



**HERBSTSITZUNG 2022
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE
(2022-II)**

Straßburg, den 8. Dezember 2022

ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (22) 2 endg.

HERBSTSITZUNG 2022

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2022-II)

Straßburg, den 8. Dezember 2022

INHALTSVERZEICHNIS

Seiten

I. Eröffnung der Sitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission – Genehmigung der Tagesordnung	
Protokoll 1 : Eröffnung der Plenarsitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung	1
Protokoll 2 : Zusammensetzung der Berufungskammer	1
II. Allgemeine Fragen	
Protokoll 3 : Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union.....	2
Protokoll 4 : Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)	2
Protokoll 5 : Zusammenarbeit der ZKR mit internationalen Organisationen	3
Protokoll 6 : Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt.....	13
III. Rechtliche Fragen	
Protokoll 7 : Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR	13
IV. Wirtschaftsaspekte	
Protokoll 8 : Bericht über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für das Jahr 2022.....	20
V. Schifferpatente und Besatzungen	
Protokoll 9 : Annahme der neuen Rheinschiffpersonalverordnung („RheinSchPersV“).....	38
VI. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein	
Protokoll 10 : Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Änderung von § 10.01 Nummer 1 Buchstabe d über die Höchstgeschwindigkeit für die Talfahrt auf der Gebirgsstrecke zwischen Bingen und St. Goar oberhalb der Hochwassermarke I.....	87
Protokoll 11: Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Übernachtungshäfen Boven-Rijn, Waal und Lek und dem Schutz- und Sicherheitshafen Emmerich (Inhaltsverzeichnis, §§ 11.01, 12.01, 14.11 und 14.12)	90
Protokoll 12: Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Genehmigung zeitlich befristeter Abweichungen von der RheinSchPV für ein Fahrzeug, bei dem Aufgaben der Besatzung automatisiert wahrgenommen werden, oder für ein ferngesteuertes Fahrzeug (Inhaltsverzeichnis, § 1.26).....	96

Protokoll 13: Definitive Änderungen zur Anpassung der Verweise der Rheinschiff-fahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) auf den Europäischen Standard für Binnenschiffahrtinformationsdienste (ES-RIS 2023/1) (§§ 1.01, 4.07 und 12.01)	101
Protokoll 14: Billigung der Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung im schriftlichen Verfahren (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08 und 11.01 sowie Anlage 13).....	106
VII. Technische Vorschriften für Binnenschiffe	
Protokoll 15 : Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO), der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und der Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV) – Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2023/1)	122
Protokoll 16: Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) – Anpassung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB)	125
VIII. Automatisierte Navigation	
Protokoll 17 : Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschiffahrt - Ausgabe 2022	125
IX. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen	
Protokoll 18 : Beschluss zur Unterstreichung der Bedeutung der Ausgabe 2022 des Internationalen Sicherheitsleitfadens für die Binnentankschiffahrt und Binnentankterminals (ISGINTT)	133
X. Der Rhein als Wasserstraße	
Protokoll 19: Gleichwertiger Wasserstand (GIW) des Rheins 2022 (2014-II-17, 2021-II-23)	134
Protokoll 20: Bau einer Umschlagstelle in der Nähe von Chalampé bei Rhein-km 198	138
Protokoll 21: Neubau von Liegestellen für Kabinenschiffe am Oberrhein bei Volgelsheim bei Rhein-km 226,400	146
Protokoll 22: Änderung des Beschlusses 2021-II-22 zum Neubau von Liegestellen für Kabinenschiffe am Oberrhein bei Hünigen bei Rhein-km 170,300	153
Protokoll 23: Bau eines Fischpasses an der Wasserkraftanlage Marckolsheim am Oberrhein bei Rhein-km 240,500	159

	Seiten
Protokoll 24: Sperrung von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten	163
Protokoll 25: Entnahme von Rheinwasser für die Braunkohletagebaue Garzweiler II und Hambach bei Rhein-km 712,6	165
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 26 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art	171
XII. Haushalt und Verwaltung	
Protokoll 27 : Haushalt der Zentralkommission für 2023	189
Protokoll 28 : Änderung der Personalordnung	190
Protokoll 29 : Ernennung des Rechnungsprüfers	193
XIII. Vortrag von RIS-COMEX	
Protokoll 30: Vortrag von RIS-COMEX	193
XIV. Verschiedenes	
Protokoll 31 : 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	193
Protokoll 32: Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden	193
Protokoll 33: Pressemitteilung	194
Protokoll 34: Termin der nächsten Plenartagung	194

ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2022 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

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

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Zusammensetzung der Berufungskammer

Beschluss

Die Zentralkommission

bestellt auf Vorschlag der deutschen Delegation gemäß Artikel 45bis der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963, für die Zeit vom 8. Dezember 2022 bis zum 31. Dezember 2027,

Herrn Wolfgang BALL zum Richter und
Herrn Alfred GÖBEL zum stellvertretenden Richter

an der Berufungskammer.

PROTOKOLL 3

Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union

Unterzeichnung eines Zuschussvertrags mit der GD MOVE der Europäischen Kommission

Beschluss

Die Zentralkommission,

in Fortführung der Dienstleistungsverträge, die sie zuvor mit der GD MOVE der Europäischen Kommission geschlossen hat,

ermächtigt ihre Generalsekretärin, im Namen der ZKR den Zuschussvertrag 101080119 - 21-FR-TG-CESNI über Aktivitäten zur administrativen und technischen Verwaltung des Geschäftsbetriebs des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) zu unterzeichnen, wobei die Unterzeichnung elektronisch erfolgt und an die Person delegiert werden kann, die im Portal für Finanzhilfen und Ausschreibungen der EU zum Vertreter der Rechtsperson ernannt wurde,

für einen Zeitraum von 72 Monaten, rückwirkend ab dem 9. Januar 2022,

dankt ihrem Sekretariat und der Korrespondenzgruppe der ZKR für den europäischen Vertrag für die gute Vorarbeit und

beauftragt ihre Generalsekretärin, die Umsetzung sowie die administrative und finanzielle Verwaltung dieses neuen Vertrags unter Wahrung der Interessen der ZKR zu gewährleisten und regelmäßig darüber zu berichten.

PROTOKOLL 4

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

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 5

Zusammenarbeit der ZKR mit internationalen Organisationen

Zusammenarbeit mit der Moselkommission

Beschluss

Die Zentralkommission,

in Würdigung der langjährigen, engen und konstruktiven Zusammenarbeit mit der Moselkommission,

unter Hinweis darauf, dass diese Zusammenarbeit mit den zwei vorherigen Abmachungen vom 12. August 2008 und vom 25. März 2014 auf eine formale Grundlage gestellt wurde,

erfreut darüber, diese Zusammenarbeit fortzusetzen und weiter zu intensivieren,

beauftragt ihre Generalsekretärin, im Namen der ZKR die neue Kooperationsabmachung in der Anlage zu unterzeichnen.

Anlage

Arrangement de coopération
entre la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et la Commission de la Moselle

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (ci-après « CCNR ») et la Commission de la Moselle (ci-après « CM ») coopèrent étroitement et en toute confiance depuis des années. Cette coopération constructive a été précédemment formalisée par deux arrangements successifs datant du 12 août 2008 et du 25 mars 2014.

Pour le bien de la navigation intérieure, la CCNR et la CM entendent continuer à intensifier leur coopération et à rendre leurs travaux plus efficaces.

Les deux parties souhaitent accompagner et promouvoir conjointement les développements en cours au niveau européen - tels que les travaux portant sur le développement du réseau transeuropéen de transport dans son ensemble ou sur la gestion du corridor prioritaire n°6 « Rhin-Alpes ».

Les deux parties considèrent que leur coopération doit prendre en compte l'évolution des relations entre la CCNR et l'Union européenne depuis 2013, et notamment la création en 2015 du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI »).

La CCNR et la CM se sont par conséquent accordées sur ce qui suit :

1. La CCNR et la CM souhaitent intensifier leur coopération afin de soutenir la politique au niveau européen pour le développement et la promotion de la navigation intérieure.

Sans préjudice de leur indépendance, les deux parties s'attachent par conséquent à renforcer leur coopération, notamment dans les domaines mentionnés au point 4, et à optimiser leurs processus de travail.

2. La CCNR et la CM se sont réciproquement reconnues le statut d'observateur et pourront ainsi exercer les prérogatives attachées à ce statut.
3. La CCNR et la CM veilleront à échanger leurs programmes de travail respectifs afin d'identifier les aspects présentant un intérêt commun et de définir des projets, notamment dans les domaines mentionnés au point 4, dans lesquels la coopération doit être renforcée.

À cette fin, les secrétariats des deux parties prendront les mesures appropriées et tiendront des réunions de coordination à intervalles réguliers. Ces réunions devront avoir lieu au moins une fois par an. Les conclusions de ces réunions devront faire l'objet de comptes rendus.

Les secrétariats veilleront à tenir informées les délégations des deux organisations sur cette coopération.

Le Secrétariat de la CCNR veillera à informer régulièrement le Secrétariat de la CM sur la mise en œuvre de son arrangement administratif avec la DG MOVE de la Commission européenne.

Le Secrétariat de la CCNR veillera à informer de manière appropriée le Secrétariat de la CM sur sa coopération avec d'autres organisations internationales - telles que la Commission du Danube et la CEE-ONU.

Le Secrétariat de la CM veillera à informer régulièrement le Secrétariat de la CCNR sur sa coopération avec d'autres organisations internationales - telles que la Commission européenne et la Commission du Danube.

4. La CCNR et la CM entendent renforcer leur coopération dans les domaines suivants :
 - Observation du transport fluvial sur le plan économique ;
 - Travaux réglementaires, notamment ceux relatifs aux règlements de police de la navigation ;
 - Mise en œuvre des services d'information fluviale (SIF) sur le Rhin et la Moselle.

La CCNR et la CM entendent poursuivre leur étroite concertation dans les domaines suivants :

- Aspects relatifs à la promotion du transport fluvial ;
- Participation aux programmes d'action de la Commission européenne pour la navigation intérieure, qui visent notamment à intégrer la navigation intérieure dans les chaînes logistiques multimodales.

La CCNR et la CM veilleront à échanger régulièrement des informations dans les domaines suivants :

- Mise en œuvre et application des prescriptions relatives au personnel navigant et à l'équipage sur le Rhin et la Moselle ;
- Développement de l'infrastructure, en tenant compte notamment des aspects environnementaux.

5. La CCNR se déclare disposée à associer la CM aux travaux d'observation du marché mis en place par la CCNR avec la Commission européenne et le secteur de la navigation intérieure.

La CCNR se déclare notamment disposée à intégrer les différents aspects du marché de la navigation sur la Moselle dans l'observation du marché, en concertation avec la CM.

La CM veillera à communiquer à la CCNR les informations dont elle dispose concernant le transport sur la Moselle, afin que le marché de la navigation sur la Moselle puisse être pris en compte de manière adéquate dans le cadre de l'observation du marché européen.

Dans le cadre de l'observation du marché, les deux parties s'attacheront à définir et à développer des modalités communes pour la prise en compte

- du marché de la navigation sur la Moselle et
- du transport Rhin-Moselle.

La CCNR entend informer la CM des résultats des travaux en cours.

6. La CCNR et la CM s'attacheront à poursuivre leurs travaux d'harmonisation du Règlement de police pour la navigation de la Moselle et du Règlement de police pour la navigation du Rhin. À cette fin, elles entendent notamment organiser des réunions communes des organes compétents.
7. La CCNR et la CM accorderont une attention particulière à la mise en place des services d'information fluviale (SIF) afin de créer aussi dans ce domaine les conditions pour une meilleure harmonisation.
8. La CCNR et la CM s'attacheront à coordonner étroitement la mise en œuvre de l'accord RAINWAT. Les deux secrétariats prendront les mesures nécessaires à cet effet, notamment par l'adoption du nouveau Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure et par son actualisation régulière.

9. La CCNR et la CM s'attacheront à développer leur coopération, y compris par le biais de stages réciproques dans leurs secrétariats respectifs. Ces stages visent à favoriser le partage de connaissances entre les deux secrétariats, notamment dans les domaines économique et réglementaire.
10. Le présent arrangement de coopération remplace les arrangements du 12 août 2008 et du 25 mars 2014 entre le Secrétaire général de la CCNR et le Président de la CM.
11. Le présent arrangement de coopération prend effet à la date de la dernière signature.
12. Le présent arrangement de coopération ne saurait être considéré comme un traité international ; en particulier, il n'a pas pour objet d'établir des droits et des obligations régis par le droit international.

Le présent arrangement de coopération peut être modifié ou complété à tout moment d'un commun accord. Les modifications ou compléments doivent être consignés par écrit.

Chaque partie peut mettre fin à tout moment à la coopération prévue par l'arrangement, par le biais d'une déclaration écrite. L'intention de résiliation devrait être notifiée par écrit à l'autre partie au moins trois mois avant la date de fin envisagée.

Le présent arrangement de coopération sera signé en allemand et en français, les deux versions linguistiques faisant foi.

Pour la CCNR
[signature/nom]
La Secrétaire générale

Pour la CM
[signature/nom]
Le/la président(e)

**Abmachung für die Kooperation
zwischen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Moselkommission**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (im Folgenden „ZKR“) und die Moselkommission (im Folgenden „MK“) arbeiten seit Jahren eng und vertrauensvoll zusammen. Diese konstruktive Zusammenarbeit wurde mit den zwei vorherigen Abmachungen vom 12.08.2008 und vom 25.03.2014 auf eine formale Grundlage gestellt.

Zum Wohle der Binnenschifffahrt beabsichtigen ZKR und MK, ihre Kooperation weiter zu intensivieren und ihre Arbeiten effizienter zu gestalten.

Beide Seiten möchten gemeinsam die laufenden Entwicklungen auf europäischer Ebene – wie etwa die Arbeiten zur Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes insgesamt oder zum Management des prioritären Korridors Nr. 6 „Rhein-Alpen“ – begleiten und fördern.

Beide Seiten teilen die Auffassung, dass ihre Zusammenarbeit der Entwicklung der Beziehungen zwischen der ZKR und der Europäischen Union seit 2013 und insbesondere der Einrichtung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) im Jahr 2015 Rechnung tragen sollte.

Die ZKR und die MK haben sich daher auf das Folgende verständigt:

1. ZKR und MK wollen ihre Zusammenarbeit zur Unterstützung der Politik auf europäischer Ebene zur Entwicklung und Förderung der Binnenschifffahrt intensivieren.

Unbeschadet ihrer Unabhängigkeit streben beide Seiten daher an, ihre Zusammenarbeit insbesondere in den unter Nr. 4 genannten Bereichen zu vertiefen und ihre Arbeitsprozesse zu optimieren.

2. Die ZKR und die MK haben sich gegenseitig den Beobachterstatus zuerkannt und können somit die mit diesem Status verbundenen Vorrechte ausüben.
3. ZKR und MK sind bestrebt, sich über ihre jeweiligen Arbeitsprogramme auszutauschen, um Fragen von gemeinsamem Interesse zu ermitteln und Vorhaben– insbesondere in den unter Nr. 5 genannten Bereichen – festzulegen, in denen die Zusammenarbeit intensiviert werden soll.

Hierzu werden die Sekretariate beider Seiten geeignete Maßnahmen ergreifen und in regelmäßigen Abständen Koordinierungssitzungen abhalten. Diese Sitzungen sollen mindestens einmal jährlich stattfinden. Über die Ergebnisse dieser Sitzungen sollen Niederschriften angefertigt werden.

Die Sekretariate werden die Delegationen beider Organisationen laufend über die Zusammenarbeit unterrichten.

Das Sekretariat der ZKR soll das Sekretariat der MK regelmäßig über die Umsetzung seiner Verwaltungsvereinbarung mit der GD MOVE der Europäischen Kommission unterrichten.

Das Sekretariat der ZKR soll das Sekretariat der MK in geeigneter Weise über seine Kooperationen mit anderen internationalen Organisationen – wie z. B. Donaukommission und UNECE – informieren.

Das Sekretariat der MK soll das Sekretariat der ZKR regelmäßig über seine Kooperationen mit internationalen Organisationen – wie z. B. Europäische Kommission und Donaukommission – unterrichten.

4. ZKR und MK beabsichtigen, ihre Zusammenarbeit in folgenden Bereichen zu verstärken:
 - Wirtschaftliche Beobachtung des Binnenschiffsverkehrs;
 - Verordnungsrechtliche Arbeiten, insbesondere jene in Bezug auf die Schifffahrtspolizeiverordnungen;
 - Umsetzung der Binnenschiffahrtswirtschaftsinformationsdienste (RIS) auf dem Rhein und auf der Mosel.

ZKR und MK beabsichtigen weiterhin, sich in folgenden Bereichen eng abzustimmen:

- Angelegenheiten der Förderung des Binnenschiffsverkehrs;
- Beteiligung an den Aktionsprogrammen der Europäischen Kommission für die Binnenschiffahrt, die insbesondere auf die Integration der Binnenschiffahrt in multimodale Logistikketten abzielen.

ZKR und MK sind bestrebt, regelmäßig Information zu folgenden Bereichen auszutauschen:

- Umsetzung und Anwendung der Vorschriften bezüglich des Schiffspersonals und der Besatzung auf Rhein und Mosel;
- Entwicklung der Infrastruktur u. a. auch unter Umweltaspekten.

5. Die ZKR erklärt ihre Bereitschaft, die MK an den Arbeiten zur Marktbeobachtung, welche die ZKR mit der Europäischen Kommission und dem Binnenschiffahrtsgewerbe eingerichtet hat, zu beteiligen.

Die ZKR erklärt insbesondere ihre Bereitschaft, die unterschiedlichen Aspekte des Moselschiffahrtmarktes in Abstimmung mit der MK in die Marktbeobachtung zu integrieren.

Die MK ist bestrebt, der ZKR die ihr vorliegenden Informationen zu den Verkehren auf der Mosel mitzuteilen, damit der Moselschiffahrtmarkt im Rahmen der europäischen Marktbeobachtung angemessen berücksichtigt werden kann.

Beide Seiten streben im Rahmen der Marktbeobachtung die Definition und Fortentwicklung gemeinsamer Modalitäten für die Erfassung

- des Moselschiffahrtmarktes und
- der Rhein-Mosel-Verkehre

an.

Die ZKR beabsichtigt, die MK über die Ergebnisse der laufenden Arbeiten zu unterrichten.

6. ZKR und MK sind bestrebt, ihre Arbeiten zur Harmonisierung der MoselSchPV und der RheinSchPV fortzusetzen. Sie beabsichtigen hierzu insbesondere, gemeinsame Sitzungen der zuständigen Gremien anzuberaumen.
7. ZKR und MK werden ein besonderes Augenmerk auf die Einführung der Binnenschiffahrtswirtschaftsinformationsdienste (RIS) richten, um auch hier die Voraussetzungen für eine stärkere Harmonisierung zu schaffen.
8. ZKR und MK streben eine enge Abstimmung bei der Umsetzung der RAINWAT-Vereinbarung an. Die beiden Sekretariate sollen die hierfür erforderlichen Maßnahmen einschließlich der Annahme des neuen Handbuchs Binnenschiffahrtswirtschaft und dessen regelmäßige Aktualisierung vorantreiben.

9. Die ZKR und die MK sind bestrebt, ihre Zusammenarbeit auch mit Hilfe von wechselseitigen Praktika in ihren jeweiligen Sekretariaten auszubauen. Diese Praktika sollen den Erfahrungsaustausch zwischen beiden Sekretariaten insbesondere auf wirtschaftlichem und verordnungsrechtlichem Gebiet fördern.
10. Die vorliegende Abmachung tritt an die Stelle der Abmachungen vom 12.08.2008 und 25.03.2014 zwischen dem Generalsekretär der ZKR und dem Präsidenten der MK.
11. Diese Abmachung soll am Tage der letzten Unterzeichnung wirksam werden.
12. Die vorliegende Abmachung soll nicht als völkerrechtlicher Vertrag verstanden werden; sie soll insbesondere keine völkerrechtlich geregelten Rechte und Pflichten begründen.

Die vorliegende Abmachung kann jederzeit im beiderseitigen Einvernehmen geändert oder ergänzt werden. Änderungen oder Ergänzungen sollen schriftlich festgehalten werden.

Jede Seite kann die Zusammenarbeit nach dieser Abmachung jederzeit durch schriftliche Erklärung beenden. Die Beendigungsabsicht sollte der anderen Seite mindestens drei Monate vor dem angestrebten Beendigungstermin schriftlich mitgeteilt werden.

Diese Abmachung wird in deutscher und französischer Sprache unterzeichnet, wobei beide Sprachfassungen gleichwertig sind.

Für die ZKR
[Unterschrift/Name]
Die Generalsekretärin

Für die MK
[Unterschrift/Name]
Der/die Präsident/Präsidentin

(nichtamtliche Übersetzung)

**Samenwerkingsarrangement tussen
de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Moezelcommissie**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna "CCR") en de Moezelcommissie (hierna "MC") werken al sinds jaren nauw samen op basis van vertrouwen. Deze constructieve samenwerking werd eerder geformaliseerd door middel van twee opeenvolgende arrangementen, van 12 augustus 2008 en van 25 maart 2014.

De CCR en de MC willen hun samenwerking ten behoeve van de binnenvaart nog verder versterken en hun werkzaamheden efficiënter maken.

Beide partijen willen de huidige ontwikkelingen op Europees vlak – zoals de werkzaamheden voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk in zijn geheel of het management van de prioritaire corridor nr. 6, de "Rijn-Alpen-corridor" – begeleiden en bevorderen.

Beide partijen zijn het met elkaar eens dat bij hun samenwerking rekening moet worden gehouden met de wijze waarop de betrekkingen tussen de CCR en de Europese Unie zich sinds 2013, en met name sinds de instelling van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart ("CESNI") in 2015, hebben ontwikkeld.

De CCR en de MC hebben daarom de volgende afspraken gemaakt:

1. De CCR en MC willen hun samenwerking ter ondersteuning van het beleid op Europees vlak ter ontwikkeling en bevordering van de binnenvaart versterken.

Beide partijen streven er daarom naar hun samenwerking en arbeidsprocessen met name op de in punt 4 genoemde gebieden te versterken, respectievelijk te optimaliseren, zonder daarbij de onafhankelijkheid van beide partijen in het geding te brengen.

2. De CCR en de MC zijn overgegaan tot de wederzijdse toekenning van de waarnemersstatus en kunnen dus de voorrechten uitoefenen die aan deze status zijn verbonden.
3. De CCR en MC streven ernaar hun respectieve werkprogramma's uit te wisselen om vast te stellen welke vraagstukken van gemeenschappelijk belang zijn en te bepalen voor welke projecten, waaronder met name op de in punt 5 genoemde gebieden, de samenwerking versterkt moet worden.

De secretariaten van beide partijen treffen hiervoor de nodige regelingen en houden regelmatig coördinatievergaderingen. Deze vergaderingen vinden op zijn minst een keer per jaar plaats. Over de resultaten van deze vergaderingen wordt een vergaderverslag opgesteld. De secretariaten informeren de delegaties van beide organisaties regelmatig over de samenwerking.

Het secretariaat van de CCR informeert het secretariaat van de MC regelmatig over de omzetting van de administratieve overeenkomst met DG MOVE van de Europese Commissie.

Het secretariaat van de CCR informeert het secretariaat van de MC op adequate wijze over zijn samenwerking met andere internationale organisaties, bijvoorbeeld met de Donaucommissie en de VN/ECE.

Het secretariaat van de MC informeert het secretariaat van de CCR regelmatig over zijn samenwerking met andere internationale organisaties, bijvoorbeeld met de Europese Commissie en de Donaucommissie.

4. De CCR en MC zijn voornemens hun samenwerking te versterken op de volgende gebieden:
 - de economische monitoring van de binnenvaart;
 - de regelgevende werkzaamheden, met name met betrekking tot de scheepvaartpolitiereglementen;
 - de tenuitvoerlegging van de River Information Services (RIS) op de Rijn en de Moezel.

De CCR en de MC zijn verder voornemers op de volgende gebieden nauw overleg te blijven voeren:

- de onderwerpen die verband houden met de bevordering van de binnenvaart;
- de deelname aan de actieprogramma's van de Europese Commissie voor de binnenvaart en daarbij met name de actieprogramma's die gericht zijn op de integratie van de binnenvaart in de multimodale logistieke ketens.

De CCR en MC streven ernaar regelmatig informatie uit te wisselen over de volgende gebieden:

- de omzetting en tenuitvoerlegging van de voorschriften met betrekking tot het scheepvaartpersoneel en de bemanning op de Rijn en Moezel;
- de ontwikkeling van infrastructuur, onder andere vanuit de invalshoek van de milieubescherming.

5. De CCR verklaart bereid te zijn de MC te betrekken bij de werkzaamheden in het kader van de marktobservatie, die de CCR met de Europese Commissie en het binnenvaartbedrijfsleven heeft opgezet.

De CCR verklaart met name ertoe bereid te zijn de verschillende aspecten van de scheepvaartmarkt op de Moezel in overleg met de MC in de marktobservatie op te nemen.

De MC streeft ernaar de CCR de haar ter beschikking staande gegevens over het verkeer op de Moezel te verstrekken, zodat er in het kader van de Europese marktobservatie naar behoren rekening kan worden gehouden met de scheepvaartmarkt op de Moezel.

Beide partijen streven ernaar gemeenschappelijke modaliteiten in het kader van de marktobservatie vast te leggen en uit te werken voor het in kaart brengen van

- de scheepvaartmarkt op de Moezel en
- de verkeersstromen tussen de Rijn en de Moezel.

De CCR zorgt ervoor de MC over de resultaten van de lopende werkzaamheden te informeren.

6. De CCR en de MC streven ernaar hun werkzaamheden ter harmonisatie van het Moezelvaartpolitiereglement en het Rijnvaartpolitiereglement voort te zetten. Zij organiseren hiervoor met name gemeenschappelijke vergaderingen van de daarvoor bevoegde organen.
7. De CCR en de MC schenken bijzondere aandacht aan de tenuitvoerlegging van de River Information Services (RIS) om ook hier de voorwaarden te scheppen voor een sterkere harmonisatie.
8. De CCR en de MC streven naar nauw overleg over de uitvoering van de RAINWAT-overeenkomst. De twee secretariaten getroosten zich hiervoor de nodige inspanningen, met inbegrip van de goedkeuring van het nieuwe Handboek Radiocommunicatie en de regelmatige actualisering daarvan.

9. De CCR en de MC streven ernaar hun samenwerking eveneens te versterken door middel van wederzijdse stages bij hun respectieve secretariaten. Deze stages zijn bedoeld om de kennisuitwisseling tussen beide secretariaten, met name op economisch en regelgevend gebied, te bevorderen.
10. Dit samenwerkingsarrangement vervangt de afspraken die gemaakt werden op 12 augustus 2018 en 25 maart 2014 tussen de secretaris-generaal van de CCR en de voorzitter van de MC.
11. Dit samenwerkingsarrangement treedt in werking op de datum van de laatste ondertekening.
12. Dit samenwerkingsarrangement mag niet als een volkenrechtelijk verdrag beschouwd worden en leidt met name niet tot volkenrechtelijk geregelde rechten en plichten.

Dit samenwerkingsarrangement kan op elk gewenst moment met wederzijdse instemming worden gewijzigd of aangevuld. Wijzigingen of aanvullingen moeten schriftelijk vastgelegd worden.

Elke partij kan de samenwerking op grond van dit arrangement op ieder gewenst moment door een schriftelijke verklaring beëindigen. Dit voornemen wordt de andere partij minstens drie maanden voor de beoogde datum van beëindiging schriftelijk meegedeeld.

Dit samenwerkingsarrangement wordt in het Duits en het Frans ondertekend, waarbij beide taalversies gelijkwaardig zijn.

Namens de CCR
[Ondertekening/naam]
De secretaris-generaal

Namens de MC
[Ondertekening/naam]
De voorzitter/voorzitster

PROTOKOLL 6

Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 7

Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR

Kein Beschluss.

Anlage

Revidierte Rheinschiffahrtsakte

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

Inkraftgetretene Zusatzprotokolle

Zusatzprotokoll Nr. 1: Änderung des Artikels 40bis: Ahndung der Zuwiderhandlungen gegen die 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 ²	27. September 2012	Ratifikation 25. August 2022
Bulgarien		
Frankreich	27. September 2012	-
Ungarn		Beitritt 7. März 2018
Luxemburg ³	27. September 2012	Ratifikation 25. September 2014
Niederlande ⁴	29. November 2012	Annahme 7. Juni 2018
Polen	3. Dezember 2013	
Serbien ⁵	18. Januar 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 Belgien**

Das Königreich Belgien behält sich gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a des Übereinkommens das Recht vor, die Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden, auszuschließen.

³ **Vorbehalt und Erklärungen Luxemburgs**

Vorbehalt:

Das Großherzogtum Luxemburg schließt für die Zwecke von Artikel 18 Absatz 1 Ansprüche wegen Schäden durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers aus.

Erklärungen:

Für die Zwecke von Artikel 15 Absatz 2 erklärt das Großherzogtum Luxemburg, dass das in Artikel 1 genannte Übereinkommen nur für die Mosel und den schiffbaren Teil der Sauer gilt. Unbeschadet der Rechte nach Artikel 6 des Übereinkommens in Bezug auf die Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Wehren, Brücken und Navigationshilfen Vorrang vor anderen Ansprüchen.

⁴ **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.

⁵ **Vorbehalt Serbiens**

Die Republik Serbien erklärt gemäß Artikel 18 Absatz 1 des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012), dass sie die Bestimmungen dieses Übereinkommens auf Ansprüche wegen Schäden durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers sowie auf Ansprüche nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben d und e dieses Übereinkommens nicht anwenden wird.

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	Ratifikation 9. Februar 2021
Belgien	Ratifikation 25. August 2022
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 Rheinfelden.

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 Rheinfelden 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 Übernahmestort 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 8

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 2022 und den Ausblick auf die zweite Jahreshälfte.

Anlage

(Kapitel 2 wurde im Februar 2023 aktualisiert)

**Bericht über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt
im ersten Halbjahr 2022 und Ausblick auf die zweite Jahreshälfte**

1. Beförderungsaufkommen auf dem Rhein

Das erste Halbjahr 2022 stand unter dem Zeichen einer Zeitenwende. Der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine war eine Zäsur in politischer, historischer und auch in ökonomischer Hinsicht. Die Auswirkungen auf den Rheinverkehr sind in Form eines Rückgangs des Güterverkehrs sichtbar. Aus ökonomischer Sicht verursachte der Krieg einen umfassenden ‚Angebotsschock‘, das heißt eine bedeutsame Reduktion des Angebots – an Rohstoffen, Vorprodukten, Energie, auch an Humankapital. Angebotsschocks führen in aller Regel zu starken Preiserhöhungen. Dies war auch in der ersten Jahreshälfte 2022 der Fall.

Die Folge der Preiserhöhungen für Energie war eine Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit im produzierenden Gewerbe, was sich besonders deutlich für energieintensive Branchen wie die Mineralölindustrie, die Stahlindustrie, die Bau- und Chemieindustrie zeigte. Da all diese Industrien Transportleistungen von der Binnenschifffahrt nachfragen, kam es in den meisten Gütersegmenten der Binnenschifffahrt zu einem Rückgang des Transportaufkommens.

TABELLE 1: GÜTERMENGE AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN IM ERSTEN HALBJAHR 2020, 2021 UND 2022 NACH LADUNGSART

	Erstes Halbjahr (Mio. t)			2022/2021 in %
	2020	2021	2022	
Gesamtverkehr	81,2	86,2	84,3	-1,7
Trockenes Massengut	43,9	48,9	48,2	-1,3
Flüssiges Massengut	22,1	21,3	20,3	-3,0
Containerladung*	9,0	9,8	8,7	-10,5
Stückgut	3,7	3,8	4,8	+25,4
Sonstige Ladung	1,8	2,0	1,9	-4,8

Quelle: Destatis

* Eigengewicht der Containerbehälter ist miteinbezogen

TABELLE 2: GÜTERBEFÖRDERUNG AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN IM ERSTEN HALBJAHR 2020, 2021, 2022 INSGESAMT UND NACH WESENTLICHEN GÜTERSEGMENTEN*

	HJ1 2020 in Mio t	HJ1 2021 in Mio t	HJ1 2022 in Mio t	Veränderung 2022/2021 in %
Gesamtverkehr	81,2	86,2	84,7	-1,7
Mineralölprodukte	14,7	13,7	13,3	-2,9
Sande, Steine, Erden, Baustoffe	13,4	13,9	12,6	-9,4
Chemische Erzeugnisse	9,6	10,1	9,5	-5,9
Eisenerz	9,2	11,3	10,6	-6,2
Feste Brennstoffe (Kohle)	8,5	10,1	12,7	+25,7
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	5,3	5,8	5,3	-8,6
Sekundärrohstoffe, Abfälle	4,5	4,9	4,0	-18,4
Metalle und Metallprodukte	4,2	4,4	4,9	+11,4
Nahrungs- und Futtermittel	3,2	2,9	2,9	+/-0,0
Maschinen, Ausrüstungen, Fahrzeuge	0,7	0,8	0,4	-50,0

Quelle: Destatis ZKR Auswertung

* Die Summe dieser ausgewählten Gütersegmente ergibt nicht den Gesamtverkehr.

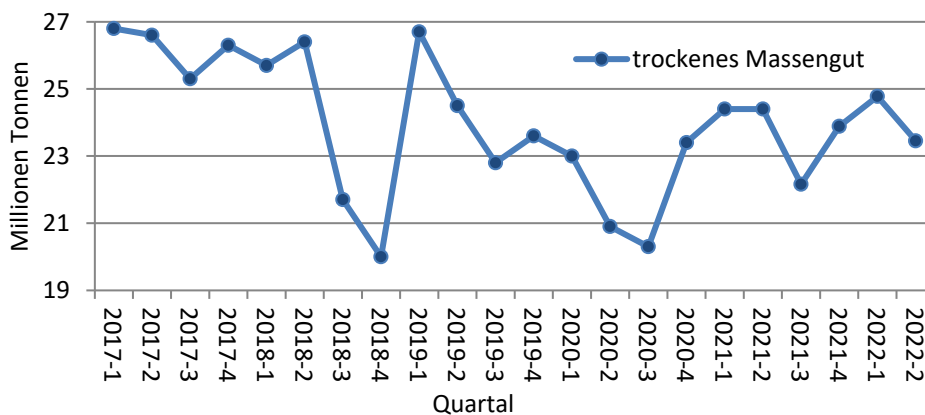
Trotz des allgemein rückläufigen Transportvolumens ist die Entwicklung je nach Ladungsart doch sehr differenziert zu betrachten. Das trockene Massengut erscheint als die Ladungsart, welche den geringsten Rückgang verzeichnet hat. Die Gründe hierfür werden im Folgenden erläutert.

Bei den Transporten von trockenem Massengut ist seit dem Ende der ersten Pandemiewelle (Q3 2020) ein gewisser Aufwärtstrend erkennbar. Das erste Halbjahr 2022 stand noch im Zeichen dieses Erholungsprozesses. Allerdings gab es schon im zweiten Quartal 2022 erste negative Effekte zu spüren. Diese standen im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine. Die dadurch bewirkten Effekte, wie die Unterbrechung von Lieferketten und die Erhöhung von Rohstoffpreisen, führten zu Rückgängen bei der Transportnachfrage in mehreren Märkten und Gütersegmenten, unter anderem in der Stahlindustrie. Die Transporte von Eisenerz sanken um 6,2 %, die Transporte von Sekundärrohstoffen und Abfällen (einschließlich Stahlschrott zum Wiedereinschmelzen) um 18,4 %.

Bemerkenswert war auch der Rückgang bei Sanden, Erden und Baustoffen um 9,4 %. Hierbei spielt eine Rolle, dass die Bauindustrie unter Unterbrechungen und Verzögerungen in der Lieferkette leidet, sowie unter einem Mangel an Personal. Ein weiterer Faktor, der die Bauaktivität und damit die Transportnachfrage bei Sanden, Erden und Baustoffen ab der Mitte des Jahres 2022 negativ beeinflussen dürfte, sind die Zinserhöhungen der Europäischen Zentralbank. Diese Zinserhöhungen haben zu einer deutlichen Abnahme bei der Beantragung von Baukrediten geführt.

Die positive Ausnahme bildeten Kohletransporte, die ihren Aufwärtstrend in verstärkter Form fortsetzten. Kohletransporte auf dem Rhein stiegen dementsprechend um 25,7 % in der ersten Jahreshälfte 2022 gegenüber der Vorjahresperiode. Dies war eine Folge der Ausweicheffekte von Erdgas zu Kohle im Energiesektor. Somit konnten die steigenden Kohletransporte den Rückgang im gesamten Trockengütersegment dämpfen, sodass dieser mit -1,3 % sehr milde ausgefallen ist.

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



Quelle: Destatis

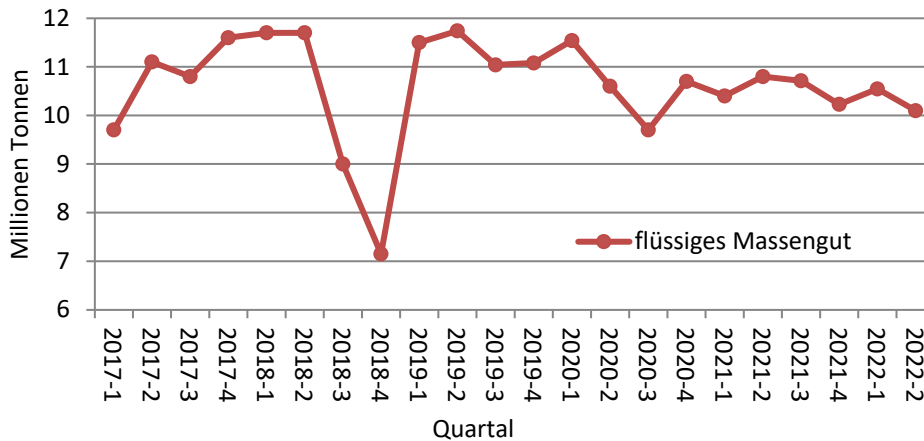
Die Entwicklung der Transportnachfrage bei flüssigem Massengut ist immer noch von der Pandemie beeinflusst. Hierbei ist jedoch ein gänzlich anderer Wirkungsverlauf zu beobachten als bei trockenem Massengut. So scheint die Transportnachfrage bei flüssigem Massengut nun strukturell niedriger zu sein als vor der Pandemie.

Als einschneidendes Ereignis in der ersten Jahreshälfte 2022 ist der Krieg in der Ukraine zu nennen. Er führte zu einer fast beispiellosen Preisrallye bei Rohöl und Ölprodukten. Inflationbereinigt waren die Kraftstoffpreise im März und Juni 2022 auf dem höchsten Stand seit Januar 2006.

Darüber hinaus ist die Geschwindigkeit des Preisanstiegs bei Diesel auffällig. So gab es bei Diesel im März 2022 einen Preisanstieg von 21 % (im Vergleich zum Februar 2022). Bei Benzin war der Preisanstieg im März 2022 ebenfalls stark, aber mit 11 % geringer (im Vergleich zu Februar 2022). Es ist hierbei hinzuzufügen, dass die Kraftstoffpreise für Benzin, Diesel und Flüssiggas noch ein Jahr früher (im Sommer 2020) aufgrund von COVID-19 auf dem niedrigsten Stand seit 2009 lagen.¹

Diese Preisentwicklungen dämpften naturgemäß die Transportnachfrage bei Ölprodukten. Die vollen Effekte dieser Preisänderungen auf den Rheinverkehr dürften sich jedoch erst in der zweiten Jahreshälfte zeigen.

ABBILDUNG 2: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI FLÜSSIGEM MASSENGUT AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN NACH QUARTALEN



Quelle: Destatis

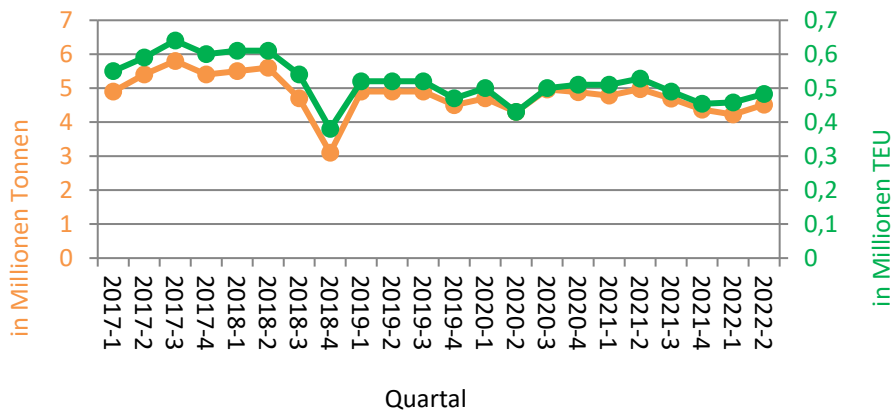
Was den Containerverkehr anbelangt, so sind Erklärungen für seine schwache Entwicklung (-10,5 % in der ersten Jahreshälfte 2022 im Vergleich zu 2021) in Störungen globaler Lieferketten zu suchen; diese Störungen betreffen den maritimen Containerverkehr zwischen China und Europa. Sie haben verschiedene Ursachen und waren auch im ersten Halbjahr 2022 noch nicht vollständig behoben. Insbesondere sind in chronologischer Reihenfolge folgende Störungen zu nennen:²

- *im Jahr 2020:* COVID-19 (Produktionsrückgänge, Kontaktbeschränkungsmaßnahmen und krankheitsbedingte Arbeitsausfälle)
- *im Jahr 2021:*
 - sprunghafter Wiederanstieg der Nachfrage nach Gütern nach dem Ende der Lockdowns, und dadurch Überstrapazierung der Logistikketten;
 - Blockade des Suezkanals;
 - Überlastung der Seehäfen und dadurch Probleme im Hinterlandverkehr per Binnenschiff und Schiene
- *im Jahr 2022:* erneute Unterbrechung der Lieferketten auf Grund der Schließung der Seehäfen von Shanghai und Shenzhen aufgrund der COVID-19-Maßnahmen in China. Dieser Containerstrom wurde erst im Sommer 2022 wieder aufgenommen. Dies spiegelt sich jedoch in den Seehäfen wiederum in Form von erneuten Überlastungsproblemen an den Terminals und im Hinterland wider.

¹ Quelle: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022), Recente ontwikkelingen en de gevolgen voor het goederenvervoer van, naar en door Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, September 2022.

² Quelle: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022), Recente ontwikkelingen en de gevolgen voor het goederenvervoer van, naar en door Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, September 2022.

ABBILDUNG 3: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI CONTAINERLADUNG AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN



Quelle: Destatis

2. Rheinverkehr an der Schleuse Iffezheim – Auswertung struktureller Daten

Im Folgenden werden wichtige Ergebnisse einer detaillierten Auswertung von Daten an der Schleuse Iffezheim am Oberrhein dargelegt. Die zu Grund liegenden Rohdaten wurden von der deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung bereitgestellt. Die folgenden Analysen sind daher als Beschreibung für die Verhältnisse am Oberrhein zu betrachten. Eine Übertragung einzelner konkreter quantitativer Werte dieser Analyse auf andere Rheinabschnitte oder den gesamten Rhein ist daher nicht zulässig.

Dennoch erlauben die Untersuchungen, die Auswirkungen des Niedrigwassers im Sommer 2022 auf operationelle Parameter (Beladungsgrad, Zahl der Fahrten etc.) im Oberrheingebiet zu analysieren. Ferner ermöglichen sie eine Analyse des Oberrheinverkehrs nach Gütersegmenten in Kombination mit Flaggenanteilen.

Schiffsverkehr bei Iffezheim nach Transportrichtung

Folgende Tabelle zeigt die Güterbeförderung, welche die Schleuse Iffezheim (zwischen Strasbourg und Karlsruhe) in den ersten acht Monaten des Jahres 2022 passierte. Es erfolgt eine Aufteilung nach Güterarten und nach Bergverkehr (von Nord nach Süd) und Talverkehr (von Süd nach Nord).

