembs östliche Kammer	14. März 2022	18. März 2022	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim kleine Kammer	14. März 2022	18. März 2022	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim große Kammer	23. Mai 2022	12. August 2022	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Fessenheim kleine Kammer	14. März 2022	18. März 2022	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Fessenheim große Kammer	4. Juli 2022	9. September 2022	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Vogelgrün kleine Kammer	14. März 2022	25. März 2022	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Vogelgrün große Kammer	16. Mai 2022	16. September 2022	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Marckolsheim kleine Kammer	14. März 2022	18. März 2022	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Marckolsheim große Kammer	27. Juni 2022	16. September 2022	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Rhinau kleine Kammer	14. März 2022	18. März 2022	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Rhinau große Kammer	16. Mai 2022	9. September 2022	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Gerstheim kleine Kammer	14. März 2022	18. März 2022	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Gerstheim große Kammer	23. Mai 2022	30. September 2022	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Strasbourg kleine Kammer	14. März 2022	18. März 2022	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Strasbourg große Kammer	30. Mai 2022	29. Juli 2022	Schifffahrt eingeschränkt
VNF	Gambsheim westliche Kammer	4. Juli 2022	31. Dezember 2022	Risiko von Beeinträchtigungen
VNF	Gambsheim östliche Kammer	31. Januar 2022	1. April 2022	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim westliche Kammer	27. Juni 2022	1. Juli 2022	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim östliche Kammer	19. September 2022	21. Oktober 2022	Risiko von Beeinträchtigungen

Hinweise:

Die amtlichen Mitteilungen zu den Sperrungen können auf den Internetseiten der Schleusenbetreiber eingesehen werden:
 Schleuse Iffezheim (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes): www.elwis.de
 Schleuse Gambsheim (Voies Navigables de France): www.vnf.fr/avisbat
 Schleusen Strasbourg bis Kembs (Electricité de France): www.vnf.fr/avisbat
 Die Sperrungen der schweizerischen Schleusen können auf www.elwis.de eingesehen werden.

Weitere Informationen und die jeweils aktuellen Planungen der Sperrungen sind auch auf folgender Internetseite veröffentlicht:
www.e-ris.eu.

Schifffahrt eingeschränkt (Ottmarsheim bis Straßburg): Die große Schleusenkammer ist gesperrt. Es steht nur die kleine Kammer für Fahrzeuge mit einer Breite von bis zu 11,45 m zur Verfügung.
 Risiko von Beeinträchtigungen (Kembs, Gambsheim oder Iffezheim): Eine von zwei Kammern ist gesperrt. Es kann zu Behinderungen und Verzögerungen im Betriebsablauf kommen.

PROTOKOLL 25

Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

- von der Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung von Vorschriften und Anordnungen vorübergehender Art 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 Anordnungen vorübergehender Art.

Anlagen

Anlagen zu Protokoll 25

1. Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV):

Inkraftsetzung von Vorschriften und Anordnungen vorübergehender Art
 Wiederinkraftsetzung von Anordnungen vorübergehender Art
 Stand der von den Mitgliedstaaten noch vorzunehmenden Inkraftsetzungen und Wiederinkraftsetzungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	§§ 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2017-I-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Begriffsbestimmungen (§ 1.01), Inland AIS und Inland ECDIS (§ 4.07), Meldepflicht (§ 12.01) und Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandsarten (Inhaltsverzeichnis, Anlage 12)	I	1.12.2018	1.5.2018		1.12.2018	5.12.2017
2017-I-12	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10) und Sprechfunk (§ 4.05)	I	1.6.2018	1.5.2018	19.9.2019		5.12.2017
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019	21.12.2020		16.8.2019
2019-II-16	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.10, 1.10a, 1.11, Anlage 13) und RheinSchUO (§ 2.13 Nummer 1) zur Aktualisierung der Liste der mitzuführenden Urkunden	I	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-17	Definitive Änderungen der RheinSchPV zur Vereinheitlichung der Terminologie für die Begriffe „Fahrrinne, Fahrwasser und Wasserstraße“	I	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-18	Billigung einer Änderung der RheinSchPV - im schriftlichen Verfahren - Definitive Änderung der RheinSchPV (§ 1.11)	I	1.12.2019	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2020-I-12	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Meldepflicht (§§ 1.10a Nummer 1, 2.01 Nummer 1 Buchstabe c und Nummer 3, 2.05 Nummer 1, 12.01)	I	1.12.2021	1.12.2021			1.12.2021
2020-I-13	Definitive Änderungen der RheinSchPV) - Reduzierung von Ertrinkungsunfällen (§§ 1.08, 7.01)	I	1.12.2020	15.9.2020	28.4.2021		26.11.2020
2020-I-14	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22a RheinSchPV (§ 4.07)	W	1.12.2020	26.8.2020	28.4.2021		26.11.2020
2020-II-19	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Anzeige von Unfällen (§§ 1.16 und 1.17)	I	1.12.2021	1.12.2021			1.12.2021

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2020-II-22	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022	1.1.2022			1.1.2022
2021-I-10	Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Autorisierung des Mitführens von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form (§ 1.10 und Anlage 13)	I	1.6.2022				
2021-I-11	Definitive Änderungen zur Anpassung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und Verweis auf die erste Edition des Europäischen Standards für Binnenschiffahrtsinformationsdienste ES-RIS 2021/1 (§§ 1.01, 4.07, 12.01 und Anlage 11)	I	25.4.2022				
2021-I-12	Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) durch eine Anordnung vorübergehender Art - neue Fassung der Mindestanforderungen an Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschiffahrtskarten zur Nutzung von Inland AIS-Daten an Bord von Fahrzeugen (§ 4.07 Nummer 3)	I	25.4.2022				

2. Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO):

Inkraftsetzung von Vorschriften und Anordnungen vorübergehender Art
 Wiederinkraftsetzung von Anordnungen vorübergehender Art
 Stand der von den Mitgliedstaaten noch vorzunehmenden Inkraftsetzungen und Wiederinkraftsetzungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-20	Definitive Änderung der RheinSchUO - Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchUO, § 1.06	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022					1.1.2022

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

3. Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV):

Inkraftsetzung von Vorschriften und Anordnungen vorübergehender Art
Wiederinkraftsetzung von Anordnungen vorübergehender Art
Stand der von den Mitgliedstaaten noch vorzunehmenden Inkraftsetzungen und Wiederinkraftsetzungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPersV - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPersV durch eine definitive Änderung	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Änderungen der RheinSchPersV - Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten - Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen / Erwerb der Befähigung „Bootsmann“ - Änderung des § 3.02 Nr. 5 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Änderung der Anlagen A5, D5 und D6 der RheinSchPersV	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Änderungen der RheinSchPersV – Änderung des Musters des Rheinpatents in den Niederlanden (Anlage D1 der RheinSchPersV)	I	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)
2016-II-9	Änderungen der RheinSchPersV - Anpassung der Besatzungsvorschriften, §§ 3.01, 3.02 Nr. 4 bis 8, 3.15 Nr. 3, 3.16 Nr. 1, 3 und 4 (neu), 3.17 Nr. 1 bis 3, Nr. 6 bis 9 (neu) und 10 (neu), 3.18 Nr. 2, 7.01 Nr. 4, 7.02 Nr. 4, 7.06 Nr. 1 sowie Anlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017		19.9.2019	29.11.2017	3.2.2017

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

***) Gegenstandslos.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2016-II-10	Anerkennung der Gültigkeit der einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse bestimmter Mitgliedstaaten auf dem Rhein	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)
2017-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Anpassung der §§ 1.01 Nr. 37 und 40, 3.13 Nr. 1, 3.14 Nr. 1, 3.14 Nr. 1.1 Buchstaben j und m, 3.14 Nr. 2, 3.17 Nr. 2, Fußnote Nr. 2, 3.18 Nr. 3, 3.19 Nr. 3, 5.06, 5.10 Nr. 1 Buchstabe a, Anlage A1 Nr. 1, Anlage D7 Nr. 1.3, Anlage D8 Nr. 2.7 sowie Anlage E2 Nr. 1.1	I	7.10.2018	7.10.2018		19.9.2019	7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchPersV, § 1.02	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Änderung der RheinSchPersV - Anpassung der Vorschriften über die Ruhezeit an Bord, §§ 3.11 Nr. 4 (neu) bis 6, 3.12 Nr. 5, 7	I	1.7.2019	6.6.2019		19.9.2019	14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022	1.1.2022				1.1.2022

4. Polizeiausschuss (Beschluss 2015-I-8)

Standard für eine Prüfliste für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) - Landbunkerstelle-Schiff (gesondert).

5. Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2013-I-16)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 1/2021
vom 17. Juni 2021**

Anlage 8 des ES-TRIN

MAAS

Das Gütermotorschiff Maas, einheitliche europäische Schiffsnummer 02323207, darf abweichend von der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) für den Einsatz von Wasserstoff als Brennstoff für den Antrieb und die Energieversorgung an Bord des Schiffes zugelassen werden.

Gemäß § 2.20 Nummer 3 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung ist für das Fahrzeug eine Abweichung bis zum 16. Juni 2026 von der in Artikel 30.01 Nummer 2 des ES-TRIN 2019/1 (nachfolgend ES-TRIN genannt) genannten Anlage 8 zulässig. Der Einsatz von Wasserstoff als Brennstoff gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Das Brennstoffzellensystem besteht aus der Brennstoffzellenanlage sowie Brennstoffbehälter und Brennstoffleitungssystem (im weiteren Brennstoffzellensystem genannt).
2. Für das Fahrzeug liegt eine Risikobewertung (+ HAZID Close Out Register) nach Anlage 8 des ES-TRIN in Form der **Anlage 1** vor.
3. Auf dem Fahrzeug sind die sich aus der Risikobewertung ergebenden zusätzlichen und abweichenden Anforderungen an Bau und Ausrüstung laut **Anlage 2** erfüllt. Anlage 2 enthält eine Analyse der Abweichungen von den Vorschriften in Anlage 8, Abschnitt I.
4. Das Bunkern des Wasserstoffs muss unter Einhaltung der in **Anlage 3** aufgeführten Verfahren erfolgen.
5. Die Instandhaltung des Brennstoffzellensystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen.
6. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Brennstoffzellensystems nach den in **Anlage 4** festgelegten Inhalten zu schulen.
7. Alle Daten zum Einsatz des Brennstoffzellensystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.

8. Ein jährlicher Auswertungsbericht wird für die Dauer von 5 Jahren an das Sekretariat der ZKR zur weiteren Verteilung an die Rheinuferstaaten und Belgien gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
 - a) Systemausfall;
 - b) Leckage;
 - c) Bunkerdaten (Wasserstoff);
 - d) Reparaturen und Änderungen des Brennstoffzellensystems;
 - e) Betriebsdaten.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (21) 37 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR
RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 2/2021
vom 15. Oktober 2021

HADAG-Typ 2030

Das Tagesausflugsschiff HADAG-Typ 2030, einheitliche europäische Schiffsnummer 04814280, darf abweichend von der Rheinschiffsuntersuchungsordnung unter Einsatz von Wasserstoff als Brennstoff für ein Brennstoffzellensystem zur Versorgung des Schiffs mit elektrischer Energie zu dessen Betrieb und Antrieb zugelassen werden.

Gemäß § 2.20 Rheinschiffsuntersuchungsordnung ist für das Fahrzeug eine Abweichung von der in Artikel 30.01 Nummer 2 des ES-TRIN 2021/1 (nachfolgend ES-TRIN genannt) genannten Anlage 8 bis zum 14. Oktober 2026 zulässig. Der Einsatz von Wasserstoff als Brennstoff gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Das Brennstoffzellensystem besteht aus der Brennstoffzellenanlage sowie Brennstoffbehältern und dem Brennstoffleitungssystem (im weiteren Brennstoffzellensystem genannt).
2. Für das Fahrzeug liegt eine Risikobewertung nach Anlage 8 des ES-TRIN in Form der **Anlage 1** vor.

Angesichts der Notwendigkeit eines Ausschreibungsverfahrens sind einige spezifische Komponenten zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt.

Sobald die Auswahl sämtlicher spezifischen Komponenten abgeschlossen ist,

- a) ist ein Informationsbericht über die ausgewählten Komponenten (Beschreibung des Systems) dem Sekretariat der ZKR zur Zuleitung an die Rheinuferstaaten und Belgien zu übermitteln;
- b) sind die Risiken in der Risikobewertung von der Klassifikationsgesellschaft unter Berücksichtigung der spezifischen Komponenten neu zu bewerten. Anschließend ist die Gültigkeit der Risikobewertung durch die Untersuchungskommission zu überprüfen.

Nach Auswahl der spezifischen Komponenten und vor Erteilung des Binnenschiffszeugnisses ist ein aktueller Prüfbericht zur Gültigkeit und Vollständigkeit der Risikobewertung an das Sekretariat der ZKR zur Zuleitung an die Rheinuferstaaten und Belgien zu senden.

3. Auf dem Fahrzeug sind die zutreffenden Anforderungen des Kapitel 30 und der Anlage 8 ES-TRIN sowie die sich aus der Risikobewertung ergebenden zusätzlichen und abweichenden Anforderungen an Bau und Ausrüstung laut **Anlage 2** erfüllt.

4. Das Bunkern des Wasserstoffs mittels Wechselbrennstoffbehältern muss unter Einhaltung der in **Anlage 3** aufgeführten Verfahren erfolgen.
5. Die Instandhaltung des Brennstoffzellensystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen.
6. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Brennstoffzellensystems nach den in **Anlage 4** festgelegten Inhalten zu schulen.
7. Alle Daten zum Einsatz des Brennstoffzellensystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.
8. Ein jährlicher Auswertungsbericht wird für die Dauer von 5 Jahren nach der erstmaligen Zulassung des Fahrzeugs an das Sekretariat der ZKR zur weiteren Verteilung an die Rheinuferstaaten und Belgien gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
 - a) Systemausfall;
 - b) Leckage;
 - c) Bunkerdaten (Wasserstoff);
 - d) Reparaturen und Änderungen des Brennstoffzellensystems;
 - e) Betriebsdaten.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (21) 69 zu entnehmen.)

6. Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen
(Beschluss 2010-I-8)

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 2

Auskunftsstellen für arbeitsmedizinische Dienste und anerkannte Ärzte
(§§ 7.01 Nr. 3 Buchst. a), 7.02 Nr. 3 Buchst. a), 7.03 Nr. 2 Buchst. a),
7.04 Nr. 1 Buchst. c))

(...)

CH	4. Centramed AG Hochbergerstrasse 70 CH-4057 BASEL	T. 00 41 61 561 77 81
----	--	-----------------------

(...)

Anhang 4 zur Dienstanweisung Nr. 2

Für die Ausstellung und Erweiterung der Rheinpatente zuständige Behörden
(§ 7.14 Nr. 3)

Staat / Etat / Land	Ausstellende Behörde / Autorité de délivrance / Autoriteit die het afgeeft	Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV / Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN / Sorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
B	De Vlaamse Waterweg Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten Tel.: +32 11 24 40 83 Contactinfo Evergem Ringvaartweg-Mariakerke 1, 9030 Gent Tel.: +32 9 292 12 95 E-mail: binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be	alle Patente

(...)

PROTOKOLL 26

Haushalt der Zentralkommission für 2022

Beschluss

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt nimmt den auf 2 787 500 € festgelegten Haushalt für 2022 an.

Nach Haushaltsanpassung durch eine Entnahme von 47.500 € aus dem Reserve- und Investitionsfonds im Zusammenhang mit den europäischen Verträgen belaufen sich die Beiträge der einzelnen Staaten auf 548 000 €, ohne Erhöhung im Vergleich zu 2021.

Die Beiträge werden auf das Konto der Zentralkommission beim CIC Est in Straßburg überwiesen.

Sollte zwischen EU-KOM und ZKR kein Einvernehmen über eine auskömmliche Finanzierung der künftigen Zusammenarbeit erzielt werden können, prüft die ZKR, welche Anpassungen am Haushaltsplan 2022 erforderlich sind.

PROTOKOLL 27

Änderung der Personalordnung - Artikel 13 und 14 –

Beschluss

angenommen im schriftlichen Verfahren am 14. September 2021

„Die Zentralkommission

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der Personalordnung.

Diese Änderungen treten am 15. September 2021 in Kraft.“

Anlage

Änderung der Personalordnung

1. *Artikel 13 wird wie folgt gefasst:*

„Artikel 13

Zum Bediensteten der Zentralkommission darf nur ernannt werden,

- a) wer die Staatsangehörigkeit eines der Mitgliedstaaten der Kommission besitzt;
- b) wer die geforderte Eignung besitzt;
- c) wer weder Krankheiten noch Gebrechen hat, die ihn an der Erfüllung seiner Aufgaben hindern.“

2. *Artikel 14 wird wie folgt gefasst:*

„Artikel 14

Ein Bewerber um einen Dienstposten in der Zentralkommission muss eine ärztliche Bescheinigung vorlegen, aus der hervorgeht, dass er die in Artikel 13 Buchstabe c genannten Voraussetzungen erfüllt. Diese Bescheinigung muss von einem Arzt ausgestellt werden, den der Präsident der Zentralkommission oder der Generalsekretär bestimmt.“

PROTOKOLL 28

**Änderung der Personalordnung
- Anhang 2 – Besoldungstabelle –**

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Unterausschusses für Verwaltungsfragen,

beschließt die Änderung des Anhangs 2 zur Personalordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.

Anhang 2 zur Personalordnung

Besoldungstabelle

Kategorie A (Artikel 10)

Dienstaltersstufe	A7	Wert der Dienstaltersstufe	A6	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe	A5	Wert der Dienstaltersstufe	A4	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe						14 088	444	11 715	344	2 Jahre
10. Dienstaltersstufe						13 644	444	11 371	344	2 Jahre
9. Dienstaltersstufe						13 199	444	11 027	344	2 Jahre
8. Dienstaltersstufe			14 908	489	2 ans	12 755	444	10 684	344	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe			14 418	489	2 ans	12 311	444	10 340	344	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	15 948	658	13 929	489	2 ans	11 867	444	9 996	344	1 Jahr
5. Dienstaltersstufe	15 290	658	13 440	489	2 ans	11 422	444	9 653	228	1 Jahr
4. Dienstaltersstufe	14 633	658	12 950	328	1 an	10 978	285	9 425	228	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	13 975	439	12 622	328	1 an	10 693	285	9 197	228	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	13 536	439	12 294	328	1 an	10 408	285	8 969	228	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	13 097		11 965		1 an	10 123		8 742		1 Jahr

Kategorie A (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	A4	Wert der Dienstaltersstufe	A3	Wert der Dienstaltersstufe	A2	Wert der Dienstaltersstufe	A1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	10 059	291	8 849	273	7 073	210	5 289	123	3 Jahre
10. Dienstaltersstufe	9 768	291	8 576	273	6 863	210	5 166	123	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	9 476	291	8 303	273	6 653	210	5 043	123	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	9 185	291	8 030	273	6 442	210	4 920	123	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	8 893	291	7 758	273	6 232	210	4 797	123	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	8 602	291	7 485	273	6 022	210	4 673	123	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	8 311	291	7 212	273	5 811	210	4 550	123	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	8 019	196	6 939	182	5 601	139	4 427	123	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	7 823	196	6 757	182	5 462	139	4 304	123	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	7 627	196	6 576	182	5 324	139	4 181	123	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	7 431		6 394		5 185		4 058		1 Jahr

Kategorie B (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	B5	Wert der Dienstaltersstufe	B4	Wert der Dienstaltersstufe	B3	Wert der Dienstaltersstufe	B2	Wert der Dienstaltersstufe	B1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	5 212	129	4 598	116	4 024	102	3 482	86	3 090	79	3 Jahre
10. Dienstaltersstufe	5 083	129	4 482	116	3 922	102	3 396	86	3 011	79	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	4 953	129	4 366	116	3 821	102	3 310	86	2 932	79	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	4 824	129	4 250	116	3 719	102	3 224	86	2 853	79	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	4 695	129	4 134	116	3 618	102	3 138	86	2 774	79	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	4 566	129	4 018	116	3 516	102	3 051	86	2 695	79	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	4 436	129	3 902	116	3 415	102	2 965	86	2 616	79	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	4 307	129	3 786	116	3 313	102	2 879	86	2 537	79	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	4 178	129	3 670	116	3 211	102	2 793	86	2 458	79	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	4 049	129	3 554	116	3 110	102	2 707	86	2 379	79	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	3 919		3 438		3 008		2 620		2 300		1 Jahr