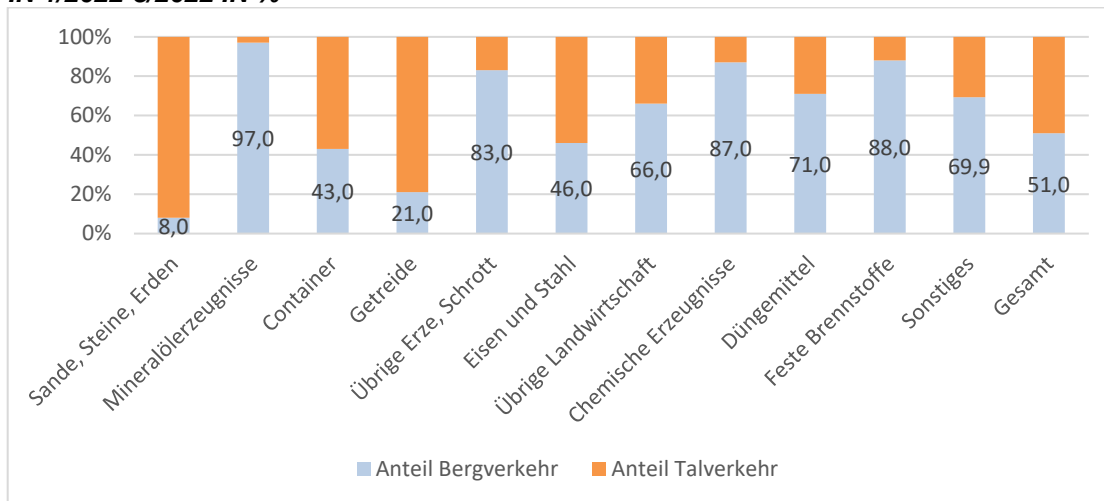
TABELLE 3: GÜTERBEFÖRDERUNG AN DER SCHLEUSE IFFEZHEIM IN 1/2022-8/2022 NACH GÜTERART UND VERKEHRSRICHTUNG

Gütersegment	Beförderung zu Berg in Tonnen	Beförderung zu Tal in Tonnen	Beförderung gesamt in Tonnen
Sande, Steine, Erden	256.273	2.909.508	3.165.781
Mineralölzeugnisse	2.333.010	60.302	2.393.312
Container	571.641	769.824	1.341.465
Getreide	178.333	669.478	847.811
Übrige Erze, Schrott	680.449	135.947	816.396
Eisen und Stahl	321.220	381.896	703.116
Übrige Landwirtschaft	413.300	209.160	622.460
Chemische Erzeugnisse	308.715	44.310	353.025
Düngemittel	191.802	79.311	271.113
Feste Brennstoffe	104.931	13.915	118.846
Sonstiges	153.017	69.159	222.176
Gesamt	5.528.321	5.349.364	10.877.685

Quellen: Analyse ZKR auf Basis von Daten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung in Deutschland

Die folgende Abbildung zeigt, dass flüssige Mineralerzeugnisse zu 97% zu Berg befördert werden, was mit der Herstellung dieser Produkte in Raffinerien im ARA-Gebiet zu tun hat. Die Produkte werden dann auf dem Rhein ins Hinterland nach Deutschland, in die Schweiz und nach Frankreich transportiert.

ABBILDUNG 4: ANTEILE DES BERG- UND DES TALVERKEHRS AN DER SCHLEUSE IFFEZHEIM IN 1/2022-8/2022 IN %



Quellen: Analyse ZKR auf Basis von Daten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung in Deutschland

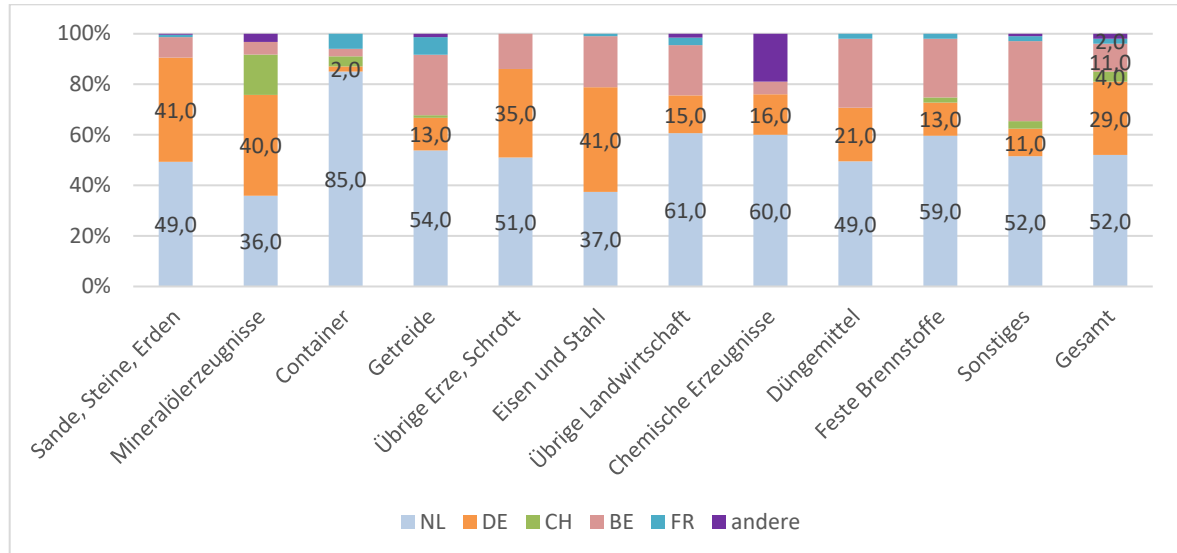
Neben Mineralölprodukten werden auch feste Brennstoffe (Kohle) überwiegend im Bergverkehr transportiert. Dies hat mit den Importen von Kohle zu tun und mit der mehr oder weniger 100%igen Importabhängigkeit bei diesen Rohstoffen.

Sofern die Gütertonnen in Containern betrachtet werden, überwiegt beim Containerverkehr der Talverkehr,¹ was bereits in früheren Analysen (auf Basis von Daten des deutschen Statistikamtes *destatis*) festgestellt wurde. Auch Sande, Erden, Baustoffe sowie Getreide werden überwiegend zu Tal befördert.

Schiffsverkehr bei Iffezheim nach Flaggenanteilen

Die Daten erlauben es, die Anteile der wichtigsten Flaggen der Schiffe zu berechnen, und zwar differenziert nach den verschiedenen Gütersegmenten.

ABBILDUNG 5: FLAGGENANTEILE AN DER SCHLEUSE IFFEZHEIM IN 1/2022-8/2022 in % *



Quellen: Analyse ZKR auf Basis von Daten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung in Deutschland. * Die Flaggenanteile für ‚Gesamt‘ beinhalten nicht Leerfahrten und auch keine Fahrgastschiffe, sondern nur beladene Frachtschiffe.

Anteile der Flaggen beim Güterverkehr

- Schiffe unter niederländischer Flagge hatten insgesamt den höchsten Marktanteil, mit 52,0 % aller Schiffsbewegungen bei Iffezheim in den ersten acht Monaten 2022. Beim Containerverkehr entfielen rund 85 % aller Schiffsbewegungen auf niederländische Schiffe. Den höchsten Anteil erreichte die niederländische Flagge ferner bei Containern, übrigen landwirtschaftlichen Erzeugnissen, chemischen Erzeugnissen, festen Brennstoffen (Kohle), und bei Getreide.
- Schiffe unter deutscher Flagge erreichen insgesamt den zweithöchsten Marktanteil mit 29,0 %. Die höchsten Marktanteile erzielen deutsche Schiffe beim Transport von Eisen und Stahl, Sanden, Erden und Baustoffen, und bei Mineralölprodukten.

¹ Wenn man den Containerverkehr nicht in Tonnen, sondern in TEU betrachtet, halten sich Berg- und Talverkehr in etwa die Waage. Das heißt, dass in etwa genauso viele Containerboxen zu Tal wie zu Berg befördert werden. Betrachtet man jedoch den Inhalt der Container, so fällt auf, dass mehr beladene Container (und damit mehr Tonnen) zu Tal, also von Süd nach Nord befördert werden als in umgekehrter Richtung.

- Auf Schiffe unter belgischer Flagge entfielen insgesamt 11,0 % aller Schiffsbewegungen, wobei der Anteil je nach Gütersegment sehr unterschiedlich ausfällt. Eine große Rolle spielen belgische Schiffe bei den Transporten von Getreide (24,0 % aller Transporte), Düngemitteln (27,0 % aller Transporte) und Kohle (23,0 % aller Transporte). Sehr gering ist ihr Anteil jedoch bei den beiden mengenmäßig größten Segmenten, was den relativ niedrigen Gesamtanteil belgischer Schiffe von 11 % erklärt.
- Schiffe unter schweizerischer Flagge erzielten insgesamt den vierthöchsten Marktanteil mit 4,0 %. Überproportional hoch ist der Anteil bei Mineralölprodukten (16,0 %), was damit zu erklären ist, dass bei der Flotte der Tankschiffe der Anteil schweizerischer Schiffe hoch ist. Gleichfalls dürfte eine Rolle spielen, dass rund 60 % des wasserseitigen Hafenumschlags der *Schweizerischen Rheinhäfen* auf Mineralölprodukte entfallen.
- Schiffe unter französischer Flagge hatten den fünftöchsten Anteil, mit 2,0 %. Die höchsten Anteile erzielten französische Schiffe beim Getreidetransport (7,0 %) und beim Containerverkehr (6,0 %).
- Flaggen anderer Staaten: Auf andere Staaten entfallen meistens nur marginale Anteile, ihr Anteil beträgt im Durchschnitt 2,0 %. Die einzige Ausnahme bilden chemische Erzeugnisse, wo die Flaggen anderer Staaten rund 19 % erreichen. In der Datenbasis ist jedoch nicht vermerkt, um welche Staaten es sich handelt. Es kann angenommen werden, dass Schiffe unter luxemburgischer Flagge eine gewisse Rolle hierbei spielen, auf Grund der relativ hohen Zahl an Tankschiffen unter luxemburgischer Flagge.

Anteile der Flaggen beim Passagierverkehr

Betrachtet man die Fahrgastschifffahrt (Leerfahrten sind hierbei nicht enthalten), so erreichen Schiffe unter schweizerischer Flagge den mit Abstand höchsten Marktanteil mit 59,2 % aller Schiffsbewegungen. Auf den Plätzen 2 und 3 befinden sich Schiffe unter deutscher Flagge (14,9 %) und Schiffe unter französischer Flagge (12,8 %). Niederländische Schiffe erreichten hier 2,6 %. Die Flaggen anderer Staaten kommen auf einen Anteil von 10,5 %.

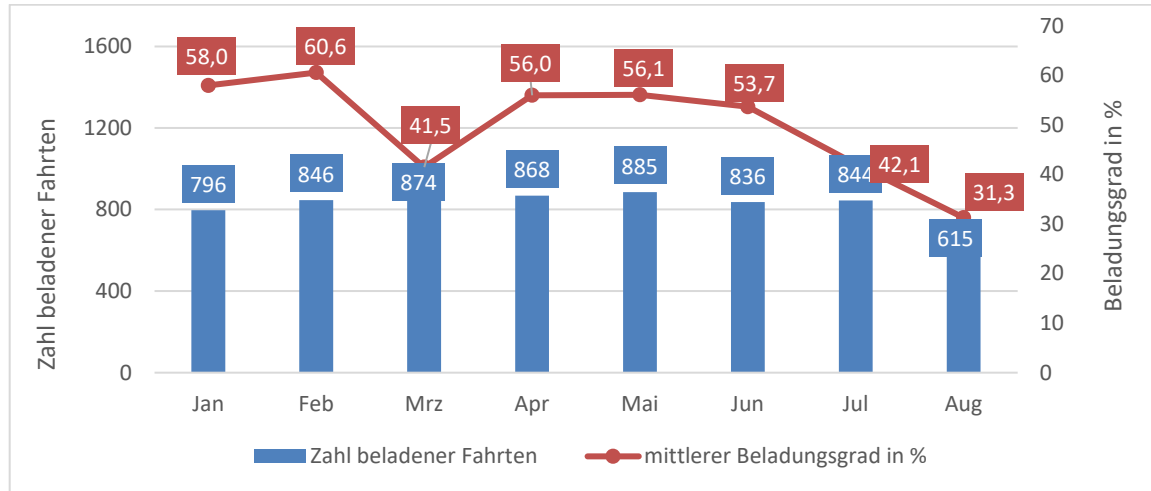
Operationelle Parameter des Rheinverkehrs in den ersten acht Monaten des Jahres 2022

Die von der deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zur Verfügung gestellte Datenbank für die Schleuse Iffezheim ermöglicht es, die Auswirkungen des Niedrigwassers im Sommer 2022 zu untersuchen. Hierbei wurden für jeden Monat zwischen Januar und August 2022 folgende Variablen extrahiert und miteinander verglichen:

- 1) Gesamte Anzahl beladener Fahrten
- 2) Gesamtmenge an Güterbeförderung
- 3) Mittleres Niveau an Güterladung je Fahrt
- 4) Mittlere Ladekapazität der eingesetzten Schiffe
- 5) Mittlere Abladetiefe je Fahrt

Aus der Kombination der Variablen 3) und 4) konnte sodann der mittlere Beladungsgrad in % ermittelt werden. Folgende Grafiken veranschaulichen die Entwicklung dieser Variablen für Trockengüterschiffe, welche die Schleuse Iffezheim am Oberrhein in den ersten acht Monaten 2022 passierten.

ABBILDUNG 6: ZAHL BELADENER FAHRTEN UND BELADUNGSGRAD JE FAHRT BEI TROCKENGÜTERSCHIFFEN AN DER SCHLEUSE IFFEZHEIM IN DEN ERSTEN ACHT MONATEN DES JAHRES 2022

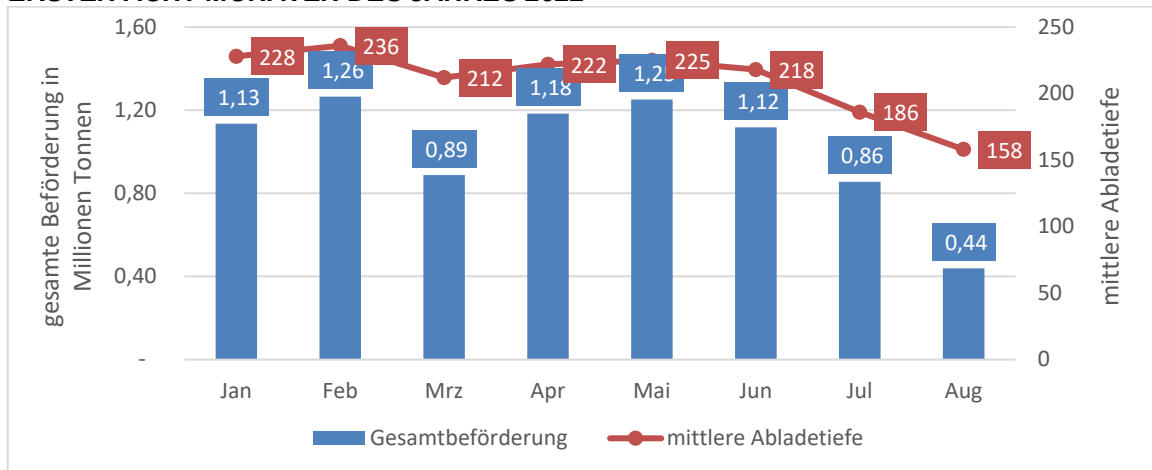


Quellen: Analyse ZKR auf Basis von Daten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung in Deutschland

Die Abbildung zeigt, dass mit dem Einsetzen der Niedrigwasserperiode im Juli 2022 der mittlere Beladungsgrad je Fahrt abnahm (von 54 % auf 42 %).

Im August kam es dann jedoch zu einem weiteren starken Rückgang der Pegelstände. Dies führte zu einem weiteren Rückgang des Beladungsgrads der Schiffe. Gleichzeitig sank nun auch die Zahl beladener Fahrten. Dies könnte dadurch erklärt werden, dass die Pegelstände so niedrig waren, dass einige Schiffe, vom Niederrhein kommend, den Mittelrhein nicht mehr passieren konnten und damit auch am Oberrhein nicht mehr einsatzbereit waren. In Kombination führte dies zu einem drastischen Rückgang des Gesamtvolumens an Güterbeförderung (-49 % gegenüber Juli 2022 und -61 % gegenüber Juni).

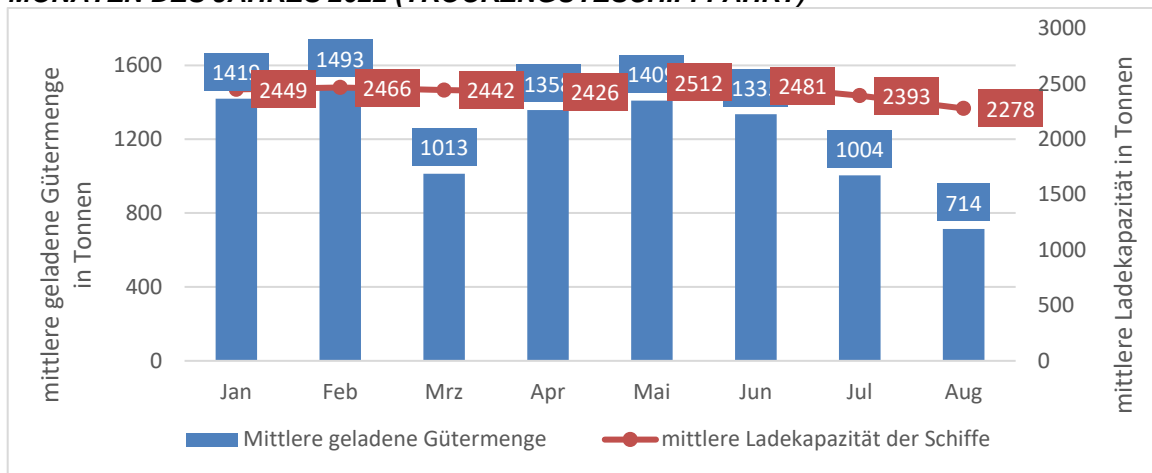
ABBILDUNG 7: ENTWICKLUNG DER MITTLEREN ABLADETIEFE DER SCHIFFE UND DER GESAMTEN GÜTERMENGE BEI TROCKENGÜTERN AN DER SCHLEUSE IFFEZHEIM IN DEN ERSTEN ACHT MONATEN DES JAHRES 2022



Quelle: Analyse ZKR auf Basis von Daten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung in Deutschland

Diese Entwicklung deutet darauf hin, dass es im Juli und im August nicht mehr möglich war, den Rückgang der Pegelstände durch eine Erhöhung der Zahl der Fahrten aufzufangen. Ein Grund hierfür könnte sein, dass nicht genügend geeignete Schiffe zur Verfügung standen, um bei so niedrigen Pegelständen zu fahren. Wie nämlich die Daten zeigen, gab es bei der mittleren Kapazität der Schiffe, welche die Schleuse Iffezheim passierten, zwischen Juni und August nur geringfügige Veränderungen. Die mittlere Kapazität war im August mit einem Wert von 2.278 Tonnen nur geringfügig kleiner als in den Vormonaten (Mittelwert Januar bis Juli: 2.452 Tonnen).

ABBILDUNG 8: MITTLERE GELADENE GÜTERMENGE JE FAHRT UND MITTLERE LADEKAPAZITÄT DER SCHIFFE AN DER SCHLEUSE IFFEZHEIM IN DEN ERSTEN ACHT MONATEN DES JAHRES 2022 (TROCKENGÜTESCHIFFFAHRT)



Quelle: Analyse ZKR auf Basis von Daten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung in Deutschland

3. Beförderungsaufkommen in Rheinstaaen

Folgende Tabelle zeigt die Beförderungsmengen in den ersten Halbjahren 2019, 2020, 2021 und 2022 in den ZKR-Mitgliedsländern sowie die Änderungsrate 2022/2021.

TABELLE 4: GÜTERMENGE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN RHEINSTAATEN IM ERSTEN HALBJAHR 2019, 2020, 2021 UND 2022 ¹

	Erstes Halbjahr 2019 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2020 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2021 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Änderungsrate 2022/2021 in %
Niederlande	185,1	176,5	186,6	187,0	+0,1
Deutschland	106,3	94,8	99,1	97,8	-1,2
Belgien - Flandern	36,0	34,7	35,9	35,7	-0,5
Frankreich	28,7	26,7	28,2	27,5	-2,4
Belgien -Wallonien	20,4	17,3	16,7	17,2	+3,0
Schweiz	3,2	2,7	2,8	2,3	-17,7

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

TABELLE 5: BEFÖRDERUNG BEI TROCKENEM MASSENGUT

	Erstes Halbjahr 2021 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Änderungsrate 2022/2021 in %
Niederlande	96,9	99,2	+2,4
Deutschland	57,6	56,7	-1,6
Belgien - Flandern	24,1	25,2	+4,7
Frankreich	21,2	20,2	-4,5
Belgien -Wallonien	13,7	14,1	+3,2
Schweiz	1,4	1,4	+2,7

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

TABELLE 6: BEFÖRDERUNG BEI FLÜSSIGEM MASSENGUT

	Erstes Halbjahr 2021 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Änderungsrate 2022/2021 in %
Niederlande	62,8	61,7	-1,7
Deutschland	24,3	24,1	-1,1
Belgien - Flandern	6,4	6,4	+/-0
Frankreich	2,9	3,0	+6,6
Belgien -Wallonien	2,2	2,0	-6,8
Schweiz	1,4	0,8	-38,6

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

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

TABELLE 7: BEFÖRDERUNG BEI GÜTERN IN CONTAINERN

	Erstes Halbjahr 2021 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Änderungsrate 2022/2021 in %
Niederlande	27,3	25,3	-7,4
Deutschland	10,7	9,6	-10,3
Belgien - Flandern	4,9	3,7	-23,7
Frankreich	1,6	1,8	+8,9
Belgien -Wallonien	0,8	1,0	+26,7
Schweiz *	0,47	0,53	+14,0

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

* Die Werte von 0,47 und 0,53 für die Schweiz beruhen auf einer Berechnung, bei der die TEU-Menge im ersten Halbjahr an geladenen Containern in Höhe von 50.000 TEU (Quelle: Schweizerische Rheinhäfen) mit einem Faktor von 10,66 Tonnen/TEU multipliziert wurde. Der Faktor stellt die mittlere Gütermenge je Container dar, die sich aus den Rheincontainerstatistiken ergibt.

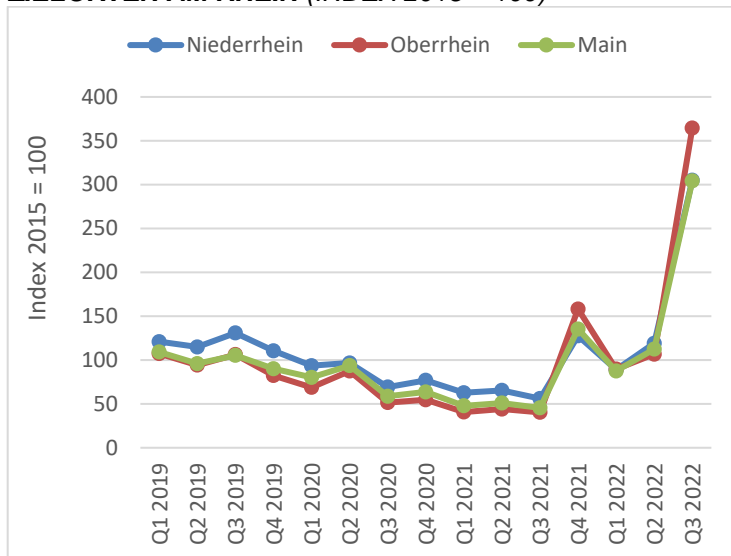
4. Frachtraten in der Rheinschifffahrt

Frachtratenindex des niederländischen Marktforschungsbüros PJK

Im ARA-Rheinverkehr von Flüssiggütern kam es in der zweiten Jahreshälfte 2021 zu einem temporären Anstieg der Frachtraten, der mit der Niedrigwasserphase des Jahres 2021 in Verbindung steht. In der ersten Jahreshälfte 2022 gaben die Transportpreise dann leicht nach, parallel zum Wiederanstieg der Pegelwerte. Im Juli und August 2022 verursachte eine ausgeprägte Niedrigwasserphase dann einen außerordentlichen Anstieg der Frachtraten (Q3 2022).

Diese Phasen steigender Frachtraten in den Jahren 2021 und 2022 folgten auf eine Phase, während der ein negativer Trend bei den Frachtraten für Flüssiggüter vorherrschend war. Dieser abnehmende Trend war für die Jahre 2019 und 2020 zu beobachten.

ABBILDUNG 9: ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN FÜR GASÖL AUS DER ARA-REGION ZU ZIELORTEN AM RHEIN (INDEX 2015 = 100)



Vor dem Hintergrund dieser Beobachtung sind strukturelle Einflussfaktoren zu identifizieren, welche für den abnehmenden Trend bei den Frachtraten in den Jahren 2019 und 2020 verantwortlich sind.

So hatte die Pandemie einen negativen Einfluss auf die Mobilität und damit auf die Treibstoffnachfrage. Dies belastet die Transportnachfrage bei Kraftstoffen und dementsprechend auch die Frachtraten beim Transport flüssiger Güter.

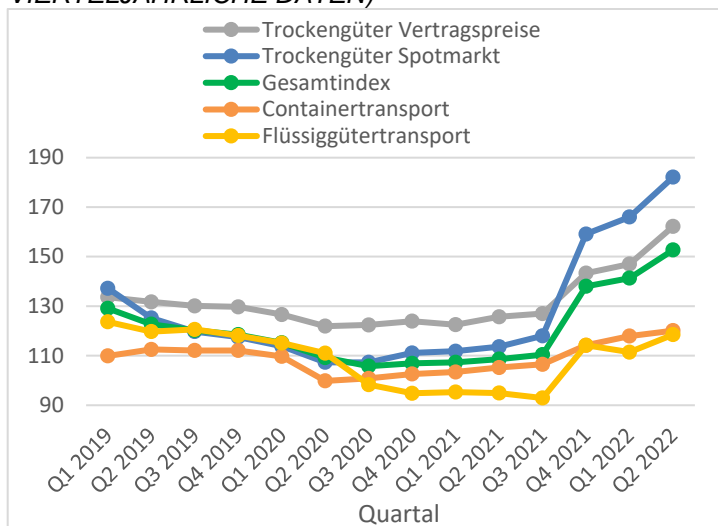
Quelle: ZKR-Berechnung auf der Grundlage von PJK International

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.

Frachtratenindex des niederländischen Statistikamtes CBS

Das niederländische Statistikamt (CBS) erhebt Frachtratendaten von einer Reihe niederländischer Binnenschiffahrtsunternehmen. Diese Daten werden zweimal pro Quartal erhoben und enthalten Treibstoff- und Niedrigwasserzuschläge. Die Ergebnisse bestätigen den Trendverlauf, der beim PJK-Index zu beobachten ist.

ABBILDUNG 10: ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN FÜR NIEDERLÄNDISCHE BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN NACH MARKTSEGMENT (INDEX 2015 = 100, VIERTELJÄHRLICHE DATEN)



Auch innerhalb des CBS-Index ist ein leicht negativer Trend bei den Frachtraten für Flüssiggüter zu beobachten. Ab der zweiten Jahreshälfte 2021 setzte ein allgemeiner Anstieg der Frachtraten ein, im Gefolge des Niedrigwassers auf dem Rhein. Dieser Anstieg fiel jedoch je nach Marktsegment unterschiedlich aus.

Am stärksten war der Anstieg bei trockenem Massengut, was eine Folge der boomenden Kohletransporte zu sein scheint.

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

Der Anstieg der Nachfrage nach Schiffsraum für Kohletransporte im Trockengüterbereich war ein wesentlicher Grund dafür, dass die Frachtraten am dortigen Spotmarkt deutlich anzogen. Ein weiterer Grund war die Verknappung des verfügbaren Schiffsraums bei Trockengüterschiffen, nicht nur wegen des Niedrigwassers, sondern auch wegen des Transfers einiger hunderter Schiffe vom Rheingebiet in das Donauebiet.

Dieser Transfer stand in Beziehung mit dem erforderlichen Abtransport von Getreide aus der Ukraine im Rahmen der ‚Solidarity Lanes‘. Die Binnenschifffahrt konnte hier dazu beitragen, Teile des ukrainischen Getreides über die alternative Logistikroute (über ukrainische und rumänische Häfen) aus der Ukraine heraus zu transportieren.

Zwischen dem PJK-Index und dem CBS-Index für Flüssiggüter bestehen sowohl Gemeinsamkeiten als auch Unterschiede. Eine Gemeinsamkeit ist der rückläufige Trend in den Jahren 2019, 2020 und in der ersten Jahreshälfte 2021. Ein Unterschied besteht darin, dass der PJK-Index deutlich stärker auf die Niedrigwasserphase in 2022 reagiert hat. Der wichtigste Grund dürfte darin bestehen, dass der PJK-Index die ARA-Rheintransporte widerspiegelt, während der CBS-Index verschiedene Fahrtgebiete (Rhein, niederländische Wasserstraßen etc.) umfasst. In Teilen der Niederlande und Belgiens sind die Auswirkungen des Niedrigwassers weniger gravierend als auf dem traditionellen Rhein.

Der Containermarkt zeigte, wie auch die Tankschifffahrt, gleichfalls eine eher schwache Entwicklung der Frachtraten. Hier sind die in Abschnitt 1 genannten Faktoren maßgeblich, vor allem die Unterbrechungen in den weltweiten Lieferketten im weltweiten Containerverkehr. Diese haben in der ersten Jahreshälfte 2022 den Containerverkehr auf dem Rhein um rund 10 % vermindert, im Vergleich zur Vorjahresperiode. In diesem Sinne sprachen die Fundamentaldaten nicht für einen Anstieg der Frachtraten im Containerverkehr. Das Niedrigwasser konnte lediglich gewisse stimulierende Effekte ausüben, die jedoch deutlich geringer ausfielen als im Trockengütersegment.

5. Kostenentwicklung

Die Preise für Rohöl, Diesel, Gasöl, Strom und Erdgas erreichten im ersten Halbjahr 2022 den höchsten Stand seit Januar 2006. Der Luft-, Binnenschiffs-, Straßen- und Schienengüterverkehr erhebt in seinen Tarifen Energiepreiszuschläge. Dadurch können die Energiepreise teilweise an die Kunden weitergegeben werden. Da alle Verkehrsträger mit steigenden Kosten und Tarifierhöhungen konfrontiert sind, besteht die Frage, ob und inwieweit steigende Energiepreise, der Krieg in der Ukraine und die EU-Sanktionen das Wettbewerbsverhältnis zwischen ihnen beeinflussen.

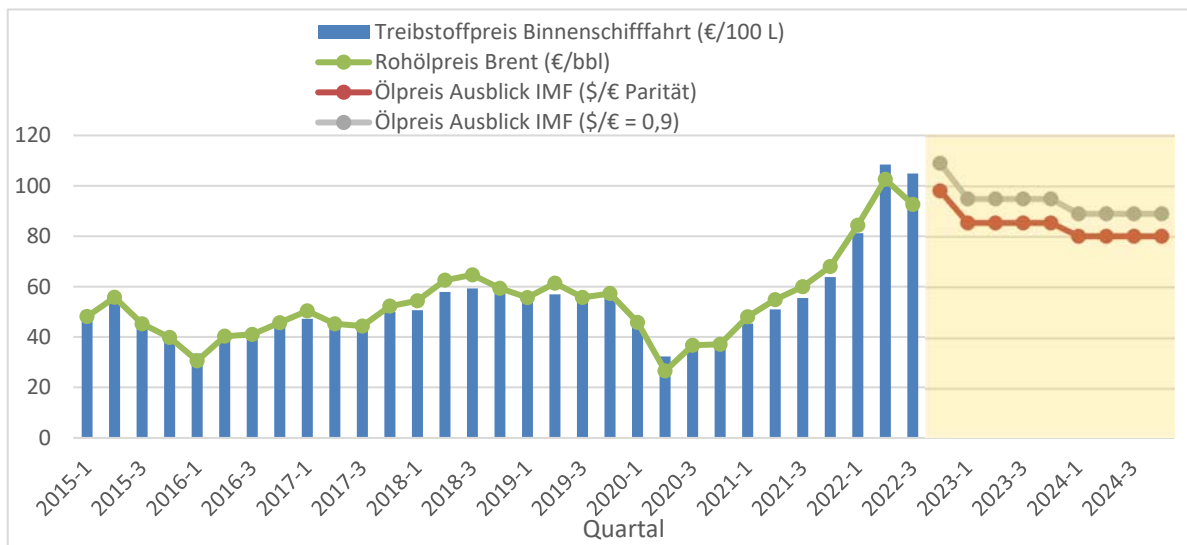
Angesichts der stark steigenden Strompreise ist der Schienengüterverkehr relativ am stärksten von den gestiegenen Energiepreisen betroffen, sobald die Energieverträge auslaufen. In der Binnenschifffahrt sind die Gasölpreise weniger schnell gestiegen, aber die Kosten, die an die Kunden weitergegeben wurden, haben sich aufgrund niedriger Wasserstände im Sommer 2022 deutlich erhöht. Auch im Straßenverkehr sind die Preise gestiegen.¹

¹ Quelle: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022), Recente ontwikkelingen en de gevolgen voor het goederenvervoer van, naar en door Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, September 2022.

Ein Vergleich der Treibstoffkosten in der Binnenschifffahrt (Gasölpreise) mit den Ölpreisen zeigt einen sehr engen Zusammenhang, welcher als Grundlage für eine Prognose der Treibstoffpreise (unter Verwendung von Ölpreisprognosen) dient.¹

Die Kurven für den Ölpreis und für den Gasölpreis liegen in etwa auf der gleichen Höhe, wobei jedoch zu beachten ist, dass der Ölpreis in € je Barrel (= 159 Liter) angegeben ist, während die Treibstoffpreise in € je 100 Liter angegeben sind. Die Treibstoffpreise sind somit absolut betrachtet höher als die Rohölpreise. Nachdem die Preise im zweiten Quartal 2020 aufgrund von COVID-19 auf dem niedrigsten Stand seit 2009 lagen, sind sie im Laufe der beiden Jahre 2021 und 2022 auf das höchste Niveau seit Anfang 2006 gestiegen. Zwischen Mitte 2021 und Mitte 2022 haben sich die Rohölpreise wie auch die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt in etwa verdoppelt.

ABBILDUNG 11: TREIBSTOFFPREISE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT, ROHÖLPREIS UND AUSBLICK AUF BEIDE GRÖSSEN *



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

Der Ausblick auf die Treibstoffpreise in 2023 und 2024 basiert auf dem Ölpreis-Ausblick in Verbindung mit Annahmen zum Wechselkurs zwischen Euro und US-Dollar. Hierbei werden für den Ölpreis die Prognosen des IMF verwendet, und für den Wechselkurs zwei Szenarien entworfen.

Der Ölpreisausblick des IMF deutet auf einen leichten Rückgang des Ölpreises in 2023 und 2024 hin (85,5 US-\$/Barrel in 2023; 80,2 US-\$/Barrel in 2024, gegenüber 98,2 US-\$/Barrel in 2022).

Was den Wechselkurs anbelangt, so ist zu beobachten, dass der Euro seit Anfang 2021 in etwa 23% seines Werts gegenüber dem US-Dollar verloren hat. Gegen Ende Oktober 2022 ist das Verhältnis bei einer Parität zwischen beiden Währungen (\$/€ = 1,00) angelangt, nachdem gegen Anfang 2021 der Wechselkurs noch bei \$/€ = 1,23 gelegen hatte.

¹ Hierbei ist zu beachten, dass die Ölpreisdaten ursprünglich in US-\$ angegeben sind (Quelle: US Energy Information Administration und <https://www.eia.gov>) und mit historischen €/ \$ Wechselkursen in Euro umgerechnet wurden, um sie mit den in Euro gemessenen Treibstoffpreisen in der Binnenschifffahrt vergleichbar zu machen. Die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt stammen vom Institut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB) in Belgien, welches die Daten vom belgischen Wirtschaftsministerium erhält.

Für europäische Verbraucher und Unternehmen bedeutete diese Euro-Abwertung eine Erhöhung der Importkosten für Rohöl und damit auch eine (weitere) Erhöhung der Treibstoffpreise (Phänomen der importierten Inflation). Ein Teil der Erhöhung der Inflationsrate im Euroraum ist auf diesen Effekt der importierten Inflation zurück zu führen, während ein anderer Teil auf die Angebotsverknappung von Rohöl auf dem Weltmarkt zurückgeht.

Für den Prognosehorizont wird in einem der beiden Szenarien das derzeitige Wechselkursniveau (Parität, also $\$/\text{€} = 1,00$) unterstellt. In einem zweiten Szenario wird eine weitere leichte Abwertung des Euro angenommen, auf einen Wert von $\$/\text{€} = 0,9$. Daher liegen in diesem ‚Abwertungs-Szenario‘ die Treibstoffkosten für die europäische Binnenschifffahrt auf einem leicht höheren Niveau, wie in der Grafik erkennbar.

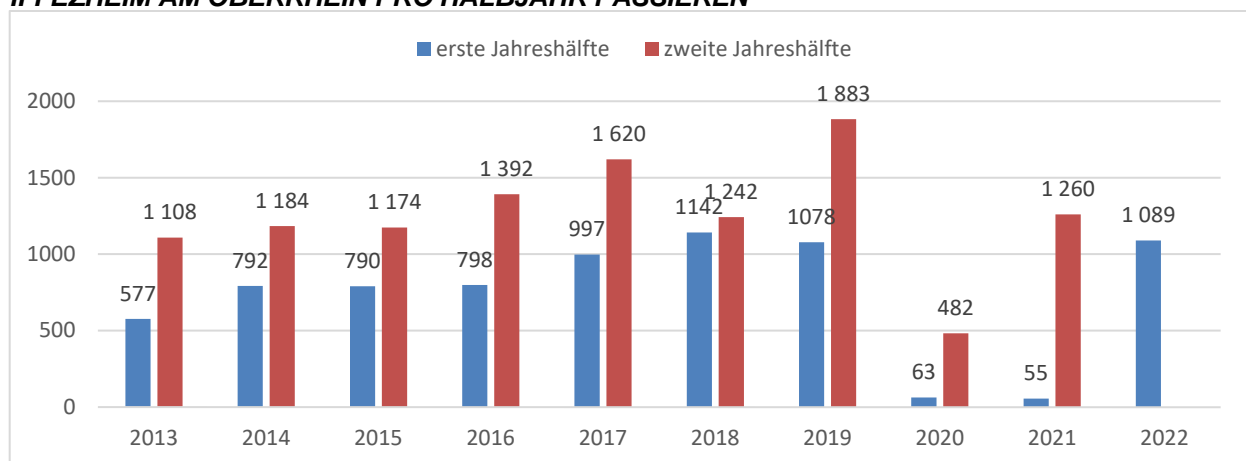
Auf der Grundlage dieser Überlegungen wird nach derzeitigem Kenntnisstand erwartet, dass sich die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt für die Jahre 2023 und 2024 in einer Spanne zwischen 80 und 100 €/100 Liter bewegen werden. Entscheidend für die Höhe der Treibstoffkosten im Prognosehorizont wird jedoch der weitere geopolitische Verlauf sein, vor allem was den Krieg in der Ukraine anbelangt. Eskalationen wie De-Eskalationen dieses Konflikts können einen starken Einfluss auf die Preisentwicklung bei Rohöl und Treibstoffen haben. So kann eine De-Eskalation auch zu einem Sinken der Rohölpreise führen. In diesem Fall würden sich naturgemäß auch die Treibstoffkosten in der Binnenschifffahrt wieder auf ein niedrigeres Niveau bewegen.

6. Passagierschifffahrt

Für die Entwicklung der Passagierschifffahrt werden Zahlen zum Verkehr von Kabinenschiffen an der Schleuse Iffezheim betrachtet. Die Perioden der COVID-19 Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 haben deutliche Spuren in den Zahlen zur Flusskreuzfahrt hinterlassen.

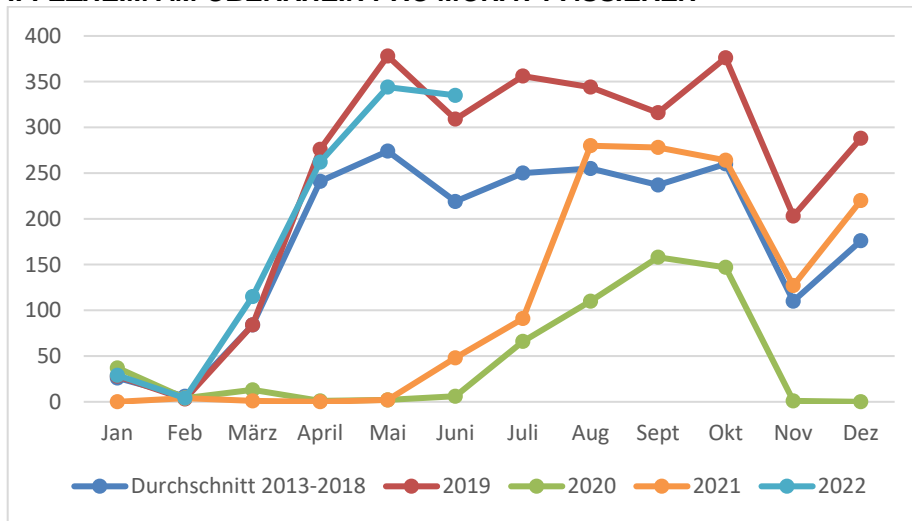
Im zweiten Halbjahr 2021 gab es jedoch eine gewisse Erholung der Flusskreuzfahrt. Diese Erholung setzt sich auch in der ersten Jahreshälfte 2022 fort. Mit einer Zahl von 1.089 Schiffspassagen bei Iffezheim erreichte die Flusskreuzfahrt auf dem Rhein in der ersten Jahreshälfte 2022 bereits wieder das Niveau vor der Pandemie (erste Jahreshälfte 2019: 1.078 Schiffspassagen).

ABBILDUNG 12: ANZAHL DER FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE, WELCHE DIE SCHLEUSE IFFEZHEIM AM OBERRHEIN PRO HALBJAHR PASSIEREN



Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

ABBILDUNG 13: ANZAHL DER FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE, WELCHE DIE SCHLEUSE IFFEZHEIM AM OBERRHEIN PRO MONAT PASSIEREN



Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

7. Zusammenfassung und Ausblick

Die Entwicklung des wasserseitigen Frachtverkehrs im ersten Halbjahr zeigt für den Rhein und die Rheinstaaen eine leichte Abnahme. Diese ist eine Folge der wirtschaftlichen Effekte, vor allem des Angebotschocks, der durch den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine ausgelöst wurde.

Die einzelnen Marktsegmente waren hierbei unterschiedlich betroffen. Die Transporte bei trockenem Massengut waren in den allermeisten Fällen rückläufig (vor allem bei Eisenerz, Sanden, Baustoffen, Sekundärrohstoffen und Abfällen einschließlich Stahlschrott). Die wesentliche Ausnahme bildeten Kohletransporte, die um rund 26 % stiegen. Das flüssige Massengut konnte auf Grund enorm steigender Rohölpreise nicht an die Transportnachfrage des Vorjahres anknüpfen. Die Rückgänge waren jedoch hier relativ verhalten. Der Containerverkehr litt auch in der ersten Jahreshälfte 2022 an Unterbrechungen der weltweiten Lieferketten im Seeverkehr und musste von allen Marktsegmenten den stärksten Rückgang, mit rund 10 % hinnehmen.

Die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt haben sich zwischen dem Beginn des Jahres 2021 und der Mitte des Jahres 2022 in etwa verdoppelt. Ein langanhaltender Anstieg der Rohölpreise, der nach dem Ende der ersten Pandemiewelle im Herbst 2020 einsetzte, bildet einen wesentlichen Grund hierfür. Der zweite Grund besteht in den Preissteigerungen, die durch den Krieg in der Ukraine ausgelöst wurden. Nach derzeitigem Kenntnisstand wird erwartet, dass sich die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt für die Jahre 2023 und 2024 in einer Spanne zwischen 80 und 100 €/100 Liter bewegen werden. Entscheidend für die Höhe der Treibstoffkosten im Prognosehorizont wird jedoch der weitere politische Verlauf sein, vor allem was den Krieg in der Ukraine angeht. Eskalationen wie De-Eskalationen dieses Konflikts können einen starken Einfluss auf die Preisentwicklung bei Rohöl und Treibstoffen haben.

Die Entwicklung der Frachtraten war in der ersten Jahreshälfte 2022 noch vom Niedrigwasser des Vorjahres geprägt, und zeigte höhere Frachtraten für alle Marktsegmente. In der zweiten Jahreshälfte 2022 stiegen die Frachtraten dann temporär stark an, auf Grund einer weiteren Niedrigwasserphase im Sommer 2022. Über einen längeren Zeitraum betrachtet zeigt sich für trockenes Massengut ein günstigerer Verlauf der Frachtraten in den letzten drei Jahren als für flüssiges Massengut und Container.

Die Passagierschifffahrt – und hier insbesondere die Flusskreuzfahrt – hat sich gemäß Zahlen für die Schleuse Iffezheim in der zweiten Jahreshälfte 2021 und in der ersten Jahreshälfte 2022 wieder deutlich erholt. Die Werte bei den Durchfahrten von Schiffen lagen in diesen Zeiträumen durchaus wieder auf dem hohen Niveau des Jahres 2019.

Obwohl die Niedrigwasserperiode des Sommers 2022, die im Juli und August auftrat, nicht zum ersten Halbjahr 2022 gehört, sollen dennoch einige Bemerkungen hierzu vorgenommen werden. Eine detaillierte Datenbasis der deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung für den Verkehr an der Schleuse Iffezheim in den ersten acht Monaten des Jahres 2022 ermöglichte es, den Wirkungsverlauf dieser Periode nachzuzeichnen.

Bis einschließlich Juni traten demnach keine Anomalien auf, was wesentliche operationelle Parameter betrifft. So lag der Beladungsgrad der Schiffe in der ersten Jahreshälfte bei einem Mittelwert von 54 %, Im Juli sank der Beladungsgrad auf 42 %, während sich gleichzeitig die Zahl der Fahrten in etwa verdoppelte (Juni: 836: Juli: 1.658). Dies lässt darauf schließen, dass die Beförderungsnachfrage sehr hoch war (Kohletransporte), und dass versucht wurde, diese hohe Nachfrage durch eine Erhöhung der Zahl der Fahrten zu bedienen. Dies wurde auch erreicht, denn die gesamte Beförderungsmenge erhöhte sich an der Schleuse Iffezheim zwischen Juni und Juli 2022 von 1,1 Mio. Tonnen auf 1,7 Mio. Tonnen.

Im August 2022 jedoch, im Gefolge weiter sinkender Pegelstände, sanken mehrere Parameter: Der mittlere Beladungsgrad ging auf 31 % zurück, und auch die Zahl der Fahrten verminderte sich von 1.658 (Juli) auf 615 (August). Dadurch kam es zu einem starken Rückgang der gesamten Beförderungsmenge, von 1,7 Mio. Tonnen auf 0,4 Mio. Tonnen. Die Interpretation dieser Werte lässt darauf schließen, dass im August viele Schiffe den Oberrhein nicht mehr erreichen konnten, da die Pegelstände schlichtweg zu niedrig waren. Der geringere Beladungsgrad konnte somit nicht mehr durch eine Erhöhung der Zahl der Fahrten kompensiert werden.

Die Ergebnisse dieser detaillierten Untersuchung fließen auch in den Ausblick auf die zweite Jahreshälfte ein. Die Niedrigwasserperiode beschränkte sich vor allem auf die Monate Juli und August 2022. Im September und Oktober erholten sich die Pegelstände wieder deutlich. Wenngleich von hydrologischer Seite somit wieder normale Bedingungen herrschten, sind die ökonomischen Rahmenbedingungen in der zweiten Jahreshälfte weiterhin schwierig. Die anhaltend hohen Energiepreise, vor allem bei Strom und Gas, führen zu einer Verminderung der Wettbewerbsfähigkeit von industrieller Fertigung in Europa. Dadurch kommt es zu Produktionskürzungen in wichtigen Märkten, von denen die Binnenschifffahrt abhängig ist. Es ist damit von einer Dämpfung in der Beförderungsnachfrage für 2022 auszugehen.

PROTOKOLL 9

Annahme der neuen Rheinschiffpersonalverordnung („RheinSchPersV“) (angenommen im schriftlichen Verfahren am 8. November 2022)

1. Die Mannheimer Erklärung vom 17. Oktober 2018 verstärkt die in der Basler Erklärung (16. Mai 2006) festgelegten Ziele der ZKR in Bezug auf die Modernisierung und Harmonisierung des Rechtsrahmens für Berufsbefähigungen in der Binnenschifffahrt auf dem Rhein und in der Europäischen Union. Die ZKR wird darin beauftragt durch moderne Besatzungsvorschriften die Attraktivität des Sektors zu fördern, damit die Rheinschifffahrt weiterhin unter möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren kann.
2. Die Richtlinie (EU) 2017/2397 des europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG des Rates (im Folgenden: die Richtlinie) verfolgt einen kompetenzbasierten Ansatz, im Gegensatz zum derzeitigen Recht, das erfahrungsbasiert ausgestaltet ist. Eine Anpassung des rheinischen Rechtsrahmens an die Vorschriften der europäischen Richtlinie und insbesondere an den neu eingeführten kompetenzbasierten Ansatz dient sowohl der Förderung der Mobilität von Besatzungsmitgliedern in der Binnenschifffahrt als auch der Attraktivität des Sektors sowie der Sicherstellung eines einheitlichen Systems auf dem gesamten Rhein.
3. Die ZKR hat in der Vergangenheit mit sieben Mitgliedstaaten der Europäischen Union Verwaltungsvereinbarungen über die Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen und Fahrzeiten abgeschlossen, um Grundlagen für eine Harmonisierung der Rechtsvorschriften in Europa zu schaffen. Die ZKR gewährte bisher die Anerkennung der europäischen Befähigungszeugnisse nur nach Prüfung der Gleichwertigkeit der Vorschriften des antragstellenden Drittstaates, um die Sicherheit der Rheinschifffahrt zu gewährleisten, während die rheinischen Befähigungen in der gesamten Europäischen Union (EU) anerkannt wurden.
4. Die ZKR hat mit dem Beschluss 2015-I-3 gemeinsam mit der EU den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) eingerichtet. Die Aufgaben dieses Ausschusses bestehen u. a. in der Annahme von Standards für Berufsbefähigungen und medizinische Tauglichkeit in der Binnenschifffahrt, auf welche die entsprechenden Regelwerke auf europäischer und internationaler Ebene, darunter die der EU und der ZKR, mit dem Ziel ihrer Anwendung verweisen.

In seiner Sitzung am 8. November 2018 in Prag hat CESNI für die gesamte Europäische Union und die Rheinschifffahrt vierzehn Standards angenommen, die zum Europäischen Standard für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QIN) zusammengestellt wurden. Der ES-QIN 2018/1 enthält:

- Befähigungsstandards
- Standards für praktische Prüfungen
- Standards für die Zulassung von Simulatoren
- Standards für die medizinische Tauglichkeit

Diese einheitlichen Vorschriften gewährleisten die Sicherheit der Binnenschifffahrt und zielen darauf ab besatzungsbezogene Anforderungen zu definieren, um die Anerkennung der ausgestellten Befähigungszeugnisse zu gewährleisten. Dabei entspricht die Rolle von CESNI dem Bedarf, einen gemeinsamen Rahmen für ZKR und EU zu schaffen.

Am 15. Oktober 2019 wurde eine neue Ausgabe (2019/1) des ES-QIN veröffentlicht, die gegenüber dem ES-QIN 2018/1 mehrere Ergänzungen enthält, insbesondere hinsichtlich der Muster von Besatzungsdokumenten.

CESNI Standards sind *per se* nicht bindend. Die EU sowie die ZKR und andere internationale Organisationen wie auch einzelne Länder können die Standards zur Anwendung bringen, indem sie diese in ihren jeweiligen Rechtsrahmen aufnehmen.

5. Schwerpunkt der Abstimmungen zwischen der ZKR und der Europäischen Kommission war die Geltung von Besatzungsdokumenten auf dem Rhein, insbesondere der Wortlaut des § 3.02 RheinSchPersV.
Die Sachverständigen der ZKR befürworteten eine Formulierung, aus der hervorgeht, dass beide, sowohl die nach Unionsrecht, als auch die nach der RheinSchPersV ausgestellten Besatzungsdokumente, auf dem Rhein gelten. Eine solche Formulierung ist notwendig, da die Richtlinie nicht *per se* auf dem Rhein zwischen Basel und dem offenen Meer anwendbar ist. Vor allem dient sie dazu, den einheitlichen Rechtsrahmen auf dem gesamten Rhein, als zwingende Voraussetzung für eine freie und gleichberechtigte Rheinschifffahrt aufrechtzuerhalten. So ist in § 3.02 vorgesehen, dass auf dem Rhein Unionsbefähigungszeugnisse sowie Schifferdienstbücher und Bordbücher, die gemäß der Richtlinie ausgestellt wurden, sowie Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die gemäß der RheinSchPersV ausgestellt wurden, gelten.
6. Die neue RheinSchPersV erkennt die Geltung von Unionsbefähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern, die gemäß der Richtlinie ausgestellt wurden, auf dem gesamten Rhein uneingeschränkt an.
7. Mit diesem Beschluss nimmt die ZKR eine vollständig überarbeitete RheinSchPersV an, um die in der Mannheimer Erklärung gesteckten Ziele der Harmonisierung und hohen Qualität in der Aus- und Weiterbildung zu erreichen, indem sie auf den ES-QIN 2019/1 verweist und eine Harmonisierung mit der Richtlinie vornimmt. Die Neufassung der Verordnung ist als Anlage beigefügt. Die bisher gültige RheinSchPersV, angenommen mit Beschluss 2010-I-8-Anlage 1 und in Kraft getreten am 1. Juli 2011, tritt mit dem Inkrafttreten der neuen RheinSchPersV außer Kraft.
8. 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

Diese Änderungen dienen der Anpassung der RheinSchPersV, um einen harmonisierten und modernen Regelungsrahmen auf dem Rhein und anderen europäischen Binnenwasserstraßen zu gewährleisten.

Die in der RheinSchPersV enthaltenen Bestimmungen über das Schiffspersonal werden mit den neuen europäischen Bestimmungen in Einklang gebracht, indem der kompetenzbasierte Ansatz nach dem Vorbild der Richtlinie und die CESNI-Standards für Berufsbefähigungen, praktische Prüfungen, Zulassung von Simulatoren, medizinische Tauglichkeit und Muster von Besatzungsdokumenten in die RheinSchPersV aufgenommen und dadurch auf dem Rhein zur Anwendung gebracht werden.

Nachfolgend sind die Begründungen dieser Änderungen dargelegt, die eine Überarbeitung der RheinSchPersV rechtfertigen, um einheitliche Anforderungen an die Berufsbefähigungen festzulegen.

In der deutschen Sprachfassung wird der Titel der Verordnung mit den Titeln der anderen Verordnungen der ZKR vereinheitlicht und auf „Rheinschiffspersonalverordnung“ geändert.

§ 1.01

Geltungsbereich

Die Bestimmung orientiert sich an § 2.01 alter Fassung, der einen Geltungsbereich für alle Vorschriften für Befähigungen und die Besatzung vorgab. Da es nach Anpassung der RheinSchPersV an die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2017/2397 keine besonderen Patentarten (Schifferpatent und Radarpatent) mehr gibt, konnte die Vorschrift für den Anwendungsbereich an den Anfang der Verordnung gestellt werden. Hinsichtlich der Berufsbefähigungen ist der Geltungsbereich identisch mit den Vorgaben der Richtlinie, umfasst aber mangels Zuständigkeit der ZKR keine Fähren. Die Umsetzung der Richtlinie für freifahrende Fähren erfolgt in den Mitgliedstaaten der ZKR, die auch Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind, außerhalb der RheinSchPersV.

§ 1.01 RheinSchPersV definiert den Geltungsbereich für seine allgemeinen Bestimmungen, die Befähigungen und die Besatzung.

Ausnahmen von diesem Geltungsbereich können in spezifischen Vorschriften vorgesehen werden.

§ 1.02

Begriffsbestimmungen

Die Bestimmung entspricht im Wesentlichen § 1.01 alter Fassung. Die Begriffsbestimmungen wurden unter Beachtung der Vorgaben der Richtlinie und des CESNI (Definition ES-QIN) ergänzt und an den ES-TRIN angepasst. Sie berücksichtigen gleichlautende Definitionen aus der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung stärker als bisher.

1. „Fahrzeug“: In dieser Begriffsbestimmung wird der Begriff „Fähre“ gestrichen, da Fähren nicht der Zuständigkeit der ZKR unterliegen. Die Umsetzung der Richtlinie in Bezug auf freifahrende Fähren erfolgt im nationalen Recht.

2. „Binnenschiff“: Anpassung des räumlichen Geltungsbereichs an den Sprachgebrauch der Richtlinie, die von Binnenwasserstraßen spricht. Ausnahmen für bestimmte isolierte Gewässer oder für saisonal genutzte Wasserstraßen wie in der Richtlinie sind auf dem ganzjährig genutzten, mit dem europäischen Netz verbundenen Rhein entbehrlich.

3. – 5. „Seeschiff“, „Motorschiff“, „Fähre“: Keine Änderung.

6. und 7. „Behördenfahrzeug“ und „Feuerlöschboot“: Die Richtlinie gilt nicht für Personen, die am Betrieb von Fahrzeugen beteiligt sind, die von Behörden und Notfalldiensten verwendet werden. Die Abmessungen dieser Fahrzeuge sind in den Staaten unterschiedlich. Die ZKR möchte die Festlegung der Länge der Fahrzeuge den Mitgliedstaaten überlassen.

8. – 10. „Schleppboot“, „Schubboot“, „Schleppkahn“: Keine Änderung.

11. „Schubleichter“: Änderung der Definition, um eine Übereinstimmung mit dem ES-TRIN herbeizuführen.

12. „Fahrgastschiff“: Keine Änderung.

13. und 14. „Tagesausflugsschiff“ und „Kabinenschiff“: Änderung der Definition, um eine Übereinstimmung mit dem ES-TRIN herbeizuführen.

15. „schwimmendes Gerät“: Keine Änderung.

16. „Sportfahrzeug“: Klarstellung im Hinblick auf die Richtlinie um zu verdeutlichen, dass es sich um Fahrzeuge handelt, die für Sport- und Freizeitzwecke bestimmt und hierfür nachweislich genutzt werden und an deren Bord Personen zu Sport- oder Freizeitzwecken fahren.

17. „Verband“: Keine Änderung.

18. alte Fassung RheinSchPersV: Die Delegationen haben beschlossen, die Begriffsbestimmung „Formation“ zu streichen, da sie nicht verwendet wird.

18. „starrer Verband“: entspricht Nummer 19 alte Fassung RheinSchPersV.

19. – 21. „Schubverband“, „gekuppelte Fahrzeuge“, „Schleppverband“: sprachliche Änderung betrifft nur französische Fassung.

22. Definition „Großverband“ wird aus der Richtlinie übernommen, unter Hinzufügung des Plurals bei „geschobenen Fahrzeugen“ in der deutschen, französischen und niederländischen Fassung (Übersetzungsfehler in der Richtlinie, die im Englischen von „craft“ (Plural „craft“) spricht, im Einvernehmen mit DG MOVE nach entsprechendem Mailaustausch).

23. und 24. „Länge“ und „Breite“: In schiffstechnische Begriffe verschoben.

25. Übernahme der Definition „Tiefgang“ aus der Richtlinie, um die Eindeutigkeit der RheinSchPersV zu erhöhen.
 26. Übernahme der Definition „Schiffsführer“ aus Artikel 3 (13) der Richtlinie mit einer leichten Anpassung da kein Verweis auf die Mitgliedsstaaten.
 27. – 28. „Besatzung“ und „Decksmannschaft“: Keine Änderung.
 29. Übernahme der Definition „Mitglieder einer Decksmannschaft“ aus Artikel 3 (9) der Richtlinie mit einer leichten Anpassung, da kein Verweis auf die „Binnenwasserstraßen der Union“.
 30. „Mindestbesatzung“: Keine Änderung außer einer neuen Bezugnahme auf Kapitel 19 statt Kapitel 3.
 31. „Bordpersonal“: Keine Änderung.
 32. „Sicherheitspersonal“: Die bisherigen Paragraphen der Kapitel 4, 4a und 5 hinsichtlich des Sicherheitspersonals wurden geändert. Eine Begriffsbestimmung wurde eingeführt, um zu verdeutlichen, dass auch der Ersthelfer und Atemschutzgeräteträger zum Sicherheitspersonal auf dem Rhein gehören.
 33. Übernahme der Definition „Sachkundiger für Flüssigerdgas“ aus Artikel 3 (12) der Richtlinie.
 34. Übernahme der Definition „Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt“ aus Artikel 3 (11) der Richtlinie.
 35. „Fahrgast“: Keine Änderung.
 36. „Fahrzeit“: Anpassung der Begriffsbestimmung an die Begriffsbestimmung aus der Richtlinie.
 37. „Radarfahrt“: Sprachliche Vereinfachung.
 38. Übernahme der Definition „besonderes Risiko“ aus Artikel 3 (14) der Richtlinie.
 39. „Befähigungszeugnis“: Einführung des Begriffs des „Befähigungszeugnisses“, bei dem es sich um einen Nachweis der Befähigung handelt, der gemäß der RheinSchPersV ausgestellt wird.
- Streichen von Nummer 34 alte Fassung („Schifferpatent“).
40. Übernahme der Definition „Unionsbefähigungszeugnis“ aus Artikel 3 (7) der Richtlinie, leicht angepasst.
 41. „Sprechfunkzeugnis“: Übernahme der Definition aus Artikel 3 (10) der Richtlinie, leicht angepasst, da kein Verweis auf „Mitgliedsstaat“. Der spezifische Begriff bleibt mit den anderen rheinischen Verordnungen einheitlich, somit auch mit der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk.
 42. „Rheinpatent“: Die Bezugnahme auf das entsprechende Kapitel wird aktualisiert.
 43. Übernahme der Definition „Schifferdienstbuch“ aus Artikel 3 (19) der Richtlinie.
 44. Übernahme der Definition „Bordbuch“ aus Artikel 3 (20) der Richtlinie.
 45. Übernahme der Definition „aktives Schifferdienstbuch“ oder „aktives Bordbuch“ aus Artikel 3 (21) der Richtlinie.
 46. Übernahme der Definition „Befähigung“ aus Artikel 3 (15) der Richtlinie.
 47. Übernahme der Definition „Führungsebene“ aus Artikel 3 (16) der Richtlinie.
 48. Übernahme der Definition „Betriebsebene“ aus Artikel 3 (17) der Richtlinie.
 49. „Binnenwasserstraße“: Einführung dieser Begriffsbestimmung entsprechend der Richtlinie (Artikel 3 (1)).
 50. „ADN“: Präzisierung, um in Übereinstimmung mit der jeweils geltenden Fassung zu sein.
 51. „Binnenschiffszeugnis“: Präzisierung in Übereinstimmung mit der Richtlinie (EU) 2016/1629 und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) im Rahmen der gegenseitigen Anerkennung der Binnenschiffszeugnisse.
 52. „Schiffsuntersuchungskommission“: Keine Änderung.
 53. und 54. „zuständige Behörde“ und „ausstellende Behörde“: Einführung einer Begriffsbestimmung von Begriffen, die in der RheinSchPersV benutzt werden.
 55. „Flüssigerdgas (LNG)“ Keine Änderung.
 56. „ES-TRIN“: Keine Änderung, nur Aktualisierung der Bezugnahme.
 57. Einführung einer Begriffsbestimmung zum „ES-QIN“, auf den die Verordnung Bezug nimmt.
 58. „STCW-Übereinkommen“: Einführung der Bezugnahme in Übereinstimmung mit der Richtlinie (Artikel 3 (8)).

§ 1.03

Anordnungen vorübergehender Art

Überarbeitung des § 1.02 alte Fassung.

Die neue Nummer 1 sieht vor, dass Anordnungen vorübergehender Art in allen ZKR-Regelungen für Pilotprojekte oder neue Techniken eingesetzt werden.

Die neue Nummer 2 schränkt ein, dass die abweichenden Vorschriften mit den Vorgaben der Richtlinie und der anhängigen Unionsrechtsakten vereinbar sein müssen.

§ 1.04

Dienstanweisungen

Keine Änderung, entspricht § 1.03 alter Fassung.

§ 1.05

Überwachung

Die neu eingeführte Vorschrift entspricht dem Grundsatz des Artikels 27 der Richtlinie. Insbesondere wird ein Qualitätssicherungssystem vorgesehen, damit sichergestellt ist, dass die Ziele der Verordnung erreicht werden.

§ 1.06

Evaluierung

Die neu eingeführte Vorschrift entspricht dem Grundsatz des Artikels 28 der Richtlinie. Durch eine Evaluierung wird der Grundstein dafür gelegt, dass die Bestimmungen in Zukunft bei Bedarf modernisiert werden können. Eine erste Evaluierung wird bis 17. Januar 2037 vorgesehen, anschließend mindestens alle zehn Jahre.

§ 2.01

Erfassung in einem digitalen Register

1. Die neu eingeführte Vorschrift verweist auf Artikel 25 der Richtlinie, welcher die Mitgliedsstaaten verpflichtet, ein Register zur Erfassung der Daten von Befähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern als Beitrag zu einer effizienten Verwaltung im Hinblick auf die Ausstellung, Verlängerung, Aussetzung und den Entzug von Befähigungszeugnissen zu führen. Nach Artikel 25 Absatz 1 der Richtlinie sind in dieses Register auch die nach Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie ausgestellten Urkunden aufzunehmen. Um eine vollständige Erfassung aller Daten zu gewährleisten, führen alle ZKR-Mitgliedsstaaten ein solches Register.

2. Der Informationsaustausch zwischen den ZKR-Mitgliedsstaaten und der EU-Kommission für die Zwecke der Evaluierung der Richtlinie, der Statistik und insbesondere der Wahrung der Sicherheit und der Leichtigkeit des Schiffsverkehrs wird dadurch erleichtert, dass die Mitgliedsstaaten Informationen dieser Art einschließlich der Daten der Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher melden, indem sie diese Informationen in die von der EU-Kommission betriebene Datenbank aufnehmen. Alle ZKR-Mitgliedsstaaten erhalten, unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Gegenseitigkeit und der Wahrung der Belange des Datenschutzes, Zugang zur europäischen Datenbank für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt.

§ 3.01

Bezeichnung der Befähigungen

1. Die Unterscheidung zwischen Mitgliedern der Decksmannschaft und des Maschinenpersonals bleibt erhalten. Sie entspricht Artikel 3 (9) der Richtlinie. Aufgrund der Begriffsbestimmung zu Besatzungsmitgliedern in § 1.02 Nummer 27 kann der erste Satz gestrichen werden. Um die Vorschrift zu modernisieren, fällt der Klammerzusatz „Schiffsjunge“ (FR: mousse; NL: scheepsjongen) weg, der aus älteren Fassungen der RheinSchPersV übernommen wurde.

2. Diese Vorschrift wird neu eingeführt, um die Befähigungen abschließend aufzuzählen. Der Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt und der Sachkundige für Flüssigerdgas (LNG) waren schon bisher in der RheinSchPersV enthalten und entsprechen den in Artikel 3 (11) und (12) der Richtlinie enthaltenen Befähigungen. Der Ersthelfer, der Atemschutzgeräteträger und das Sicherheitspersonal auf Schiffen, die gefährliche Güter befördern, sind Befähigungen, die von der Richtlinie nicht behandelt werden. Sie bleiben in der RheinSchPersV unverändert bestehen.

§ 3.02

Geltung von Besatzungsdokumenten

1. Mit dieser Regelung wird § 3.05 alte Fassung mit den Anforderungen der Richtlinie in Einklang gebracht.

Es wird an erster Stelle verdeutlicht, dass auf dem Rhein sowohl Dokumente, die gemäß den Anforderungen der Richtlinie, als auch Dokumente, die nach den Anforderungen der Verordnung ausgestellt wurden, gelten. Somit ist die Gleichwertigkeit der Dokumente, die auch in der Richtlinie unter Artikel 10 (2) ihren Ausdruck findet, in der Verordnung vorgesehen, was noch dadurch verstärkt wird, dass sie identischen Anforderungen entsprechen. Soweit anwendbar wird jeweils vorgesehen, dass der Nachweis durch ein Befähigungszeugnis nach der Verordnung bzw. eines Unionsbefähigungszeugnisses erfolgen kann.

In Satz 2 wird unter Buchstabe a festgelegt, dass der Schiffsführer seine Befähigung durch ein Befähigungszeugnis nach der Verordnung oder ein Unionsbefähigungszeugnis nachweisen kann, und andererseits wird hinzugefügt, dass entsprechend Artikel 12 Absatz 4 der Richtlinie im Befähigungszeugnis als Schiffsführer besondere Berechtigungen eingetragen sein können.

Für die Schifferdienstbücher der übrigen Mitglieder der Besatzung wird in Buchstabe b verdeutlicht, dass Befähigungszeugnis und Schifferdienstbuch für die übrigen Mitglieder der Besatzung in einem Dokument zusammengeführt sind, dies entspricht Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie.

Buchstabe c ergänzt, dass ein besonderes Befähigungszeugnis für die besondere Tätigkeit für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt und für Sachkundige für Flüssigerdgas (Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie), für Ersthelfer, Atemschutzgeräteträger und das Sicherheitspersonal auf Schiffen, die gefährliche Güter befördern, existiert. Diese auch weiterhin in der RheinSchPersV enthaltenen Befähigungszeugnisse werden in der Neufassung der RheinSchPersV den gleichen Vorgaben hinsichtlich Ausstellung und Entzug unterworfen, die für diejenigen Zeugnisse gelten, die von der Richtlinie erfasst sind.

Zuletzt führt diese Vorschrift ein, dass für Seeschiffe, die auf dem Rhein betrieben werden, eine grundsätzliche Gleichwertigkeit der Befähigungen aus See- und Binnenschifffahrt, mit Ausnahme des Schiffsführers, gilt. Diese Regelung entspricht Artikel 4 Absatz 3 und Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie. In der bisherigen RheinSchPersV gab es eine entsprechende Ausnahme für Schiffsführer von Seeschiffen schon in § 3.20 Nummer 2. Diese Ausnahme wird nun auch für das Sicherheitspersonal neu eingeführt.

2. Die Möglichkeit, dass der Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer in einer anderen Befähigung als Mitglied der Decks Mannschaft mit Ausnahme des Leichtmatrosen eingesetzt werden kann, bleibt bestehen. Es wird auch eine entsprechende Vorschrift für den Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Steuermann, der auch als Decks mann, Matrose oder Bootsmann eingesetzt werden kann, eingeführt. Ebenfalls für den Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Bootsmann, der als Decks mann oder Matrose eingesetzt werden kann sowie den Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Matrose, der auch als Decks mann eingesetzt werden kann. Die Ausnahme dient dazu, die besondere Bedeutung der Ausbildung zu unterstreichen, da es keine Möglichkeit gibt den Leichtmatrosen zu ersetzen. Außerdem bleibt es weiterhin ausgeschlossen, dass der Schiffsführer den Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Maschinist ersetzt, da die Kompetenz eines Schiffsführers nicht notwendigerweise den Anforderungen des § 10.02 entspricht.

3. Diese Nummer ist eine Ergänzung zu Nummer 1 und deckt Qualifikationen ab, die nicht in den materiellen Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2017/2397 nicht fallen. Sie ermöglicht auch die Weiterentwicklung der Vorschriften mit Blick auf die Automatisierung und die Nutzung alternativer Kraftstoffe (zum Beispiel Methanol oder Wasserstoff).

§ 3.03

Ersatzausfertigung

Die Vorschrift passt § 7.14 Nummer 5 alte Fassung mit Blick auf die Dokumente Befähigungszeugnis, Schifferdienstbuch und Bordbuch an und führt einen zusätzlichen Schritt bei der Ausstellung einer Ersatzausfertigung ein, um eine doppelte Verwendung des Zeugnisses zu vermeiden: Die ausstellende Behörde nimmt einen Eintrag in ihr nationales Register vor und stellt auf Antrag ein neues Befähigungszeugnis, Schifferdienstbuch oder Bordbuch aus. Es handelt sich um eine Maßnahme, die zusätzlich zum glaubhaft gemachten Verlust, helfen soll, Betrug und sonstige rechtswidrige Praktiken vorzubeugen. Die ausstellende Behörde beachtet gegenüber der europäischen Datenbank ECDB § 2.01 zur Anwendung der Vorschriften über die ECDB.

§ 3.04

Kosten

Die Höhe der Kosten für die Prüfung oder Erteilung eines Befähigungszeugnisses, eines Schifferdienstbuches oder Bordbuches oder einer Ersatzausfertigung bestimmt sich weiterhin nach dem nationalen Recht der Mitgliedstaaten.

§ 4.01

Tauglichkeit der Besatzungsmitglieder

Diese Vorschrift orientiert sich an § 3.03 alter Fassung, berücksichtigt Artikel 23 Richtlinie und verweist auf die Standards zur medizinischen Tauglichkeit im ES-QIN (Teil IV).

1. Diese Regelung entspricht Artikel 23 Absatz 6 der Richtlinie, die den Verweis auf die CESNI-Standards für die medizinische Tauglichkeit ausdrücklich vorsieht.

2. Diese Vorschrift entspricht im Wesentlichen § 3.03 Nummer 1 Buchstabe a und b. Weiterhin sieht eine Anlage zur RheinSchPersV ein Muster für einen Tauglichkeitsnachweis vor. Arbeiten an einem nicht verbindlichen Standard für ein international harmonisiertes medizinisches Zeugnis wurden im CESNI durchgeführt (Beschluss 2022-I-2). Es wird nicht mehr vorgesehen, dass es von der ZKR als gleichwertig anerkannte ärztliche Zeugnisse gibt. Durch die Annahme des Musters im CESNI ist eine Grundlage für einen international leicht verständlichen und einheitlich strukturierten Tauglichkeitsnachweis geschaffen worden. Die Bedingung, dass das medizinische Zeugnis nicht älter als drei Monate sein darf, bleibt unverändert und entspricht Artikel 23 Absatz 2 Satz 2 der Richtlinie. Der Tauglichkeitsnachweis ist von einem anerkannten Arzt auszustellen.

3. Die Regelung entspricht dem Grundsatz des Artikels 23 Absatz 5 der Richtlinie. Die Vorschrift stellt darüber hinaus klar, dass es sich um eine dauerhafte oder eine vorübergehende eingeschränkte Tauglichkeit handeln kann, auf deren Vorliegen auch der ES-QIN abstellt.

§ 4.02

Regelmäßige Überprüfung der Tauglichkeit

Die Regelung tritt an die Stelle des § 3.04 alte Fassung.

1. Die Vorschrift entspricht dem Grundsatz des Artikels 23 Absatz 3 der Richtlinie. Im Gegensatz zur bisherigen Regelung ist nach der Überprüfung der Tauglichkeit beim Erwerb der ersten Befähigung (Erstuntersuchung) nicht nur für Schiffsführer, sondern auch für die übrigen Besatzungsmitglieder eine regelmäßige Überprüfung der Tauglichkeit schon vor der Vollendung des 65. Lebensjahres vorgesehen. Es wird also hinsichtlich des Zeitpunkts und der Häufigkeit der Überprüfung kein Unterschied mehr zwischen den Erfordernissen des Nachweises der Tauglichkeit für die unterschiedlichen Befähigungen gemacht. Die Altersgrenzen zur Gültigkeit des Nachweises der Tauglichkeit werden an die Vorgaben der Richtlinie angepasst und steigen somit von 50 auf 60 bzw. von 65 auf 70, wobei im letzteren Fall der Überprüfungszeitraum von einem auf zwei Jahre angehoben wird.

2. Diese Vorschrift ergänzt, was in Artikel 23 Absatz 4 der Richtlinie vorgesehen wird. Demnach muss der Nachweis der Tauglichkeit erbracht werden, wenn objektive Anhaltspunkte vorliegen, dass eine Person die Anforderungen an die Tauglichkeit nicht mehr erfüllt. Über diese Vorschrift hinaus sieht diese Regelung vor, dass die Versagung oder die Einschränkung der Tauglichkeit beseitigt werden kann, wenn der entsprechende Nachweis erfolgt.

3. Die Richtlinie regelt die Anerkennung von Nachweisen der Tauglichkeit nicht. Der Grundsatz der Vorlage des ärztlichen Zeugnisses bei der ausstellenden Behörde wird in Nummer 3 Satz 1 übernommen.

Entsprechend den bisherigen Regelungen der RheinSchPersV (§ 7.17 Nummer 2 und 3 alte Fassung) bleibt es darüber hinaus gemäß Satz 2 weiterhin möglich, das ärztliche Zeugnis auch bei einer anderen zuständigen Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens vorzulegen. Im Falle einer Erneuerung des Befähigungszeugnisses nach Satz 2 wird der Nachweis an die ausstellende Behörde weitergeleitet und die zuständige Behörde kann ein zeitlich beschränktes Rheinpatent bzw. Sportpatent ausstellen.

§ 4.03

Tauglichkeit des Maschinisten

An dieser Stelle wird eine neue Vorschrift eingeführt, die von § 3.03 alte Fassung abweicht. Ziel dieser Vorschrift ist es, durch die Aufnahme von medizinischen Kriterien für das Sehvermögen des Maschinisten die Mobilität von Maschinisten zu erleichtern. Nach dem ES-QIN ist es möglich, Besatzungsmitglieder mit bestimmten gesundheitlichen Einschränkungen (z. B. Farbenblindheit) aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs von nautischen Aufgaben auszuschließen, aber dennoch als Besatzungsmitglied einzusetzen.

Nach Artikel 3 (9) der Richtlinie ist der Maschinist vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgeschlossen. Die RheinSchPersV schließt das Maschinenpersonal in die Begriffsbestimmung „Besatzung“ (§ 1.02 Nummer 27) ein. Bezüglich der allgemeinen Tauglichkeit findet ES-QIN (Teil IV) Anwendung, da die Arbeitsbedingungen und Arbeitsbelastung des Maschinisten im Allgemeinen denen der übrigen Besatzungsmitglieder entsprechen. Die Anforderungen an das Sehvermögen des Maschinisten, die von nun an in der RheinSchPersV geregelt sind, sind allerdings weniger streng als die an die Mitglieder der Decksmannschaft, die Aufgaben der Schiffsführung wahrnehmen, um den Besonderheiten der Arbeit des Maschinisten gerecht zu werden.

§ 5.01

Schifferdienstbuch

Die RheinSchPersV unterscheidet zwischen den beiden Schifferdienstbüchern, indem es auf die beiden unterschiedlichen Modelle des CESNI verweist.

1. Die Vorschrift passt § 3.06 alte Fassung an die Anforderungen der Richtlinie an.

Als Nachweis der Befähigung für eine bestimmte Qualifikation tritt gemäß 3.02 Nummer 1 Buchstabe b für alle Besatzungsmitglieder außer dem Schiffsführer ein kombiniertes Dokument, das gleichzeitig Schifferdienstbuch und Befähigungszeugnis ist. Dies entspricht dem Grundsatz des Artikels 4 Absatz 1 der Richtlinie. Das Befähigungszeugnis im Schifferdienstbuch wird sowohl für Mitglieder der Decksmannschaft als auch das Maschinenpersonal ausgestellt. Folglich ist das Befähigungszeugnis in demselben Dokument wie der Nachweis von Fahrzeit enthalten. Bei Erwerb einer höheren Qualifikation durch Fahrzeit erfolgt der Eintrag der nächsten Qualifikation in dasselbe Schifferdienstbuch.

Für Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer steht nach § 3.02 Nummer 1 Buchstabe a ein gesondertes Schifferdienstbuch zur Verfügung, was den Vorgaben des Artikels 4 Absatz 2 der Richtlinie entspricht.

Für Inhaber eines Befähigungszeugnisses für eine besondere Tätigkeit, die nicht Mitglied der Besatzung sein müssen, gibt es in Anlehnung an Artikel 5 der Richtlinie gesonderte Befähigungszeugnisse, die nicht mit dem Nachweis von Fahrzeiten im Schifferdienstbuch verbunden sind. Dabei kann bei angestrebter Erneuerung des Befähigungsnachweises als Sachkundiger für LNG entsprechend Anhang I 4.2 der Richtlinie für den Nachweis der Fahrzeit an Bord von Fahrzeugen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden, das Befähigungszeugnis nach § 3.02 Nummer 1 Buchstabe a verwendet werden. Soll das Befähigungszeugnis durch eine erneute Prüfung der Qualifikation erfolgen, was im Fall des Sachkundigen für LNG, der kein Schiffsführer ist, gegeben ist, ist kein Nachweis von Fahrzeiten erforderlich.

In Anlehnung an Artikel 22 Absatz 1 der Richtlinie sind Angaben zu den Reisen und zu den Fahrzeiten im Schifferdienstbuch zu vermerken.

2. Nummer 2 der Vorschrift verweist auf das CESNI-Muster für ein kombiniertes Schifferdienstbuch mit Befähigungszeugnissen für Besatzungsmitglieder, die nicht Schiffsführer sind (ES-QIN, Teil V, Kapitel 2) und auf das CESNI-Muster für das Schifferdienstbuch für Schiffsführer (ES-QIN, Teil V, Kapitel 4). Dies entspricht Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie.

3. Der Wortlaut der Nummer 3 der Vorschrift orientiert sich an § 3.06 Nummer 3 alte Fassung, und erfüllt auch die Anforderungen des Artikels 22 Absatz 2 Satz 1 der Richtlinie.

4. Nummer 4 der Vorschrift passt § 3.06 Nummer 1 Satz 2 alte Fassung durch das Einfügen der Anforderung, dass das Schifferdienstbuch für den Eintrag von Daten geöffnet sein muss, an Artikel 22 Absatz 6 der Richtlinie an.

5. Nummer 5 behält § 3.06 Nummer 4 Buchstabe a alter Fassung bei. Buchstabe b wird gestrichen, da gemäß Nummer 3 bereits eine Frist von 15 Monaten zur Validierung besteht.

6. Nummer 6 der Vorschrift entspricht § 3.06 Nummer 6 alte Fassung mit einer der Richtlinie geschuldeten Änderung. Es wird nicht mehr vorgesehen, dass für den Steuermann, der nicht den Erwerb eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer anstrebt, die Validierung von Fahrzeiten entbehrlich ist.

Die Vorschrift zu „Anrechnung von Fahrzeiten“ wird gestrichen, s. Begriffsbestimmung in § 1.02, Nummer 36.

Regelungen arbeitsrechtlicher Art einschließlich der Regelungen der Europäischen Union und tarifvertragliche Bestimmungen bleiben unberührt.

§ 5.02

Nachweis von Fahrzeiten und Streckenfahrten

1. Diese Vorschrift passt § 3.09 alte Fassung an die neuen Anforderungen an.

Zur Erleichterung der Mobilität der Arbeitnehmer und der Sicherheit des Schiffsverkehrs werden nach Nummer 1 der Vorschrift die Schifferdienstbücher der ZKR- und EU-Mitgliedsstaaten nach einheitlichen Vorgaben entsprechend dem CESNI-Muster ausgestellt, was den Nachweis von Fahrzeiten und Streckenfahrten ebenfalls erleichtert. Eine Unterscheidung zwischen Fahrzeiten auf dem Rhein und anderen Binnenwasserstraßen der Union ist in den Mustern nicht mehr vorgesehen. Entsprechende ausdrückliche Anerkennungen von ab dem 18. Januar 2022 ausgestellten Schifferdienstbüchern sind für Inhaber von Unionsbefähigungszeugnissen auf dem Rhein entbehrlich, die entsprechende Anlage ist aufzuheben.

2. Nummer 2 dieser Vorschrift passt den § 3.09 Nummer 2 alte Fassung an die Richtlinie an und erlaubt, dass in eng begrenzten Ausnahmefällen andere Urkunden an die Stelle von Schifferdienstbüchern treten können. Es handelt sich um eine Ausnahme für den Nachweis von Fahrzeiten auf nationalen Binnenwasserstraßen in der Union, die nicht mit anderen Staaten verbunden sind und für die keine Befähigungszeugnisse nach der Richtlinie in einem mit dem Schifferdienstbuchkombinierten Dokument ausgestellt werden (zum Beispiel isolierte Seen). Diese Regelung entspricht Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie.

Der dritte Satz der Vorschrift bezüglich des Nachweises der Fahrten und Fahrzeiten im Rahmen des Behördenpatentes bleibt unverändert.

3. Nummer 3 der Vorschrift hat in der Praxis nur für Schiffsführer Bedeutung, die zusätzlich zum Befähigungszeugnis als Schiffsführer ein Befähigungszeugnis als Maschinist erwerben möchten.

4. Nummer 4 der Vorschrift entspricht § 3.09 Nummer 4 alter Fassung und enthält keine Änderung.

5. Nummer 5 der Vorschrift entspricht § 3.09 Nummer 5 alter Fassung und enthält keine Änderung.

6. Nummer 6 der Vorschrift passt eine Bezugnahme leicht an, da nur noch Urkunden nach Nummer 2 in einer Amtssprache der ZKR vorgelegt werden müssen. Die Lesbarkeit von anderen nationalen Zeugnissen nach der Richtlinie wird durch die Vereinheitlichung der Muster, die von der ZKR und der Union verwendet werden, gewährleistet. Die Vorschrift entspricht im Übrigen § 3.09 Nummer 6 alter Fassung.

§ 6.01

Zulassung eines Ausbildungsprogrammes

Gemäß Artikel 17 Absatz 2 der Richtlinie stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Befähigung durch eine unter der Verantwortung einer Verwaltungsbehörde durchgeführte Prüfung oder durch ein anerkanntes Ausbildungsprogramm nachgewiesen wird. Die RheinSchPersV sieht für alle unter die Richtlinie fallenden Befähigungen die Wahl der Art und Weise des Kompetenznachweises vor.

Als Teil des in der Richtlinie geforderten Qualitätsmanagementsystems müssen die Ausbildungseinrichtungen die Kompetenz ihrer Ausbilder für Sachkundigen für die Fahrgastschiffahrt und Sachkundigen für LNG nachweisen, wie dies im ADN geschieht, und eine angemessene Information der für die Genehmigung eines Ausbildungsprogramms zuständigen Behörde sicherstellen.

Die RheinSchPersV sieht Bestimmungen für den Erwerb von Befähigungsnachweisen durch behördliche Befähigungsprüfungen und zugelassene Ausbildungsprogramme vor. Beide können Zeugnisse berücksichtigen, die nach Abschluss von Ausbildungsprogrammen ausgestellt wurden.

1. Diese Vorschrift wird aufgrund von Artikel 19 der Richtlinie neu eingeführt. Satz 1 entspricht dem Grundsatz des Artikels 19 Absatz 2 der Richtlinie, der bestimmte einheitliche Mindestanforderungen in Bezug auf Inhalt und Organisation für die Zulassung von Ausbildungsprogrammen vorsieht. Ziel dieser einheitlichen Mindestanforderungen ist es, unnötige Hemmnisse für den Berufseintritt (z. B. zusätzliche Prüfungen für Bewerber, die die erforderlichen Fertigkeiten bereits im Rahmen ihrer Ausbildung erworben haben) zu beseitigen.

Satz 2 dieser Regelung geht über den Inhalt der Richtlinie hinaus. Eine Dienstanweisung soll die Dokumente, die für die Zulassung eines Ausbildungsprogramms vorgelegt werden müssen, einheitlich festlegen, um das bisher vorhandene Niveau der engen und vertrauensvollen Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten der ZKR bei der Zulassung von Ausbildungsprogrammen beizubehalten. So sind zum Beispiel wie bisher in der Dienstanweisung für die Zulassung von Ausbildungsprogrammen für den Sachkundigen für LNG, die § 15.05 konkretisiert, auch die Elemente aufgelistet, die für die Abnahme einer theoretischen Prüfung erforderlich sind, während Details für die entsprechende praktische Prüfung bereits in einem CESNI Standard festgelegt sind.

2. Diese Vorschrift entspricht Artikel 19 Absatz 3 der Richtlinie, damit die Zeugnisse, die im Rahmen von zugelassenen Ausbildungsprogrammen von anderen Staaten nach der Richtlinie erteilt werden, in den ZKR Mitgliedsstaaten für die Ausstellung der Befähigungszeugnisse anerkannt werden.