Kategorie C (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	C6	Wert der Dienstaltersstufe	C5	Wert der Dienstaltersstufe	C4	Wert der Dienstaltersstufe	C3	Wert der Dienstaltersstufe	C2	Wert der Dienstaltersstufe	C1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	4 384	103	3 951	92	3 587	84	3 230	74	2 967	70	2 701	65	3 Jahre
10. Dienstaltersstufe	4 282	103	3 859	92	3 503	84	3 156	74	2 897	70	2 637	65	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	4 179	103	3 766	92	3 419	84	3 082	74	2 828	70	2 572	65	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	4 076	103	3 674	92	3 335	84	3 008	74	2 758	70	2 508	65	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	3 974	103	3 582	92	3 250	84	2 934	74	2 688	70	2 443	65	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	3 871	103	3 489	92	3 166	84	2 860	74	2 618	70	2 378	65	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	3 769	103	3 397	92	3 082	84	2 787	74	2 549	70	2 314	65	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	3 666	103	3 305	92	2 998	84	2 713	74	2 479	70	2 249	65	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	3 563	103	3 212	92	2 914	84	2 639	74	2 409	70	2 184	65	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	3 461	103	3 120	92	2 830	84	2 565	74	2 339	70	2 120	65	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	3 358		3 028		2 746		2 491		2 269		2 055		1 Jahr

Kategorie L (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	L3	Wert der Dienstaltersstufe	L2	Wert der Dienstaltersstufe	L1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
10. Dienstaltersstufe	8 933	265	7 178	212			3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	8 669	265	6 966	212			3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	8 404	265	6 753	212			2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	8 139	265	6 541	212			2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	7 875	265	6 328	212			2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	7 610	265	6 116	212			2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	7 345	265	5 904	212			1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	7 080	265	5 691	212			1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	6 816	265	5 479	212	4 462	171	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	6 551		5 266		4 291		1 Jahr

PROTOKOLL 29

Zusammensetzung des Sekretariats - Generalsekretärin -

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt zur Kenntnis, dass der in der Anlage beigefügte Beschluss zur Ernennung von Frau Lucia Luijten zur Generalsekretärin der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt im schriftlichen Verfahren genehmigt wurde.

Dieser Beschluss trägt das Datum vom 14. September 2021, dem Tag des letzten im schriftlichen Verfahren ergangenen Zustimmungsbescheids.

Anlage

Am 14. September 2021 im schriftlichen Verfahren angenommener Beschluss

**„Zusammensetzung des Sekretariats
- Generalsekretärin -**

Die Zentralkommission ernennt Frau Lucia LUIJTEN für eine Amtszeit vom 1. November 2021 bis einschließlich 31. Juli 2024 zur Generalsekretärin der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.“

PROTOKOLL 30

Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein und, in den Niederlanden, 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 2021 und vom 31. Dezember 2021 auf den 1. Januar 2022 zwischen 20 Uhr und 6 Uhr sowie
- auf dem Neder-Rijn und dem Lek in den Nächten vom 24. auf den 25. und vom 25. auf den 26. Dezember 2021 sowie vom 31. Dezember 2021 auf den 1. Januar 2022 zwischen 18 Uhr und 8 Uhr

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 31

Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden 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 Uhr und von Sonntag um 20 Uhr bis Montag um 6 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 32

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 33

Termin der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 2. Juni 2022, in Straßburg, statt.

PROTOKOLL 34

Erfüllung der Ziele der ZKR-Präsidentschaft 2020-2021

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt vom Bericht seines Präsidenten über die Umsetzung der von ihm für den Zeitraum 2020-2021 vorgeschlagenen Zielsetzungen Kenntnis,

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

Anlage

Anlage zu Protokoll 34

Die belgische Delegation beehrt sich, nachstehend die Bilanz ihrer Präsidentschaft vorzulegen. Zweckmäßigerweise erfolgt die Darstellung der Zielerreichung in der Reihenfolge der Prioritäten unter der jeweiligen Überschrift. Für ausführliche Erläuterungen zu den Prioritäten wird auf Dokument PRE (19) 40 rev. 1 verwiesen.

1. Zusammenarbeit ZKR-EU-CESNI-UNECE:

1.1. Die belgische Präsidentschaft beabsichtigte, bei der Europäischen Kommission auf ein Kooperationsabkommen hinzuwirken, das eine längerfristige Verpflichtung enthält, beispielsweise im Rahmen der Festlegung des nächsten *mehrfährigen Finanzrahmens (2021-2027)*.

An die ZKR erging eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für einen neuen Dienstleistungsvertrag mit einem Umfang von 1,8 M €. Der neue Dienstleistungsvertrag ermöglicht gegenüber dem früheren Dienstleistungsvertrag eine Aufstockung des Budgets und eine Ausweitung des Tätigkeitsbereichs dahingehend, dass auch die Arbeiten zur Entwicklung des künftigen ERDMS3 (European Reference Data Management System) abgedeckt werden können. Zudem hat die ZKR eine Zusage über einen Zuschuss für den CESNI in Höhe von 5,2 Mio. € über einen Zeitraum von 6 Jahren (2022-2027) erhalten.

1.2. Ziel der belgischen Präsidentschaft war auch ein Abkommen, mit dem die Zusammenarbeit, insbesondere durch effizientere Koordinierungsmechanismen, konkret umgesetzt wird.

Auf technischer Ebene hat die Koordinierung reibungslos funktioniert, sie wurde von den Mitgliedern des Sekretariats mit ihrem jeweiligen Gegenüber bei der Europäischen Kommission (GD MOVE) quasi täglich praktiziert. Andererseits ergaben sich auf institutioneller Ebene immer längere, immer komplexere und immer zahlreichere Koordinierungsverfahren auf der Grundlage von Artikel 218 Absatz 9 AEUV. Seitens der ZKR wurde mit der Europäischen Kommission ein intensiver Dialog über die Vereinbarkeit und die Abstimmung der Normen in Europa und auf dem Rhein geführt. Die ZKR hat im Bemühen um eine ausgewogene und verstärkte Zusammenarbeit im Geiste der Kompromissbereitschaft und einer auf gesundem Vertrauen basierenden Zusammenarbeit eine Reihe von Schritten unternommen, zahlreiche Schreiben versandt und die Konsultationen mit der GD MOVE vervielfacht.

1.3 Die belgische Präsidentschaft hat ein Abkommen angestrebt, mit dem die Aufgaben des CESNI weiterhin unterstützt werden.

Der CESNI nimmt im Aktionsplan NAIADES III eine zentrale Stellung ein. In diesem Aktionsplan verpflichtet sich die Europäische Kommission, im Hinblick auf die Entwicklung europäischer Standards für die Binnenschifffahrt den CESNI über die Fazilität "Connecting Europe" (CEF) auch künftig zu fördern. Die Arbeiten des CESNI in Bezug auf RIS und insbesondere der ES-RIS nehmen im Aktionsplan NAIADES III eine besonders wichtige Stellung ein. Die Europäische Kommission stellt diesbezüglich fest, dass "gestraffte Zyklen für die Überarbeitung dieser technischen Spezifikationen im CESNI [...] die Entwicklung der RIS in Richtung einer intelligenten Schifffahrt und der Interoperabilität mit dem Mobilitätsdatenraum unterstützen". Zudem wird der ES-RIS im Zuge der Revision der EU-Richtlinie zu den RIS an Relevanz gewinnen.