3. Die Vorschrift, die hier eingeführt wird, orientiert sich an Artikel 19 Absatz 5 Satz 1 und 2 der Richtlinie. Für die nach der RheinSchPersV zugelassenen Ausbildungsprogramme sammelt die ZKR die Informationen der zuständigen Behörden bezüglich der Aufhebung und Suspendierung der Zulassung. Die ZKR hat auch die Aufgabe, das Verzeichnis der zugelassenen Ausbildungsprogramme elektronisch zu veröffentlichen.

4. In Artikel 19 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie wird vorgesehen, dass die Staaten die Bewertung und Sicherung der Qualität der Ausbildungsprogramme gewährleisten. Während auf eine Befristung der Zulassung in der RheinSchPersV ebenso wie in der Richtlinie verzichtet wird, ermöglicht eine Prüfung der Vorlage der Anforderungen nach zehn Jahren die Durchführung einer Kontrolle außerhalb der jederzeit möglichen anlassbezogenen oder stichprobenartigen Kontrolle der Zulassungsvoraussetzungen.

5. Satz 1 entspricht Artikel 19 Absatz 4 der Richtlinie. Satz 2 entspricht einer Negativformulierung des Artikels 19 Absatz 3 der Richtlinie. Die Zulassung eines Ausbildungsprogramms bei Ablegung der Prüfung ist für die Gültigkeit des Befähigungszeugnisses entscheidend. Ist das Ausbildungsprogramm nicht mehr zugelassen, dürfen Prüfungen, die nach dem Widerruf oder der Aussetzung der Zulassung des Ausbildungsprogramms durchgeführt wurden, nicht bei der Ausstellung eines Befähigungszeugnisses berücksichtigt werden.

§ 7.01

Zulassung zur behördlichen Befähigungsprüfung

1. Die Vorschrift des § 7.11 Nummer 1 Satz 1 alte Fassung wird in dem Sinne angepasst, dass sie nicht mehr nur auf die Prüfung zum Erwerb eines Patents, sondern auf jede behördliche Befähigungsprüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses angewendet werden kann. Damit übernimmt die RheinSchPersV den Grundsatz, dass kompetenzbasierte Prüfungen grundsätzlich für den Erwerb jeder Qualifikation und nicht mehr nur für den Erwerb eines Befähigungszeugnisses für Schiffsführer erforderlich sind.

2. Da in einer Prüfung zuvörderst die Qualifikation eines Kandidaten geprüft wird und nicht dessen Tauglichkeit, die sich jederzeit ändern kann, bestimmt die Vorschrift ähnlich wie § 7.11 Nummer 1 Satz 2 und 4 alte Fassung ferner, dass auch bei einer eingeschränkten Tauglichkeit eine behördliche Befähigungsprüfung durchgeführt werden kann.

§ 7.02

Inhalt der behördlichen Befähigungsprüfung

1. Die Vorschrift passt § 7.12 alte Fassung an das Verfahren für behördliche Befähigungsprüfungen für alle Qualifikationen an.

Es erfolgen mehrere sprachliche Anpassungen, die mit der Terminologie der Richtlinie (s. Artikel 18 Absatz 1) übereinstimmen.

§ 7.12 Nummer 2 alte Fassung wird in dieser neuen Regelung präzisiert und Einzelheiten nicht mehr nur in Dienstanweisungen geregelt. Alle behördlichen Befähigungsprüfungen bestehen mindestens aus einem theoretischen, in einigen Fällen aus einem theoretischen und praktischen Teil. Dies entspricht den Anforderungen des Artikels 17 Absatz 3 der Richtlinie.

2. Gegenüber § 7.12 Nummer 3 alte Fassung erfolgen keine Änderungen.

§ 7.03

Prüfungskommission für behördliche Befähigungsprüfungen

1. In Nummer 1 erfolgt eine sprachliche Anpassung von § 7.08 Nummer 1 alte Fassung, s. Begriffsbestimmung in § 1.02 Nummer 53 „zuständige Behörde“.

2. Artikel 18 Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie besagt, dass die Prüfung von qualifizierten Prüfern durchgeführt werden muss. Dieser Anforderung entsprechend wird § 7.08 Nummer 2 alte Fassung angepasst.

3. Diese neu eingeführte Vorschrift entspricht dem Grundsatz des Artikels 18 Absatz 5 der Richtlinie.

§ 8.01

Aussetzen der Gültigkeit des Befähigungszeugnisses

1. Mit dieser Vorschrift wird § 7.20 Nummer 1 alte Fassung angepasst. Die Vorschrift zum Aussetzen der Gültigkeit betrifft von nun alle Befähigungszeugnisse für unterschiedliche Qualifikationen und nicht mehr nur Rheinpatente. Diese Vorschrift steht im Einklang mit Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie und schafft auch in Hinblick auf diese Bestimmung identische Anforderungen in der RheinSchPersV.

2. Nummer 2 der Vorschrift entspricht dem Grundsatz der Kontrolle der Tauglichkeit des Artikels 23 Absatz 4 der Richtlinie und tritt an die Stelle des § 7.20 Nummer 2 alte Fassung. Es wird des Weiteren vorgesehen; dass der Inhaber des Befähigungszeugnisses die entstandenen Kosten nur zahlt, wenn die objektiven Anhaltspunkte bestätigt werden.

3. Nummer 3 der Vorschrift ist strenger als die Regelung des Artikels 14 Absatz 2 der Richtlinie. Die zuständigen Behörden können nicht nur die Gültigkeit des Befähigungszeugnisses aussetzen, sondern zusätzliche Nebenbestimmungen vorsehen, was bisher schon in der RheinSchPersV ermöglicht war und dem nationalen Verwaltungsrecht in den Mitgliedstaaten sowohl der ZKR als auch der EU entspricht.

4. Nummer 4 Satz 1 der Vorschrift entspricht den Anforderungen des Artikels 14 Absatz 3 der Richtlinie. In der Datenbank werden die Informationen bezüglich des Aussetzens des Befähigungszeugnisses erfasst; dies erleichtert die effiziente Verwaltung von Befähigungszeugnissen.

Satz 2 entspricht § 7.20 Nummer 2 Buchstabe b alte Fassung. Satz 3 entspricht § 7.20 Nummer 1 Buchstabe a Satz 3 alte Fassung.

5. Nummer 5 der Vorschrift entspricht § 7.20 Nummer 3 alte Fassung. In dieser Vorschrift erfolgen zwei Anpassungen: Zum einen wird auf die Besonderheit eingegangen, dass das Befähigungszeugnis nur in seinem physischen Format der zuständigen Behörde vorgelegt werden kann, zum anderen erfolgt das nach dem Ermessen der zuständigen Behörde (auf deren Verlangen).

§ 8.02

Entzug des Befähigungszeugnisses

1. Die Vorschrift entspricht Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie und modernisiert die Vorgaben zum Entzug des Befähigungszeugnisses in zweierlei Hinsicht (§ 7.22 Nummer 1 alte Fassung). Zum einen sprachlich durch die Bezugnahme auf die „Befähigungszeugnisse für Schiffsführer“, die das Rheinpatent, das Sportpatent und das Behördenpatent umfasst, und zum anderen mit neuen Bezugnahmen auf die entsprechenden Regelungen für die Befähigungszeugnisse für Schiffsführer in Kapitel 12, die eine spezielle Eignung des Schiffsführers, an Bord eine Leitungsfunktion auszuüben, vorsehen. Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie sieht den Entzug eines Befähigungszeugnisses oder einer besonderen Berechtigung vor: Die Voraussetzungen für den Entzug sind in der Richtlinie in Grundzügen definiert, die hier näher konkretisiert werden. Die Formulierung verdeutlicht zudem, dass der Entzug eine deutlich folgenreichere Maßnahme als die befristete Aussetzung der Gültigkeit ist, die umgekehrt in anderen Fällen von Verstößen als weniger einschränkende Maßnahme in Betracht kommt.

2. Nummer 2 der Vorschrift sieht den entsprechenden Entzug des Befähigungszeugnisses für besondere Tätigkeiten vor. Die Regelung nimmt Bezug auf die Vorschriften, die die Anforderungen zur Ausübung dieser besonderen Tätigkeiten spezifizieren. Auch die Nichterfüllung der Tauglichkeit kann zum Entzug eines solchen Befähigungszeugnisses führen.

3. Nummer 3 der Vorschrift entspricht § 3.07 Nummer 3 alte Fassung: Da sich das von CESNI beschlossene Muster verändert hat, und es kein Deckblatt mehr gibt, kommt es zur Anpassung der Seitenzahl.

4. Nummer 4 der Vorschrift modernisiert § 7.22 Nummer 2 alte Fassung:

Es kommt zu einer sprachlichen Anpassung bezüglich des Rheinpatents, das durch jedes Befähigungszeugnis ersetzt wird und zu einer Verdeutlichung, dass es sich um eine medizinische Auflage oder Beschränkung handelt. Schließlich wird der entsprechende Verweis auf den bisherigen § 7.14 Nummer 2 durch eine neue Bezugnahme auf § 4.01 Nummer 4 ersetzt.

5. Nummer 5 der Vorschrift modernisiert § 7.22 Nummer 3 alte Fassung, da von nun an auch ein elektronisches Befähigungszeugnis möglich ist.

6. Nummer 6 der Vorschrift passt § 7.22 Nummer 4 alte Fassung sprachlich an.

7. § 7.22 Nummer 5 alte Fassung, die eine besondere Regelung nur für Befähigungszeugnisse für Schiffsführer darstellte wird gestrichen.

Nummer 7 der Vorschrift passt § 7.22 Nummer 6 an die Richtlinie an, der Eintrag in der Datenbank ist notwendig (Artikel 14 Absatz 3 der Richtlinie). Diese Vorschrift verdeutlicht die Zusammenarbeit zwischen ZKR, den zuständigen Behörden und den ausstellenden Behörden.

§ 8.03

Sicherstellung des als physisches Dokument ausgestellten Befähigungszeugnisses

1. Die Maßnahme der Sicherstellung des Befähigungszeugnisses ist in der Richtlinie nicht vorgesehen. Die bewährte, bestehende Regelung über die enge Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten der ZKR in § 7.24 alte Fassung wird an die neuen Begrifflichkeiten angepasst.

In diesem Sinne erfolgt verglichen mit § 7.24 Nummer 1 alte Fassung eine neue Bezugnahme auf § 8.02 und § 8.01 und eine sprachliche Anpassung.

2. § 7.24 Nummer 2 alte Fassung: Sprachliche Anpassung

3. § 7.24 Nummer 3 alte Fassung: Neue Bezugnahme auf § 8.01 Nummer 1 und sprachliche Vereinfachung

4. § 7.24 Nummer 4 alte Fassung: Sprachliche Anpassung

§ 9.01

Befähigungen auf Einstiegs- und Betriebsebene

1. Die Vorschrift wird neu eingeführt, um den Anwendungsbereich des Abschnitts zu definieren. Der Richtlinie entsprechend unterscheidet die RheinSchPersV Einstiegs-, Betriebs- und Führungsebene.

Der erste Satz übernimmt die Zuordnung des Anhangs I.1 der Richtlinie. In der deutschen Sprachfassung gibt es eine leichte sprachliche Änderung im Vergleich zu Anhang I der Richtlinie: „Einstiegsebene“ ersetzt „Einstiegsniveau“ als Gegenstück zu „Betriebsebene“.

Die Zuordnung von Matrose, Bootsmann und Steuermann zur Betriebsebene entspricht Artikel 3 (17) und Anhang I.2 der Richtlinie.

2. Indem die ZKR den Maschinisten den bisherigen Einordnungen des Maschinenpersonals folgend auf der Betriebsebene verortet, nimmt sie einen Gestaltungsspielraum wahr, da die Richtlinie nach Artikel 2 Absatz 1 ausschließlich für „Mitglieder einer Decksmannschaft, ...“ gilt und der Maschinist in Artikel 3 (9) davon ausgeschlossen wird.

§ 10.01

Mindestanforderungen in Bezug auf Alter, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, Befähigung und Fahrzeiten

Der neue Titel der Vorschrift entspricht dem Titel des Anhangs I der Richtlinie.

Die Bestimmung orientiert sich an § 3.02 Satz 1 alter Fassung, der die Voraussetzungen für die Befähigung enthält.

Nach Anpassung der RheinSchPersV an die Vorgaben der Richtlinie wird in Einstiegs-, Betriebs- und Führungsebene unterschieden.

Decksmann und Leichtmatrose gehören zur Einstiegsebene, Matrose, Bootsmann und Steuermann zur Betriebsebene.

Die Anforderungen an das Maschinenpersonal (Maschinist) werden separat in § 10.02 geregelt.

1. Diese Vorschrift entspricht dem Anhang I 1.1. der Richtlinie und passt den bisherigen § 3.02 Satz 1 Nummer 1 an die Anforderungen der Richtlinie an.

2. Diese Vorschrift entspricht dem Anhang I 1.2. der Richtlinie und passt den bisherigen § 3.02 Satz 1 Nummer 2 an die Anforderungen der Richtlinie an.

Es gibt einen sprachlichen Unterschied mit der Richtlinie: Anders als im Text der Richtlinie, wo in der deutschen Fassung vom „Auszubildenden“ die Rede ist, wird wie in der französischen und niederländischen Version der Richtlinie der Begriff „Leichtmatrose“ („matelot léger“ / „lichtmatroos“) beibehalten, der den Auszubildenden in der Binnenschifffahrt bezeichnet.

Es erfolgt ein Verweis auf Kapitel 6, das die Anforderungen für die Zulassung eines Ausbildungsprogrammes vorsieht.

3. Diese Vorschrift entspricht dem Anhang I 2.1. der Richtlinie und passt den bisherigen § 3.02 Satz 1 Nummer 3 an die Anforderungen der Richtlinie an.

Es ist nicht mehr möglich, die Befähigung als Matrose nur noch durch Fahrzeit zu erreichen. Die Befähigung muss durch eine Prüfung der Kompetenz auf Betriebsebene nachgewiesen werden. Zusätzlich wird die Möglichkeit für Berufsquereinsteiger als Matrose zu arbeiten erleichtert und auch das Mindestalter der zweiten Alternative wird von 19 auf 18 Jahre gesenkt.

Es erfolgt ein Verweis auf Kapitel 6 der RheinSchPersV, das die Anforderungen für die Zulassung eines Ausbildungsprogrammes vorsieht.

4. Diese Vorschrift entspricht dem Anhang I 2.2. der Richtlinie und passt den bisherigen § 3.02 Satz 1 Nummer 4 an die Anforderungen der Richtlinie an.

Die Befähigung als Bootsmann kann nach Buchstabe a durch Fahrzeit erreicht werden, vorausgesetzt, der Bewerber hat zusätzlich die Prüfung als Matrose (Betriebsebene) bestanden. Die Befähigung muss durch eine Prüfung der Kompetenz auf Betriebsebene und zusätzliche Fahrzeit nachgewiesen werden.

Es erfolgt ein Verweis auf Kapitel 6, das die Anforderungen für die Zulassung eines Ausbildungsprogrammes enthält.

5. Diese Vorschrift entspricht dem Anhang I 2.3. der Richtlinie und passt den bisherigen § 3.02 Satz 1 Nummer 5 an die Anforderungen der Richtlinie an.

Nach Buchstabe a kann die Befähigung als Steuermann durch Fahrzeit erworben werden, vorausgesetzt der Bewerber hat die Prüfung als Matrose (Betriebsebene) bestanden und ist im Besitz eines geltenden Sprechfunkzeugnisses. Das Erfordernis eines Sprechfunkzeugnisses für den Steuermann wird neu eingeführt.

In § 10.01 Nummer 5 c) wird der Begriff „Kapitän“ („capitaine“/ „kapitein“) verwendet, der den Schiffsführer auf einem Seeschiff beschreibt. Die Attraktivität eines Wechsels in die Binnenschifffahrt wird für diese Berufsgruppe dadurch erhöht, dass sie nicht beim Wechsel von der See- in die Binnenschifffahrt zunächst als Matrose eingestuft wird.

§ 10.02

Mindestanforderungen in Bezug auf Alter, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, Befähigung und Fahrzeiten des Maschinisten

Die Richtlinie sieht keine Mindestanforderungen für den Maschinisten vor. Der Maschinist ist in der RheinSchPersV jedoch für bestimmte Fahrgastschiffe und Zusammenstellungen von Fahrzeugen als Besatzung vorgesehen.

Der neue §10.02 modernisiert den Inhalt des bisherigen § 3.02 Satz 1 Nummer 7.

Das Mindestalter des Maschinisten bleibt unverändert.

Die erste Variante wurde um die Mechatronikerbranche erweitert, um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass auch die technischen Anlagen in der Binnenschifffahrt zu einem immer größeren Anteil aus elektronischen Bestandteilen bestehen. Denn ein Mechatroniker vereint insbesondere die Gebiete der Mechanik, der Elektronik sowie der Informationstechnik.

In der zweiten Variante ist die Fahrzeit in Tagen bemessen, wie es dem neuen § 1.01 Nummer 36 entspricht.

§ 10.03

Gültigkeit und Ausstellung der Befähigungszeugnisse für die Einstiegs- und die Betriebsebene

Diese Vorschrift entspricht Artikel 11 Absatz 4 der Richtlinie. Es wird auf § 4.02 Nummer 1 verwiesen, der auf § 4.01 Nummer 1 Bezug nimmt und somit auf die Voraussetzungen des ES-QIN für die medizinische Tauglichkeit (Teil IV) verweist.

Die Vorschrift enthält entsprechend Artikel 11 Absatz 3 der Richtlinie einen direkten Verweis auf das Muster des ES-QIN für Befähigungszeugnisse für die Einstiegs- und Betriebsebene, das ein mit Befähigungsnachweisen kombiniertes Schifferdienstbuch für Mitglieder der Decksmannschaft vorsieht. Das Muster sieht ebenfalls ausdrücklich den Eintrag der Befähigung als Maschinist vor.

§ 11.01

Patentpflicht

1. Der Titel der Vorschrift wurde angepasst, da es im Einklang mit der Richtlinie keine Unterscheidung zwischen Schiffer- und Radarpatent mehr gibt.

Die Begriffsbestimmung zu „Schifferpatent“ fällt weg. Im Übrigen passt die Vorschrift § 6.02 Nummer 1 alte Fassung an das Erfordernis an, das auf dem Rhein zum Führen eines Fahrzeuges entweder ein Unionsbefähigungszeugnis als Schiffsführer nach der Richtlinie oder durch ein Befähigungszeugnis als Schiffsführer nach der Verordnung erforderlich ist.

2. § 11.02 Nummer 2 modernisiert § 6.02 Nummer 3 alte Fassung. Es ist möglich, auf Abschnitten, die keine Strecken mit besonderem Risiko sind, ein Fahrzeug mit einem als dem Sport- oder Behördenpatent gleichwertig anerkannten Patent zu führen.

Personen, die Schiffsführer von Sport- (§ 12.02) und von Behördenfahrzeugen (§ 12.03) sind, sind vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen (Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a) und c)).

Die Mitgliedstaaten der ZKR können anstelle eines Rhein-Sportpatents oder eines Rhein-Behördenpatents nationale Schiffsführerzeugnisse anerkennen.

3. Diese Vorschrift entspricht § 6.02 Nummer 4 alte Fassung. Es gibt zwei Änderungen. Zum einen wird die Maximallänge der betroffenen Fahrzeuge von 15 auf 20 m erhöht, da die Richtlinie laut Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a erst für Schiffe mit einer Länge von 20 m und mehr gilt, und man so eine einheitliche Regelung für diese Fahrzeuge mit einer Länge unter 20 m findet. Zum anderen erfolgt eine sprachliche Anpassung in Anlehnung an die Richtlinie („Binnenwasserstraßen“ (Definition in § 1.02 Nummer 49)).

4. Diese Vorschrift tritt an die Stelle des § 6.02 Nummer 5 alte Fassung. Die Grenzen, unterhalb derer nationale Regelungen für die Fahrt ohne ein Patent getroffen werden können, werden von 15 auf 20 m und von 3,68 auf 11,03 kW (15 PS) angehoben. In Buchstabe d wird zur Klarstellung eine ausdrückliche Ausnahme, welche die Patentpflicht für Fahrzeuge der Streitkräfte betrifft in die Verordnung aufgenommen. Die entsprechende Praxis war von den Mitgliedstaaten bereits seit den 1960er Jahren in internen Beratungen vereinbart worden.

§ 11.02

Patentarten

Mit der Modernisierung der §§ 6.02 bis 6.04 alte Fassung wird die Unterscheidung von Kleinem Patent und Großem Patent – je nach Fahrzeuglänge, -art bzw. Anzahl zulässiger Fahrgäste abgeschafft. Eine Umfrage bei den zuständigen Behörden hat ergeben, dass kaum noch kleine Patente ausgestellt wurden. Für gewerblich genutzte Fahrzeuge gibt es im Gleichklang mit der Richtlinie von nun an nur noch ein einheitliches Rheinpatent zum Führen aller Fahrzeuge.

Sportpatent und Behördenpatent bleiben erhalten, die Richtlinie findet in diesem Bereich keine Anwendung. Das Sportpatent gilt allerdings nur noch für Sportfahrzeuge zwischen 20 m (statt 15 m) und 25 m Länge oder die mit einer Antriebsmaschine von mehr als 11,03 kW ausgerüstet sind. Bei den Behördenfahrzeugen und Feuerlöschbooten ist keine Längenbegrenzung mehr vorgesehen.

§ 6.03 alte Fassung zur Radarpatentpflicht fällt weg, es gibt kein gesondertes Radarpatent mehr. Das Fahren unter Radar wird zu einer besonderen Berechtigung des Schiffsführers nach § 13.02, entsprechend Artikel 6 c) der Richtlinie.

Satz 2: Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf § 11.02 Nummer 3.

§ 12.01

Rheinpatent

1. Diese Vorschrift passt § 7.01 alte Fassung an die Mindestanforderungen für die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses für Schiffsführer gemäß Anhang I 3.1. der Richtlinie an.

Die Vorschrift übernimmt die vier Alternativen des Anhangs I 3.1. der Richtlinie. Es erfolgen leichte Anpassungen an den Kontext der RheinSchPersV.

Der Verweis auf die Zulassung des Ausbildungsprogramms auf Führungsebene bezieht sich auf Kapitel 6 RheinSchPersV.

In Buchstabe b wird verdeutlicht, dass das Befähigungszeugnis als Steuermann nach der RheinSchPersV und der Richtlinie gleichwertig sind, dies entspricht Anhang I 3.1. b) zweiter Gedankenstrich.

Aus Buchstabe d ergibt sich eine verbesserte Anerkennung der Berufserfahrung für Quereinsteiger aus der Seeschifffahrt, die in der Rheinschifffahrt bisher stets als Matrose beginnen mussten.

2. § 7.01 Nummer 3 alte Fassung wird geändert. Es erfolgt ein Verweis auf § 4.01, der auf die Voraussetzungen des ES-QIN für die medizinische Tauglichkeit (Teil IV) verweist.

Für die beruflichen Kenntnisse und Fertigkeiten wird auf ES-QIN Teil I, Kapitel 2 verwiesen.

3. Die Richtlinie weist in Artikel 17 Absatz 4 auf die Standards für praktische Prüfungen hin, sie sieht nichts für theoretische Prüfungen vor. Um der Richtlinie zu entsprechen, verweist die neue Fassung auf Teil II, Kapitel 4 des ES-QIN für die praktische Prüfung. Da neben der Prüfung der dort aufgelisteten praktischen Prüfungselemente auch die Kenntnis in einer theoretischen Prüfung geprüft werden muss, wird auf die Befähigungsstandards nach dem ES-QIN, Teil I Kapitel 2 verwiesen. Anders als für die praktische Prüfung enthält der ES-QIN noch keinen einheitlichen Standard für theoretische Prüfungen.

4. Diese Vorschrift detailliert die Ausführung der praktischen Prüfung. In Übereinstimmung mit Artikel 17 Absatz 3 Satz 2 der Richtlinie sieht diese Vorschrift vor, dass für die praktische Prüfung des Schiffsführers sowohl Fahrzeuge als auch Simulatoren eingesetzt werden können.

§ 12.02

Sportpatent

1. Diese Vorschrift entspricht im Wesentlichen § 7.03 alte Fassung, es gibt einige Neuerungen.

Die Richtlinie schließt „Personen, die Binnenwasserstraßen zu Sport- und Erholungszwecken befahren“ in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a von ihrem Geltungsbereich aus. Eine sprachliche Änderung verdeutlicht, dass das Alter zum Zeitpunkt der Ausstellung des Sportpatentes entscheidend ist.

2. Die Vorschrift wird modernisiert, es erfolgt ein Verweis auf § 4.01 und somit die Voraussetzungen des ES-QIN für die medizinische Tauglichkeit (Teil IV).

In Buchstabe b wird der Begriff der Straftaten weiter gefasst; es handelt sich nicht nur um Straftaten in der Schifffahrt, auch Straftaten in anderen Bereichen können die Eignung des Bewerbers einschränken.

Buchstabe c: keine Änderung mit Ausnahme des Streichens des letzten Satzes, der sich in § 12.02 Nummer 3 wiederfindet; auch das Prüfungsprogramm für das Sportpatent im Anhang zur Verordnung bleibt unverändert.

3. Die Vorschrift verdeutlicht, dass es eine theoretische und eine praktische Prüfung gibt. Neu ist, dass die praktische Prüfung für das Sportpatent nicht nur auf einem Sportfahrzeug (siehe § 1.02 Nummer 16), sondern auch an einem Simulator durchgeführt werden kann. Dabei muss es sich allerdings nicht um einen Simulator handeln, der den Anforderungen des ES-QIN für Simulatoren entspricht. Solche Simulatoren können zwar auch für das Sportpatent eingesetzt werden. Sie müssen allerdings nur für die Prüfungen des Schiffsführers oder für die besondere Berechtigung zur Fahrt mit Radar verwendet werden.

§ 12.03

Behördenpatent

1. Die Vorschrift orientiert sich wesentlich an § 7.04 alte Fassung, es gibt einige Neuerungen.

Die Richtlinie schließt „Personen, die am Betrieb von Fahrzeugen beteiligt sind, die von den Streitkräften, den Ordnungskräften, vom Katastrophenschutz, den Schifffahrtsbehörden, der Feuerwehr und anderen Notfalldiensten verwendet werden“, in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c von ihrem Geltungsbereich aus.

In der Vorschrift wird das Mindestalter von 21 auf 18 Jahre herabgesetzt.

In Buchstabe b erfolgt eine sprachliche Klarstellung zur Unterscheidung von Behörden und anerkannten Rettungsdiensten.

Auch hier erfolgt ein Verweis auf § 4.01 und somit die Voraussetzungen des ES-QIN für die medizinische Tauglichkeit (Teil IV).

Buchstabe d: Streichen von Halbsatz 2, der bislang regelte, dass der Nachweis für die Befähigung als erbracht galt, wenn der Bewerber die dafür vorgesehene Prüfung mit Erfolg ablegte.

Buchstabe e: keine Änderung.

2. Die Vorschrift entspricht § 7.04 Nummer 2 alte Fassung, die Verweise zur Streckenkenntnis fallen weg.

3. Die Vorschrift ist analog zu § 12.02 Nummer 3 formuliert. Eine praktische und eine theoretische Prüfung sind vorgesehen und auch der Einsatz von Simulatoren ist möglich. Das Behördenfahrzeug ist in § 1.02 Nummer 6 definiert.

§ 12.04

Antrag auf Zulassung zur behördlichen Befähigungsprüfung

1. Diese Vorschrift kombiniert Elemente aus §§ 7.09 und 7.11 alte Fassung mit einigen Neuerungen.

§ 7.09 Nummer 1 alte Fassung wird angepasst, die Möglichkeit ein Rheinpatent für eine bestimmte Strecke zu erweitern, wird an anderer Stelle (§ 13.03) geregelt.

2. Diese Vorschrift orientiert sich an § 7.09 Nummer 2. Sie ermöglicht es der zuständigen Behörde, die Identität und Eignung des Antragstellers zu überprüfen. Die Kopie des Sprechfunkzeugnisses ist für alle Patente notwendig.

3. In dieser Vorschrift wird vorgesehen, dass die Identität durch das Vorlegen eines Personalausweises oder eines Reisepasses nachgewiesen wird.

§ 12.05

Befreiungen und Erleichterungen bei der Prüfung

1. Bei der Vorschrift handelt sich um eine leicht abgeänderte Variante des § 7.13 alte Fassung. Im ersten Satz wird verdeutlicht, dass es sich um eine Befreiung vom theoretischen Teil der Prüfung des Schiffsführers für bereits erworbene Kompetenzen handelt. Satz 2 und 3 bestimmen die Modalitäten dieser Befreiung genauer.

2. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf § 11.01 Nummer 3 (statt § 6.02 Nummer 4).

3. Übernahme von § 7.13 Nummer 4, der Hinweis auf die Strecke wird gestrichen.

§ 12.06

Prüfung im Rahmen eines zugelassenen Ausbildungsprogrammes

1. Die Vorschrift wird neu eingeführt, um entsprechend Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe b der Richtlinie vorzusehen, dass die Befähigung im Rahmen eines zugelassenen Ausbildungsprogramms geprüft werden kann, ohne dass es einer gesonderten weiteren Prüfung bedarf. Mit einem Zeugnis über das Bestehen des Ausbildungsprogrammes kann der Bewerber nachweisen, dass er die Anforderungen nach § 12.01 Nummer 1 Buchstabe a oder d (Anhang I 3.1 a) oder d) der Richtlinie) erfüllt.
2. Diese Vorschrift garantiert, dass geprüft wird, dass der Bewerber für ein Befähigungszeugnis als Schiffsführer die Voraussetzungen in Bezug auf Alter, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, Befähigung und Fahrzeit erfüllt.
3. Wenn der Nachweis der Befähigung erbracht ist, stellt die zuständige Behörde ein vorläufiges Rheinpatent aus.

§ 12.07

Gültigkeit und Ausstellung der Befähigungszeugnisse als Schiffsführer

1. Dieser Paragraph ist neu, da in Artikel 11 der Richtlinie erstmals die **Gültigkeit** geregelt ist. Satz 1 entspricht Artikel 11 Absatz 5 der Richtlinie. Die RheinSchPersV nimmt wie die Richtlinie auf die Muster des ES-QIN (Teil V, Kapitel 1) Bezug.
2. Für das Sportpatent sieht die Richtlinie keine Vorschriften vor. Die Delegationen haben beschlossen, das Sportpatent zeitlich bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres des Inhabers zu befristen, danach auf fünf Jahre bis zur Vollendung seines 70. Lebensjahres, und anschließend auf zwei Jahre. Die Liste der durch die Rheinuferstaaten und Belgien ausgestellten Sportpatente inklusive Muster wird auf der Internetseite der ZKR öffentlich zugänglich gemacht.
3. Für das Behördenpatent sieht die Richtlinie keine Vorschriften vor. Die Delegationen haben beschlossen, das Behördenpatent nicht zeitlich zu begrenzen, sondern die Bedingung, dass es nach Ausscheiden aus dem Dienst zurückzugeben ist, verschriftlicht. Auch hier wird die Liste der durch die Rheinuferstaaten und Belgien ausgestellten Behördenpatente auf der Internetseite der ZKR öffentlich zugänglich gemacht.

§ 12.08

Vorläufiges Rheinpatent

Die Vorschrift übernimmt § 7.12 Nummer 3 und 4 alte Fassung und passt sie an die Richtlinie an. Die Vorschrift findet Anwendung, wenn der Bewerber das Rheinpatent in einem physischen Format wünscht. Im Falle eines elektronischen Rheinpatents ist ein vorläufiges Rheinpatent überflüssig, da das endgültige (elektronische) Rheinpatent unmittelbar durch die zuständige Behörde erstellt und dem Bewerber zur Verfügung gestellt werden kann.

Es gibt zwei Anwendungsfälle: erstens, wenn der Bewerber sich für ein physisches Muster bei der Erstaussstellung seines Patents entscheidet, zweitens, wenn das Patent erneuert wird und sich der Patentinhaber erneut für ein physisches Muster entscheidet.

§ 13.01

Besondere Berechtigungen

Diese Vorschrift wird neu eingeführt, um in Anlehnung an Artikel 6 der Richtlinie zwischen der allgemeinen nautischen Berufsqualifikation auf Führungsebene, die durch das Befähigungszeugnis für Schiffsführer nachgewiesen wird, und besonderen Berechtigungen, die durch spezielle Einträge im Befähigungszeugnis als Schiffsführer nachgewiesen werden, zu unterscheiden.

1. Diese Vorschrift entspricht Artikel 6 der Richtlinie. Sie führt dieselben besonderen Berechtigungen, die auf Binnenwasserstraßen der Europäischen Union gelten, ein.

Weil nach den Besatzungsvorschriften des Kapitels 19 mehr als ein Schiffsführer an Bord vorgeschrieben sein kann, verdeutlicht die Vorschrift in Anlehnung an entsprechende Klarstellungen in der Polizeiverordnung, dass nur der jeweils verantwortliche Schiffsführer Inhaber der entsprechenden besonderen Berechtigung sein muss.

2. In der alten Fassung der RheinSchPersV, erhielt der Schiffsführer nach § 7.15 ein vom Schifferpatent separates Streckenzeugnis. Als besondere Patentart neben dem Schifferpatent war zudem das Radarpatent nach § 8.01 RheinSchPersV alter Fassung vorgesehen. Von nun an werden grundsätzlich alle besonderen Berechtigungen, dem Artikel 12 Absatz 4 der Richtlinie entsprechend, im Befähigungszeugnis als Schiffsführer eingetragen. Eine Ausnahme besteht für die besondere Berechtigung „Führen von Fahrzeugen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden“, da in diesem Fall neben der besonderen Berechtigung auch eine besondere Tätigkeit nach Artikel 5 der Richtlinie, nämlich ein Mitwirken beim Bunkern, in Betracht kommt. Beide Tätigkeiten erfordern einen Sachkundigen für LNG, dessen Befähigung durch ein Befähigungszeugnis für Sachkundige für Flüssigerdgas nachgewiesen wird (Artikel 11 Absatz 5 und Anhang I 3.2.3. der Richtlinie). Das letztgenannte Befähigungszeugnis ist zudem nur fünf Jahre gültig.

3. Diese Regelung entspricht Artikel 17 Absatz 2 in Verbindung mit Artikeln 18 und 19 der Richtlinie.

4. Diese Vorschrift entspricht Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie, der vorsieht, dass der Bewerber seine Identität, seine Befähigung als Schiffsführer und die zusätzlichen Anforderungen nach Anhang I der Richtlinie zum Erwerben der besonderen Berechtigung nachweist. Durch den expliziten Hinweis auf Vorlage des Schifferdienstbuches können die erforderlichen Fahrzeiten - und im Falle des Sachkundigen für ADN Dienstzeiten - an Bord eines bestimmten Fahrzeugs nachgewiesen werden.

5. Der erste Satz entspricht Artikel 12 Absatz 4 Satz 2 der Richtlinie, die Gültigkeit der besonderen Berechtigungen ist an die Gültigkeit des Befähigungszeugnisses als Schiffsführer gekoppelt. Der zweite Satz entspricht Artikel 12 Absatz 4 Satz 1 und verweist darüber hinaus auf den entsprechenden Platz für den Eintrag nach den Mustern der Befähigungszeugnisse für Schiffsführer, die in Teil V des ES-QIN enthalten sind.

§ 13.02

Besondere Berechtigung für Radarfahrten

1. Spezifische Regelungen, die die besondere Berechtigung für Radarfahrten betreffen, werden in diesem Paragraphen im Einklang mit der Richtlinie eingeführt. In § 1.01 Buchstabe q der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wird die Radarfahrt als „eine Fahrt bei unsichtigem Wetter mit Radar“ definiert. Der hier eingebaute Verweis erspart eine Begriffsbestimmung in § 1.02 der RheinSchPersV. Artikel 6 Buchstabe c der Richtlinie entsprechend wird vorgesehen, dass der Schiffsführer, der eine Radarfahrt durchführt, eine besondere Berechtigung zusätzlich zu seinem Befähigungszeugnis als Schiffsführer benötigt.

2. Der Verweis auf den Befähigungsstandard für Radar (ES-QIN, Teil I, Kapitel 4) präzisiert die grundlegenden Anforderungen an die Befähigung nach Anhang II 3.2. der Richtlinie. Artikel 17 Absatz 3 Satz 1 Buchstabe b der Richtlinie entsprechend wird eine verpflichtende praktische Prüfung vorgesehen. Für diese praktische Prüfung wird entsprechend Artikel 17 Absatz 4 der Richtlinie auf ES-QIN (Teil II, Kapitel 1) verwiesen. Das theoretische Prüfungsprogramm deckt die erforderlichen Kenntnisse des Schiffsführers nach ES-QIN (Teil I, Kapitel 4) ab. CESNI arbeitet weiter an einem gemeinsamen theoretischen Prüfungsprogramm, das auf dem Rhein und anderen Wasserstraßen der Union angewendet werden könnte.

3. Diese Vorschrift entspricht Artikel 17 Absatz 3 Satz 2 der Richtlinie. Für die Zulassung und die technischen und funktionellen Anforderungen des Simulators wird auf ES-QIN verwiesen, Artikel 21 Absatz 2 der Richtlinie hat den Verweis auf Standards bereits vorgesehen.

4. Diese Vorschrift entspricht Artikel 12 Absatz 1 und Absatz 3 der Richtlinie. Damit die besondere Berechtigung erteilt werden kann, muss die zuständige Behörde die genannten Nachweise überprüfen.

5. Hier wird eine Vorschrift auf Vorschlag der deutschen Delegation eingeführt, nach der der Inhaber eines nationalen Befähigungszeugnisses im Sinne des § 11.01 Nummer 3 diese besondere Berechtigung für Radarfahrten erwerben kann.

§ 13.03

Besondere Berechtigung für das Befahren von Wasserstraßen, die als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden

1. Dieser Paragraph passt die Streckenkenntnis nach § 7.05 alte Fassung an die Artikel 6 Buchstabe b entsprechende besondere Berechtigung an. Es gibt kein besonderes Streckenzeugnis mehr, sondern eine besondere Berechtigung, die auf dem Befähigungszeugnis eingetragen wird.

Die Notifizierung der Binnenwasserstraßenabschnitte war Gegenstand eines gesonderten Verfahrens nach Artikel 9 der Richtlinie.

2. Hier werden die Voraussetzungen, die eine Ausweisung eines Binnenwasserstraßenabschnitts als einen Abschnitt mit besonderen Risiken erforderlich machen können, in Übereinstimmung mit Artikel 9 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie aufgeführt.

3. In dieser Vorschrift wird ein Verweis auf Anlage 5 eingeführt, in dem die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken auf dem Rhein aufgelistet sind.

4. Diese Vorschrift wird eingeführt, um identische Anforderungen mit Artikel 12 Absatz 2 der Richtlinie einzuführen.

5. Diese Vorschrift entspricht Artikel 12 Absatz 2 und 3 der Richtlinie. Damit die besondere Berechtigung erteilt werden kann, muss die zuständige Behörde die genannten Nachweise überprüfen.

6. Wie bisher wird die Streckenkunde durch eine Prüfung nach Anlage 5 überprüft. Voraussetzung für die Zulassung zur Prüfung ist die Absolvierung von Streckenfahrten nach Anlage 5. Die Anforderungen an den Erwerb der besonderen Berechtigung sind bei der Überarbeitung modernisiert worden und erlauben auch den Einsatz moderner Prüfungsverfahren.

7. Hier wird eine Vorschrift auf Vorschlag der deutschen Delegation eingeführt, nach der der Inhaber eines nationalen Befähigungszeugnisses im Sinne des § 11.01 Nummer 3 diese besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit besonderen Risiken erwerben kann.

Schiffsführer von Fahrzeugen, ausgenommen Fahrgastschiffe, Schub- und Schleppboote, mit einer Länge von weniger als 20 m, sind von dieser Regelung ausgenommen.

§ 13.04

Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter

1. Spezifische Regelungen, die die besondere Berechtigung zum Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter betreffen, werden in diesem Paragraphen im Einklang mit der Richtlinie eingeführt. Artikel 6 Buchstabe a der Richtlinie entsprechend wird vorgesehen, dass der Schiffsführer, der Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter befahren möchte, eine besondere Berechtigung zusätzlich zu seinem Befähigungszeugnis als Schiffsführer benötigt.
2. Es wird für die theoretische Prüfung auf die Befähigungsstandards nach ES-QIN (Teil I, Kapitel 3) verwiesen. Weder Richtlinie noch RheinSchPersV sehen eine praktische Prüfung für den Erwerb der besonderen Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter vor.
3. Diese Vorschrift entspricht Artikel 12 Absatz 1 und 3 der Richtlinie. Damit die besondere Berechtigung erteilt werden kann, muss die zuständige Behörde die genannten Nachweise überprüfen.

§ 13.05

Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden

Spezifische Regelungen, die die besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden, betreffen, werden in diesem Paragraphen im Einklang mit der Richtlinie geregelt. Artikel 6 Buchstabe d der Richtlinie entsprechend wird vorgesehen, dass für das Führen von Fahrzeugen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden, eine besondere Berechtigung zusätzlich zum Befähigungszeugnis als Schiffsführer benötigt wird. Der Nachweis ergibt sich aus einem Befähigungszeugnis für Sachkundige für Flüssigerdgas entsprechend Artikel 12 Absatz 5 der Richtlinie.

§ 13.06

Besondere Berechtigung für das Führen von Großverbänden

1. Spezifische Regelungen, die die besondere Berechtigung für das Führen von Großverbänden betreffen, werden in diesem Paragraphen im Einklang mit der Richtlinie eingeführt. Artikel 6 Buchstabe e der Richtlinie entsprechend wird vorgesehen, dass der Schiffsführer, der einen Großverband führen möchte, eine besondere Berechtigung zusätzlich zu seinem Befähigungszeugnis als Schiffsführer benötigt.
- Diese Vorschrift entspricht Anhang I 3.2.4. der Richtlinie; eine zusätzliche Erfahrung als Schiffsführer auf einem Großverband ist notwendig, um die besondere Berechtigung zu erlangen.
2. Diese Vorschrift entspricht Artikel 12 Absatz 1 und 3 der Richtlinie. Damit die besondere Berechtigung erteilt werden kann, muss die zuständige Behörde die genannten Nachweise überprüfen.
- Der Nachweis von Fahrzeiten wird durch die Vorlage des Schifferdienstbuches kontrolliert.

§ 14.01

Verweis auf die Bestimmungen des ADN

Das Kapitel über das Sicherheitspersonal auf dem ADN unterliegenden Fahrzeugen entspricht dem Kapitel 4 alte Fassung. Die Vorschrift ist um einen Verweis auf die Richtlinie 2008/68/EG ergänzt worden. Die Vorschriften über die Sachkunde im Gefahrgutrecht sind unverändert. Weder die Richtlinie noch die RheinSchPersV stellen eigene Anforderungen an die Qualifikation des Sicherheitspersonals auf, dessen Anforderungen bereits im internationalen Gefahrgutrecht geregelt sind.

§ 15.01

Sachkunde und Einweisung

Das Kapitel über das Sicherheitspersonal auf mit Flüssigerdgas (LNG) betriebenen Fahrzeugen (bisher Kapitel 4a) wird an die Richtlinie angepasst. Die Richtlinie ihrerseits hat bei der Definition der Qualifikation des „Sachkundigen für Flüssigerdgas“ in Artikel 3 (12) die am 1. Juli 2016 in Kraft getretenen Bestimmungen zur Beschreibung der Qualifikation des Sachkundigen für Flüssigerdgas nach der RheinSchPersV aufgegriffen. Verschiedene Artikel und Bestimmungen in den Anhängen der Richtlinie betreffen diese Befähigung. In Übereinstimmung mit ihnen werden die entsprechenden Paragraphen der RheinSchPersV alte Fassung angepasst.

In Nummer 1 der Vorschrift erfolgt eine sprachliche Anpassung des § 4a.01 Nummer 1 alte Fassung an Artikel 6 Buchstabe d der Richtlinie.

§ 4a.01 Nummer 2 alte Fassung kann entfallen. Die Besatzungsmitglieder, die am Bunkern von LNG beteiligt sind, müssen vor der Aufnahme ihrer Tätigkeit nicht mehr vom Schiffsführer in den Umgang mit LNG eingewiesen werden, da ihre Befähigung durch ein eigenes Befähigungszeugnis nachgewiesen werden muss.

§ 15.02

Befähigungszeugnis

1. Diese Vorschrift wird eingeführt, um der Anforderung eines Befähigungszeugnisses nach Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie zu entsprechen. Nummer 1 der Vorschrift nimmt auf ES-QIN (Teil V, Kapitel 1) Bezug, der ein Muster für das Befähigungszeugnis für den Sachkundigen für LNG enthält. Dies entspricht Artikel 34 in Verbindung mit Artikel 11 Absatz 3 der Richtlinie, die den Verweis auf CESNI Standards vorsehen.

2. Nummer 2 der Vorschrift entspricht den Mindestanforderungen, die in Anhang I 4.2 der Richtlinie für die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses für Sachkundige für Flüssigerdgas eingeführt werden.

§ 15.03

Lehrgang und Prüfung

1. Die Vorschrift umfasst Anforderungen an die Befähigung und die Beurteilung der Befähigung des Sachkundigen für LNG.

§ 4a.03 Satz 1 alte Fassung bleibt unverändert und wird zu § 15.03 Nummer 1.

2. § 4a.03 Satz 2 alte Fassung wird zu § 15.03 Nummer 2. Der Richtlinie entsprechend wird auf die Befähigungsstandards im ES-QIN (Teil I, Kapitel 6) Bezug genommen, die als Beschreibung einer Kompetenz jeweils theoretische Kenntnisse und praktische Fertigkeiten enthalten. Die sprachliche Verdeutlichung entspricht der Terminologie, die von CESNI in ES-QIN verwandt wurde. Die in der bisherigen Anlage E2 zur RheinSchPersV im Teil A enthaltenen Kenntnisse dienen als Grundlage für die Erarbeitung des europäischen Standards in ES-QIN, Teil I, Kapitel 6. Für die theoretische Prüfung ergeben sich daher aus der Neufassung der Vorschrift in der Praxis keine Änderungen.

3. § 4a.03 Satz 3 und 4 alte Fassung werden zu § 15.03 Nummer 3, es erfolgt eine sprachliche Anpassung im Einklang mit Artikel 6 Buchstabe d der Richtlinie.

Es wird nicht mehr auf Teil B der Anlage E2 der RheinSchPersV verwiesen, sondern auf die im ES-QIN (Teil I, Kapitel 6) enthaltenen Fertigkeiten, die als Prüfungselement in den europäischen Standard für die praktische Prüfung des Sachkundigen aufgenommen wurden. Das Ablegen der praktischen Prüfung erfolgt im Einklang mit der Richtlinie ganz oder teilweise an Bord oder an einer geeigneten Landanlage.

4. Nummer 4 der Vorschrift präzisiert die Voraussetzungen zum Bestehen des theoretischen und des praktischen Teils der Prüfung. Neben dem Verweis auf CESNI Befähigungsstandards für Sachkundige für Flüssigerdgas (ES-QIN, Teil I, Kapitel 6), wird auf die Standards für die praktische Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses als Sachkundiger für Flüssigerdgas (ES-QIN, Teil II, Kapitel 3) Bezug genommen. Die schon im Kapitel 4a alter Fassung vorgesehene praktische Prüfung für den Sachkundigen für Flüssigerdgas entspricht Artikel 17 Absatz 3 Satz 1 Buchstabe c der Richtlinie.

5. Die Regelung, die praktische Prüfung an Bord eines Fahrzeugs oder an Land abzunehmen, wird um einen Verweis auf ES-QIN (Teil II, Kapitel 3) erweitert. Diese Anforderungen an die zur Prüfung eingesetzten Fahrzeuge oder Landanlagen werden im Einklang mit Artikel 17 Absatz 3 Satz 3 der Richtlinie in dem europäischen Standard näher festgelegt.

§ 15.04

Zulassung von Lehrgängen

1. Die Vorschrift modernisiert § 4a.05 alte Fassung im Hinblick auf die Richtlinie.

In Nummer 1 werden Auffrischungslehrgänge zur Erneuerung der Befähigung nach fünf Jahren nicht mehr vorgesehen. Im Einklang mit der Richtlinie sieht die Verordnung für die Erneuerung des Befähigungszeugnisses nur noch eine erneute Prüfung auf Grundlage der Befähigungsstandards oder eine Fahrzeit an Bord eines mit Flüssigerdgas als Brennstoff betriebenen Fahrzeugs vor. Dabei bleibt noch außer Betracht, dass CESNI beschlossen hat, mit niedriger Priorität an standardisierten Inhalten von Auffrischungslehrgängen zu arbeiten.

Bezüglich der Kriterien für die erforderlichen Zulassungen wird auf § 15.05 verwiesen.

§ 4a.05 Satz 3 und 4 alte Fassung hinsichtlich der Ausstellung und Verlängerung von Dokumenten werden gestrichen. Dass die Befähigungszeugnisse durch die zuständige Behörde ausgegeben werden, ergibt sich aus dem Muster für nach dieser Verordnung und nach der Richtlinie ausgestellte Befähigungszeugnisse. Die Verlängerung der Gültigkeit eines bestehenden Befähigungszeugnisses durch die zuständige Behörde wird in § 15.06 Nummer 2 ausdrücklich erwähnt.

2. Nummer 2 Satz 1 der Vorschrift passt § 4a.05 Satz 5 alte Fassung sprachlich an. Die zuständigen Behörden sind verpflichtet die ZKR über jede Entscheidung über die Zulassung von Lehrgängen (bzw. den Widerruf oder die Aussetzung einer solchen Zulassung) zu benachrichtigen.

Satz 2 übernimmt § 4a.05 Satz 6 alte Fassung bis auf eine sprachliche Anpassung, da ausschließlich Ausbildungsprogramme zugelassen werden.

§ 15.05

Kriterien zur Zulassung von Lehrgängen

1. Diese neue Vorschrift dient zur Aufnahme von einheitlichen Kriterien zur Zulassung von Lehrgängen in die RheinSchPersV. Nummer 1 Satz 1 der Vorschrift steht im Einklang mit Artikel 19 Absatz 1 Satz der Richtlinie. Nummer 1 Satz 2 der Vorschrift steht im Einklang mit Artikel 19 Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie.

2. Nummer 2 der Vorschrift regelt die Zulassung eines Lehrganges. Die Anforderungen der Buchstaben a bis c entsprechen den Anforderungen des Artikels 19 Absatz 2 der Richtlinie und dienen dem Zwecke einer Qualitätssicherung der Ausbildung. Mit Blick auf die Qualitätssicherung der Ausbildung und Beurteilung der Befähigung gemäß Artikel 27 der Richtlinie sind zusätzlich die Buchstaben d bis f aufgeführt, die sich bisher in Punkt 3 der Dienstanweisung für die zuständigen Behörden Nummer 4a nach § 1.03 befunden haben. Aus Gründen der Transparenz und der Rechtssicherheit werden die entsprechenden Anforderungen in die Verordnung aufgenommen, wo sie für die Adressaten der Vorschriften leichter zu finden sind.

3. Nummer 3 der Vorschrift zum Widerruf von Zulassungen entspricht dem Grundsatz des Artikels 27 Absatz 1 der Richtlinie, um die Überwachung der Lehrgänge und Prüfungen durch die zuständige Behörde zu gewährleisten und das Ziel der Qualitätssicherung von Ausbildung und Beurteilung der Befähigung zu verfolgen.

§ 15.06

Gültigkeit und Verlängerung des Befähigungszeugnisses

1. Nummer 1 der Vorschrift passt die Vorgaben zur Gültigkeit des Befähigungszeugnisses aus § 4a.04 Nummer 1 alte Fassung sprachlich an. Die Vorschrift entspricht dem Artikel 11 Nummer 6 der Richtlinie.
2. Nummer 2 der Vorschrift aktualisiert § 4a.04 Nummer 2 alte Fassung durch eine neue Bezugnahme auf das Muster des ES-QIN (Teil V, Kapitel 1) für verlängerte Befähigungszeugnisse. Die Mindestvoraussetzungen für Verlängerung eines Befähigungszeugnisses für Sachkundige für Flüssigerdgas werden im Einklang mit Artikel 13 Buchstabe b der Richtlinie und deren Anhang I 4.2 Satz 2 formuliert.

§ 16.01

Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen

1. Die Vorschrift entspricht § 5.01 alte Fassung. Sie schreibt vor, dass und wann Sicherheitspersonal zum Schutz der Fahrgäste anwesend sein muss.
2. Unverändert bleibt, dass das Sicherheitspersonal zur Besatzung oder zum Bordpersonal gehören kann. Die Begriffsbestimmung des Bordpersonals in der RheinSchPersV entspricht weiterhin Artikel 1.01 Nummer 11.1 ES-TRIN.

§ 16.02

Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt

Diese Vorschrift entspricht § 5.02 alte Fassung. Es erfolgt keine Änderung außer neuer Bezugnahmen auf § 16.03 und § 16.04 Nummer 2.

In Übereinstimmung mit Artikel 3 (11) der Richtlinie werden die Mindestanforderungen für den Sachkundigen für die Fahrgastschiffahrt in Buchstabe a mit Anhang I 4.1 der Richtlinie (Mindestalter von 18 Jahren) beibehalten bzw. in Bezug auf die Erfüllung der Befähigungsstandards in § 16.03 in Einklang gebracht.

Das Erfordernis der Fortbildung bleibt bestehen, und trägt zur Garantie der Sicherheit in der Fahrgastschiffahrt bei, da der Sachkundige in regelmäßigen Abständen seine Kenntnisse auffrischt. Dazu stellt Buchstabe b Anforderungen, die mit den Anforderungen des Anhangs I 4.1 Satz 2 der Richtlinie identisch sind.

§ 16.03

Basislehrgang für Sachkundige

1. Nummer 1 der Vorschrift modernisiert § 5.03 alte Fassung. Es werden neue Bezugnahmen auf § 16.02 und § 16.05 eingeführt.

Der Basislehrgang für Sachkundige ist nicht mehr nur innerhalb der ZKR-Mitgliedsstaaten harmonisiert. Es wird auf die Befähigungsstandards für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt (ES-QIN, Teil I, Kapitel 5) verwiesen, die die Kenntnisse, die im Rahmen der theoretischen Ausbildung zu erlangen sind, umfasst. Des Weiteren wird Bezug auf die Standards für die praktische Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses als Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt (ES-QIN, Teil II, Kapitel 2) genommen.

2. Nummer 2 präzisiert die Voraussetzungen zum Bestehen des theoretischen und praktischen Teils der Prüfung. Der erste Satz dieser neuen Regelung entspricht den Anforderungen des Artikels 17 der Richtlinie; eine theoretische Prüfung und eine praktische Prüfung sind für das Erlangen der Befähigung des Sachkundigen für die Fahrgastschiffahrt notwendig. Artikel 17 Absatz 3 Satz 1 der Richtlinie entsprechend wird zusätzlich zur theoretischen Prüfung das Ablegen einer praktischen Prüfung vorausgesetzt. Es wird Bezug auf die Standards für die praktische Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses als Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt (ES-QIN, Teil II, Kapitel 2) genommen.

§ 16.04

Auffrischungslehrgang für Sachkundige

1. Die Vorschrift aktualisiert § 5.04 alte Fassung.

Die Anforderung der Teilnahme an einem Auffrischungslehrgang nach fünf Jahren steht mit Artikel 11 Absatz 6 der Richtlinie und Anhang I 4.1 Satz 2 in Einklang, da das Ablegen einer erneuten Prüfung oder das Absolvieren eines zugelassenen Ausbildungsprogrammes nach fünf Jahren notwendig sind, um eine Verlängerung der Gültigkeit des Befähigungszeugnisses zu erhalten.

2. Nummer 2 Satz 1 bestimmt unverändert, dass bei Auffrischungslehrgängen insbesondere neue Erkenntnisse zur Fahrgastsicherheit zu vermitteln sind. Ebenso unverändert bleiben in Satz 2 die Anforderungen, die gewährleisten, dass sich jeder Teilnehmer aktiv an dem Lehrgang beteiligt.

Satz 3 stellt im Einklang mit Artikel 16 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 17 Absatz 2 der Richtlinie klar, dass auch beim Auffrischungslehrgang die Staaten dafür sorgen, dass die Personen die notwendige Befähigung für den sicheren Betrieb eines Fahrzeugs besitzen und die Beurteilung der Befähigung im Rahmen eines durch die Staaten selbst organisierten oder zugelassenen Ausbildungsprogramms erfolgt.

3. Der bisherige § 5.04 Nummer 3 fällt an dieser Stelle weg und findet sich in § 16.10 Nummer 1 Satz 2.

§ 16.05

Zulassung von Lehrgängen für Sachkundige

1. Die Vorschrift wird neu eingeführt. Sie schafft Voraussetzungen, die mit den Voraussetzungen des Artikels 19 der Richtlinie identisch sind. Der Richtlinie entsprechend wird die Zulassung von Ausbildungsprogrammen vorgesehen, nicht mehr die Zulassung von Ausbildungsstätten.

Die zuständigen Behörden müssen vorab unter Berücksichtigung der Kriterien nach § 16.06 die Lehrgänge zugelassen haben.

2. Eine Pflicht der zuständigen Behörden, die ZKR über jede Entscheidung über die Zulassung von Lehrgängen (bzw. den Widerruf oder die Aussetzung einer solchen Zulassung) zu benachrichtigen, war bislang in Punkt 2.1.4 und 2.2.3 der Dienstanweisung für die zuständigen Behörden Nummer 5 nach § 1.03 enthalten. Aus Gründen der Transparenz und der Rechtssicherheit werden die entsprechenden Anforderungen in die Verordnung aufgenommen, wo sie für die Adressaten der Vorschriften leichter zu finden sind.

Ein Verzeichnis der zugelassenen Lehrgänge wird von der ZKR geführt und elektronisch zugänglich gemacht.

§ 16.06

Kriterien zur Zulassung von Lehrgängen

1. Diese neue Vorschrift dient zur Aufnahme von einheitlichen Kriterien zur Zulassung von Lehrgängen oder Auffrischungslehrgängen in die RheinSchPersV. Dies entspricht den Anforderungen des Artikels 19 Absatz 1 Satz 3 der Richtlinie.

2. Nummer 2 der Vorschrift regelt die Zulassung eines Lehrganges oder eines Auffrischungslehrganges. Die Anforderungen der Buchstaben a bis c entsprechen den Anforderungen des Artikels 19 Absatz 2 der Richtlinie und dienen dem Zwecke einer Qualitätssicherung der Ausbildung. Mit Blick auf die Qualitätssicherung der Ausbildung und Beurteilung der Befähigung gemäß Artikel 27 der Richtlinie sind zusätzlich die Buchstaben d bis f aufgeführt.

3. Nummer 3 der Vorschrift zum Widerruf von Zulassungen entspricht dem Grundsatz des Artikels 27 Absatz 1 der Richtlinie, um die Überwachung der Lehrgänge und Prüfungen durch die zuständige Behörde zu gewährleisten und das Ziel der Qualitätssicherung bei der Vermittlung und Beurteilung der Befähigung zu erreichen.

§ 16.07

Ersthelfer

Die Vorschrift entspricht § 5.05 alte Fassung. Da die Richtlinie nichts bezüglich des Ersthelfers vorsieht, und diese Funktion der Gewährleistung der Sicherheit in der Fahrgastschiffahrt dient, kann die Vorschrift bis auf eine neue Bezugnahme auf § 16.09 unverändert bleiben. In Punkt 3.1 der bisherigen Dienstanweisung für die zuständigen Behörden Nummer 5 nach § 1.03 gehen die Mitgliedstaaten der ZKR davon aus, dass die Anforderungen an die Ersthelferausbildung den Anforderungen des European First Aid Certificate entsprechen.

§ 16.08

Atemschutzgeräteträger

Die Vorschrift entspricht § 5.06 alte Fassung. Da die Richtlinie nichts bezüglich des Atemschutzgeräteträgers vorsieht, und diese Funktion der Gewährleistung der Sicherheit in der Fahrgastschiffahrt dient, kann die Vorschrift bis auf eine neue Bezugnahme auf § 16.09 unverändert bleiben. Hinsichtlich der Anforderungen an den Atemschutzgeräteträger kann es in den nationalen Vorschriften der ZKR-Mitgliedstaaten insbesondere hinsichtlich der Tauglichkeit zu Unterschieden kommen. Die Tauglichkeit des Inhabers dieser Funktion ist im ES-QIN nicht geregelt.

§ 16.09

Lehrgänge und Auffrischungslehrgänge für Ersthelfer und Atemschutzgeräteträger

Die Vorschrift entspricht § 5.07 alte Fassung. Sie verweist hinsichtlich der Anforderungen an die Lehrgänge auf die nationalen Vorschriften der Mitgliedstaaten der ZKR.

§ 16.10

Art des Nachweises der Befähigung

1. Die Vorschrift modernisiert § 5.08 alte Fassung. Die Bescheinigung nach ZKR-Muster wird durch ein Befähigungszeugnis gemäß CESNI-Muster (ES-QIN, Teil V, Kapitel 1) abgelöst, dies entspricht den Anforderungen des Artikels 5 Absatz 1 der Richtlinie. Dieses Befähigungszeugnis kann im Einklang mit Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie nur durch eine zuständige Behörde, nicht mehr durch die Ausbildungsstelle, ausgestellt werden.

Satz 2 führt Artikel 11 Absatz 6 der Richtlinie entsprechend die Anforderung, dass ein Befähigungszeugnis alle fünf Jahre erneuert werden muss, ein.

Auch die Anforderung, dass der Antragsteller auf Erneuerung des Zeugnisses alle fünf Jahre an einem Auffrischungslehrgang teilnehmen muss, entspricht § 5.04 Nummer 1 und Nummer 3 alte Fassung und auch Anhang I 4.1 Satz 2 der Richtlinie. Die Vorschrift garantiert, dass der Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt seine Fähigkeiten regelmäßig auffrischt und der Inhaber des Befähigungszeugnisses so zu einem sicheren Betrieb von Fahrgastschiffen beitragen kann.

Im Einklang mit Artikel 11 Absatz 1 der Richtlinie kann nur noch die zuständige Behörde das Befähigungszeugnis verlängern oder ein neues Befähigungszeugnis ausstellen.

2. Eine neue Bezugnahme auf §§ 16.07 und 16.09 ermöglicht das erstmalige Abschließen eines Lehrganges und das Besuchen eines Auffrischungslehrganges für Ersthelfer in die Vorschrift einzuschließen.

3. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf §§ 16.08 und 16.09.

4. Alte Fassung (gestrichen): Die Möglichkeit, die Bescheinigungen für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt, für Ersthelfer und für Atemschutzgeräteträger in einem Dokument zusammenzufassen, fällt weg.

Dies erklärt sich dadurch, dass die erstgenannte Befähigung eine besondere Befähigung im Sinne der Richtlinie ist, für die einheitliche europäische Vorgaben für Befähigung, Prüfung und Nachweis der Qualifikation nach CESNI-Standards gelten, während die beiden anderen Befähigungen nicht im Unionsrecht geregelt sind.

§ 16.11

Anzahl des Sicherheitspersonals

1. Die Vorschrift entspricht § 5.09 Nummer 1 alte Fassung. Es wird keine Änderung bei den Besatzungsvorschriften für das Sicherheitspersonal an Bord von Fahrgastschiffen vorgenommen.
2. Die Vorschrift entspricht § 5.09 Nummer 2 alte Fassung. Es wird keine Änderung bei den Ausnahmen von den Besatzungsvorschriften für das Sicherheitspersonal an Bord von Fahrgastschiffen vorgenommen.

§ 16.12

Pflichten des Schiffsführers und des Sachkundigen

1. Nummer 1 der Vorschrift entspricht § 5.10 alte Fassung. Es erfolgt keine Änderung, außer bei den neuen Bezugnahmen auf §§ 16.02 bis 16.09 und § 16.10.
2. In Nummer 2 dieser Vorschrift wird Buchstabe d neu hinzugefügt. Die Ergänzung hebt die identischen Anforderungen in der Befähigung des Sachkundigen für die Fahrgastschiffahrt nach Anhang II der Richtlinie und der RheinSchPersV hervor. Der Sachkundige muss zum Beispiel Artikel 14 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 entsprechend in der Lage sein, behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Hilfe zu leisten. Die Einzelheiten der Befähigung sind auch in den Befähigungsstandards für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt (ES-QIN Teil I, Kapitel 5), auf den § 16.03 Bezug nimmt, aufgelistet. Die Abgrenzung der Pflichten des Schiffsführers und des Sachkundigen dient der Verdeutlichung der Aufgaben der Inhaber der jeweiligen Qualifikation und steht im Einklang mit der Vorgabe der Polizeiverordnung und der Richtlinie, dass der Schiffsführer die Gesamtverantwortung für die Sicherheit an Bord trägt.

§ 16.13

Aufsicht

Die Vorschrift entspricht § 5.11 alte Fassung. Es erfolgt keine Änderung hinsichtlich der Kontrollgänge, die stattfinden müssen, solange Fahrgäste an Bord sind.

§ 17.01

Allgemeines

Die Nummern 1 bis 3 dieser Vorschrift entsprechen § 2.02 alte Fassung.

1. Keine Änderung.
2. Keine Änderung.
3. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf §§ 18.01, 18.02 und 18.03.

In den Nummern 4 und 5 wird die notwendige Eignung bezüglich der Ausübung der Funktion Schiffsführer durch den Inhaber eines Rheinpatentes in Anlehnung an § 7.01 Nummer 3 Buchstabe b alte Fassung eingeführt. Die Bewertung erfolgt nach nationalem Recht und die Untersagung der Ausübung der Funktion als Schiffsführer entspricht nicht einem Entzug oder einer Aussetzung der Gültigkeit des Befähigungszeugnisses nach § 8.01 bzw. 8.02 der Verordnung.

§ 17.02

Gleichwertigkeit und Abweichungen

Diese Vorschrift wird neu eingeführt, um insbesondere flexibel auf Innovationen in der Binnenschiffahrt, wie z.B. Automatisierung, reagieren zu können.

1. In dieser Regelung wird den zuständigen Behörden ermöglicht, abweichende Besatzungsvorschriften bei gleichwertiger Garantie der Sicherheit des Schiffsverkehrs zuzulassen. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass die ZKR zuvor im Wege einer Empfehlung über die Gleichwertigkeit des Sicherheitsniveaus der möglichen Abweichung im Vergleich zu demjenigen der im Folgenden beschriebenen Besatzungsvorschriften entschieden hat. Bisher waren entsprechende Regelungen gemäß § 3.23 alter Fassung nur aufgrund nationaler Vorschriften im niederländischen binnenvaartwet auf niederländischem Territorium möglich.

2. Diese Vorschrift ermöglicht den zuständigen Behörden im Falle von technischen Neuerungen die Regelungen zur Mindestbesatzung im Einzelfall aufgrund von Empfehlungen der ZKR anzupassen. Die aufgrund der Empfehlungen erworbenen Erfahrungen mit den abweichenden Regelungen können genutzt werden, um Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.03 RheinSchPersV oder Vorschriften, die nicht zeitlich zu Versuchszwecken befristet sind, zu entwickeln.

3. Diese Vorschrift sieht vor, dass die Gleichwertigkeit und Abweichung im Binnenschiffszeugnis (s. § 1.02 Nummer 51 RheinSchPersV) eingetragen werden.

4. Diese Regelung sieht eine einmonatige Frist zur Benachrichtigung der ZKR durch die zuständigen Behörden und die Veröffentlichung der erteilten Gleichwertigkeiten und Abweichungen vor.

§ 18.01

Betriebsformen

Diese Vorschrift entspricht § 3.10 alte Fassung.

1. Keine Änderung.

2. und 3. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf Abschnitt V des ES-TRIN betreffend Mindestanforderungen, Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Fahrtenschreibern in der Binnenschifffahrt. Gesonderte Vorgaben in der RheinSchPersV sind damit entbehrlich. Die betreffenden Geräte werden – ebenso wie andere gemäß dem ES-TRIN zugelassene technische Ausrüstung in der Binnenschifffahrt – auf der Website cesni.eu veröffentlicht. In Nummer 2 ist zudem in der niederländischen Fassung bei dem Wort „Kalenderwoche“ eine Anpassung an die deutsche und französische Fassung erfolgt.

§ 18.02

Mindestruhezeit

Diese Vorschrift entspricht § 3.11 alte Fassung.

Keine Änderung.

§ 18.03

Wechsel oder Wiederholung der Betriebsform

Diese Vorschrift entspricht § 3.12 alte Fassung.

1. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf § 18.02 Nummer 1 und 3.

2. – 4. Keine Änderung.

5. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf § 18.02 Nummer 4.

6. Sprachliche Anpassung der deutschen Fassung, s. Begriffsbestimmung § 1.02 Nummer 1.

7. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf § 18.02 Nummer 4.

§ 18.04

Bordbuch – Fahrtenschreiber

Diese Vorschrift entspricht im Wesentlichen § 3.13 alte Fassung.

1. In Anlehnung an Artikel 22 Absatz 6 und Artikel 3 (21) der Richtlinie ist auf dem Fahrzeug nur ein für Eintragungen offenes Bordbuch mitzuführen. Es wird auf ES-QIN verwiesen, der in Teil V, Kapitel 5 ein Muster für das Bordbuch enthält. Artikel 22 Absatz 4 in Verbindung mit Artikel 34 der Richtlinie sieht den Verweis auf CESNI Standards für das Muster vor.

Für die Ausstellung eines ersten Bordbuchs wird nur noch vorgesehen, dass die einheitliche europäische Schiffsnummer eingetragen wird, nicht mehr die amtliche Schiffsnummer, da diese seit einigen Jahren nicht mehr vergeben wird.

Eine sprachliche Anpassung ist in Bezug auf den Verweis auf Anlage O zur RheinSchUO notwendig. Neben Schiffsattesten und Gemeinschaftszeugnissen, deren Gültigkeit noch anhält, sollen auch Unionszeugnis für Binnenschiffe nach dem Muster der Anlage 3 Abschnitt I ES-TRIN erfasst werden.

2. Sprachliche Anpassung mit Blick auf die Begriffsbestimmung in § 1.02 Nummer 54.
3. Keine Änderung.
4. Es wird nur noch vorgesehen, dass die einheitliche europäische Schiffsnummer eingetragen wird, nicht mehr die amtliche Schiffsnummer.
5. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf § 18.01 Nummer 2.
6. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf § 18.03.
7. Keine Änderung.

§ 19.01

Ausrüstung der Fahrzeuge

Diese Vorschrift entspricht § 3.14 alte Fassung. Lediglich im Titel ist eine Änderung vorgenommen mit Blick auf die Definition des „Fahrzeugs“ in § 1.02 Nummer 1 RheinSchPersV.

1. Keine Änderung.
 - 1.1. Sprachliche Anpassung, um entsprechend dem Sprachgebrauch des ES-TRIN nicht mehr von „Gefahrenbereichen“ zu sprechen.
Buchstaben g und h, die beide ohne Inhalt waren, werden entsprechend der Auflistung im ES-TRIN gestrichen.
 - 1.2. Keine Änderung.
2. Sprachliche Anpassung zur Klarstellung, dass es sich um die Schiffsuntersuchungskommission handelt.

§ 19.02

Mindestbesatzung der Motorschiffe und Schubboote

Diese Vorschrift entspricht § 3.15 alte Fassung.

Keine Änderung.

§ 19.03

Mindestbesatzung der starren Verbände und anderen starren Zusammenstellungen

Diese Vorschrift entspricht § 3.16 alte Fassung.

1. Sprachliche Anpassung in Fußnote 2.
2. – 4. Keine Änderung.

§ 19.04

Mindestbesatzung der Fahrgastschiffe

Diese Vorschrift entspricht § 3.17 alte Fassung.

1. – 3. Keine Änderung.
4. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf § 19.02.
5. – 8. Keine Änderung.
9. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf Kapitel 16.
10. Keine Änderung.

§ 19.05

Nichterfüllung des Ausrüstungsstandards nach § 19.01

Diese Vorschrift entspricht § 3.18 alte Fassung.

1. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf §§ 19.01 bis 19.04.
2. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf §§ 19.01 bis 19.04.
3. Keine Änderung.

§ 19.06

Mindestbesatzung der übrigen Fahrzeuge

Diese Vorschrift entspricht § 3.19 alte Fassung.

1. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf §§ 19.02 bis 19.04.
2. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf § 19.02.
3. Keine Änderung.

§ 19.07

Mindestbesatzung von Seeschiffen

Diese Vorschrift entspricht § 3.20 alte Fassung.

1. Keine Änderung.
2. Eine Verkürzung des ersten Satzes ist möglich, da in § 1.02 Nummer 58 eine Begriffsbestimmung zu „STCW-Übereinkommen“ eingeführt worden ist. Dadurch wird – wie in Artikel 3 (8) der Richtlinie und Artikel 1 (21) der Richtlinie 2008/106/EG - auf die jeweils geltende Fassung des STCW Übereinkommens verwiesen.

Es erfolgt eine neue Bezugnahme auf §§ 19.02 und 19.06. In der niederländischen Fassung wurde das Wort „vaartijdenboek“ durch das Wort „logboek“ ersetzt, um eine Anpassung an die deutsche und französische Fassung vorzunehmen. Somit wird verdeutlicht, dass das Logbuch der Seeschiffe gemeint ist.

§ 19.08

Mindestbesatzung von Kanalpenichen

Diese Vorschrift entspricht § 3.21 alte Fassung mit einer leichten sprachlichen Anpassung im Hinblick auf „Patent“.

§ 19.09

Mindestbesatzung von Sportfahrzeugen

Diese Vorschrift entspricht § 3.22 alte Fassung mit einer leichten sprachlichen Anpassung im Hinblick auf „Patent“.

§ 19.10

Ausnahme

Diese Vorschrift entspricht § 3.23 alte Fassung.

Keine Änderung.

§ 20.01

Gültigkeit der Schifferdienstbücher

§ 20.01 kann die Unterscheidung zwischen den beiden Typen von Schifferdienstbüchern nicht widerspiegeln, da Übergangsvorschriften nur bestehende Dokumente betreffen können. Schifferdienstbücher für Schiffsführer werden erst ab 2023 ausgestellt. Alle aktuellen Befähigungen außer Schiffsführern werden in der Übergangsvorschrift für Schifferdienstbücher behandelt.

1. Bislang gab es in § 9.01 alte Fassung eine gemeinsame Übergangsvorschrift für die Gültigkeit der Bordbücher und Schifferdienstbücher.

Bis zum Inkrafttreten der neuen Rheinschiffahrtspersonalverordnung ausgestellte Schifferdienstbücher bleiben nach Massgabe der bisherigen Vorschriften bis zu ihrem bisherigen Ablaufdatum, längstens bis zum 17. Januar 2032 gültig. Zur Wahrung der Sicherheit der Schifffahrt und zur Beschleunigung der effektiven Einführung der Standards für medizinische Tauglichkeit (ES-QIN, Teil IV) wahrt Nummer 1 Satz 1 der Vorschrift jedoch nur den Besitzstand, der auch bei unveränderter Fortgeltung der RheinSchPersV bestanden hätte. Daher müssen Mitglieder der Besatzung mit Ausnahme des Schiffsführers als mögliche Inhaber von Schifferdienstbüchern, die vor dem 18. Januar 2022 ausgestellt wurden, bei Erreichen des 65. Lebensjahres vor dem 17. Januar 2032 ihre Tauglichkeit nachweisen. Danach erhalten diese dann ein Zeugnis, das nach den Vorschriften der neuen RheinSchPersV ausgestellt wird.

Satz 2 macht keinen Unterschied zwischen Schifferdienstbüchern nach dieser Verordnung oder vor 2022 als gleichwertig anerkannten Schifferdienstbüchern, für die dieselbe Altersgrenze zwischen den Mitgliedstaaten der ZKR und sieben Mitgliedstaaten der EU außerhalb des Rheinstromgebietes vereinbart war.

2. Nummer 2 Satz 1 regelt, dass der Inhaber eines Schifferdienstbuches nach Nummer 1 bis zum 17. Januar 2032 ein nach der neuen Verordnung ausgestelltes Schifferdienstbuch zu beantragen hat, wenn er weiterhin als Besatzungsmitglied tätig sein möchte. Was die Voraussetzungen für die Ausstellung betrifft, verweist Satz 2 auf § 5.01.

Jede zuständige Behörde eines Mitgliedsstaates der ZKR kann das alte Schifferdienstbuch in ein neues Schifferdienstbuch umtauschen. Das alte Schifferdienstbuch muss vorgelegt werden, damit es ungültig gemacht werden kann und der Antragsteller gemäß § 5.01 Nummer 1 RheinSchPersV, Artikel 34 Absatz 1 und Artikel 22 Absatz 6 der Richtlinie nur noch im Besitz eines einzigen aktiven Schifferdienstbuches ist. Die Anforderungen, dass der Bewerber zusätzlich seine Identität und nach Überschreiten des 60. Lebensjahres seine Tauglichkeit nachzuweisen hat, entsprechen der Regelung des Artikels 34 Absatz 3 Satz 3 der Richtlinie.

Zur Beschleunigung der Einführung der identischen Anforderungen der Richtlinie und der RheinSchPersV, die im ES-QIN präzisiert sind, ist es auch möglich, dass das Schifferdienstbuch bereits durch ein Schifferdienstbuch nach CESNI-Muster ersetzt wird, wenn der Inhaber eine neue Qualifikation oder eine Ersatzausfertigung beantragt. In diesem Falle erfolgt auch eine Erstaufnahme des Inhabers des Befähigungszeugnisses in die Datenbank nach § 2.01 der neuen RheinSchPersV.

§ 20.02

Gültigkeit der Bordbücher

1. Bis zum Inkrafttreten der neuen RheinSchPersV ausgestellte Bordbücher bleiben nach Massgabe der bisherigen Vorschriften bis zu ihrem bisherigen Ablaufdatum, längstens bis zum 17. Januar 2032 gültig.

Satz 2 macht keinen Unterschied zwischen Bordbüchern nach dieser Verordnung oder als gleichwertig anerkannten Bordbüchern mit identischem Inhalt, die von einem Nicht-ZKR Staat (im konkreten Fall: Österreich) ausgestellt wurden.

2. Die Pflicht, das Bordbuch nach Nummer 1 vor Ablauf der zehnjährigen Frist in ein Bordbuch nach der neuen Verordnung umzutauschen, dient der effektiven Einführung der Bordbücher nach ES-QIN (Teil V, Kapitel 5), deren Format nach der Ausführungsverordnung und dem rheinischen Muster identisch sind.

§ 20.03

Gültigkeit der bisherigen Rheinpatente

1. Nummer 1 entspricht Artikel 38 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Richtlinie. Die großen und kleinen Rheinpatente, die beide für Fahrzeuge im Anwendungsbereich der Richtlinie nach deren Artikel 2 galten, können bis längstens 17. Januar 2032 gültig bleiben (außer wenn sie vorher ablaufen).

2. Da die bisherigen Patente spätestens ab 18.01.2032 ungültig werden, müssen sie umgetauscht werden, wenn der Schiffsführer weiterhin tätig sein möchte. Dabei wird der bisherige Unterschied zwischen kleinem und großem Rheinpatent berücksichtigt, der nun überholt ist, da es künftig nur noch ein einheitliches Rheinpatent gibt. Damit ein kleines Rheinpatent in ein Rheinpatent nach der neuen Verordnung umgetauscht werden kann, muss der Inhaber des kleinen Rheinpatents zusätzlich eine Fahrerfahrung von mindestens einem Jahr als Inhaber des kleinen Rheinpatents haben.

Für alle Rheinpatente gilt, dass der Antragssteller bei der zuständigen Behörde sein altes Rheinpatent und seinen Ausweis vorzulegen hat. Ab dem Alter von 60 Jahren hat der Antragssteller zusätzlich die Pflicht seine Tauglichkeit nach § 4.02 nachzuweisen.

3. Für die Gültigkeit von der ZKR als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnissen gilt ebenfalls eine Umtauschfrist bis zum 17. Januar 2032. Auch hier sind die Vorlage der Nachweise der Befähigung durch das Schiffsführerzeugnis, der Identität und gegebenenfalls der Tauglichkeit, erforderlich.

Die von sieben anderen EU-Mitgliedstaaten ausgestellten Schiffsführerzeugnisse können nicht länger gültig sein als nach der geltenden RheinSchPersV und enden mit einer ersten ärztlichen Untersuchung im Alter von 50 Jahren oder bei automatischem Ablauf am 17. Januar 2032.

4. alte Fassung: Da es im neuen Rechtsrahmen keine Radarpatente und Radarschifferzeugnisse mehr gibt, und das Fahren unter Radar im Sinne des Artikels 6 Buchstabe c der Richtlinie (und § 13.01 dieser Verordnung) zu einer besonderen Berechtigung geworden ist, die im Befähigungszeugnis als Schiffsführer eingetragen wird, gibt es keine Übergangsvorschrift betreffend der Radarpatente und Radarschifferzeugnisse mehr.

Ziel der neuen Regelungen ist es, nur noch ein Dokument für den Nachweis aller Befähigungen eines Schiffsführers zu haben.

§ 20.04

Gültigkeit der Behörden- und Sportpatente

Diese Vorschrift wird neu eingeführt. Die Richtlinie betrifft gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a und c weder Personen, die Binnenwasserstraßen zu Sport- oder Erholungszwecken befahren, noch Streitkräfte und Notfalldienste. Die ZKR möchte die Gültigkeit der Behörden- und Sportpatente unangetastet lassen.

§ 20.05

Gültigkeit der bisherigen Streckenkunde

Die Berechtigung der Inhaber aller Rheinpatente, die vor dem Inkrafttreten der Verordnung eine Prüfung für das Fahren auf Abschnitten, für die eine Streckenkunde gefordert wird, absolviert haben, wird nach dem 17. Januar 2022 nicht aberkannt. Dies entspricht dem Grundsatz des Schutzes der besonderen Berechtigung zum Befahren von Binnenwasserstraßenabschnitten mit besonderen Risiken nach Artikel 38 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 6 Buchstabe b der Richtlinie.

§ 20.06

Gültigkeit der bisherigen Streckenzeugnisse

1. Diese Vorschrift betrifft die Inhaber eines auf dem Rhein als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnis. Auch diese Schiffsführer dürfen nach Nummer 1 der Vorschrift weiterhin die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderem Risiko befahren. Dies entspricht dem Grundsatz des Schutzes der besonderen Berechtigung zum Befahren von Binnenwasserstraßenabschnitten mit besonderen Risiken nach Artikel 38 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 6 Buchstabe b der Richtlinie.
2. Nummer 2 setzt das Streckenzeugnis mit der besonderen Berechtigung zum Befahren der Binnenwasserstraßenabschnitten mit besonderen Risiken gleich.

§ 20.07

Gültigkeit der besonderen Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter

1. Die besondere Berechtigung zum Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter wird durch die Richtlinie (Artikel 6 Buchstabe a und Artikel 8) neu geschaffen. Da die besondere Berechtigung auf dem Befähigungszeugnis für Schiffsführer eingetragen wird, kann dieser Eintrag bis zum Umtausch des Rheinpatentes alte Fassung in ein neues Rheinpatent noch nicht vorgenommen werden. Für das bisherige Rheinpatent wurden die Kompetenzen zum Befahren von Binnenwasserstraßen mit einer theoretischen Prüfung nachgewiesen.
2. Nach Nummer 2 der Vorschrift erlangt der Schiffsführer die besondere Berechtigung zum Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter mit dem Umtausch des Patents automatisch, da nach der RheinSchPersV alte Fassung nautische Kenntnisse und das Beherrschen der Verkehrsvorschriften für Seeschiffahrtsstraßen bereits zum Inhalt der theoretischen Prüfung für das Erlangen eines großen oder kleinen Rheinpatentes gehörten. Dies entspricht dem Grundsatz des Artikels 38 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 6 Buchstabe a der Richtlinie, nach der bereits erworbene besondere Berechtigungen zu schützen sind.

§ 20.08

Gültigkeit von Zeugnissen nach dem STCW-Übereinkommen

Diese Vorschrift führt eine Gleichwertigkeit zwischen den Befähigungen von Besatzungsmitgliedern von Seeschiffen nach dem STCW-Übereinkommen und den Befähigungen der Besatzungsmitglieder nach der RheinSchPersV ein. Was die Befähigung des Schiffsführers anbelangt besteht diese Gleichwertigkeit Artikel 38 Absatz 6 der Richtlinie entsprechend bis zum 17. Januar 2038.

§ 20.09

Gültigkeit der Radarpatente

1. Diese Vorschrift besagt, dass Inhaber von Radarpatenten auf dem Rhein zum Fahren unter Radar auf dem Rhein weiterhin berechtigt bleiben. Damit entspricht Nummer 1 dem Gedanken des Schutzes der besonderen Berechtigung nach Artikel 38 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 6 Buchstabe c der Richtlinie.
2. Im Rahmen der RheinSchPersV alte Fassung war es für die Durchführung von Radarfahrten nötig, dass der Schiffsführer zusätzlich zu seinem Rheinpatent ein Radarpatent hatte.
3. Da es im Rahmen der ZKR als gleichwertig anerkannte Radarzeugnisse gemäß der Anlage D6 zur alten RheinSchPersV gibt, entspricht es dem Grundsatz, erworbene besondere Berechtigungen zu schützen, wenn die Inhaber solcher Radarzeugnisse weiterhin die Berechtigung behalten, auf dem Rhein Radarfahrten durchzuführen.

§ 20.10

Gültigkeit der Qualifikation als Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen oder als Sachkundiger für LNG

1. Nach § 4a.04 Nummer 1 und § 5.08 Nummer 1 Satz 2 RheinSchPersV alte Fassung sind die Nachweise der Befähigungen für den Sachkundigen für Fahrgastschiffahrt und für den Sachkundigen für Flüssigerdgas als Brennstoff fünf Jahre lang gültig. Diese Übergangsvorschrift entspricht dem Artikel 11 Absatz 6 der Richtlinie, der die Gültigkeit dieser besonderen Befähigungszeugnisse auf höchstens fünf Jahre festlegt.

2. Durch die Einführung dieser Vorschrift wird ein Übergang von den besonderen Tätigkeiten nach RheinSchPersV alter Fassung zum neuen, mit der Richtlinie identischen System geschaffen.

§ 20.11

Anrechnung von Fahrzeiten

Es bleibt weiterhin eine Regelung zur Anrechnung von Fahrzeiten bestehen (§ 9.04 RheinSchPersV alte Fassung). Durch den angepassten Wortlaut wird deutlich, dass auch Fahrzeiten, die vor dem Inkrafttreten der Verordnung abgeleistet worden sind, für Qualifikationen nach der neuen RheinSchPersV angerechnet werden dürfen. Auch für diese erbrachten Fahrzeiten gilt jedoch, dass diese nur anrechenbar sind, wenn die allgemeinen Anforderungen erfüllt sind (z.B. Eintragung in ein Schifferdienstbuch und Validierung durch die zuständige Behörde).

Anlage 1: Tauglichkeitsnachweis in der Binnenschiffahrt

In der neuen RheinSchPersV wird auf ein Muster verwiesen, das im Rahmen von CESNI/QP auf Vorschlag der deutschen Delegation erarbeitet wurde. Das Muster ist von CESNI im Rahmen der Frühjahrssitzung 2022 im Beschluss 2022-I-2 angenommen worden und begünstigt die Harmonisierung auf allen europäischen Wasserstraßen.

Anlage 2: Prüfungsprogramm für den Erwerb eines Sportpatents und das Behördenpatents

Prüfungsprogramme für das Sportpatent und das Behördenpatent werden weiterhin vorgesehen. Der Vorschlag basiert auf der aktuellen Anlage D7. Für das theoretische Prüfungsprogramm zum Rheinpatent und für die besondere Berechtigung für Radarfahrten wird auf die Kenntnisse nach den Befähigungsstandards im ES-QIN, (Teil I, Kapitel 2 und 4) verwiesen. Auch für die besondere Berechtigung zur Fahrt auf Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter wird so verfahren.

Anlagen 3 und 4: Sportpatent und Behördenpatent

Ein Verweis auf die ZKR-Webseite stellt sicher, dass geltende nationale Patente digital abgebildet und eine Liste der Patente stets aktualisiert werden können.