Für den Zeitraum 2022-2024 wurde für den CESNI in den drei Arbeitsbereichen Technische Vorschriften für Binnenschiffe, Berufsbefähigungen und Informationstechnologien ein ehrgeiziges Arbeitsprogramm angenommen, das den strategischen Zielen der ZKR und der EU Rechnung trägt, die insbesondere aus der Mannheimer Erklärung, dem Green Deal für Europa und NAIADES III hervorgehen.

In Bezug auf die Arbeiten im Rahmen der Revision der Besatzungsanforderungen wurde vom belgischen Vorsitz der nichtständigen Arbeitsgruppe CESNI/QP/Crew am 15. April 2021 eine Roadmap für modernere und flexiblere Anforderungen vorgelegt. Dieses Thema ist bekanntermaßen ein Kernelement der Mannheimer Erklärung und gleichzeitig eine maßgebliche Maßnahme im Rahmen von NAIADES III.

Der Entwurf wurde auf der Sitzung des CESNI am 28. Oktober 2021 bestätigt und wird nun zur Ergänzung der Punkte, die die Grundlage der Standards bilden sollen, den Sozialpartnern und anderen Interessenvertretern zugeleitet; auf diese Standards können dann die ZKR und die Europäische Union in ihren Rechtsinstrumenten künftig verweisen.

Bezüglich der Standardisierung der Prüfungen in der europäischen Binnenschifffahrt wurden auf der Sitzung der Prüfungskommissionen am 15. September 2021 die Musterprüfungen für die Betriebsebene (BE) und die Führungsebene (FE) angenommen, mit deren Hilfe ein level playing field hergestellt werden soll und die in Zukunft für zahlreiche Länder in Europa sinnvoll sind, in denen es noch kein Verfahren für die praktischen Prüfungen gibt. Der Entwurf von Standards für die praktische Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses auf Betriebsebene (BE) wurde dem CESNI in erster Lesung vorgelegt und durchläuft nun das Koordinierungsverfahren nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV. Schließlich wurden im CESNI Arbeiten zur theoretischen Prüfung für künftige Schiffsführer in Multiple-Choice-Form aufgenommen - eine Initiative, die zum einen zur Harmonisierung, aber auch zur Digitalisierung der Prüfungen führt.

1.4. Die belgische Präsidentschaft hatte sich die Fortsetzung der engen Zusammenarbeit mit der UNECE zum Anliegen gemacht.

Die ZKR hat an den Arbeiten der *Working Party on Inland Water Transport* und der *Working Party on the Standardization of Technical and Safety Requirements in Inland Navigation* der UNECE mitgewirkt.

Im Rahmen nachstehender Workshops der UNECE wurden von Vertretern der ZKR Themen präsentiert:

- *Climate change and the extreme water situation on European waterways and its impact on inland water transport*
- *Building up a solid international regulatory framework aimed at increasing the efficiency and safety on inland water transport*
- *Cybersecurity in inland water transport*

Auch an den nachstehenden Runden Tischen war die ZKR aktiv beteiligt:

- *River Sea Transport in Europe*: Vorstellung des thematischen Berichts über den Binnen-See-Verkehr in Europa.
- *Automation in Inland Navigation*: Darlegung des Stands der Arbeiten der ZKR zur automatisierten Navigation.

Über die Mitwirkung an den Workshops und den Runden Tischen hinaus hat die ZKR auch an der Aktualisierung mehrerer Resolutionen und Übereinkommen der UNECE mitgewirkt, wie z.B. der sechsten Revision von Resolution 61 des CEVNI *Resolution 61 Recommendations on Harmonized Europe - Wide Technical Requirements for Inland Navigation Vessels*, an verschiedenen RIS Resolutionen, an der Europäischen Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (CEVNI), am Blauen Buch, usw.

Schließlich hat die ZKR die UNECE regelmäßig über die Maßnahmen der ZKR im Zusammenhang mit den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Binnenschifffahrt informiert.

2. Nachhaltige Entwicklung - Finanzierung von Greeningmaßnahmen

Das Ziel der ZKR, bis 2050 Emissionsfreiheit in der Binnenschifffahrt zu erreichen, wurde von der belgischen Präsidentschaft nachdrücklich unterstützt. Während des belgischen Vorsitzes im Wirtschaftsausschuss wurden im Juli 2018 auf einer Sitzung, an der zahlreiche Interessenvertreter teilnahmen, verschiedene Studien zur Erreichung des vorgenannten Ziels in Auftrag gegeben. Aufbauend auf der Mannheimer Erklärung und ihren Kernzielen hat die ZKR ein ehrgeiziges und umfassendes Forschungsprojekt zur Finanzierung der Energiewende durchgeführt. Die Ergebnisse wurden im Juni 2021 veröffentlicht und können unter <https://www.ccr-zkr.org/12080000-de.html> eingesehen werden. Zusätzliche Impulse für Studien gingen von gemeinsamen Sitzungen der verschiedenen Ausschüsse aus. Hieran ist die Bedeutung deutlich zu erkennen, die die ZKR dem Ziel der emissionsfreien Binnenschifffahrt zumisst. Die belgische Präsidentschaft möchte ausdrücklich auf die engagierte und hochgeschätzte Unterstützung des Sekretariats hinweisen.

Aus der Studie geht hervor, dass die Energiewende eine existentielle Herausforderung für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein und in Europa darstellt und dass sie zwingend mit technologischen Veränderungen einhergeht, deren erhebliche Kosten nur teilweise vom Gewerbe aufgebracht werden können. Im Rahmen der Studie werden erste Ansätze für ein europäisches Förder- und Finanzierungsinstrument zur Unterstützung der Energiewende erarbeitet. Ein solches Instrument muss zu gleichen Bedingungen allen Schiffseignern der Mitgliedstaaten der ZKR zugänglich sein. Um bis 2050 die Emissionsfreiheit zu erreichen sind also noch erhebliche Herausforderungen zu meistern.

Am 20. April 2021 fand ein von der ZKR veranstalteter online-Workshop zu alternativen Energiequellen für elektrische Antriebssysteme statt, mit dem aufgezeigt werden sollte, dass elektrische Antriebssysteme, die alternative Energiequellen verwenden, künftig bei der Verringerung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen in der Binnenschifffahrt eine entscheidende Rolle spielen. Auf dem von der belgischen Delegation (Frau Coenen) geleiteten Workshop war dank der Beiträge verschiedener Referenten, von fünf Podiumsmitgliedern und insgesamt mehr als 180 Teilnehmern Neues über innovative Technologien sowie über die technischen, wirtschaftlichen, organisatorischen und rechtlichen Herausforderungen im Zusammenhang mit ihrer Einführung zu erfahren. Während der Veranstaltung wurden vorhandene Fallstudien zu alternativen Kraftstoffen (Strom, Wasserstoff) und verschiedenen auf innovativen Schiffen eingesetzten Technologien (Hybridmotoren, Brennstoffzellen, Batterien für die Stromversorgung) vorgestellt. Als größte Herausforderung bei der Entwicklung von Pilotprojekten wurden unter anderem die verordnungsrechtlichen Vorgaben, die Finanzierung sowie natürlich die allgemeine Akzeptanz in Bezug auf Rendite oder Risikopuffer genannt. Die Ergebnisse sind unter <https://www.ccr-zkr.org/13020154-de.html> bereitgestellt.