Anlage 5: Besonderheiten für das Befahren von Abschnitten des Rheins, die als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden

Diese Anlage sieht in einem Teil A Anforderungen für Rheinabschnitte mit besonderem Risiko vor und in einem Teil B werden die Teile des Rheins, für die zusätzliche Befähigungen des Schiffsführers gefordert werden aufgelistet.

In Teil A, Nummer 1 wird dem § 7.05 der alten RheinSchPersV entsprechend vorgesehen, dass auf den Abschnitten zwischen km 335,92 (Schleusen Iffezheim) und km 857,40 (Spyck'sche Fähre) eine besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit besonderen Risiken notwendig ist.

In Teil A, Nummer 2 sieht die RheinSchPersV als Prüfung vor, dass der Nachweis über die besonderen Berechtigungen entweder in einer mündlichen Prüfung oder in einer Multiple Choice Prüfung, jeweils in Kombination mit Streckenfahrten, erbracht wird.

Die Liste der Wissensanforderungen wird übernommen (§ 7.06 Nummer 2 alte Fassung) und für eine harmonisierte Anwendung der Kriterien weiter spezifiziert.

Der Schiffsführer, der Binnenwasserstraßen mit besonderen Risiken befährt, benötigt zum sicheren Befahren der genannten Streckenabschnitte genaue Kenntnisse über die Eigenschaften und Örtlichkeiten des Binnenwasserstraßenabschnitts.

- 1) Der Schiffsführer benötigt Kenntnisse über die Strömungsmuster und -geschwindigkeiten auf dem Streckenabschnitt. Er muss wissen, wie er sein Fahrverhalten vor Ort darauf einstellen muss.
- 2) Der Schiffsführer muss die hydromorphologischen Eigenschaften des Wasserstraßenabschnittes kennen und wissen, wie er darauf zu reagieren hat.
- 3) Der Schiffsführer muss auch ohne angemessene Fahrwasserinformationsdienste oder geeignete Karten ausreichende Kenntnisse über die örtlichen nautischen Gegebenheiten des Wasserstraßenabschnitts haben.
- 4) Der Schiffsführer benötigt Kenntnisse über spezielle örtliche Verkehrsregelungen.

Teil A Nummer 3: Die Häufigkeit der angeforderten Streckenfahrten wird gegenüber den heute geltenden Regeln geändert, von nun an sind statt 16 nur noch insgesamt sechs Fahrten, davon jeweils drei zu Berg und drei zu Tal notwendig. Der Bewerber muss den Abschnitt in den letzten drei Jahren durchfahren haben. Fahrten, die bis zu 10 Jahren zurückliegen, werden nicht mehr berücksichtigt.

Teil A Nummer 4: Die Anforderung bezüglich des Fahrzeuges, mit dem die Streckenfahrten durchgeführt werden, bleibt unverändert.

Teil A Nummer 5: Die Bescheinigung der durchgeführten Streckenfahrten wird durch das Schifferdienstbuch nachgewiesen. Es ist noch fraglich, ob die bestehenden Muster nach Teil V des ES-QIN überarbeitet werden sollten, damit deutlich wird, dass der Kandidat tatsächlich im Steuerhaus anwesend gewesen ist bzw. selbstständig Kurs und Geschwindigkeit des Fahrzeugs bestimmt hat.

Teil A Nummer 6: Diese Bestimmung dient dazu, die Vorschrift der Nummer 3 Satz 2 in der Praxis bessere Geltung zu verschaffen: Wenn es künftig zwingende Voraussetzung für die Zulassung zur Streckenkundeprüfung ist, dass der Kandidat tatsächlich im Steuerhaus anwesend gewesen ist bzw. selbstständig Kurs und Geschwindigkeit des Fahrzeugs bestimmt hat, dann eröffnet diese Nummer dem Kandidaten die Möglichkeit, dies vom jeweiligen Schiffsführer einfordern zu können.

Da diese Vorschrift damit letztlich nicht zwangsweise durchgesetzt werden kann, kommt ihr in erster Linie eine appellative Funktion zu.

In Teil B werden folgende Teile des Rheins mit zusätzlichen Hinweisen zu den Abschnitten als Abschnitte, für die zusätzliche Befähigungen des Schiffsführers gefordert werden, aufgelistet:

- Rhein von Rhein-km 335,92 (Schleuse Iffezheim) bis Rhein-km 352,07 (deutsch-französische Grenze),
- Rhein von Rhein-km 352,07 (deutsch-französische Grenze) bis Rhein-km 425,00 (Mannheim),
- Rhein von Rhein-km 425,00 (Mannheim) bis Rhein-km 498 (Mainz, Mainspitze),
- Rhein von Rhein-km 498,00 (Mainz, Mainspitze) bis Rhein-km 592,00 (Koblenz, Moselmündung),
- Rhein von Rhein-km 592,00 (Koblenz, Moselmündung) bis Rhein-km 769,00 (Krefeld),
- Rhein von Rhein-km 769,00 (Krefeld) bis Rhein-km 857,40 (Spyck'sche Fähre/Grenze zu den Niederlanden).

Anlagen 6 und 7: Bescheinigung Ersthelfer in der Fahrgastschiffahrt und Bescheinigung Atemschutzgeräteträger in der Fahrgastschiffahrt (Muster)

Diese Anlagen fallen nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2017/2397. Es handelt sich um eine Aktualisierung der aktuellen Anlagen C2 und C3; die Identifikationsnummer (CID) des Besatzungsmitgliedes soll auch erfasst werden können.

Anlage 8: Bescheinigung für den Nachweis der geforderten Ruhezeit nach § 18.03 Nummer 2 bis 6

Der Entwurf basiert auf der jetzigen Anlage A4, die Verweise und die Terminologie werden an die neue Verordnung angepasst.

Die folgende synoptische Tabelle stellt die Modernisierung der RheinSchPersV, im Hinblick auf die Integration der CESNI-Standards und der Einführung eines kompetenzbasierten Ansatzes vereinfacht dar.

Die Tabelle enthält vier Spalten:

- **Spalte 1:** geltende Fassung RheinSchPersV;
- **Spalte 2:** neue RheinSchPersV;
- **Spalte 3:** Richtlinie (EU) 2017/2397, sofern zweckmäßig nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie fallende Vorschriften werden mit einem „*“ gekennzeichnet;
- **Spalte 4:** Anmerkungen bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV bzgl.
 - der Übereinstimmung mit der Richtlinie;
 - den Neuerungen der RheinSchPersV,
 - den Verweisen auf ES-QIN,
 - den detaillierten Erläuterungen der systematisch besonders relevanten Vorschriften.

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	Neue RheinSchPersV (§)	Richtlinie (EU) 2017/2397 (Artikel)	Anmerkungen bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
2.01	1.01 Geltungsbereich	2	Identische Anforderung, jedoch Ausschluss der Fähren, da keine ZKR-Kompetenz
1.01	1.02 Begriffsbestimmungen	3	Identische Anforderung
1.02	1.03 Anordnungen vorübergehender Art	*	Einfügung einer Klausel zur Beibehaltung von Vorschriften, die mit der Richtlinie (EU) 2017/2397 übereinstimmen.
1.03	1.04 Dienstanweisungen	*	Keine Änderung
--	1.05 Überwachung (neu)	27	Identische Anforderung
--	1.06 Evaluierung (neu)	28	Identische Anforderung
--	2.01 Erfassung in einem digitalen Register (neu)	25	Identische Anforderung
3.01	3.01 Beschreibung der Befähigungen	3 (9) 3 (11) 3 (12) *	Identische Anforderung mit weiteren Befähigungen
3.05	3.02 Geltung von Besatzungsdokumenten	12 (4) 4 (2) 5 (1) 4 (3) 5 (2) 10 (1) + (2)	Identische Anforderung: besondere Berechtigungen, Schifferdienstbuch und Befähigungszeugnis in einem Dokument, Befähigungszeugnis für besondere Tätigkeiten, grundsätzliche Gleichwertigkeit der Befähigungen aus See- und Binnenschifffahrt.
7.14 Nummer 5	3.03 Ersatzausfertigung	*	Ergänzung
7.16, 8.08	3.04 Kosten	*	Ergänzung
3.03	4.01 Tauglichkeit der Besatzungsmitglieder	23	Identische Anforderung Verweis auf ES-QIN (Teil IV) [Standards für medizinische Tauglichkeit]
3.04, 7.17, 7.18	4.02 Regelmäßige Überprüfung der Tauglichkeit	23 (3)	Identische Anforderung
3.03 Nummer 2	4.03 Tauglichkeit des Maschinisten	*	Ergänzung

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	Neue RheinSchPersV (§)	Richtlinie (EU) 2017/2397 (Artikel)	Anmerkungen bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
3.06	5.01 Schifferdienstbuch	4 (1) 4 (2) 5 (1) 22 (1) 22 (2) 22 (4) 22 (6)	Identische Anforderung Muster: Verweis auf ES-QIN (Teil V, Kapitel 2), (Teil V, Kapitel 4) [Standards für das mit Befähigungszeugnissen zusammengeführte Schifferdienstbuch/ Standards für das Schifferdienstbuch]
3.09	5.02 Nachweis von Fahrzeiten und Streckenfahrten	7 (1)	Identische Anforderung
--	6.01 Zulassung eines Ausbildungsprogrammes (neu)	19	Identische Anforderung mit Präzisierung
7.11 Nummer 1	7.01 Zulassung zur behördlichen Befähigungsprüfung	*	Ergänzung
7.12	7.02 Inhalt der behördlichen Befähigungsprüfung	17 (3) 18 (1)	Identische Anforderung: Theoretischer und praktischer Teil der Prüfung
7.08	7.03 Prüfungskommission für behördliche Befähigungsprüfungen	18 (1) Satz 2 18 (5)	Identische Anforderung
7.20	8.01 Aussetzen der Gültigkeit des Befähigungszeugnisses	14 (2) 23 (4)	Identische Anforderung
7.22	8.02 Entzug des Befähigungszeugnisses	14 (1) 15 Satz 1 14 (3)	Identische Anforderung
7.24	8.03 Sicherstellung des als physisches Dokument ausgestellten Befähigungszeugnisses	*	Ergänzung
--	9.01 Befähigungen auf Einstiegs- und Betriebsebene (neu)	Anhang I.1 und 2. 3 (17)	Identische Anforderung Neu: Unterscheidung in Einstiegs- und Betriebsebene

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	Neue RheinSchPersV (§)	Richtlinie (EU) 2017/2397 (Artikel)	Anmerkungen bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
3.02	10.01 Mindestanforderungen in Bezug auf Alter, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, Befähigung und Fahrzeiten	Anhang I.1. und 2.	Identische Anforderung mit Berücksichtigung des Maschinenpersonals
3.02 Satz 1 Nummer 7	10.02 Mindestanforderungen in Bezug auf Alter, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, Befähigung und Fahrzeiten des Maschinisten	*	Ergänzung
--	10.03 Gültigkeit und Ausstellung der Befähigungszeugnisse für die Einstiegs- und die Betriebsebene (neu)	11 (4) 11 (3)	Identische Anforderung Neu: Einführung einer Gültigkeit Verweis auf ES-QIN (Teil V, Kapitel 2) [Standards für das mit Befähigungszeugnissen zusammengeführte Schifferdienstbuch]
6.02	11.01 Patentpflicht	4 (1) *	Identische Anforderung und Änderung bzgl. Sportpatent
6.04	11.02 Patentarten	4 (1) 6 Buchstabe c	Identische Anforderung Radarpatent wird Bestandteil des Patents, Wegfall Kleines Patent
7.01	12.01 Rheinpatent	Anhang I 3.1 17 (3) 17 (4)	Identische Anforderung Verweis auf ES-QIN (Teil I, Kapitel 2), (Teil II, Kapitel 4); (Teil III, Kapitel 1 und 2) [Befähigungsstandards für die Führungsebene/ Standards für die praktische Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer/ Technische und funktionale Anforderungen an Fahrsimulatoren und Radarsimulatoren in der Binnenschifffahrt/ Standards für das behördliche Zulassungsverfahren für Fahrsimulatoren und Radarsimulatoren]
7.03	12.02 Sportpatent	2 (2) Buchstabe a	Ausschluss vom Geltungsbereich der Richtlinie Neu: Unterschied zwischen theoretischer und praktischer Prüfung und Möglichkeit von praktischer Prüfung am Simulator

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	Neue RheinSchPersV (§)	Richtlinie (EU) 2017/2397 (Artikel)	Anmerkungen bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
7.04	12.03 Behördenpatent	2 (2) Buchstabe c	Ausschluss vom Geltungsbereich der Richtlinie Neu: Unterschied zwischen theoretischer und praktischer Prüfung und Möglichkeit von praktischer Prüfung am Simulator
7.09, 7.11	12.04 Antrag auf Zulassung zur behördlichen Befähigungsprüfung	*	Anpassung
7.13	12.05 Befreiungen und Erleichterungen bei der Prüfung	*	Anpassung
--	12.06 Prüfung im Rahmen eines zugelassenen Ausbildungsprogrammes (neu)	17 (2) Buchstabe b	Identische Anforderung
--	12.07 Gültigkeit und Ausstellung der Befähigungszeugnisse als Schiffsführer (neu)	11	Identische Anforderung Verweis auf ES-QIN (Teil V, Kapitel 1) [Standards für Befähigungszeugnisse für Schiffsführer und für Befähigungszeugnisse für Sachkundige für Flüssigerdgas (LNG) und Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt]
7.14 Nummer 3 und 4	12.08 Vorläufiges Rheinpatent	*	Ergänzung
7.15, 8.02, 8.05	13.01 Besondere Berechtigungen (neu)	6 12 (1) 12 (2) 12 (3) 12 (4) 17 (2) i.V.m. 18 und 19	Identisch mit der Systematik der Richtlinie: das Streckenzeugnis ist eine von mehreren Arten der sog. besonderen Berechtigungen

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	Neue RheinSchPersV (§)	Richtlinie (EU) 2017/2397 (Artikel)	Anmerkungen bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
6.03, 8.01, 8.04	13.02 Besondere Berechtigung für Radarfahrten	6 Buchstabe c 17 (3) 17 (4) 21 (2) 12 (1), (3) Anhang II 3.2.	Identische Anforderung Verweis auf ES-QIN (Teil I, Kapitel 4), (Teil II, Kapitel 1), (Teil III, Kapitel 1 und 2) [Befähigungsstandards für das Führen von Fahrzeugen unter Radar/ Standards für die praktische Prüfung zur Erlangung einer besonderen Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar/ Technische und funktionale Anforderungen an Fahrsimulatoren und Radarsimulatoren in der Binnenschifffahrt/ Standards für das behördliche Zulassungsverfahren für Fahrsimulatoren und Radarsimulatoren]
7.05	13.03 Besondere Berechtigung für das Befahren von Wasserstraßen, die als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden	6 Buchstabe b und 9 12 (2), (3)	Identische Anforderung
7.01	13.04 Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter (neu)	6 Buchstabe a und 8 12 (1), (3)	Identische Anforderung Verweis auf ES-QIN (Teil I, Kapitel 3) [Befähigungsstandards für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter]
Kapitel 4a	13.05 Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden	6 Buchstabe d 12 (5) 12 (1), (3)	Identische Anforderung
--	13.06 Besondere Berechtigung für das Führen von Großverbänden (neu)	6 Buchstabe e Anhang I 3.2.4 12 (1), (3)	Identische Anforderung
4.01	14.01 Verweis auf die Bestimmungen des ADN	2	Identische Anforderung
4a.01	15.01 Sachkunde und Einweisung	3 (12) 6 Buchstabe d	Identische Anforderung

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	Neue RheinSchPersV (§)	Richtlinie (EU) 2017/2397 (Artikel)	Anmerkungen bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
4a.02	15.02 Befähigungszeugnis	5 (1) 34 i.V.m. 11 (3) Anhang I 4.2	Identische Anforderung Verweis auf ES-QIN (Teil V, Kapitel 1) [Standards für Befähigungszeugnisse für Schiffsführer und für Befähigungszeugnisse für Sachkundige für Flüssigerdgas (LNG) und Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt]
4a.03	15.03 Lehrgang und Prüfung	17 (3) Satz 1 Buchstabe c und Satz 3	Identische Anforderung Verweis auf ES-QIN (Teil I, Kapitel 6), (Teil II, Kapitel 3) [Befähigungsstandards für Sachkundige für Flüssigerdgas/ Standards für die praktische Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses als Sachkundiger für Flüssigerdgas (LNG)]
4a.05	15.04 Zulassung von Lehrgängen	5 (1), 17	Identische Anforderung
--	15.05 Kriterien zur Zulassung von Lehrgängen (neu)	19 (1) 19 (2) 27	Identische Anforderung
4a.04	15.06 Gültigkeit und Verlängerung des Befähigungszeugnisses	11 (6) 13 Buchstabe b Anhang I 4.2 Satz 2	Identische Anforderung Muster: Verweis auf ES-QIN (Teil V, Kapitel 1) [Standards für Befähigungszeugnisse für Schiffsführer und für Befähigungszeugnisse für Sachkundige für Flüssigerdgas (LNG) und Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt]
5.01	16.01 Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen	*	Keine Änderung
5.02	16.02 Sachkundiger für Fahrgastschifffahrt	3 (11) Anhang I 4.1	Identische Anforderung
5.03	16.03 Basislehrgang für Sachkundige	17 (2) 17 (3)	Identische Anforderung Verweis auf ES-QIN (Teil I, Kapitel 5), (Teil II, Kapitel 2) [Befähigungsstandards für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt/ Standards für die praktische Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses als Sachkundiger für die Fahrgastschifffahrt]

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	Neue RheinSchPersV (§)	Richtlinie (EU) 2017/2397 (Artikel)	Anmerkungen bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
5.04	16.04 Auffrischungslehrgang für Sachkundige	11 (6) Anhang I 4.1 Satz 2 16 (1) i.V.m. 17 (2)	Identische Anforderung
--	16.05 Zulassung von Lehrgängen für Sachkundige (neu)	19	Identische Anforderung
--	16.06 Kriterien zur Zulassung von Lehrgängen (neu)	19 (1) 19 (2) 27	Identische Anforderung
5.05	16.07 Ersthelfer	*	Keine Änderung
5.06	16.08 Atemschutzgeräteträger	*	Keine Änderung
5.07	16.09 Lehrgänge und Auffrischungslehrgänge für Ersthelfer und Atemschutzgeräteträger	*	Keine Änderung
5.08	16.10 Art des Nachweises der Befähigung	5 (1) 11 (1) 11 (2) 11 (6) Anhang I 4.1 Satz 2	Identische Anforderung Muster: Verweis auf ES-QIN (Teil V, Kapitel 1) [Standards für Befähigungszeugnisse für Schiffsführer und für Befähigungszeugnisse für Sachkundige für Flüssigerdgas (LNG) und Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt]
5.09	16.11 Anzahl des Sicherheitspersonals	*	Keine Änderung
5.10	16.12 Pflichten des Schiffsführers und des Sachkundigen	Anhang II 4.1	Identische Anforderung
5.11	16.13 Aufsicht	*	Keine Änderung
2.02, 7.01	17.01 Allgemeines	*	Anpassung
--	17.02 Gleichwertigkeit und Abweichungen (neu)	*	Ergänzung
3.10	18.01 Betriebsformen	*	Anpassung Folgeanpassung hinsichtlich des Fahrtenschreibers: Verweis jetzt auf ES-TRIN, keine inhaltliche Änderung

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	Neue RheinSchPersV (§)	Richtlinie (EU) 2017/2397 (Artikel)	Anmerkungen bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
3.11	18.02 Mindestruhezeit	*	Keine Änderung
3.12	18.03 Wechsel oder Wiederholung der Betriebsform	*	Keine Änderung
3.13	18.04 Bordbuch - Fahrtenschreiber	22 (6) 3 (21)	Identische Anforderung Muster: Verweis auf ES-QIN (Teil V, Kapitel 5) [Standards für das Bordbuch]
3.14	19.01 Ausrüstung der Fahrzeuge	*	Keine Änderung
3.15	19.02 Mindestbesatzung der Motorschiffe und Schubboote	*	Keine Änderung
3.16	19.03 Mindestbesatzung der starren Verbände und anderen starren Zusammenstellungen	*	Keine Änderung
3.17	19.04 Mindestbesatzung der Fahrgastschiffe	*	Keine Änderung
3.18	19.05 Nichterfüllung des Ausrüstungsstandards nach § 19.01	*	Keine Änderung
3.19	19.06 Mindestbesatzung der übrigen Fahrzeuge	*	Keine Änderung
3.20	19.07 Mindestbesatzung von Seeschiffen	*	Keine Änderung
3.21	19.08 Mindestbesatzung von Kanalpenichen	*	Keine Änderung
3.22	19.09 Mindestbesatzung von Sportfahrzeugen	*	Keine Änderung
3.23	19.10 Ausnahme	*	Keine Änderung
9.01	20.01 Gültigkeit der Schifferdienstbücher	38 (4)	Identische Anforderung Muster: Verweis auf ES-QIN (Teil V, Kapitel 2) [Standards für das mit Befähigungszeugnissen zusammengeführte Schifferdienstbuch]

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	Neue RheinSchPersV (§)	Richtlinie (EU) 2017/2397 (Artikel)	Anmerkungen bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
9.01	20.02 Gültigkeit der Bordbücher	38 (4)	Identische Anforderung
9.02	20.03 Gültigkeit der bisherigen Rheinpatente	38 (1)	Identische Anforderung
--	20.04 Gültigkeit der Behörden- und Sportpatente (neu)	*	Ergänzung
--	20.05 Gültigkeit der bisherigen Streckenkunde (neu)	38 (2) i.V.m. 6 b	Identische Anforderung
--	20.06 Gültigkeit der bisherigen Streckenzeugnisse (neu)	38 (2) i.V.m. 6 b	Identische Anforderung
--	20.07 Gültigkeit der besonderen Berechtigung für Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter (neu)	38 (2) i.V.m. 6 a, 8	Identische Anforderung
--	20.08 Gültigkeit von Zeugnissen nach dem STCW-Übereinkommen (neu)	38 (6)	Identische Anforderung
9.03	20.09 Gültigkeit der Radarpatente	38 (2) i.V.m. 6	Identische Anforderung
9.05	20.10 Gültigkeit der Qualifikation als Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen oder als Sachkundiger für LNG	11 (6)	Identische Anforderung
9.04	20.11 Anrechnung von Fahrzeiten	*	Keine Änderung
Anlage B2	Anlage 1: Tauglichkeitsnachweis in der Binnenschifffahrt (Muster)	23 (1)	Muster für ärztliches Zeugnis im Rahmen des CESNI (Beschluss 2022-I-2)
Anlage D7	Anlage 2: Prüfungsprogramm für den Erwerb eines Sportpatents und eines Behördenpatents	*	Ausschließlich Prüfungsprogramm für Sportpatent und Behördenpatent.
-	Anlage 3: Sportpatent	*	Ergänzung

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	Neue RheinSchPersV (§)	Richtlinie (EU) 2017/2397 (Artikel)	Anmerkungen bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
-	Anlage 4: Behördenpatent	*	Ergänzung
-	Anlage 5: Besonderheiten für das Befahren von Abschnitten des Rheins, die als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden	6 Buchstabe b und 9	Ergänzung
Anlage C2	Anlage 6: Bescheinigung Ersthelfer in der Fahrgastschiffahrt (Muster)	*	Wenige Änderungen, um mit der Terminologie der CESNI Muster im Einklang zu sein.
Anlage C3	Anlage 7: Bescheinigung Atemschutzgeräteträger in der Fahrgastschiffahrt (Muster)	*	Wenige Änderungen, um mit der Terminologie der CESNI Muster im Einklang zu sein.
Anlage A4	Anlage 8: Bescheinigung für den Nachweis der geforderten Ruhezeit nach § 18.03 Nummer 2 bis 6 (Muster)	*	Anpassung der Verweise und der Terminologie.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Keine, außer einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen.

Folgen dieser Änderungen

Die als Anlage beigefügte neue Rheinschiffpersonalverordnung wird angenommen, womit die bisher gültige Fassung, die durch Beschluss 2010-I-8 angenommen wurde, aufgehoben wird.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Jedoch wäre dann keine koordinierte und harmonisierte Umsetzung der Vorschriften des ES-QIN im jeweiligen Rechtsrahmen der ZKR und der EU möglich.

Beschluss
(angenommen im schriftlichen Verfahren am 8. November 2022)

I

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihres großen Engagements für eine modernisierte Regelung des Befähigungswesens in einem europäischen Rechtsrahmen im Einklang mit dem in der Basler Erklärung (2006) angekündigten und in der Mannheimer Erklärung (2018) bestätigten Ziel,

in dem Bestreben, die Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschiffahrtsmarktes, insbesondere durch die Schaffung eines Rechtsrahmens für die Ausbildung von qualifiziertem Schiffspersonal zu fördern,

in dem Bestreben, die Sicherheit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten, und bereit, auf Herausforderungen des ökologischen und digitalen Wandels zu reagieren,

unter Berücksichtigung der Richtlinie (EU) 2017/2397 und zur Harmonisierung des Rechtsrahmens des Rheins und der Europäischen Union, um die automatische gegenseitige Anerkennung der gemäß den neuen Vorschriften ausgestellten Dokumente zu gewährleisten und dadurch die Mobilität der Beschäftigten und die Attraktivität von beruflichen Tätigkeiten in der Binnenschiffahrt zu erhöhen,

unter Berücksichtigung des Europäischen Standards für Qualifikationen in der Binnenschiffahrt (ES-QIN) angenommen durch den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt (CESNI), der 2015 eingerichtet wurde,

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

- nimmt die als Anlage beigefügte Rheinschiffspersonalverordnung an,
- hebt die bisherige Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein, angenommen in ihrer letztgültigen Fassung durch Beschluss 2010-I-8, mit Wirkung zum 1. April 2023 auf,
- fordert ihre Mitgliedsstaaten auf, die neue Rheinschiffspersonalverordnung so schnell wie möglich umzusetzen.

Die neue Rheinschiffspersonalverordnung tritt am 1. April 2023 in Kraft.

II

Die Zentralkommission,

im Interesse einer schnellen Inkraftsetzung der Dienstanweisungen nach § 1.04 der genannten Verordnung,

überträgt die Billigung und Änderung dieser Dienstanweisungen ihrem Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen. Bei Uneinigkeit im Ausschuss werden die Entwürfe der Zentralkommission vorgelegt.

Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen berichtet der Zentralkommission zur Kenntnisnahme auf jeder Plenarsitzung über die seit der vorausgegangenen Plenarsitzung gebilligten Dienstanweisungen.

Anlage Rheinschiffspersonalverordnung (gesondert)

PROTOKOLL 10

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Änderung von § 10.01 Nummer 1 Buchstabe d über die Höchstgeschwindigkeit für die Talfahrt auf der Gebirgsstrecke zwischen Bingen und St. Goar oberhalb der Hochwassermarke I

1. Auf der Gebirgsstrecke zwischen Bingen und St. Goar war bis in die 70er Jahre oberhalb der Hochwassermarke I die Höchstgeschwindigkeit auf 24 km/h festgelegt. Auf allen anderen Strecken betrug die Höchstgeschwindigkeit 20 km/h zu Tal. Später wurde die Höchstgeschwindigkeit auf allen Streckenabschnitten auf 20 km/h nivelliert.
2. Das Gewerbe hat die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) gebeten, die Frage der beschränkten Geschwindigkeit für die Talfahrt in der Gebirgsstrecke zwischen Bingen und St. Goar bei Überschreiten der Hochwassermarke I nach § 10.01 Nummer 1 Buchstabe d zu prüfen. Die aktuelle und zukünftige Flottenentwicklung lässt eine Zunahme von großen Motorschiffen sowie Schub- und Koppelverbänden erwarten und diese Fahrzeuge benötigen für das sichere Manövrieren in dieser Strecke bei Wasserständen oberhalb Hochwassermarke I eine Höchstgeschwindigkeit von 24 km/h. Bei der aktuellen (Höchst-) Geschwindigkeit von 20 km/h muss der Schiffsführer die Antriebsleistung seines Fahrzeugs deutlich reduzieren, was zu einer Verringerung der Geschwindigkeit durch das Wasser und damit zu einer Verringerung der Manövriereigenschaften des Fahrzeugs führt.
3. Auf Antrag des Gewerbes hat die deutsche Delegation die Bundesanstalt für Wasserbau beauftragt zu untersuchen, ob für die Talfahrt in der Gebirgsstrecke zwischen Bingen und St. Goar oberhalb der Hochwassermarke I eine höhere zulässige Höchstgeschwindigkeit für eine sichere Navigation großer Fahrzeuge erforderlich und ob eine Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit negativen Auswirkungen auf die Ufer verbunden wäre.
4. Die Studie kommt zu dem Ergebnis,
 - dass bei der aktuellen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h der Schiffsführer die Antriebsleistung seines Fahrzeugs deutlich reduzieren muss, was zu einer Verringerung der Geschwindigkeit durch das Wasser und damit zu einer Verringerung der Manövriereigenschaften des Fahrzeugs führt;
 - dass die Schifffahrt schon heute in weiten Bereichen der Gebirgsstrecke bei Wasserständen oberhalb Hochwassermarke I mit Geschwindigkeiten von mehr als 20 km/h fährt;
 - dass die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 24 km/h dazu führen wird, dass die Talfahrer sicherer manövrieren können und auch bei der Begegnung von großen Verbänden eine Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gegeben ist;
 - dass für den Bestand der Bauwerke und Uferbefestigungen keine Gefahr zu erwarten ist;
 - dass die Wellenbelastung in der Talfahrt bei Fahrt mit 24 km/h über Grund im Vergleich zu 20 km/h über Grund zunimmt. Die fahrzeuginduzierten Belastungen bei der Talfahrt mit 24 km/h über Grund sind aber kleiner als die Belastungen durch Bergfahrende, die mit üblichen Schiffsgeschwindigkeiten über Grund verkehren.
5. Die vom Gewerbe angeregte Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 24 km/h betrifft nur die Talfahrer in der Gebirgsstrecke zwischen Bingen (km 528,50) und St. Goar (km 556,00) bei Überschreiten der Hochwassermarke I. Bei den übrigen unter § 10.01 Nummer 1 RheinSchPV geregelten Bereichen verbleibt es bei den 20 km/h. Aus diesem Grund muss für die entsprechende Ausnahmeregelung für die Gebirgsstrecke unter Buchstabe d) ein neuer Satz 2 aufgenommen werden.

6. 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 vorgeschlagene Änderung eingehen soll

Mit der in der Anlage aufgeführten Änderung wird die Änderung der Höchstgeschwindigkeit für die Talfahrt auf der Gebirgsstrecke zwischen Bingen und St. Goar bei Überschreiten der Hochwassermarkte I bezweckt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird dadurch zwischen km 528,50 und 556,00 auf 24 km/h erhöht.

Das Ziel ist dabei die Erhöhung der Sicherheit der Rheinschifffahrt. Durch die Änderung lassen sich die Manövriereigenschaften der Fahrzeuge auf der Talfahrt verbessern, wenn die Hochwassermarkte I überschritten wird.

Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung

Die RheinSchPV könnte im bisherigen Wortlaut belassen werden, dann würde allerdings die Sicherheit der Schifffahrt zwischen Bingen und St. Goar bei Überschreiten der Hochwassermarkte I nicht verbessert.

Folgen dieser Änderung

§ 10.01 Nummer 1 Buchstabe d RheinSchPV wird geändert.

Die Änderung verursacht für das Gewerbe keine zusätzlichen Kosten, die Kosten für die Verwaltungen sind gering.

Die Änderung tritt am 1. Dezember 2023 in Kraft.

Folgen, die die Ablehnung der Änderung mit sich bringen würde

Es wäre möglich, auf diese Änderung zu verzichten, allerdings könnte dann die Sicherheit der Schifffahrt auf diesem Rheinabschnitt nicht verbessert werden.

Die Ablehnung dieser Änderung würde den verschiedenen oben dargestellten Zielen schaden.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

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

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung von § 10.01 Nummer 1 Buchstabe d Rheinschifffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Dezember 2023 in Kraft.

Anlage

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

§ 10.01 Nummer 1 Buchstabe d wird wie folgt gefasst:

- „d) unbeschadet des § 6.20 darf die Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge gegenüber dem Ufer 20 km in der Stunde nicht überschreiten, ausgenommen die Talfahrt in der Gebirgsstrecke zwischen Bingen (km 528,50) und St. Goar (km 556,00), in der die Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge gegenüber dem Ufer 24 km in der Stunde nicht überschreiten darf;“.

PROTOKOLL 11

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Übernachtungshäfen Boven-Rijn, Waal und Lek und dem Schutz- und Sicherheitshafen Emmerich (Inhaltsverzeichnis, §§ 11.01, 12.01, 14.11 und 14.12)

1. Kapitel 14 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) enthält die allgemeinen und besonderen Bestimmungen zum Stillliegen.
2. Der vorliegende Änderungsvorschlag dient in erster Linie der Anpassung der RheinSchPV in Bezug auf die Übernachtungshäfen Boven-Rijn, Waal und Lek und den Schutz- und Sicherheitshafen Emmerich.
3. Für die Rheinschiffahrt in den Niederlanden stehen neue Übernachtungsmöglichkeiten zur Verfügung, die eine Erweiterung der Bestimmungen des § 14.11 RheinSchPV auf zwei neue Übernachtungshäfen erfordern:
 - Der Übernachtungshafen Spijk am Boven-Rijn, der derzeit gebaut wird und voraussichtlich 2023 in Betrieb genommen werden soll.
 - Der Übernachtungshafen Bergambacht am Lek, der bereits in Betrieb ist und unter § 14.11 RheinSchPV gefasst werden kann.

Der Schutz- und Sicherheitshafen Emmerich steht der Schifffahrt seit dem 15. Juni 2011 zur Übernachtung zur Verfügung. Die Nutzung des Schutz- und Sicherheitshafens Emmerich ist derzeit Gegenstand einer Anordnung vorübergehender Art der zuständigen Behörde gemäß § 1.22 RheinSchPV. Das Ziel dieses Änderungsvorschlags besteht daher darin, in die RheinSchPV einen neuen § 14.12 aufzunehmen, der die Verkehrsmaßnahmen für den Schiffsführer, aber auch die spezifischen Betriebsbedingungen in den Häfen festlegt.

4. 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 Änderungen eingehen sollen

Die vorgeschlagenen Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung zielen darauf ab,

- die Bestimmungen in § 14.11 über die Lage und die Nutzungsbedingungen bestimmter Übernachtungshäfen an Boven-Rijn, Waal und Lek zu aktualisieren und
- einen neuen § 14.12 einzuführen, um die Nutzungsbedingungen für den Schutz- und Sicherheitshafen Emmerich festzulegen.

Die kürzlich erfolgte Bereitstellung neuer Liegemöglichkeiten erfordert eine Anpassung der Verordnung.

a) Zu den Übernachtungshäfen Boven-Rijn, Waal und Lek

Mit der Änderung sollen die Bestimmungen des § 14.11 RheinSchPV auf den Übernachtungshafen Spijk am Boven-Rijn ausgedehnt werden, der voraussichtlich 2023 in Betrieb genommen wird. Ferner sollen die Bestimmungen des § 14.11 RheinSchPV auf den Übernachtungshafen Bergambacht am Lek ausgeweitet werden, der bereits in Betrieb ist.

b) Zum Schutz- und Sicherheitshafen Emmerich

Mit der Einführung eines neuen § 14.12 RheinSchPV betreffend den Schutz- und Sicherheitshafen Emmerich werden folgende Ziele verfolgt:

- Für die Schifffahrt sollen die Maßnahmen zum Verkehr, aber auch die Bestimmungen zum Beladen und Entladen präzisiert werden.
- Die Notwendigkeit besonderer Bestimmungen für Emmerich ergibt sich auch aus dem Umstand, dass hier in Zukunft weitere Schutzhäfen hinzukommen können, die nach und nach auf dem deutschen Rheinabschnitt eingerichtet werden.
- Der neue § 14.12 RheinSchPV wird die derzeitige Anordnung vorübergehender Art der zuständigen Behörde gemäß § 1.22 RheinSchPV ersetzen.

Darüber hinaus soll auch eine Angleichung der Rheinkilometer (km) in der RheinSchPV erfolgen.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Es wäre zwar möglich, auf diese Änderungen zu verzichten, doch würde dies die Rechtssicherheit, Lesbarkeit und Zugänglichkeit der rheinischen Vorschriften schwächen.

Dies hieße, dass veraltete und unvollständige Bestimmungen in der Verordnung beibehalten würden, was ein rechtliches Risiko darstellen, die Sicherheit der Schifffahrt beeinträchtigen und die Auslegung durch sowie die Information der Schiffer erschweren würde.

Folgen dieser Änderungen

§ 14.11 RheinSchPV über die Übernachtungshäfen Boven-Rijn, Waal und Lek wird wie folgt geändert:

- Die Überschrift von § 14.11 wird geändert, um den Lek hinzuzufügen, in dem sich der Hafen Bergambacht befindet.
- § 14.11 Nummer 1 Satz 1 wird geändert, um auf den Übernachtungshafen Spijk am Boven-Rijn (km 859,80) sowie auf den Hafen Bergambacht (km 976,90) am Lek Bezug zu nehmen.
- § 14.11 Nummer 1 Buchstabe a wird ergänzt, um klarzustellen, dass es im Hafen von Bergambacht wie in den anderen Häfen verboten ist, Fahrzeuge zu beladen oder zu entladen und außerdem zu bunkern.
- § 14.11 Nummer 1 Buchstabe g wird dahingehend präzisiert, dass es in Übernachtungshäfen verboten ist, länger als für 3 x 24 aufeinanderfolgende Stunden an den öffentlichen Liegeplätzen stillzuliegen. Diese Formulierung wird dem Begriff „drei Tage hintereinander“ vorgezogen, der zu unterschiedlichen Interpretationen geführt hat. Sie steht im Einklang mit der angebrachten Beschilderung.
- § 14.11 Nummer 1 Buchstabe h wird geändert, um klarzustellen, dass es in Übernachtungshäfen verboten ist, innerhalb von zwölf Stunden nach dem Verlassen des Hafens erneut in demselben Übernachtungshafen stillzuliegen.
- § 14.11 Nummer 1 Buchstabe j wird ergänzt, um zu präzisieren, dass es in Übernachtungshäfen verboten ist, mit Verbänden mit einer Länge von mehr als 135 m an den Anlegestellen in Bergambacht anzulegen.
- Die neuen Nummern 2, 3 und 4 von § 14.11 RheinSchPV beziehen sich auf leicht abweichende Vorschriften für den Übernachtungshafen Spijk am Boven-Rijn.
- § 14.11 Nummer 5 entspricht der früheren Nummer 2 und wird angepasst, um die beiden neuen Übernachtungshäfen zu berücksichtigen. Er verpflichtet den Schiffsführer,
 - dem Verkehrsposten Nijmegen die Wahl des Liegeplatzes im Übernachtungshafen Spijk sowie seine Abfahrt und
 - dem Verkehrsposten Dordrecht die Wahl des Liegeplatzes im Übernachtungshafen Bergambacht sowie seine Abfahrt unverzüglich mitzuteilen.

- § 14.11 Nummer 6 schließlich entspricht der früheren Nummer 3. In Nummer 6 handelt es sich bei der Änderung von „können“ in „kann“ um eine grammatikalische Anpassung in der niederländischen Sprachfassung.

In Anlehnung an § 14.11 wird in die RheinSchPV ein neuer § 14.12 betreffend den Schutz- und Sicherheitshafen Emmerich eingefügt:

- Die Bestimmungen von § 14.12 Nummer 1 Buchstaben a, c und d sind mit den Bestimmungen für die Übernachtungshäfen in den Niederlanden identisch und entsprechen der derzeitigen Praxis.
- Die Bestimmung in § 14.12 Nummer 1 Buchstabe b verbietet aus Sicherheitsgründen die Nutzung des Hafens für alle Fahrzeuge, die eine Bezeichnung nach § 3.14 führen müssen. Somit dürfen Fahrzeuge, die einen oder mehrere blaue Kegel führen, nicht in den Hafen einfahren.
- Die Bestimmung in § 14.12 Nummer 1 Buchstabe e verbietet die Belegung von Liegestellen mit einem von einem Verband getrennten Leichter, um sicherzustellen, dass die Schifffahrt dort ihre Ruhezeiten verbringen kann. Ohne dieses Verbot bestünde die Gefahr, dass im Schutz- und Sicherheitshafen Emmerich Liegestellen mit Schubleichtern dauerhaft belegt werden und diese dann nicht mehr der Schifffahrt für die Ruhezeiten zur Verfügung stehen.
- Die Bestimmung von § 14.12 Nummer 2 soll der zuständigen Behörde die Möglichkeit geben, Maßnahmen zu treffen, die nicht von diesen Bestimmungen abgedeckt sind.

Da die Überschrift von § 14.11 geändert und ein neuer Paragraph eingefügt wurde, muss auch das Inhaltsverzeichnis angepasst werden.

Die Angleichung der Rheinkilometer (km) in der RheinSchPV erfordert eine Berichtigung der folgenden Paragraphen in allen drei Sprachfassungen:

- § 11.01 Nummer 5: Die Rheinkilometer-Angabe (km) für Emmerich lautet 855.
- § 12.01 Nummer 3 Buchstabe b: Die Rheinkilometer-Angabe (km) für Pannerden lautet 867,50.

Diese Änderungen verursachen für das Gewerbe keine zusätzlichen Kosten und die Kosten für die Verwaltungen sind begrenzt.

Diese Änderungen treten am 1. Dezember 2023 in Kraft.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

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

Eine Ablehnung dieser Änderungen würde die oben dargelegten Ziele untergraben.

Beschlussentwurf

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

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

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss wiedergegebenen Änderungen des Inhaltsverzeichnisses sowie der §§ 11.01 Nummer 5, 12.01 Nummer 3, 14.11 und 14.12 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV).

Die in der Anlage beigefügten Änderungen treten am 1. Dezember 2023 in Kraft.

Anlage

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*
 - a) *Nach der Angabe zu § 14.10 wird die Angabe zu § 14.11 wie folgt gefasst:*
„14.11 Übernachtungshäfen Boven-Rijn, Waal und Lek“
 - b) *Nach der Angabe zu § 14.11 wird die Angabe zu § 14.12 wie folgt eingefügt:*
„14.12 Schutz- und Sicherheitshafen Emmerich“

2. *§ 11.01 Nummer 5 (angenommen durch Beschluss 2017-II-19 Anlage 1) wird wie folgt gefasst:*
„5. Ein Fahrgastschiff darf unterhalb von Emmerich (km 855) nur fahren, wenn es die Anforderungen des Artikels 13.01 Nummer 2 Buchstabe b ES-TRIN erfüllt.“

3. *Artikel 12.01 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:*
„3. Die Meldepflicht nach Nummer 1 besteht auf folgenden Strecken, die mit dem Tafelzeichen B.11 und einer Zusatztafel „Meldepflicht“ gekennzeichnet sind:
 - a) von Basel (Mittlere Rheinbrücke km 166,53) bis Gorinchem (km 952,50) und
 - b) Pannerden (km 867,50) bis Krimpen am Lek (km 989,20).“

4. § 14.11 wird wie folgt gefasst:

„§ 14.11

Übernachtungshäfen Boven-Rijn, Waal und Lek

1. In den Übernachtungshäfen Spijk (km 859,80), Lobith (km 863,40), IJzendoorn (km 907,80), Haaften (km 936,00) und Bergambacht (km 976,90), ist es ohne Erlaubnis der zuständigen Behörde verboten:
 - a) Fahrzeuge zu beladen oder zu entladen und außerdem in Bergambacht zu bunkern;
 - b) Güter oder andere Gegenstände am Ufer oder auf einer Landebrücke abzustellen;
 - c) Tanks zu entgasen;
 - d) Fahrgäste an Bord zu nehmen oder an Land zu setzen;
 - e) mit Schwimmkörpern oder schwimmenden Anlagen einzufahren;
 - f) mit Fahrzeugen einzufahren, die eine Bezeichnung nach § 3.14 Nummer 2 oder 3 führen müssen;
 - g) länger als für 3 x 24 aufeinanderfolgende Stunden an den öffentlichen Liegeplätzen stillzuliegen;
 - h) innerhalb von zwölf Stunden nach dem Verlassen des Hafens erneut in demselben Übernachtungshafen stillzuliegen;
 - i) mit dem Hinterschiff am Ufer anzulegen;
 - j) mit Verbänden mit einer Länge von mehr als 135 m an den Landebrücken und in Bergambacht an den Anlegestellen anzulegen.
2. Abweichend von Nummer 1 Buchstabe f dürfen im Übernachtungshafen Spijk Schiffe einfahren, die eine Bezeichnung nach § 3.14 Nummer 2 führen müssen.
3. Abweichend von Nummer 1 Buchstabe i darf im Übernachtungshafen Spijk an der Landebrücke 10 mit dem Hinterschiff am Ufer angelegt werden.
4. Abweichend von Nummer 1 Buchstabe j darf im Übernachtungshafen Spijk an der Landebrücke 10 mit Verbänden mit einer Länge von mehr als 135 m angelegt werden.
5. Der Schiffsführer muss die Wahl des Liegeplatzes in den Übernachtungshäfen sowie die Abfahrt aus diesen unverzüglich den Verkehrsposten Nijmegen (Übernachtungshäfen Spijk und Lobith), Tiel (Übernachtungshäfen IJzendoorn und Haaften) oder Dordrecht (Übernachtungshafen Bergambacht) mitteilen.
6. Die zuständige Behörde kann Anordnungen erteilen, die diesen Paragraphen ergänzen oder von ihm abweichen.“

5. Nach Artikel 14.11 wird folgender neuer Artikel 14.12 eingefügt:

„§ 14.12

Schutz- und Sicherheitshafen Emmerich

1. In dem Schutz- und Sicherheitshafen Emmerich (km 851,78) ist es ohne Erlaubnis der zuständigen Behörde verboten:
 - a) mit Schwimmkörpern oder schwimmenden Anlagen einzufahren;
 - b) mit Fahrzeugen einzufahren, die eine Bezeichnung nach § 3.14 Nummer 1, 2 oder 3 führen müssen;
 - c) länger als 3 x 24 aufeinanderfolgende Stunden stillzuliegen;
 - d) innerhalb von zwölf Stunden nach dem Verlassen des Hafens erneut in diesem stillzuliegen;
 - e) eine Liegestelle mit einem von einem Verband getrennten Leichter zu belegen.
2. Die zuständige Behörde kann Anordnungen erteilen, die diesen Paragraphen ergänzen oder von ihm abweichen.“

PROTOKOLL 12

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Genehmigung zeitlich befristeter Abweichungen von der RheinSchPV für ein Fahrzeug, bei dem Aufgaben der Besatzung automatisiert wahrgenommen werden, oder für ein ferngesteuertes Fahrzeug (Inhaltsverzeichnis, § 1.26)

1. In der Mannheimer Erklärung vom 17. Oktober 2018 mit dem Titel „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschiffahrt“ wird die ZKR in Abschnitt 5 aufgefordert, *„die Fortentwicklung der Digitalisierung, Automatisierung und anderer moderner Technologien voranzutreiben und damit zur Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit der Binnenschiffahrt beizutragen“*.
2. Die ZKR wird als ersten Schritt zur Förderung dieser Entwicklung einen gemeinsamen Rahmen schaffen, um Pilotprojekten für die Durchführung von Versuchen, die vorübergehende Abweichungen von den Verordnungen der ZKR erfordern, die Genehmigung zu erteilen. Diese Pilotprojekte betreffen Fahrzeuge, bei denen Aufgaben der Besatzung automatisiert wahrgenommen werden, oder ferngesteuerte Fahrzeuge. Das Ziel solcher Pilotprojekte besteht darin, Erfahrungen zu sammeln und diese in zukünftige Arbeiten zur Anpassung der Verordnungen der ZKR einfließen zu lassen.
3. Auf der Grundlage des Beschlusses 2020-II-21 hat die ZKR ihren Polizeiausschuss darum ersucht zu prüfen, unter welchen Bedingungen ein Pilotprojekt zeitlich befristet von den Vorschriften der RheinSchPV abweichen könnte.
4. Die RheinSchPV enthält in der Tat keine ausdrückliche Möglichkeit, einzelnen Fahrzeugen eine zeitlich befristete Abweichung von ihren Bestimmungen zu gewähren. Es stellt sich mithin die Frage nach der Rechtsgrundlage, auf der zeitlich befristete Abweichungen von den Vorschriften der RheinSchPV durch die zuständige Behörde gestattet werden können.
5. In Erfüllung seines Auftrags hat der Polizeiausschuss festgestellt, dass die bestehenden Rechtsgrundlagen der RheinSchPV nicht ausreichend und nicht angemessen sind, um solche Abweichungen von den Vorschriften der RheinSchPV zu gestatten. Aus diesem Grund schlägt er eine Änderung der RheinSchPV vor, um die erforderliche Rechtsgrundlage zu schaffen.
6. 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

Der Änderungsvorschlag zielt darauf ab, eine Rechtsgrundlage zu schaffen, damit die zuständige Behörde nach Maßgabe eines Beschlusses der ZKR für ein Fahrzeug, bei dem Aufgaben der Besatzung automatisiert werden, oder für ein ferngesteuertes Fahrzeug, zeitlich befristete Abweichungen von den Vorschriften der RheinSchPV gestatten kann. Der Begriff „Fernsteuerung“ bedeutet, dass die Festlegung des Kurses und der Geschwindigkeit des Fahrzeugs durch einen Schiffsführer erfolgt, der sich physisch nicht an Bord des Fahrzeugs befindet. Dieser Schiffsführer kann auch andere zusätzliche Aufgaben aus der Ferne ausführen, die notwendig sind, damit eine sichere Fahrt des Fahrzeugs gewährleistet ist. Diese anderen Aufgaben umfassen z. B. die Funkkommunikation, die Verwendung der blauen Tafel, das Anlegen usw.

Durch die Änderung soll ein neuer § 1.26 eingefügt werden, der eine sichere, lesbare und verständliche Rechtsgrundlage bildet und die Rechtssicherheit der RheinSchPV stärkt. Ziel des § 1.26 ist es, den Rechtsrahmen für die Durchführung zeitlich begrenzter innovativer Pilotprojekte zu Versuchszwecken auf dem Rhein festzulegen, für die eine Abweichung von der RheinSchPV erforderlich ist. Diese Pilotprojekte betreffen Fahrzeuge, bei denen Aufgaben der Besatzung automatisiert wahrgenommen werden, oder ferngesteuerte Fahrzeuge.

Das Ziel der Pilotprojekte besteht vor allem darin, Erfahrungen mit dem Einsatz neuer Technologien zu sammeln. Mithilfe der Pilotprojekte können entsprechende Technologien getestet und damit Innovationen angeregt werden. Die Erfahrungen aus den Pilotprojekten dienen auch als Beitrag für künftige Rechtsetzungsarbeiten der ZKR.

Die ZKR führt in diesem Sinne ein harmonisiertes Verfahren für die Genehmigung von Pilotprojekten, für die eine Abweichung von einer oder mehreren ZKR-Verordnungen beantragt wird, ein. Dies hat insbesondere zur Folge, dass für den gesamten Streckenabschnitt, auf der das Pilotprojekt durchgeführt werden soll, eine einzige Genehmigung gilt, auch wenn das Pilotprojekt Streckenabschnitte des Rheins in mehreren Ländern betrifft.

Zudem wird der Verwaltungsaufwand für die Träger von Pilotprojekten begrenzt, da sie nicht bei allen räumlich zuständigen Behörden Anträge stellen müssen, je nachdem, auf welchem Streckenabschnitt des Rheins die Versuche durchgeführt werden sollen. So wird der Verwaltungsaufwand sowohl bei den Projektträgern als auch den Verwaltungsbehörden reduziert und dem Geist der Einheitlichkeit des Rheinregimes entsprochen.

Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung

Die RheinSchPV könnte im bisherigen Wortlaut belassen werden. In der RheinSchPV gibt es Anordnungen vorübergehender Art der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt nach § 1.22a RheinSchPV. Die ZKR ist jedoch der Auffassung, dass diese Rechtsgrundlage nicht ausreichend und nicht angemessen ist, um der zuständigen Behörde die Gestattung von Abweichungen von der RheinSchPV für ein einzelnes Fahrzeug zu ermöglichen. In der Praxis könnte so für ein Fahrzeug, bei dem Aufgaben der Besatzung automatisiert wahrgenommen werden, oder ein ferngesteuertes Fahrzeug keine zeitlich befristete Abweichung von einer oder mehreren Vorschriften der RheinSchPV genehmigt werden.

Den aktuellen Inhalt der RheinSchPV beizubehalten ist daher keine wirkliche Alternative im Hinblick auf die Zielsetzungen der Mannheimer Ministererklärung und würde es nicht erlauben, die Innovation anzuregen.

Folgen dieser Änderung

Vor diesem Hintergrund wird ein neuer § 1.26 in die RheinSchPV eingefügt. Zudem muss auch das Inhaltsverzeichnis mit einem Verweis auf den neuen § 1.26 RheinSchPV aktualisiert werden.

In Nummer 1 wird der Rahmen festgelegt, wie der Träger eines Pilotprojekts eine Gestattung zur Abweichung von der RheinSchPV erhalten kann. Der Anwendungsbereich von § 1.26 betrifft ein Pilotprojekt mit einem Fahrzeug, bei dem Aufgaben der Besatzung automatisiert wahrgenommen werden, oder mit einem ferngesteuerten Fahrzeug. Unter bestimmten Bedingungen kann die zuständige Behörde für einen begrenzten Zeitraum Abweichungen von der RheinSchPV erlauben. Es handelt sich dabei um eine Verwaltungsgenehmigung, die von der zuständigen Behörde nur aufgrund einer durch Beschluss angenommenen Empfehlung der ZKR erteilt werden kann, aus der hervorgeht, dass das Fahrzeug die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt und über ein den anderen auf dem Rhein verkehrenden Fahrzeugen gleichwertiges Sicherheitsniveau verfügt.

In Nummer 2 wird der Inhalt der Empfehlung erläutert, der u. a. in der Festlegung der Mindestanforderungen besteht, die das Pilotprojekt erfüllen muss, um die von der zuständigen Behörde zu erteilende Erlaubnis zu erhalten. Mit diesen Anforderungen soll sichergestellt werden, dass der Träger des Pilotprojekts die erforderlichen Maßnahmen ergriffen hat, damit

- das Sicherheitsniveau des Pilotprojekts mit dem anderer auf dem Rhein fahrender Fahrzeuge gleichwertig ist;
- das Pilotprojekt mit den Sicherheitszielen der Regelwerke der ZKR vereinbar ist.

Die zuständige Behörde muss diese Mindestanforderungen bei ihrer Erlaubnis berücksichtigen und kann weitere Anforderungen festlegen. Die zuständige Behörde kann eine Abweichung dementsprechend erlauben oder auch nicht. In diesem Sinne enthält der Beschluss der ZKR lediglich Empfehlungen für die zuständige Behörde, die endgültige Entscheidung liegt bei der zuständigen Behörde.

In Nummer 3 wird ausgeführt, dass die Verwaltungsgenehmigung mit einer Änderung des Schiffsattests oder des nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnisses einhergeht. Konkret trägt die zuständige Behörde die Abweichungen nach § 1.26 Nummer 1 und die Anforderungen nach § 1.26 Nummer 2 in das Schiffsattest des betroffenen Fahrzeugs oder das nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkannte Zeugnis ein. Die Kontrollbehörden können so überprüfen, ob für das Fahrzeug, bei dem Aufgaben der Besatzung automatisiert wahrgenommen werden, oder für das ferngesteuerte Fahrzeug eine gültige Ausnahmeregelung für bestimmte Paragrafen vorhanden ist und es den übrigen geltenden Vorschriften entspricht. Die Empfehlung der ZKR und das Schiffsattest (in dem auf die Empfehlung konkret und ausdrücklich verwiesen wird) gewährleisten die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung durch alle Mitgliedstaaten und Polizeien. Dieser Ansatz reduziert zudem den Verwaltungsaufwand, ohne ein neues Borddokument zu schaffen.

Die zuständige Behörde wird auch dazu angehalten, die ZKR innerhalb eines Monats über die Erteilung der Genehmigung nach § 1.26 Nummer 2 zu informieren, damit die ZKR erfährt, wie die zuständige Behörde einen Antrag des Trägers eines Pilotprojekts, der Gegenstand einer Empfehlung der ZKR war, beschieden hat, und aus welchen Pilotprojekten sie Erfahrungen sammeln kann.

Abschließend ist festzustellen, dass die Änderung für das Gewerbe keine zusätzlichen Kosten verursacht und die Kosten für die Verwaltungen gering sind.

Die Änderung soll am 1. Dezember 2023 in Kraft treten.

Folgen, die die Ablehnung der Änderung mit sich bringen würde

Eine Ablehnung dieser Änderung der RheinSchPV würde den Zielen, die in der Mannheimer Erklärung formuliert wurden, zuwiderlaufen und den verschiedenen oben dargestellten Zielen schaden.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

unter Bezugnahme auf die Stellungnahme ihres Untersuchungsausschusses,

unter Hinweis auf die Mannheimer Akte, die die Freiheit der Schifffahrt, die Einheit des Rheinschifffahrtsregimes und die Gleichbehandlung garantiert,

unter Hinweis auf die Mannheimer Erklärung „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“,

gestützt auf Beschluss 2020-II-21 zur Aktualisierung des Mandats des Kleinen Schifffahrtsausschusses für die Steuerung und Koordinierung der Arbeiten im Zusammenhang mit der automatisierten Schifffahrt,

in dem Bestreben, die Sicherheit und die Prosperität der Rheinschifffahrt zu garantieren und

in der Erwägung, dass die automatisierte Schifffahrt und ferngesteuerte Fahrzeuge hierzu einen Beitrag leisten können,

zur Unterstützung der Entwicklung und Erprobung der automatisierten Schifffahrt oder ferngesteuerter Fahrzeuge unter konsequenter Gewährleistung eines gleichwertigen Sicherheitsniveaus wie für die anderen auf dem Rhein verkehrenden Fahrzeuge,

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

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Dezember 2023 in Kraft.

Anlage

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

Nach der Angabe zu § 1.25 wird die Angabe zu § 1.26 wie folgt eingefügt:

„1.26 Abweichungen von dieser Verordnung für ein Fahrzeug, bei dem Aufgaben der Besatzung automatisiert wahrgenommen werden, oder für ein ferngesteuertes Fahrzeug“.

2. *Nach § 1.25 wird § 1.26 wie folgt eingefügt:*

„§ 1.26

Abweichungen von dieser Verordnung für ein Fahrzeug, bei dem Aufgaben der Besatzung automatisiert wahrgenommen werden, oder für ein ferngesteuertes Fahrzeug

1. Zu Versuchszwecken und für einen begrenzten Zeitraum kann die zuständige Behörde aufgrund einer Empfehlung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt für ein Fahrzeug, bei dem Aufgaben der Besatzung automatisiert wahrgenommen werden, oder für ein ferngesteuertes Fahrzeug Abweichungen von dieser Verordnung erlauben.
2. Die Empfehlung legt Mindestanforderungen fest, die gewährleisten, dass das Fahrzeug
 - a) die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt und
 - b) über ein den anderen auf dem Rhein verkehrenden Fahrzeugen gleichwertiges Sicherheitsniveau verfügt.

Die zuständige Behörde kann ihre Erlaubnis mit zusätzlichen Anforderungen versehen.

3. Die zuständige Behörde trägt die Abweichungen nach Nummer 1 und die Anforderungen nach Nummer 2 in das Schiffsattest des betroffenen Fahrzeugs oder das nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkannte Zeugnis ein.“

PROTOKOLL 13

Definitive Änderungen zur Anpassung der Verweise der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) auf den Europäischen Standard für Binnenschiffahrtswartungsdienste (ES-RIS 2023/1) (§§ 1.01, 4.07 und 12.01)

1. Die ZKR hat mit Beschluss 2015-I-3 den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt („CESNI“) errichtet. Die Aufgaben dieses Ausschusses beinhalten die Annahme technischer Standards in verschiedenen Bereichen, namentlich in den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie und Besatzung, auf welche die anwendbaren europäischen und internationalen Regelwerke, darunter die der Europäischen Union (EU) und der ZKR, mit dem Ziel ihrer Anwendung verweisen können.
2. In seiner Sitzung vom 13. Oktober 2022 hat der CESNI die Edition 2023/1 des Europäischen Standards für Binnenschiffahrtswartungsdienste (im Folgenden ES-RIS) verabschiedet. Die Abkürzung geht auf die englische Bezeichnung dieses Standards, „European Standard for River Information Services“, zurück.
3. Im ES-RIS sind die technischen Spezifikationen der für Binnenschiffahrtswartungsdienste (RIS) eingesetzten wichtigsten Technologien festgelegt, um insbesondere eine vollständige Interoperabilität auf dem Rhein und den Wasserstraßen der Europäischen Union zu ermöglichen. Der in vier Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch, Niederländisch) verfügbare ES-RIS trägt zur weiteren Verbesserung der technologischen Entwicklungen bei und fördert gleichzeitig die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschiffahrt. Der ES-RIS 2023/1 enthält zahlreiche Änderungen, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:
 - die Aufnahme eines neuen Teils zur Bündelung und Klarstellung der Betriebs- und Leistungsanforderungen für elektronische Kartendarstellungs- und Informationssysteme (Inland ECDIS);
 - die Ergänzung zweier neuer Nachrichtentypen, die von Inland AIS-Geräten übertragen werden. AtoN-Meldungen (Aids to Navigation) werden zur Anzeige der Position physischer oder virtueller Objekte wie Bojen, Arbeits- oder Gefahrenzonen in Echtzeit auf dem Bildschirm des Inland ECDIS verwendet. ASM-Nachrichten sind ein Feature zur dynamischen Anzeige zusätzlicher Informationen auf dem Inland ECDIS (z. B. Wasserstände oder Status von Schleusenampeln). ASM-Nachrichten ermöglichen Schiffen auch die Übermittlung von Informationen an Land, wie z. B. die geschätzte Ankunftszeit (ETA – Estimated Time of Arrival);
 - die Einführung des XML-Formats (Extensible Markup Language) für die meisten Nachrichten im Rahmen des Elektronischen Meldens in der Binnenschiffahrt (ERI);
 - die Einführung einer neuen Nachricht „ERIVROY“ zur Erleichterung der Meldung und Planung von Reisen;
 - die Update-Verwaltung von NtS-Nachrichten (Nachrichten für die Binnenschiffahrt) sowie
 - redaktionelle Verbesserungen und Korrekturen.
4. Durch den ES-RIS wird die Verständlichkeit und Zugänglichkeit der RIS-Standards sowohl für nationale Behörden als auch für die RIS-Experten und ebenso für Unternehmen und Entwickler von Binnenschiffahrtswartungsdienste verbessert. Ziel ist des Weiteren ein regelmäßiger Aktualisierungsmechanismus für den ES-RIS.
5. Der ES-RIS ist *per se* nicht bindend. Damit dieser Standard anwendbar wird, können die ZKR, die EU, weitere internationale Organisationen oder Drittländer in ihrem jeweiligen Rechtsrahmen auf ihn verweisen.

6. Die ZKR gilt als Wegbereiterin der Implementierung der RIS auf dem Rhein. Sie hat bereits 1998 Dokumente im Zusammenhang mit den RIS verabschiedet. Mit Blick auf ein höheres Maß an Harmonisierung hat die ZKR jedoch entschieden, keine eigenen Standards mehr zu verabschieden, sondern direkt auf die vom CESNI veröffentlichten RIS-Standards zu verweisen.
7. Die ZKR beschließt daher eine Anpassung der RheinSchPV, um auf die neue Edition des ES-RIS, den ES-RIS 2023/1, zu verweisen, was die Aktualisierung mehrerer Verweise erfordert.
8. 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

Zweck des Änderungsvorschlags ist die Verweisung auf den ES-RIS 2023/1 in der RheinSchPV.

Ziel dieser Änderungen ist es ferner, zu einer harmonisierten Implementierung der RIS für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union beizutragen. Ein weiteres Ziel ist zudem die Sicherstellung einer Interoperabilität der Systeme, die RIS-Daten verwenden.

Letztes Ziel dieses Änderungsvorschlags ist es schließlich, die derzeit in der RheinSchPV enthaltenen Anforderungen an diejenigen des ES-RIS anzupassen. Damit kann zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beigetragen, aber auch die RheinSchPV lesbarer und verständlicher gestaltet werden, wodurch sich die Rechtssicherheit erhöht.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Die RheinSchPV könnte im bisherigen Wortlaut belassen werden. Das hieße, dass die Verweise auf den ES-RIS 2021/1 beibehalten würden, wodurch allerdings Rechtsunsicherheit entstehen könnte.

Folgen dieser Änderungen

In diesem Zusammenhang müssen die Verweise auf die Edition 2023/1 des ES-RIS in der RheinSchPV entsprechend angepasst werden.

§ 1.01 wird wie folgt überarbeitet:

- Buchstabe ac RheinSchPV wird geändert, indem auf Teil II des ES-RIS verwiesen wird;
- In Buchstabe ai RheinSchPV wird die ausdrückliche Angabe der Edition 2023/1 aktualisiert.

In den folgenden Paragraphen der RheinSchPV werden die Verweise auf Teile des ES-RIS durch Streichung der Titel wie folgt überarbeitet:

- In § 4.07 Nummer 3 RheinSchPV wird der Verweis auf Teil I des ES-RIS entsprechend geändert;
- In § 4.07 Nummern 4 und 5 RheinSchPV wird der Verweis auf Teil II des ES-RIS entsprechend geändert;
- In § 12.01 Nummer 1 RheinSchPV wird der Verweis auf Teil IV des ES-RIS entsprechend geändert.

Analog zu den statischen Verweisen auf jede neue Ausgabe des ES-TRIN oder auf die früheren von der ZKR verabschiedeten RIS-Standards wurde ein statischer Verweis auf den ES-RIS, d. h. mit Angabe der Edition, bevorzugt, um eine Prüfung der eventuellen Auswirkungen des Inhalts des ES-RIS auf die Bestimmungen der RheinSchPV zu ermöglichen und klarzustellen, welche Edition zur Gewährleistung einer vollständigen Interoperabilität der RIS zu berücksichtigen ist.

Diese Änderungen verursachen für das Gewerbe keine zusätzlichen Kosten und die Kosten für die Verwaltungen sind begrenzt.

Die Änderungen treten am 1. Januar 2024 in Kraft.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings könnte auf diese Weise nicht zu einer harmonisierten Implementierung der RIS für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union beigetragen werden.

Die Folge wären Unstimmigkeiten – auch mittel- und langfristig – im Hinblick auf die harmonisierte Verwendung der RIS-Standards, was den oben dargelegten Zielen zuwiderlaufen würde.

Zudem könnte Rechtsunsicherheit entstehen.

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 Binnenschifffahrtswartungsdienste (ES-RIS), Edition 2023/1, angenommen am 13. Oktober 2022 durch den CESNI,

in dem Wunsch, eine harmonisierte Implementierung der Binnenschifffahrtswartungsdienste (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 Systemen von Nutzen sind,

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

beschließt die Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV), die als Anlage zu diesem Beschluss beigefügt sind.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen treten am 1. Januar 2024 in Kraft.

Anlage

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

1. § 1.01 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe ac (eingeführt mit Beschluss 2021-I-11) wird wie folgt gefasst:

„ac) „Inland AIS Gerät“ ein Gerät, das auf einem Fahrzeug eingebaut ist und im Sinne der Bestimmungen von Teil II des ES-RIS genutzt wird;“

b) Buchstabe ai (eingeführt mit Beschluss 2021-I-11) wird wie folgt gefasst:

„ai) „ES-RIS“ der Europäische Standard für Binnenschiffahrtswartungsinformationsdienste Ausgabe 2023/1. Bei der Anwendung des ES-RIS ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen.“

2. § 4.07 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 3 zweiter Satz wird wie folgt gefasst:

„Das Inland ECDIS Gerät im Informationsmodus muss den Bestimmungen von Teil I des ES-RIS entsprechen.“

b) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Es müssen mindestens folgende Daten gemäß den Bestimmungen von Teil II des ES-RIS übermittelt werden:

- a) User Identifier (Maritime Mobile Service Identity, MMSI);
- b) Schiffsname;
- c) Fahrzeug- oder Verbandstyp gemäß Bestimmungen von Teil II des ES-RIS;
- d) einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI), oder, für die Seeschiffe sofern keine ENI erteilt wurde, die IMO Nummer;
- e) Länge über alles des Fahrzeugs bzw. Verbandes mit einer Genauigkeit von 0,1 m;
- f) Breite über alles des Fahrzeugs bzw. Verbandes mit einer Genauigkeit von 0,1 m;
- g) Position (WGS 84);
- h) Geschwindigkeit über Grund;
- i) Kurs über Grund;
- j) Zeitangabe der elektronischen Positionsermittlung;
- k) Navigationsstatus gemäß Anlage 11;
- l) Bezugspunkt der Positionsinformation auf dem Fahrzeug mit einer Genauigkeit von 1 m gemäß Anlage 11;
- m) Rufzeichen.“

c) *Nummer 5 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:*

„c) Fahrzeug- oder Verbandstyp gemäß den Bestimmungen von Teil II des ES-RIS;“.

3. *§ 12.01 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:*

„1. Die Schiffsführer folgender Fahrzeuge und der Verbände müssen sich vor der Einfahrt in die unter Nummer 3 genannten Strecken elektronisch gemäß den Bestimmungen von Teil IV des ES-RIS melden:

- a) Fahrzeuge, die Güter an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt;
- b) Tankschiffe, ausgenommen Bunkerboote und Bilgenentölungsboote im Sinne des Abschnitts 1.2.1 der dem ADN beigefügten Verordnung;
- c) Fahrzeuge, die Container befördern;
- d) Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m;
- e) Kabinenschiffe;
- f) Seeschiffe;
- g) Fahrzeuge, die ein LNG-System an Bord haben;
- h) Sondertransporte nach § 1.21.“

PROTOKOLL 14

Billigung der Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) im schriftlichen Verfahren (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08 und 11.01 sowie Anlage 13)

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis von der Billigung des in der Anlage beigefügten Beschlusses zu den Änderungen in dem Inhaltsverzeichnis, in §§ 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08 und 11.01 sowie Anlage 13 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung im schriftlichen Verfahren.

Dieser Beschluss trägt das Datum vom 25. November 2022, dem Tag des letzten Zustimmungsbeseids.

Anlage

Anlage zu Protokoll 14: Beschluss vom 25. November 2022

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Anpassung der RheinSchPV an die neue Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV) (Inhaltsverzeichnis, in §§ 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08 und 11.01 sowie Anlage 13)

Beschluss

1. In ihrer in der Plenarsitzung im Herbst 2017 angenommenen Strategie hat die ZKR auf ihr „Ziel der weiteren Verbesserung und Harmonisierung der Standards und Regelwerke für die Binnenschifffahrt bei gleichzeitigem Erhalt höchster Sicherheit, Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit durch Innovation und Modernisierung“ hingewiesen. Daher basieren die neue Rheinschiffpersonalverordnung und die Richtlinie (EU) 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt auf denselben vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt angenommenen Standards. Die Heranziehung dieser Standards führt zu wesentlichen Änderungen im Befähigungswesen, die sich in einer neuen Rheinschiffpersonalverordnung (im Folgenden RheinSchPersV) niederschlagen.
2. Die wichtigsten Neuerungen der RheinSchPersV lassen sich wie folgt zusammenfassen:
 - Mehrere Befähigungszeugnisse für Schiffsführer werden auf dem Rhein gültig sein. Diese Zeugnisse umfassen das nach der neuen RheinSchPersV erteilte Rheinpatent und die gemäß der Richtlinie (EU) 2017/2397 erteilten Unionsbefähigungszeugnisse für Schiffsführer.
 - Jedes Befähigungszeugnis als Schiffsführer gibt Auskunft darüber, ob der Inhaber gegebenenfalls über besondere Berechtigungen verfügt, die insbesondere die Radarpatente und die Streckenzeugnisse ersetzen. Der Schiffsführer muss beispielsweise eine besondere Berechtigung für das Befahren der Strecken des Rheins zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre nachweisen, da diese als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden.
 - Es gibt außerdem künftig nur noch ein Rheinpatent für alle Fahrzeugarten (mit einer Länge gleich oder über 20 m), sofern es sich nicht um ein Sportpatent, ein Behördenpatent oder ein vorläufiges Rheinpatent handelt. Das bisherige große Rheinpatent und das bisherige kleine Rheinpatent für Fahrzeuge bis 35 m Länge werden mit der neuen RheinSchPersV abgeschafft.
 - Die meisten Befähigungszeugnisse als Schiffsführer und die besonderen Berechtigungen stehen mittlerweile in elektronischem Format zur Verfügung.
3. Die RheinSchPV enthält mehrere Verweise auf die RheinSchPersV, die angesichts der Änderungen der RheinSchPersV aktualisiert werden müssen.
4. Mit ihrem im schriftlichen Verfahren gefassten Beschluss vom 8. November 2022 2022-II-9 entschied die ZKR, die neue RheinSchPersV, die am 1. April 2023 in Kraft treten soll, anzunehmen.
5. Mit diesem Änderungsvorschlag soll die zeitgleiche Anpassung der RheinSchPV an die neue RheinSchPersV gewährleistet werden.
6. 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 mehreren Zielen:

- Das erste Ziel besteht darin, die Kohärenz des Rheinregimes zu gewährleisten. Die Kohärenz von Vorschriften setzt eine Aktualisierung der Verweise und eine Vereinheitlichung der Terminologie, d. h. der Begriffe, Ausdrücke und Definitionen, voraus, die ein wesentliches Element zur Gewährleistung der Rechtssicherheit der Vorschriften sind. Folglich besteht das Ziel dieser Änderungen darin, die unabdingbaren verordnungsrechtlichen Änderungen aufgrund des am 1. April 2023 geplanten Inkrafttretens der neuen RheinSchPersV vorzunehmen. Konkret geht es um eine Anpassung der RheinSchPV an die neue RheinSchPersV und eine Aktualisierung der Verweise, vor allem im Hinblick auf das Befähigungszeugnis als Schiffsführer und eventuelle besondere Berechtigungen.
- Ein weiteres Ziel besteht darin, einige redaktionelle Klarstellungen vorzunehmen, um die Verständlichkeit und Zugänglichkeit der neuen Verordnung zu gewährleisten. Die Anpassung der RheinSchPV an die neue RheinSchPersV erfordert eine Vereinheitlichung der Terminologie, was auch eine Vereinfachung und Modernisierung des Wortlauts ermöglicht.

Diese Änderungen müssen wie die neue RheinSchPersV am 1. April 2023 in Kraft treten.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Keine, außer einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen.

Dies würde bedeuten, dass Unstimmigkeiten zwischen RheinSchPV und neuer RheinSchPersV entstehen würden, was ihre Auslegung erschweren und die Rechtssicherheit schwächen würde.

Folgen dieser Änderungen

§ 1.02 Nummer 1 wird aktualisiert. Gemäß der neuen RheinSchPersV gilt künftig auf dem Rhein das Befähigungszeugnis als Schiffsführer, das nach der neuen RheinSchPersV erteilte Rheinpatent und die gemäß der Richtlinie (EU) 2017/2397 erteilten und nach der neuen RheinSchPersV gültigen Befähigungszeugnisse für Schiffsführer. Auf diesem Zeugnis sind gegebenenfalls auch die meisten zusätzlichen besonderen Berechtigungen aufgeführt, die der Schiffsführer besitzen kann.

§ 1.09 Nummer 5 wird aktualisiert, um klarzustellen, dass das Ruder von einer Person besetzt sein muss, die ein Befähigungszeugnis als Schiffsführer besitzt, das gegebenenfalls die besondere Berechtigung für Radarfahrten und eine besondere Berechtigung für das Befahren von Wasserstraßen, die als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden, umfasst.

§ 4.06 Nummer 1 wird aktualisiert. Das Radarpatent wird durch die besondere Berechtigung für die Radarfahrt ersetzt, über welche auf dem auf dem Rhein gültigen Befähigungszeugnis als Schiffsführer ein Vermerk eingetragen wird. Daher muss auch der Wortlaut von § 6.32 Nummer 1 angeglichen werden, um ausdrücklich auf die besondere Berechtigung für die Radarfahrt zu verweisen.

Des Weiteren wird auch die deutsche Sprachfassung der RheinSchPV aktualisiert. So werden § 1.03 Nummer 4 Satz 1, § 1.08 Nummer 3 und Anlage 13 aktualisiert, um der neuen Terminologie für den Titel der RheinSchPersV Rechnung zu tragen, nach welcher der bisherige Begriff „*die Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein*“ durch „*die Rheinschiffspersonalverordnung*“ ersetzt wird.

Schließlich wird auch Anlage 13 aktualisiert, um die neuen Dokumente zu berücksichtigen und anzugeben, ob ein elektronisches Format zulässig ist oder nicht (siehe die Kategorien 2.1.1a bis 2.7). Es geht darum, die Dokumente anzupassen, die im Falle einer Kontrolle in Verbindung mit der Besatzung an Bord erforderlich sind, die Terminologie zu vereinheitlichen und die Verweise auf die neuen Paragraphen der RheinSchPersV zu aktualisieren. Des Weiteren können vier in Verbindung mit der Besatzung an Bord erforderliche Dokumente, d. h. die Dokumente der Kategorien 2.1.1 a, 2.4, 2.6 und 2.7, im PDF/A-Format vorgelegt werden, was ferner die Definition dieses Formats zu Beginn von Anlage 13 erfordert.

Die Änderungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Kategorie 2.1.1a bezieht sich auf das Befähigungszeugnis als Schiffsführer, das gegebenenfalls besondere erforderliche Berechtigungen umfasst, und das nach der neuen RheinSchPersV gültig ist und künftig in einem elektronischen Format (PDF/A) vorgelegt werden kann.
- Kategorie 2.1.1b bezieht sich auf das Sportpatent, das Behördenpatent oder das vorläufige Rheinpatent, wobei darauf hingewiesen wird, dass diese Patente derzeit nicht in einem elektronischen Format vorgelegt werden können.
- Kategorie 2.1.2 bezieht sich auf die anderen Mitglieder der Besatzung, die ein ordnungsgemäß ausgefülltes, gültiges Schifferdienstbuch mit dem (den) entsprechenden Befähigungszeugnis(sen) besitzen müssen.
- Kategorie 2.2 wird angepasst, um auf die neue Anlage 8 der RheinSchPersV und § 18.04 als entsprechende Rechtsgrundlage zu verweisen. Ebenso wird in Kategorie 2.3 der Inhalt der ehemaligen Kategorie 2.3 übernommen und nun auf § 18.04 der RheinSchPersV verwiesen.
- Kategorie 2.4 wird aktualisiert und es wird auf die besondere Berechtigung für Radarfahrten verwiesen, die künftig in einem elektronischen Format (PDF/A) vorgelegt werden kann.
- Der Inhalt von Kategorie 2.6 bleibt unverändert und es wird nun auf § 16.01 der RheinSchPersV verwiesen.
- Der Inhalt von Kategorie 2.7 bleibt unverändert und es wird auf § 15.02 der RheinSchPersV verwiesen.

Diese Änderungen verursachen für das Gewerbe keine zusätzlichen Kosten und die Kosten für die Verwaltungen sind marginal.

Diese Änderungen treten gleichzeitig mit der neuen RheinSchPersV am 1. April 2023 in Kraft.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Eine Ablehnung dieser Änderungen führte zu einem Widerspruch zwischen der RheinSchPV und der neuen RheinSchPersV.

Dies würde zu rechtlichen Unsicherheiten und Verwirrungen in Bezug auf die geltenden Rechtstexte führen. Kurz- und mittelfristig würde dies die Rechtssicherheit, Lesbarkeit und Zugänglichkeit der rheinischen Vorschriften schwächen.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

in dem Bestreben, die Einheit des Rheinregimes zu gewährleisten,

Bezugnehmend auf ihren Beschluss 2022-II-9, mit dem sie entschied, die neue Rheinschiffpersonalverordnung, die am 1. April 2023 in Kraft treten soll, anzunehmen.

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

in der Absicht, die Konsistenz zwischen Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und Rheinschiffpersonalverordnung sicherzustellen,

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

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen treten am 1. April 2023 in Kraft.

Anlage

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

1. § 1.02 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Jedes Fahrzeug sowie jeder Schwimmkörper muss unter der Führung einer hierfür geeigneten Person stehen. Diese wird als „Schiffsführer“ bezeichnet. Ihre Eignung gilt als vorhanden, wenn sie ein nach der Rheinschiffspersonalverordnung zur Schiffsführung des jeweiligen Fahrzeuges gültiges Befähigungszeugnis als Schiffsführer besitzt. Befährt der Schiffsführer einen in § 13.03 der Rheinschiffspersonalverordnung genannten Streckenabschnitt, muss er zudem die hierfür nach dieser Vorschrift erforderliche besondere Berechtigung besitzen. Sind nach der Rheinschiffspersonalverordnung mehrere Schiffsführer für das Fahrzeug vorgeschrieben, benötigt nur der Schiffsführer, unter dessen Führung das Fahrzeug steht, die besondere Berechtigung gemäß § 13.03 der Rheinschiffspersonalverordnung.“

2. § 1.03 Nummer 4 erster Satz wird wie folgt gefasst:

„4. Die Fähigkeiten der diensttuenden Mitglieder der Mindestbesatzung nach der Rheinschiffspersonalverordnung und sonstiger Personen an Bord, die vorübergehend selbständig den Kurs und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bestimmen, dürfen nicht durch Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Medikamenten, Drogen oder aus einem anderen Grund beeinträchtigt sein.“

3. § 1.08 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Diese Voraussetzungen gelten als erfüllt, wenn das Fahrzeug mit einem Schiffsattest nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung oder einem nach dieser Verordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnis versehen ist, Bau und Ausrüstung des Fahrzeugs den Angaben des Attestes oder des Zeugnisses entsprechen, und Besatzung und Betrieb mit den Vorschriften der Rheinschiffspersonalverordnung übereinstimmen.“

4. § 1.09 Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5. Auf jedem in Fahrt befindlichen schnellen Schiff muss das Ruder von einer Person besetzt sein, die ein nach der Rheinschiffspersonalverordnung gültiges Befähigungszeugnis als Schiffsführer und eine besondere Berechtigung für Radarfahrten sowie erforderlichenfalls eine besondere Berechtigung für das Befahren von Abschnitten des Rheins, die mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden, besitzt.

Eine zweite Person, die ebenfalls ein Befähigungszeugnis als Schiffsführer und die oben genannten erforderlichen besonderen Berechtigungen besitzt, muss sich im Steuerhaus befinden, ausgenommen beim An- und Ablegen sowie in den Schleusenvorhäfen und in den Schleusen.“

5. § 4.06 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

- „1. Fahrzeuge dürfen nur dann Radar benutzen, wenn
- a) sie mit einem Radargerät und einem Gerät zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit des Fahrzeugs nach Artikel 7.06 Nummer 1 ES-TRIN ausgerüstet sind. Das gilt auch für Inland ECDIS Geräte, die unter Verwendung von Inland ECDIS beim Steuern des Fahrzeuges mit überlagertem Radarbild betrieben werden können (Navigationsmodus). Die Geräte müssen in gutem Betriebszustand sein und einem von der zuständigen Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens für den Rhein zugelassenen Baumuster entsprechen. Nicht frei fahrende Fähren brauchen jedoch nicht mit einem Gerät zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit ausgerüstet zu sein;
 - b) sich an Bord eine Person befindet, die eine nach der Rheinschiffspersonalverordnung gültige besondere Berechtigung für Radarfahrten besitzt; bei guter Sicht kann jedoch Radar zu Übungszwecken verwendet werden, auch wenn sich eine solche Person nicht an Bord befindet.“

6. § 6.32 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

- „1. Fahrzeuge dürfen nur mit Radar fahren, wenn sich eine Person, die ein nach der Rheinschiffspersonalverordnung gültiges Befähigungszeugnis als Schiffsführer sowie eine besondere Berechtigung für Radarfahrten und erforderlichenfalls eine besondere Berechtigung für das Befahren von Abschnitten des Rheins, die mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden, besitzt, und eine zweite Person, die mit der Verwendung von Radar in der Schifffahrt vertraut ist, ständig im Steuerhaus aufhalten.

Wenn im Schiffsattest vermerkt ist, dass das Fahrzeug über einen Radareinmannsteuerstand verfügt, muss sich die zweite Person nicht ständig im Steuerhaus aufhalten.“

7. § 7.08 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

- „2. Die einsatzfähige Wache wird durch ein Mitglied der Besatzung sichergestellt, das
- a) bei Fahrzeugen nach Nummer 1 Buchstabe a Inhaber eines Befähigungszeugnisses nach § 15.02 der Rheinschiffspersonalverordnung ist,
 - b) bei Fahrzeugen nach Nummer 1 Buchstabe b Inhaber einer Sachkundebescheinigung nach § 14.01 der Rheinschiffspersonalverordnung ist.“

8. § 11.01 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

- „3. Ein Fahrzeug mit einer Länge über 110 m darf nur fahren, wenn sich an Bord eine Person befindet, die eine nach der Rheinschiffpersonalverordnung gültige besondere Berechtigung für Radarfahrten besitzt.“

9. 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:

- Rheinschiffpersonalverordnung (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 Binnenschiffahrtsfunk.

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. Das elektronische Format PDF/A in der folgenden Tabelle entspricht dem in der internationalen Norm ISO 19005-1 : 2005 festgelegten 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 Rheinschifffahrtszugehörigkeitsurkunde	Beschluss ZKR 2015-II-10	zugelassen	PDF-Format
1.3	der Eichschein des Fahrzeugs	Übereinkommen vom 15. Februar 1966	nicht zugelassen	
2. Besatzung				
2.1.1a	Das Befähigungszeugnis als Schiffsführer, das gegebenenfalls die notwendigen besonderen Berechtigungen umfasst, und das nach der Rheinschiffpersonalverordnung gültig ist, mit Ausnahme des Sportpatents, des Behördenpatents oder des vorläufigen Rheinpatents	RheinSchPersV § 3.02	zugelassen	PDF/A-Format
2.1.1b	Das Sportpatent, das Behördenpatent oder das vorläufige Rheinpatent	RheinSchPersV § 3.02 (§ 12.08 für das vorläufige Rheinpatent)	Nicht zugelassen	
2.1.2	Für die anderen Mitglieder der Besatzung ein ordnungsgemäß ausgefülltes, gültiges Schifferdienstbuch, mit dem (den) entsprechenden Befähigungszeugnis(sen)	RheinSchPersV § 3.02	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 8 der Rheinschiffpersonalverordnung 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.	RheinSchPersV § 18.04	nicht zugelassen	
2.3	die Bescheinigung über die Ausgabe der Bordbücher	RheinSchPersV § 18.04	zugelassen	PDF-Format
2.4	eine nach der Rheinschiffpersonalverordnung gültige besondere Berechtigung für Radarfahrten	RheinSchPersV § 13.02	zugelassen	PDF/A- Format
2.5	ein Sprechfunkzeugnis für die Bedienung von Schiffsfunkstellen	Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk Anhang 5	nicht zugelassen	
2.6	die Befähigungszeugnisse für das Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen	RheinSchPersV § 16.01 ff.	Ausschließlich für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt akzeptiert	PDF/A- 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
2.7	bei Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, die Bescheinigungen des Schiffsführers und der Besatzungsmitglieder, die am Bunkervorgang beteiligt sind	RheinSchPersV § 15.02	zugelassen	PDF/A- Format
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 Trimmlage 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
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

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage	Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen	Geeignetes elektronisches Format
4.3	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
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

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage	Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen	Geeignetes elektronisches Format
5.5	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
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

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. 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		
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 15

Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO), der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und der Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV) - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2023/1)

1. Die ZKR hat mit Beschluss 2015-I-3 den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt („CESNI“) eingerichtet. Die Aufgaben dieses Ausschusses beinhalten die Annahme technischer Standards in verschiedenen Bereichen, namentlich in den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie und Besatzung, auf welche die anwendbaren europäischen und internationalen Regelwerke, darunter die der Europäischen Union (EU) und der ZKR, mit dem Ziel ihrer Anwendung verweisen können.
2. Mit den Beschlüssen 2017-II-20, 2017-II-19, 2017-II-15 hat die ZKR eine Anpassung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffpersonalverordnung beschlossen, um auf den ES-TRIN 2017/1 zu verweisen. Ähnliche Beschlüsse wurden angenommen, um auf den ES-TRIN 2019/1 (Beschluss 2019-I-11) und den ES-TRIN 2021/1 (Beschluss 2020-II-12) zu verweisen.
3. In seiner Sitzung am 13. Oktober 2022 hat CESNI die Ausgabe 2023/1 des ES-TRIN angenommen. Diese Ausgabe enthält im Vergleich zum ES-TRIN 2021/1 verschiedene Änderungen, insbesondere im Hinblick auf:
 - Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt und Brennstoffzellen,
 - Rettungswesten,
 - Nachbehandlungssysteme,
 - Abwassersammlung,
 - fest installierte Feuerlöschanlagen für den Objektschutz,
 - Fahrgastschiffe,
 - Sportfahrzeuge,
 - Elektrische Antriebsmotoren hinter dem Achterpiekschott,
 - Reparaturen an in Betrieb befindlichen Motoren,
 - Einziehbare Steuerhäuser,
 - Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger,
 - Aktualisierung der Verweise auf den ES-RIS 2023/1,
 - Spezialanker mit verminderter Ankermasse,
 - eine Reihe redaktioneller Verbesserungen für die jeweiligen Sprachfassungen.
4. Der ES-TRIN ist kein bindender Standard. Damit dieser Standard anwendbar wird, können internationale Organisationen oder Drittstaaten in ihrem jeweiligen Rechtsrahmen darauf verweisen. Die ZKR und die EU beabsichtigen eine koordinierte Inkraftsetzung des ES-TRIN 2023/1 mit Wirkung zum 1. Januar 2024 mittels Verweises in ihrem jeweiligen Rechtsrahmen.
5. 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

Diese Änderungen zielen auf eine Aktualisierung des Verweises der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV auf den ES-TRIN hinsichtlich der technischen Vorschriften für Binnenschiffe ab.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Keine, außer einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen.