Gemäß dem Auftrag der Mannheimer Ministererklärung hat die ZKR ausgehend von den Studienergebnissen eine Roadmap erstellt, die eine weitgehende Beseitigung der Treibhausgasemissionen und der Luftschadstoffe in der Binnenschifffahrt bis 2050 zum Ziel hat. Es handelt sich hier um eine langfristige Vision, die auch von der Europäischen Union (EU) geteilt wird. Die Roadmap ist das Hauptinstrument der ZKR für die Eindämmung des Klimawandels mit:

- der Erstellung von Übergangsszenarien für die Flotte (neue und bestehende Schiffe),
- der Anregung, Planung und Umsetzung von Maßnahmen, die von der ZKR direkt oder anderweitig beschlossen werden,
- der Überwachung der Zwischen- und Endziele der Mannheimer Erklärung.

Die Annahme ist im Dezember 2021 unter der belgischen Präsidentschaft vorgesehen.

3. Digitalisierung von Transportdokumenten - Verwaltungsvereinfachung:

Die Bestrebungen der ZKR, die Binnenschifffahrt in digitale und multimodale Logistikketten einzubinden, wurden von der belgischen Präsidentschaft nachdrücklich unterstützt. Diesbezüglich hat die ZKR mit [Beschluss 2021-I-10](#) die Zulässigkeit des Mitführens von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form beschlossen. Dies ist ein erster Meilenstein in der Entwicklung der Digitalisierung der Rheinschifffahrt, dem eine schrittweise Umstellung der an Bord mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen auf elektronische Formate folgen wird.

Mit dieser Grundsatzentscheidung werden folgende Ziele verfolgt:

1. an die Binnenschifffahrt wird ein starkes Zeichen gerichtet, indem die Möglichkeit geschaffen wird, bestimmte an Bord mitzuführende Unterlagen in elektronischer Form vorlegen zu können;
2. bestimmte an Bord mitzuführende Unterlagen können jederzeit ohne weitere Authentifizierung im PDF-Format vorgelegt werden;
3. dem Gewerbe, aber auch den für die Umsetzung der Rechtsvorschriften zuständigen Behörden, d. h. den ausstellenden Behörden und den Kontrollbehörden, wird die Arbeit erleichtert;
4. der Verwaltungsaufwand in der Rheinschifffahrt wird verringert, ohne das Sicherheitsniveau zu senken.

§ 1.10 und Anlage 13 der RheinSchPV wurden entsprechend geändert. Dies ist ein wichtiger Schritt, um ab dem 1. Juni 2022 analog zu den weiterhin gültigen Unterlagen in Papierform die Vorlage bestimmter an Bord mitzuführender Unterlagen einfach in elektronischer Form, ohne weitere Authentifizierung, zu ermöglichen.

In der künftigen RheinSchPersV können Schiffsführer und Sachkundige für Fahrgastschifffahrt und für LNG zwischen einem physischen und einem elektronischen Format der Befähigungszeugnisse wählen. Da sich nicht vorhersagen lässt, wie viele Daten letztlich in das Befähigungszeugnis für Schiffsführer aufgenommen werden müssen, insbesondere aufgrund der Anzahl der Berechtigungen für das Befahren von Wasserstraßenabschnitten mit besonderen Risiken, entwickelten die Sachverständigen des CESNI im ES-QIN 2019 ein physisches Format (Papier) und ein elektronisches Format, das mehr Daten aufnehmen kann als das derzeit verwendete physische Format. Wie das physische Format kann das elektronische Format als gültiger Nachweis von Befähigungen dienen, sofern es angemessene Vorkehrungen gegen Betrug aufweist, während der Berufsausübung „mitgeführt“ werden kann und für die zuständige Behörde leicht zugänglich ist.

Auch wenn es die ZKR nicht unmittelbar betrifft hält, die belgische Präsidentschaft es für angebracht zu erwähnen, dass die Konferenz der Vertragsparteien (KVP) des CDNI am 22. Juni 2021 ebenfalls einen Beschluss angenommen hat, demzufolge die Entladebescheinigung künftig auch elektronisch eingesetzt werden darf.

4. Neue Technologie und Innovation - Automatisierung der Binnenschifffahrt

Die belgische Präsidentschaft begrüßt, dass die automatisierte Navigation ebenfalls im Zentrum der Arbeiten der ZKR steht.

Die Zentralkommission hat entschieden, die Arbeiten zur automatisierten Navigation im Kleinen Schifffahrtsausschuss (RN) zu bündeln, dessen Mandat entsprechend aktualisiert wurde. Ziel ist es, die naturgemäß komplexen, vielschichtigen und bereichsübergreifenden Fragen der Automatisierung in einem einzigen Gremium zu behandeln.

Mit dieser Grundsatzentscheidung werden darüber hinaus folgende Ziele verfolgt:

- Bewertung der automatisierten Schifffahrt als Ganzes auf der Ebene des Rheins und nicht auf sektoraler Basis;
- Gewährleistung einer guten Außendarstellung der Pilotprojekte und Vorbereitung von Beschlussentwürfen für vorübergehende Abweichungen von den Bestimmungen der Verordnungen der ZKR für den Rheinkorridor.

Im Zeitraum 2020-2021 führen die Niederlande den Vorsitz im Kleinen Schifffahrtsausschuss, den stellvertretenden Vorsitz führt Belgien.

Schließlich wurde die Zusammenfassung der Vision der ZKR zur automatisierten Navigation gebilligt und in einer Pressemitteilung bekannt gemacht. Hier zeigt die ZKR, dass sie in diesem Bereich die Vorreiterrolle spielt.

5. Wasserstraßen und Infrastruktur:

Bezüglich Wasserstraßen und Infrastruktur weist die belgische Präsidentschaft darauf hin, dass der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt damit begonnen hat, die Tätigkeiten zur intelligenten Infrastruktur zu begleiten und eine entsprechende Aufgabe in sein Arbeitsprogramm aufgenommen hat. Mit der Koordination aller Arbeiten ist allerdings der Kleine Schifffahrtsausschuss (RN) befasst. In der Zusammenfassung der Vision der ZKR zur Unterstützung der harmonisierten Entwicklung der automatisierten Navigation ist ausgeführt, dass die automatisierte Navigation sich in den aktuellen Kontext der Rheinschifffahrt einfügen und entsprechend an die vorhandene physische Infrastruktur anpassen muss, was voraussichtlich die Zurverfügungstellung zusätzlicher Informationen erfordern wird.

Die ZKR hat zudem aktiv als Interessenvertreterin an der Abfassung des Berichts der GNS sub-group "Expertenempfehlungen für die Entwicklung der künftigen TEN-V Politik und die Überarbeitung der TEN-V Verordnung" mitgewirkt.

Schließlich ist auf die Unterzeichnung einer Absichtserklärung zur Bekräftigung der Zusammenarbeit mit der Internationalen Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR) im Oktober 2021 hinzuweisen. Dieses wird dem Austausch zu maßgeblichen Themen wie Klimawandel auf dem Rhein förderlich sein.

6. Interne Arbeitsabläufe in der ZKR – Inhaltliche Vertiefung:

Die belgische Präsidentschaft hatte auch Prioritäten betreffend die Arbeitsabläufe in der ZKR vorgegeben. Sie stellt diesbezüglich erfreut fest, dass ihr Ziel, die Plenartagungen lebendiger zu gestalten, für eine verstärkte Interaktion zwischen den verschiedenen Ausschüssen zu sorgen und mehr gemeinsame Sitzungen und Workshops zu organisieren, umgesetzt wurde, insbesondere im Rahmen der Verbreitung der Ergebnisse der Studie zum Energiewandel (Siehe PRE (21) 38). Zudem wurden verschiedene themenbezogene Workshops organisiert (elektrische Antriebe, Niedrigwasser...).

Die belgische Präsidentschaft hatte ebenfalls angestrebt, NGOs enger in die ZKR einzubinden. Seit der Umsetzung des neuen Formats der Beratenden Konferenz (siehe COA (19) 2) fanden zwei klassische beratende Konferenzen und zwei halböffentliche Plenarversammlungen statt. Die in Dokument COA (19) 2 vorgesehene kombinierte BK fand noch nicht statt. Angesichts der Gesundheitskrise im Zusammenhang mit Covid 19 waren die Voraussetzungen für diese Art neuer Gestaltung nicht günstig. Eine seltene Gelegenheit zur Wiederaufnahme und Stärkung des Kontakts zu einem privilegierten Partner der ZKR war die Teilnahme des Generalsekretärs am Kongress der IVR am 7. und 8. Oktober 2021 im belgischen Gand und die Moderation eines Workshops zum Thema Berufsbefähigungen im Rahmen dieser Veranstaltung.

7. Besondere Veranstaltungen

Abschließend seien noch die Ziele der belgischen Präsidentschaft bezüglich besonderer Veranstaltungen genannt. 2020 beging die ZKR den 100. Jahrestag ihres Einzugs in den Palais du Rhin in Straßburg. Über verschiedene Highlights für die ZKR war ursprünglich angedacht, die Entwicklung von Aktivitäten/Initiativen zum Thema Binnenschiffsverkehr durch unsere Partner während des ganzen Jahres anzuregen und zum Gegenstand der Kommunikation zu machen.

Die Covid-19-Krise hatte erhebliche Auswirkungen auf die Planung der Kommunikationsmaßnahmen. Einige Initiativen konnten entwickelt werden, andere konnten wegen der Pandemie bedauerlicherweise nicht stattfinden.

Folgende Kommunikationsmaßnahmen wurden entwickelt:

- Entwurf eines eigenen Logos
- Vorstellung der ZKR und des 100-jährigen Jubiläums bei den "Rencontres rhénanes" der Universität de la Krutenau in Straßburg (Februar 2020) und bei Besichtigungen des Port autonome de Strasbourg (Juni und Oktober 2020).
- Kommunikationsmaßnahmen (Newsletter, Quiz) mit "Lieu d'Europe" in Straßburg (April, Mai, Juni 2020)
- Kommunikation in sozialen Netzwerken (Twitter und LinkedIn) (Juni 2020)
- Banner am Palais du Rhin (September bis Dezember 2020)

Weitere Kommunikationsmaßnahmen mit Publikum, wie die Organisation eines Festabends im Palais du Rhin, konnten nicht entwickelt werden.

PROTOKOLL 35

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 2022-2023 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 2021-II-8).

Anlage

1. Stärkung der Zusammenarbeit mit der Europäischen Union

Anfang 2022 wird die französische Delegation ihre Bemühungen um eine Klärung und Stabilisierung der Modalitäten der Zusammenarbeit mit der GD Move fortsetzen – ein Schritt, der für die Frage der geografischen Zuständigkeit der ZKR von wesentlicher Bedeutung ist.

Dabei gilt es, auf den Gesprächen aufzubauen, die voraussichtlich vor Ende 2021 mit dem Generaldirektor der GD Verkehr zu diesem Thema stattfinden werden.

Über diesen zentralen Aspekt hinaus sollte mit der GD Move eine eingehende Diskussion sowohl über die Koordinierungsverfahren nach Artikel 218-9 als auch über die Funktionsweise des CESNI geführt werden, um dessen Flexibilität und Effizienz zu verbessern.

Da der Beginn der französischen Präsidentschaft mit dem Beginn eines neuen Vertragszyklus mit der Europäischen Union zusammenfällt, wird sich die französische Delegation für den raschen Abschluss von Verträgen und die wirksame Umsetzung der entsprechenden Vorhaben einsetzen.

2. Energiewende der Binnenschifffahrt

Die französische Delegation wird zudem auf die weitere Umsetzung der 2018 in der Mannheimer Erklärung eingegangenen Verpflichtungen hinwirken, die insbesondere die Energiewende in der Binnenschifffahrt betreffen. Als internationale Organisation fällt der ZKR in diesem Bereich eine führende Rolle zu.

Die Roadmap der ZKR zur Verringerung der Emissionen lässt für die nächsten zwei Jahre rasche Fortschritte erwarten. Zu denken ist dabei beispielsweise an innovative Schiffe, die Wasserstoff als Brennstoff verwenden und deren Einsatz Ausnahmeregelungen oder Anpassungen der ZKR-Vorschriften erfordern würde.

Eine weitere Aufgabe besteht darin, ein Instrument zur Finanzierung der Energiewende zu entwickeln. Hierzu wurden mehrere Optionen ermittelt, die mit den europäischen Behörden, einschließlich der Europäischen Investitionsbank, und den anderen Flusskommissionen weiter geprüft werden müssen.

Um das gesteckte Ziel zu erreichen, muss auf verordnungsrechtlicher Ebene ein schmaler Mittelweg zwischen dem Entwurf der überarbeiteten Energiebesteuerungsrichtlinie einerseits und den besonderen Sachzwängen der Rheinschifffahrt andererseits gefunden werden. Schließlich gilt für Letztere der in der Mannheimer Akte verankerte Grundsatz des Verbots von Abgaben, die „allein aufgrund der Tatsache der Beschiffung“ erhoben werden.

3. Digitalisierung der Binnenschifffahrt

Im Bereich der Digitalisierung ist der rechtliche Rahmen mit der RIS-Richtlinie und dem Standard ES-RIS im Wesentlichen gesetzt. Demnach gilt es nun, die Entwicklung bestimmter Dienste zu fördern, die Verlagerung des Verkehrs auf die Binnenschifffahrt zu erleichtern und zur Optimierung des Verkehrsmanagements unter wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten beizutragen, insbesondere durch den Einsatz künstlicher Intelligenz.

Die ZKR bietet sich in dieser Hinsicht ganz selbstverständlich als Forum für den Meinungsaustausch über verschiedene konkrete Themen an. Dabei ist zum Beispiel an das Durchfahrts- und Wartezeitenmanagement an Bauwerken, das energiesparende Fahren durch Optimierung der Geschwindigkeit (das so genannte „Ecodriving“) und die Vorhersage von Transitzeiten zu denken. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt sollte hier die Initiative ergreifen.

Darüber hinaus sind bestimmte rechtliche Aspekte der Digitalisierung noch ungeklärt. Wie sieht es beispielsweise mit der rechtlichen Haftung aus, wenn Schäden durch Navigationsentscheidungen entstehen, die ohne menschliches Zutun getroffen wurden? Frankreich wird diesbezüglich eine Studie in Auftrag geben und der Zentralkommission die Ergebnisse mitteilen.

4. Verbesserung der Liegestellen am Oberrhein

Wie bekannt, ist die Erwartungshaltung der Schifffahrt in Bezug auf Liegestellen für Schiffe am Oberrhein hoch. Voies Navigables de France hat in diesem Zusammenhang gemeinsam mit EDF Studien zur Errichtung von Liegeplätzen für Güterschiffe in Auftrag gegeben.

Die französische Delegation schlägt in dieser Hinsicht vor, in Absprache mit dem Schifffahrtsgewerbe die Möglichkeit einer Standardisierung solcher Einrichtungen am Rhein, insbesondere an den Schleusen, zu prüfen.

5. Modernisierung der Personalordnung des Sekretariats

In Anbetracht des stark gewachsenen Personalbestands im Sekretariat und im Sinne einer Anpassung der geltenden Vorschriften an moderne Entwicklungen ist eine Aktualisierung der Personalordnung unumgänglich.

Bei dieser wichtigen Aufgabe kann sich die ZKR in den kommenden Jahren auf die Empfehlungen der SIRP stützen, einer in der OECD angesiedelten Stelle, die für die Organisationsberatung aller internationalen Institutionen mit Sitz in Europa zuständig ist.

Unbeschadet des zu wählenden Ansatzes muss diese Revision selbstverständlich in enger Abstimmung mit dem Personal, vertreten durch den Personalausschuss, erfolgen.

PROTOKOLL 36

Annahme der Roadmap der ZKR zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Wirtschaftsausschusses, ihres Untersuchungsausschusses und ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt,

in dem Wunsch, einen umfassenden Beitrag zum Schutz der Umwelt und des Klimas zu leisten,

in dem Bestreben, die Prosperität sowie die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt gemäß der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 beständig zu gewährleisten,

unter Bezugnahme auf die von den zuständigen Ministern der ZKR-Mitgliedstaaten unterzeichnete Mannheimer Erklärung vom 17. Oktober 2018,

unter Hinweis auf den ihr erteilten Auftrag, eine Roadmap zur weitgehenden Beseitigung der Treibhausgas- und Schadstoffemissionen bis 2050 vorzulegen,

eingedenk des ihr in der vorgenannten Erklärung erteilten Auftrags, bei der Entwicklung neuer Finanzinstrumente zur Erreichung dieser Ziele führend voranzugehen,

im Bewusstsein, dass die Energiewende für die Rhein- und europäische Binnenschifffahrt eine existenzielle Herausforderung darstellt, die ein vorrangiges Thema der Politik bleiben muss,

unter Betonung der Bedeutung der Wasserstraße Rhein, welche mit einem Anteil von 70 % am Verkehrsaufkommen die Hauptachse der europäischen Binnenschifffahrt bildet,

gestützt auf die Ergebnisse der Studie der ZKR über die Energiewende, die mit Beschluss 2021-I-6 veröffentlicht wurde,

unter Hinweis auf die enge Abstimmung mit den anerkannten Verbänden des Binnenschiffahrtsgewerbes und den internationalen Organisationen, mit denen sie zusammenarbeitet,

in der Erwägung, dass sie bis zum Jahr 2050 das gleiche Ziel verfolgt wie die Europäische Union, nämlich eine Binnenschifffahrt ohne Treibhausgasemissionen,

beschließt die Annahme der beigefügten Roadmap als ihr wichtigstes Instrument zur Gestaltung der Energiewende,

stellt fest, dass es keine technologische Universallösung („one size fits all“) gibt, die für alle Schiffstypen und Fahrprofile geeignet wäre,

verweist auf die großen Unsicherheiten, die für die Binnenschifffahrt in Bezug auf den Reifegrad und die Verfügbarkeit entsprechender Technologien sowie der Marktfähigkeit alternativer Brennstoffe bestehen,

unterstreicht die Notwendigkeit eines technologieneutralen Ansatzes, um die Energiewende zu erreichen,

ist bestrebt, mit den anderen Akteuren der Energiewende und insbesondere der Europäischen Union noch intensiver zusammenzuarbeiten, um den in ihrer Roadmap vorgeschlagenen Aktionsplan umzusetzen und auf die Binnenschifffahrt zugeschnittene Maßnahmen sowie eine den Besonderheiten des Sektors Rechnung tragende Umsetzung zu gewährleisten,

verpflichtet sich,

- über die Fortschritte bei der Umsetzung sowie die Notwendigkeit einer Aktualisierung der Roadmap bis 2025 zu berichten,
- bis spätestens 2025 die Zweckmäßigkeit einer Überarbeitung der „ZKR-Studie“ insbesondere zur wirtschaftlichen und technischen Bewertung von Technologien zu prüfen,
- den TTW-Ansatz bei einer künftigen Überarbeitung der Roadmap zu überprüfen,
- bis 2025 eine mögliche Ausdehnung des Umfangs der Roadmap z. B. auf andere Treibhausgase wie N₂O oder auf Emissionen im Zusammenhang mit anderen Aspekten des Lebenszyklus eines Schiffes, mit der Herstellung und Entsorgung von Antriebssystemen, mit anderen Schiffstypen oder mit der Sicherheit von Technologien zu prüfen,
- die Roadmap und den entsprechenden Aktionsplan bis 2030 wenn nötig zu überarbeiten.

bittet

- ihre zuständigen Ausschüsse,
 - diese Verpflichtungen umzusetzen, unter anderem durch jährliche gemeinsame Sitzungen zur Roadmap,
 - die Entwicklung der Emissionen der Binnenschifffahrtsflotte und die technologischen Entwicklungen zu beobachten und zu erörtern,
- ihren Vorsitz, ihre Mitgliedstaaten und ihr Sekretariat, diese Roadmap den verschiedenen Akteuren der Binnenschifffahrt sowie den EU-Institutionen, einschließlich der Europäischen Kommission, und den interessierten Fraktionen im Europäischen Parlament zu unterbreiten,
- das Sekretariat, die Roadmap auf ihrer Website zu veröffentlichen und auf der Grundlage des entsprechenden Kommunikationsplans aktiv zu kommunizieren.

Anlage
(gesondert)