Folgen dieser Änderungen

Die Begriffsbestimmung für den ES-TRIN in § 1.01 Nummer 25 RheinSchUO wird aktualisiert.

Die Begriffsbestimmung für den ES-TRIN in § 1.01 Buchstabe ah RheinSchPV wird aktualisiert.

Die Begriffsbestimmung für den ES-TRIN in § 1.02 Nummer 56 RheinSchPersV wird aktualisiert.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings wäre dann keine koordinierte Umsetzung der technischen Vorschriften des ES-TRIN im jeweiligen Rechtsrahmen der ZKR und der EU möglich.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses, ihres Polizeiausschusses und ihres Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen,

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

unter Hinweis auf den Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Ausgabe 2023/1, angenommen am 13. Oktober 2022 durch den CESNI,

in Erwägung der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG,

in dem Wunsch, einheitliche Standards für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union beizubehalten,

mit dem Ziel, die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt weiter zu verbessern,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffpersonalverordnung.

beauftragt ihren Untersuchungsausschuss, die Dienstanweisungen für die Untersuchungskommissionen nach § 1.07 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung entsprechend anzupassen.

Die Änderungen in der Anlage treten am 1. Januar 2024 in Kraft.

Anlage

**Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,
der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und
der Rheinschiffpersonalverordnung**

1. *Die Rheinschiffsuntersuchungsordnung wird wie folgt geändert:*

§ 1.01 Nummer 25 wird wie folgt gefasst:

„25. „ES-TRIN“ der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe Ausgabe 2023/1¹. Bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen.“

2. *Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wird wie folgt geändert:*

§ 1.01 Buchstabe ah wird wie folgt gefasst:

„ah) „ES-TRIN“ der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe Ausgabe 2023/1². Bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen;“.

3. *Die Rheinschiffpersonalverordnung wird wie folgt geändert:*

§ 1.02 Nummer 56 wird wie folgt gefasst:

„56. „ES-TRIN“ der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe Ausgabe 2023/1³. Bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen.“

¹ Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Edition 2023/1, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt (CESNI) angenommen mit Beschluss 2022-II-1 vom 13. Oktober 2022.

² Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Edition 2023/1, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt (CESNI) angenommen mit Beschluss 2022-II-1 vom 13. Oktober 2022.

³ Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Edition 2023/1, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt (CESNI) angenommen mit Beschluss 2022-II-1 vom 13. Oktober 2022.

PROTOKOLL 16

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

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 17

Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt - Ausgabe 2022

1. Mit der Mannheimer Erklärung vom 17. Oktober 2018 rufen die zuständigen Minister der Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) dazu auf, *„die Fortentwicklung der Digitalisierung, Automatisierung und anderer moderner Technologien voranzutreiben und damit zur Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt beizutragen“*. Die strategischen Leitlinien der ZKR (Beschluss 2017-II-3) legen fest, dass die Vorteile der Binnenschifffahrt mithilfe von Innovation und Digitalisierung gestärkt werden sollten.
2. Die automatisierte Schifffahrt umfasst heutzutage ein sehr breites Spektrum an technischen Lösungen und Anwendungsfällen – von der einfachen Navigationsunterstützung bis zur vollautomatischen Navigation. Mit Beschluss 2018-II-16 hat die ZKR die erste internationale Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt beschlossen. Die Definition schafft ein strukturiertes Bild, das ermöglicht, die automatisierte Schifffahrt in ihrer Gesamtheit zu erfassen, um anschließend differenziert und auf Basis eines gemeinsamen Verständnisses Initiativen zu ergreifen, Arbeiten durchzuführen und die Notwendigkeit zur Ergreifung von Regelungsmaßnahmen zu beurteilen.
3. Die Gültigkeit dieser Definition war jedoch bis zum 31. Dezember 2020 befristet in der Erwartung, dass aufgrund der gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse Anpassungen notwendig sein könnten. Am Ende dieser Frist hat die ZKR festgestellt, dass die internationale Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt von Pilotprojekten in der Binnenschifffahrt, nationalen Behörden und internationalen Institutionen wie der UNECE oder dem Internationalen Ständigen Verband für Schifffahrtskongresse (PIANC) häufig genutzt wird und noch ein weiterer Erfahrungsrücklauf erforderlich ist. Vor diesem Hintergrund hat die ZKR die Geltungsdauer der Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt bis zum 31. Dezember 2022 verlängert (Beschluss 2020-II-20). Zudem hat die ZKR beschlossen, die Steuerung und Koordinierung der Arbeiten im Zusammenhang mit der automatisierten Schifffahrt dem Kleinen Schifffahrtsausschuss (RN) zu übertragen, dessen Mandat aktualisiert wurde (Beschluss 2020-II-21).
4. Im Vergleich zu der 2018 veröffentlichten internationalen Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt handelt es sich bei den vorgenommenen Änderungen um eher geringfügige Anpassungen. Die Anzahl der Automationsgrade bleibt unverändert. Einige verwendete Begriffe werden präzisiert. Zudem wird die Rolle des Schiffsführers besser berücksichtigt; sie ist nun auch im Rahmen der Überwachung und Reaktion auf die Navigationsumgebung in Automatisierungsgrad 3 aufgeführt. Das Thema Fernsteuerung schließlich wurde aus der Definition der Automatisierungsgrade herausgenommen. Die Fernsteuerung ist an sich keine Automatisierung, es besteht aber ein wichtiger Zusammenhang mit den Automatisierungsgraden. So kann die Fernsteuerung möglicherweise nicht bei jedem Fahrzeugtyp sicher eingesetzt werden, wenn bei einem Ausfall der Verbindung zwischen Fahrzeug und Land nicht genügend Rückfall-Systeme vorhanden sind. Weitere Klarstellungen zur Fernsteuerung und ihrem Bezug zur Automatisierung erfolgen in den Erläuterungen. Auch die der Definition ursprünglich hinzugefügten Beispiele sind nun in den Erläuterungen enthalten.

5. Der vorliegende Beschluss dient somit der Aktualisierung der Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt. Um Anpassungen vornehmen zu können, die sich aufgrund der insbesondere aus Pilotprojekten gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse als notwendig erweisen könnten, wird der Kleinen Schifffahrtsausschuss beauftragt, bis spätestens zur Plenartagung im Herbst 2027 einen Bericht hinsichtlich der Notwendigkeit und möglicher Inhalte von Änderungen vorzulegen. Die Ausgabe 2022 beinhaltet auch Erläuterungen, die zusätzliche Informationen liefern sollen.

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Hinweis auf die Mannheimer Erklärung „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“,

in Kenntnis der technischen Entwicklungen im Zusammenhang mit der Automatisierung der Schifffahrt,

in dem Bestreben, weiter zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit der Rhein- wie auch der europäischen Binnenschifffahrt beizutragen und gleichzeitig Innovationen zu fördern,

mit dem Ziel, die Einheitlichkeit und Kohärenz aller für die Rheinschifffahrt geltenden technischen Standards und Rechtstexte zu gewährleisten,

unter Hinweis auf ihren Beschluss 2018-II-16, mit dem die erste internationale Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt eingeführt wurde,

wie auch unter Hinweis auf ihren Beschluss 2020-II-20, mit dem die Gültigkeitsdauer der Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt bis zum 31. Dezember 2022 verlängert wurde,

auf Vorschlag ihres Kleinen Schifffahrtsausschusses,

beschließt die Annahme der Ausgabe 2022 der internationalen Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt und die in den Anlagen 1 und 2 zu diesem Beschluss enthaltenen Erläuterungen zwecks Verwendung bei ihren künftigen Arbeiten,

bittet ihre Mitgliedstaaten, diese Definition gleichermaßen zu nutzen,

schlägt der Europäischen Union, der UNECE, der Donaukommission, der Moselkommission, der Internationalen Kommission des Save-Einzugsgebiets, ihren Beobachterstaaten, dem Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) sowie den von ihr anerkannten Verbänden vor, im Rahmen einschlägiger Initiativen oder Arbeiten, insbesondere regulatorischer Art, ebenfalls diese Definition zu nutzen und so zum Erreichen eines gemeinsamen Verständnisses beizutragen,

beauftragt ihren Kleinen Schifffahrtsausschuss, die Akzeptanz und Nutzung der Definition insbesondere außerhalb der ZKR zu verfolgen, ihr darüber regelmäßig Bericht zu erstatten und ihr spätestens zur Plenartagung im Herbst 2027 einen Bericht über die Notwendigkeit und mögliche Inhalte von Änderungen vorzulegen,

beauftragt ihren Kleinen Schifffahrtsausschuss, die Erläuterungen bei Bedarf insbesondere aufgrund des technischen Fortschritts und der gewonnenen Erfahrungen zu aktualisieren und zu veröffentlichen.



















Anlagen

**Internationale Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt
Ausgabe 2022**

Einleitende Begriffsbestimmungen

- „Automatisierungsgrad“ bezeichnet den Grad, in dem ein automatisiertes Fahrzeug auf seiner Fahrt betrieben werden kann. Je nach Kontext kann ein automatisiertes Fahrzeug verschiedene Automatisierungsgrade erreichen.
- „Navigation“ bezeichnet alle Aufgaben (wie Planung, Steuerung, Überwachung, Manövrieren usw.), die ausgeführt werden, um ein Fahrzeug auf einer Wasserstraße von einem Ort zu einem anderen zu führen.
- „Dynamische Schifffahrtsaufgaben“ bezeichnet die Gesamtheit der navigatorischen Schiffsoperationen wie z. B. die Bedienung von Ruderanlagen, Antrieben, Ankerwinden oder höhenverstellbaren Steuerhäusern. Die Komplexität dieser Aufgaben ist vom betrachteten Kontext abhängig (z. B. kann das Festmachen des Fahrzeugs in einem Kontext ausgeschlossen werden).
- „Kontextspezifisch“ bezeichnet eingeschränkte Schifffahrtsbedingungen wie die Schifffahrt auf besonderen Wasserstraßenabschnitten, das Durchfahren von Schleusen sowie Verbands- und Schleppformationen. Der Kontext umfasst die für die automatisierte Schifffahrt relevante Infrastruktur, z. B. Art und Kapazität von Funkübertragungsnetzen. Der Kontext umfasst zudem den Einfluss natürlicher Bedingungen wie Strömung oder Wetter oder infrastrukturbedingte Einschränkungen wie Wasserstand und Brückendurchfahrtshöhen.
- „Schifffahrtsumgebung“ bezeichnet statische und dynamische Bedingungen wie Wasserstraßenprofil, Wasserstand, Wetter, Sicht, Begegnung mit anderen Fahrzeugen usw. Das Schifffahrtsautomatisierungssystem kann nur einen Teil der verfügbaren Informationen hinsichtlich der Schifffahrtsumgebung nutzen (z. B. nutzen Wendeanzeiger unter Grad 1 keine Informationen über die Begegnung mit anderen Fahrzeugen). Die Reaktion auf die Schifffahrtsumgebung schließt die Funkkommunikation mit den Schiffsführern anderer Fahrzeuge ein.
- „Kollisionsvermeidung“ bezeichnet die zentrale Aufgabe, die darin besteht, auf die Umgebungsbedingungen (andere Fahrzeuge, Brücken usw.) zu reagieren.

Für die Zwecke dieser Definition der Automatisierungsgrade bezeichnet der Begriff "Schiffsführer" einen menschlichen Schiffsführer.

	Automatisierungsgrad ¹	Bezeichnung	Schiffsführung (Manövrieren, Antrieb, Steuerhaus usw.)	Überwachung und Reaktion auf Schiffahrts-umgebung	Rückfallebene dynamischer Schiffahrtsaufgaben
Der Schiffsführer führt einige oder alle dynamischen Schiffahrtsaufgaben aus	0	Keine Automatisierung permanente Ausführung aller Aspekte der dynamischen Schiffahrtsaufgaben durch den Schiffsführer, auch wenn diese durch Warn- oder Interventionssysteme unterstützt werden			
	1	Steuerungsunterstützung kontextspezifische Ausführung durch ein <u>automatisiertes Steuerungssystem</u> unter Verwendung bestimmter Informationen über die Schiffahrts-umgebung, wobei davon ausgegangen wird, dass der Schiffsführer alle übrigen Aspekte der dynamischen Schiffahrtsaufgaben ausführt			
	2	Teilautomatisierung kontextspezifische Ausführung durch ein automatisiertes Schiffahrtssystem <u>sowohl der Steuerung als auch des Antriebs</u> unter Verwendung bestimmter Informationen über die Schiffahrts-umgebung, wobei davon ausgegangen wird, dass der Schiffsführer alle übrigen Aspekte der dynamischen Schiffahrtsaufgaben ausführt			
Das System führt alle dynamischen Schiffahrtsaufgaben aus (wenn es eingeschaltet ist)	3	Bedingte Automatisierung <u>kontinuierliche</u> kontextspezifische Ausführung <u>aller</u> dynamischen Schiffahrtsaufgaben durch ein automatisiertes Schiffahrtssystem, <u>einschließlich Kollisionsvermeidung</u> , wobei davon ausgegangen wird, dass der Schiffsführer auf Aufforderungen zum Eingreifen und Systemausfälle angemessen reagiert			
	4	Hohe Automatisierung kontinuierliche kontextspezifische Ausführung <u>und Rückfallebene</u> aller dynamischen Schiffahrtsaufgaben durch ein automatisiertes Schiffahrtssystem, <u>ohne dass davon ausgegangen wird, dass ein Schiffsführer auf eine Aufforderung zum Eingreifen reagiert</u> ²			
	5	Autonom = Vollautomatisierung kontinuierliche <u>bedingungslose</u> Ausführung und <u>Rückfallebene</u> aller dynamischen Schiffahrtsaufgaben durch ein automatisiertes Schiffahrtssystem, ohne dass davon ausgegangen wird, dass ein Schiffsführer auf eine Aufforderung zum Eingreifen reagiert			

¹ Fernsteuerung kann bei verschiedenen Automatisierungsgraden eingesetzt werden, wobei jedoch unterschiedliche, von den zuständigen Behörden festzulegende Bedingungen gelten können, um ein den derzeit verkehrenden Fahrzeugen gleichwertiges Sicherheitsniveau zu gewährleisten.

² Dieser Grad sieht zwei verschiedene Funktionalitäten vor: Fähigkeit zum „normalen“ Betrieb ohne menschliches Eingreifen und vollständige Rückfallebene. Zwei Untergrade sind denkbar.

Erläuterung zur internationalen Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt Ausgabe 2022

1. Einführung

Diese Erläuterung enthält zusätzliche Informationen über die internationale Definition der Automatisierungsgrade der Ausgabe 2022. Im Falle von Widersprüchen zwischen der Erläuterung und der Definition muss die angenommene Definition berücksichtigt werden. Die ZKR wird diese Erläuterung auf der Grundlage gewonnener Erfahrungen bei Bedarf aktualisieren.

Diese Erläuterung ersetzt oder ergänzt weder zukünftige noch bestehende Vorschriften.




2. Einleitende Begriffsbestimmungen

Automatisierungsgrad und maximaler Automatisierungsgrad

Ein automatisiertes Fahrzeug kann **während seiner Fahrt verschiedene Automatisierungsgrade** abdecken. Unter „maximalem Automatisierungsgrad“ wird der höchste Grad verstanden, den ein automatisiertes Fahrzeug während seiner Fahrt erreichen kann. Während einer Fahrt mit einem automatisierten Fahrzeug kann sich der Grad der menschlichen Intervention ändern, so dass für das gleiche Fahrzeug das System der automatisierten Schifffahrt auf einigen Streckenabschnitten der Wasserstraße eine große Rolle bei der Steuerung des Fahrzeugs spielen kann, während in einem anderen Kontext (einschränkenden Schifffahrtsbedingungen) der Mensch das Fahrzeug selbständig steuert. Dies ist vor allem der Hauptunterschied zwischen Grad 4 und Grad 5: Bei letzterem Grad hängt die Automatisierung nicht vom jeweiligen Kontext ab.

3. Tabelle mit den Automatisierungsgraden

a) Bedeutung der Piktogramme

Piktogramm	Bedeutung	„Rückfallebene“
	Die Tätigkeit, für die dieses Piktogramm verwendet wird, wird vom Schiffsführer ausgeführt.	Der Schiffsführer wird als letztlich verantwortlich angesehen und soll eingreifen.
	Teilaspekte der Tätigkeit, für die dieses Piktogramm verwendet wird, wird je nach Art der auszuführenden Tätigkeit entweder vom Schiffsführer oder vom System ausgeführt. (Die Tätigkeit kann ggf. in den spezifischen Betriebsbedingungen der Operational Design Domain (ODD) beschrieben werden).	Der Schiffsführer wird als letztlich verantwortlich angesehen und soll eingreifen.
	Die Tätigkeit, für die dieses Piktogramm verwendet wird, wird vom System ausgeführt.	Das System ist so weit ausgearbeitet, dass es eingreifen kann.

b) Beispiele

Automatisierungsgrad	Bezeichnung	Beispiele
0	Keine Automatisierung	Navigation mit Unterstützung der Radaranlage
1	Steuerungsunterstützung	Wendegeschwindigkeitsregler, Spurführungsassistent für die Binnenschifffahrt (SAB) zur Steuerungsunterstützung
2	Teilautomatisierung	Fortschrittliches System, das zur Steuerungsunterstützung und zur Kontrolle des Antriebs eingesetzt wird, wie der weiterentwickelte Spurführungsassistent für die Binnenschifffahrt (weiterentwickelter SAB). Dieses System kann eine Warnfunktion zur Kollisionsvermeidung haben.
3	Bedingte Automatisierung	Fortschrittliches System mit einer Kollisionsvermeidungsfunktion und welches das Fahrzeug steuert
4	Hohe Automatisierung	Ein Fahrzeug, das auf einem Kanalabschnitt zwischen zwei aufeinander folgenden Schleusen (Umgebung bekannt) vollständig von einem automatisierten Schifffahrtssystem gesteuert wird, aber das Automatisierungssystem kann die Durchfahrt durch die Schleuse nicht allein bewältigen (menschliches Eingreifen erforderlich).
5	Autonom = Vollautomatisierung	Ein Fahrzeug, bei dem das automatisierte Schifffahrtssystem alle Aufgaben (Routine- und Notfallaufgaben) uneingeschränkt ausführt.

c) Schwerpunkt auf Grad 4 „Hohe Automatisierung“

Für Grad 4 wird Folgendes ausgeführt: *"Dieser Grad sieht zwei verschiedene Funktionalitäten vor: die Fähigkeit zum „normalen“ Betrieb, ohne menschliches Eingreifen und vollständige Rückfallebene. Zwei Untergrade sind denkbar".*

Während nämlich der Schiffsführer in den Graden 1, 2 und 3 nicht nur bei Bedarf, sondern auch im Falle eines Systemausfalls eingreifen muss, wird in Grad 4 davon ausgegangen, dass das System sogar in kontextspezifischen Situationen so weit entwickelt ist, dass es in schwierigen Fällen nicht nur kein Eingreifen des Schiffsführers mehr erfordert, sondern sich auch selbst überwacht und autonom auf Systemausfälle reagiert („Fail-Safe“-Ansatz der Ausfallsicherheit).

Dieser Grad deckt also zwei sehr unterschiedliche Aspekte der Automatisierung ab (perfektes System für alle ungewöhnlichen Verkehrssituationen und umfassendes Backup-System). Dies könnte zu einer Aufteilung in zwei Untergrade führen.

Derzeit wird diese Unterscheidung in der Definition nicht vorgenommen, vor allem weil es wenig Erfahrung mit diesem Grad und den entsprechenden Weiterentwicklungen gibt.

4. Fernsteuerung im Verhältnis zur automatisierten Schifffahrt

Die Fernsteuerung und -überwachung von Fahrzeugen ist grundsätzlich unabhängig vom Automatisierungsgrad des Fahrzeugs.

Die Vollautomatisierung wird wie folgt definiert: „*die kontinuierliche bedingungslose Ausführung aller dynamischen Navigationsaufgaben und Rückfallebene durch ein automatisiertes Navigationssystem, ohne dass davon ausgegangen wird, dass ein Schiffsführer auf eine Aufforderung zum Eingreifen reagiert.*“ Fernsteuerung bedeutet, dass die Navigationsentscheidungen von einem Menschen oder einer fahrzeugexternen Maschine getroffen werden. Mit anderen Worten: „Fernsteuerung“ bedeutet, dass ein Teil oder die Gesamtheit der erforderlichen Navigationsaufgaben von Land aus oder von einem anderen Ort als dem Fahrzeug aus ausgeführt werden kann (z. B. Schiffsführung, Überwachung und Reaktion auf Navigationsumgebung und Rückfallebene dynamischer Navigationsaufgaben als Ersatz). Diese aus der Ferne durchgeführten Aufgaben können aus technischer Sicht von einem Menschen oder einer Maschine ausgeführt werden. Daher ist die Fernsteuerung an sich noch keine Automatisierung, auch wenn beide miteinander verbunden sind.

Automatisierung und Fernsteuerung scheinen also zwei unterschiedliche Konzepte zu sein, auch wenn sie teilweise identische Technologien und technische Ausrüstungen verwenden. Je nach Automatisierungsgrad ermöglicht das an Bord des Fahrzeugs installierte Automatisierungssystem die Steuerung von Ruderanlagen oder Antriebssystemen. Die Bedienung erfolgt durch einen elektronisch übermittelten Befehl.

- Dieser Befehl kann entweder lokal oder aus der Ferne erteilt werden.
- Dieser Befehl kann entweder von einem Menschen oder von einer Maschine erteilt werden.

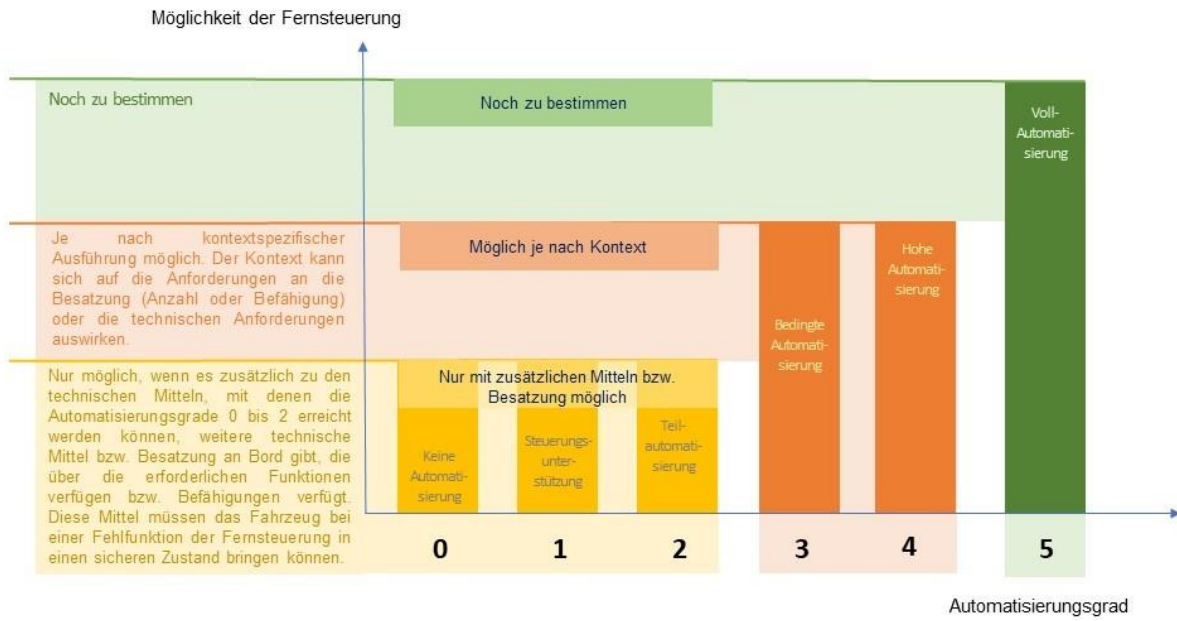
Fernsteuerung und Automatisierung erfordern daher identische Merkmale, um einen von einer ferngesteuerten Maschine oder einem Menschen erteilten Befehl in eine konkrete Bedienung der Ruderanlage und/oder des Antriebssystems umzusetzen.

Zwischen diesen beiden Konzepten besteht auch im Falle einer Störung ein Zusammenhang. Für den Fall einer Unterbrechung der Fernsteuerung könnten nämlich Vorkehrungen getroffen werden, die es dem Fahrzeug ermöglichen, entweder einen sicheren Ort zu erreichen, ohne andere Fahrzeuge zu gefährden, oder sicher stillgelegt zu werden, ohne dass andere Fahrzeuge dadurch übermäßig beeinträchtigt werden. Um diesen Zustand zu erreichen, gibt es mehrere Lösungen:

- Es gibt eine Person an Bord des Fahrzeugs, die über die notwendigen Kompetenzen verfügt, um solche Aufgaben durchzuführen.
- Das Fahrzeug verfügt über einen entsprechenden Automatisierungsgrad, der es ihm ermöglicht, unabhängig und gefahrlos einen sicheren Ort zu erreichen oder im Falle einer Unterbrechung der Kommunikation automatisch die Anker zu setzen.

Eine andere Lösung wäre ein zusätzliches, vollständig redundantes Fernsteuerungssystem. Wenn also die primäre Fernsteuerung nicht mehr funktioniert, könnte ein anderes Steuerungssystem mit alternativen technischen Mitteln aktiviert werden

Da es keinen offensichtlichen Zusammenhang zwischen Fernsteuerung und Automatisierung gibt, zeigt das Diagramm unten, dass je nach Automatisierungsgrad zusätzliche Bedingungen erfüllt sein müssen, um eine Fernsteuerung zu ermöglichen. Diese Bedingungen sollten eine sichere Schifffahrt garantieren, wenn der Automatisierungsgrad des Fahrzeugs nicht ausreicht, um bei einer Fehlfunktion der Fernsteuerung eine sichere Steuerung des Fahrzeugs zu gewährleisten. So sollten ferngesteuerte Fahrzeuge auch mit der notwendigen Ausrüstung ausgestattet sein, um es Schiffsführern an Bord zu ermöglichen, unverzüglich die Steuerung des Fahrzeugs zu übernehmen.



5. Kontakt

Sollten Sie Fragen oder Anmerkungen haben, um diese Erläuterung zu verbessern, bitten wir Sie, das Sekretariat der ZKR unter folgender Adresse zu kontaktieren: ccnr@ccr-zkr.org.

PROTOKOLL 18

Beschluss zur Unterstreichung der Bedeutung der Ausgabe 2022 des Internationalen Sicherheitsleitfadens für die Binnentankschifffahrt und Binnentankterminals (ISGINTT)

Beschluss

Die Zentralkommission,

erfreut über den Abschluss der Arbeiten zur Revision des Internationalen Sicherheitsleitfadens für die Binnentankschifffahrt und Binnentankterminals (International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals – ISGINTT),

in der Feststellung, dass dieser Leitfaden auch mit der auf dem Rhein geltenden, dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) beigefügten Verordnung kompatibel ist,

unter Betonung, dass der Zweck des Sicherheitsleitfadens nicht darin besteht, die aktuellen Rechtsvorschriften zu ersetzen oder zu ändern, sondern zusätzliche „Best Practices“ zur Verfügung zu stellen,

in der Feststellung, dass der Leitfaden das Resultat der von den beteiligten Industrieverbänden ermittelten „Best Practices“ ist,

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

in Partnerschaft mit dem Internationalen Seeverkehrsforum der Ölgesellschaften (Oil Companies International Marine Forum – OCIMF),

auf Vorschlag ihres Ausschusses für gefährliche Güter,

nimmt die Ausgabe 2022 des Internationalen Sicherheitsleitfadens für die Binnentankschifffahrt und Binnentankterminals (ISGINTT) zur Kenntnis und

unterstreicht die Bedeutung dieser zweiten Ausgabe des Leitfadens für die Verbesserung der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter an der Schnittstelle zwischen Binnentankschiffen und Landanlagen, insbesondere Binnentankterminals.

PROTOKOLL 19

Gleichwertiger Wasserstand (GIW) des Rheins 2022 (2014-II-17, 2021-II-23)

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf die Fortschreibung der Grundsätze für die Bestimmung des gleichwertigen Wasserstandes an den Richtpegeln des Rheins sowie nach Kenntnisnahme des Berichts ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zur Neufestsetzung des gleichwertigen Wasserstandes des Rheins für 2022,

setzt den gleichwertigen Wasserstand (GIW) ab dem 1. Januar 2023 wie folgt fest:

Pegel	GIW 2022 (cm) *
Basel	501
Maxau	372
Speyer	237
Mannheim	155
Worms	68
Mainz	171
Oestrich	92
Bingen	97
Kaub	77
Koblenz	77
Andernach	91
Bonn	142

Pegel	GIW 2022 (cm) *
Köln	139
Düsseldorf	91
Ruhrort	227
Wesel	174
Rees	118
Emmerich	74
Lobith	733
Pannerdensche Kop	700
Nimwegen	516
Tiel	255
IJsselkop	683

*Niederländische Werte sind cm + NAP (*Normaal Amsterdams Peil*)

Der mit dem Beschluss 2014-II-17 festgesetzte gleichwertige Wasserstand 2012 ist mit Wirkung vom 31. Dezember 2022 aufgehoben. Der gleichwertige Wasserstand 2022 gilt bis zum 31. Dezember 2031.

Der Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt wird diesem Protokoll als Anlage beigefügt.

Anlage

Bericht zur Festsetzung des gleichwertigen Wasserstandes (GIW) des Rheins für 2022

1. Allgemeines

Als Grundlage für die Festsetzung 2012 und 2022 wurden nach eingehender Prüfung und Erörterung für die gleichwertigen Abflüsse (GIQ) die 100 Jahre umfassenden Zeitreihen zu Grunde gelegt. Die ermittelten GIQ sind als die Abflüsse bestimmt worden, die im vieljährigen Mittel an 20 eisfreien Tagen unterschritten sind. Die Entwicklung der daraus abgeleiteten gleichwertigen Wasserstände ab dem Jahre 1932 bis 2012 ist zur Information in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Festgesetzte Gleichwertige Wasserstände 1932 bis 2012								
Pegel	GIW 32 (cm)	GIW 52 (cm)	GIW 62 (cm)	GIW 72 (cm)	GIW 82 (cm)	GIW 92 (cm)*	GIW 2002 (cm)*	GIW 2012 (cm)*
Beschluss der ZKR	1932-II-12	1952-II-18	1962-IV-49	1973-I-28 1976-II-40	1984-II-40	1992-I-32 1996-I-34 1998-I-27	2002-I-40 2002-II-26	2014-II-18
Rheinfelden	--	165	167	175	170	175	--	--
Basel	--	--	--	--	--	--	500	499
Breisach	80	75	--	--	--	--	--	--
Straßburg	148	140	150	--	--	--	--	--
Maxau	316	315	325	340	350	350	360	369
Speyer	215	--	--	215	215	220	220	241
Mannheim	184	150	135	150	160	155	155	160
Worms	- 86	95	65	80	70	65	65	72
Mainz	- 17	170	165	170	170	165	170	168
Oestrich	--	--	--	--	--	80	85	87
Bingen	103	100	100	70	60	--	100	100
Kaub	108	105	105	100	85	85	80	78
Koblenz	116	115	105	110	95	85	80	78
Andernach	129	130	115	115	105	95	95	93
Bonn	--	60	55	60	155	145	145	141
Köln	61	55	40	55	150	145	145	139
Düsseldorf	20	180	155	150	125	115	105	97
Ruhrort	- 64	250	210	200	195	215	225	233
Wesel	--	225	180	180	170	160	155	177
Rees	- 9	--	--	50	135	120	115	120
Emmerich	18	170	140	125	110	95	80	84
Lobith	910	850	810	815	795	770	752	739
Pannerdensche Kop	845	790	750	790	775	752	733	713
Nimwegen	691	625	590	615	610	571	545	523
Tiel	336	280	260	285	285	270	262	258
IJsselkop	--	--	--	765	750	729	709	694

*Niederländische Werte sind cm + NAP (*Normaal Amsterdams Peil*)

2. Grundsätze für die Festlegung des gleichwertigen Wasserstandes 2022

Die Festlegung des gleichwertigen Wasserstandes 2022 erfolgt anhand der Grundsätze, wie sie bereits bei der Festlegung für den GIW 2012 angesetzt wurden:

1. Die Werte der gleichwertigen Abflüsse (GIQ) an den festgesetzten Richtpegeln werden als Abflüsse einer 100 Jahre umfassenden Zeitreihe alle zehn Jahre neu festgelegt.
2. Mit den Werten der gleichwertigen Abflüsse werden die korrespondierenden Werte des gleichwertigen Wasserstandes (GIW) an den festgesetzten Richtpegeln ebenfalls alle zehn Jahre neu bestimmt.
3. Der gleichwertige Wasserstand (GIW) erhält die folgende fortgeschriebene Definition:

„Der gleichwertige Wasserstand (GIW) ist der Wasserstand, der bei einem gleichwertigen niedrigen Abfluss mit einer Unterschreitungsdauer von 20 Tagen im langjährigen Mittel längs des Rheins auftritt.“

Die Anwendung dieser Grundsätze sorgt für Transparenz und eine echte Gleichwertigkeit bei der Ermittlung des GIW und berücksichtigt langjährige stabile Trends in der Entwicklung des Wasserdargebots (GIQ), zum Beispiel als Folgen der Klimaveränderungen und ist dennoch ausreichend stabil bzw. unempfindlich gegenüber kurz- und mittelfristigen hydrologischen Schwankungen. Der jeweils neu festgelegte GIW repräsentiert zudem natürliche und anthropogene Änderungen in der Morphologie bzw. des Gewässerbettes.

Auf der Basis dieser Grundsätze wurden die folgenden gleichwertigen Abflüsse (GIQ 2022) für im Mittel 20 Unterschreitungstage für die Richtpegel angesetzt. Zur Verdeutlichung der Auswirkung der fortgeschriebenen Grundsätze ist der bisher geltende GIQ 2012 sowie die Differenz aus beiden Werten in der Tabelle mit angegeben.

Pegel	GIQ 2012 (m³/s)	GIQ 2022 (m³/s)	Differenz (m³/s)
Basel	488	483	-5
Maxau	609	599	-10
Speyer	632	620	-12
Worms	682	669	-13
Mainz	766	757	-9
Kaub	784	773	-11
Andernach	887	878	-9
Bonn	901	891	-10
Köln	941	931	-10
Düsseldorf	963	951	-12

Pegel	GIQ 2012 (m³/s)	GIQ 2022 (m³/s)	Differenz (m³/s)
Ruhrort	1028	1011	-17
Wesel	1041	1022	-19
Rees	1049	1031	-18
Emmerich	1058	1039	-19
Lobith	1020	1020	0
Waal / Pannerdensche Kop	826	826	0
Pannerdensch Kanaal / Pannerdensche Kop	195	194	-1
Neder Rijn / IJsselkop	24	24	0
IJssel / IJsselkop	171	170	-1

3. Gleichwertiger Wasserstand 2022

Der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt schlägt vor, auf der Basis der ermittelten GIQ-Werte die folgenden GIW-Werte so festzulegen, wie in Spalte 4 der folgenden Tabelle angegeben ist.

Pegel	GIW 2002 (cm)*	GIW 2012 (cm)*	GIW 2022 (cm)*	Änderung GIW 2022 gegenüber GIW 2012 (cm)*
Basel	500	499	501	2
Maxau	360	369	372	3
Speyer	220	241	237	-4
Mannheim	155	160	155	-5
Worms	65	72	68	-4
Mainz	170	168	171	3
Oestrich	85	87	92	5
Bingen	100	100	97	-3
Kaub	80	78	77	-1
Koblenz	80	78	77	-1
Andernach	95	93	91	-2
Bonn	145	141	142	1
Köln	145	139	139	0
Düsseldorf	105	97	91	-6
Ruhrort	225	233	227	-6
Wesel	155	177	174	-3
Rees	115	120	118	-2
Emmerich	80	84	74	-10
Lobith	752	739	733	-6
Pannerdensche Kop	733	713	700	-13
Nimwegen	545	523	516	-7
Tiel	262	258	255	-3
IJsselkop	709	694	683	-11

*Niederländische Werte sind cm + NAP (*Normaal Amsterdams Peil*)

Der neue GIW 2022 mit einer Unterschreitungsdauer von 20 Tagen im langjährigen Mittel sollte zum 01.01.2023 eingeführt werden und damit der Beschluss 2014-II-17 zum 31.12.2022 aufgehoben werden. Zudem sprechen sich die niederländische und deutsche Delegation für eine Geltungsdauer bis Ende 2031 aus, so dass dieser GIW 2022 nur für einen Zeitraum von 9 Jahren gelten wird. So bliebe trotz der Verschiebung der Neufestlegung um ein Jahr die bisherige Systematik der ZKR erhalten.

PROTOKOLL 20

Bau einer Umschlagstelle in der Nähe von Chalampé bei Rhein-km 198

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Bauprojekt Umschlagstelle in der Nähe von Chalampé bei Rhein-km 198 linkes Ufer zur Kenntnis.

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

Anlage

Bau einer Umschlagstelle in der Nähe von Chalampé bei Rhein-km 198

1. Art des Bauwerks

Umschlagstelle, bestehend aus einem Zugangssteg und einer Plattform, mit den Maßen 7 m x 7 m, die einen Ladearm trägt. Die Ladestelle besteht aus einer Stahlkonstruktion, einer Plattform aus Gitterrosten, Geländern und Stahltreppen. Auf der Uferseite wird sie durch Betonsockel und auf der Kanalseite durch Pfähle gestützt.

2. Nächster Ort/Stadt:

Chalampé (68)

3. Rhein-km:

198,0 bis 198,1

4. Art der Baumaßnahme

Errichtung von vier Dalben zum Anlegen und Festmachen der verschiedenen Leichter. Die Dalben werden aus Stahlrohr gefertigt und so dimensioniert, dass sie den Belastungen beim Anlegen standhalten. Die Uferbefestigungsplatten werden mit einer Trennscheibe vorgeschritten, um Frakturen zu vermeiden. Nach dem Einrammen wird die Dichtigkeit der Böschung sorgsam wiederhergestellt.

Anbringung von Pfählen zur Abstützung der Stege und der Plattform.

Einsetzen von neun Pollern, um das Anlegen der Leichter zu ermöglichen.

A. Allgemeine Beschreibung

5. Fahrwasserbreite:

rund 142 m bei Rhein-km 198

6. Fahrrinnenbreite:

88 m bei Rhein-km 198

7. Wesentliche Abmessungen und Merkmale der Anlegestelle

Die Dalben werden 19 m vom Ufer entfernt angeordnet. Dieser Abstand ist notwendig, damit eine ausreichende Wassertiefe für die Leichter beim Anlegen gewährleistet werden kann.

Die Umschlagstelle wird das Anlegen eines einzelnen Leichters ermöglichen.

8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser

Die Dalben werden außerhalb der Fahrrinne, in einem Abstand von 8 m zu dieser, liegen.

Die Breite der Leichter, die für die Beförderung von Hexamethyldiamin (HMD) eingesetzt werden sollen, beträgt vorläufig 11,4 m. BASF entwickelt jedoch derzeit Leichter mit einer Breite von 16 m, die auch bei niedrigem Wasserstand fahren können.

Je nachdem kann ein an der neuen Umschlagstelle festgemachter Leichter

- um 3,2 m im Falle eines 11,4 m breiten Leichters und
 - um 7,8 m im Falle eines 16 m breiten Leichters
- in die Fahrrinne hineinragen.

Gemäß § 7.02 Nummer 1 Buchstabe e der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung ist eine Einengung der Fahrrinne, d. h. die Schaffung einer Engstelle, durch eine Liegestelle nicht möglich. Insoweit kommen zwei Optionen in Betracht:

- Eingriff in das Ufer durch den Bau eines Kais mit vertikaler Wand,
- Verlagerung der Fahrrinne zum gegenüberliegenden Ufer hin.

9. Prüfung der Machbarkeit eines Kais mit vertikaler Wand

Die Option eines Eingriffs in das Ufer durch den Bau eines geraden Kais mit Spundwand wurde für Leichter mit 16 m Breite und 135 m Länge untersucht. Die entsprechenden Schnitte sind in Abschnitt E dargestellt.

Ein 16 m breiter Leichter könnte anlegen, ohne in die 88 m breite Fahrrinne hineinzuragen, auch wenn diese in ihrer derzeitigen Position beibehalten würde.

Um Anlegemanöver unter sicheren Bedingungen zu ermöglichen, muss jedoch nach den Regeln der Technik ein Anlegewinkel von 15° eingehalten werden (siehe Draufsicht in Abschnitt E). Die Gesamtlänge der Anlage würde 198,37 m betragen.

Damit der Anlegewinkel nicht den stromabwärts gelegenen Nachbaranleger tangiert, muss die Anlage stromaufwärts verlegt werden. Unter diesen Bedingungen würde sie 51,07 m über die verfügbare Parzellengrenze hinausragen und in das Grundstück des Nachbarunternehmens eingreifen, das ebenfalls gewerbliche Anlegestellen beherbergt.

Diese Bedingungen sind mit der Aufrechterhaltung des Betriebs nicht vereinbar.

Obwohl die technische Machbarkeit erwiesen ist, kommt der Bau des Kais mit Spundwand aus betriebstechnischer Sicht daher nicht in Frage.

10. Vorschlag zur Verlagerung der Fahrrinne

Alternativ sollte eine Verlagerung der Fahrrinne zum rechten Ufer hin analysiert werden. Die letzte Peilung hat bestätigt, dass es in diesem Bereich keine Sedimentation gibt. Der Große Elsässische Kanal bietet demnach eine Wassertiefe von 3 m auf einer Breite von mehr als 88 m.

Im Abschnitt zwischen den Schleusen Ottmarsheim und der Brücke von Chalampé gibt es bislang zehn Anlegestellen. Eine Vermessung ihrer Standorte ergab, dass bei neun dieser Anlegestellen die festgemachten Schiffe 2 bis 3 m in die Fahrrinne hineinragen.

Eine Verlagerung der Fahrrinne auf das rechte Ufer würde daher nicht nur den Bau des BASF-Anlegers ermöglichen, sondern auch eine derzeit unsichere Situation beseitigen.

Um das spätere Anlegen von Leichtern mit einer Breite von 16 m zu ermöglichen, wurde eine Verlagerung des Schifffahrtsrechtecks um 8 m zum rechten Ufer hin untersucht.

Diese Verlagerung soll ab der Ausfahrt der Schleusen Ottmarsheim, deren Schleusenammern sich auf der Ostseite der Fahrinne befinden, bis zur Brücke von Chalampé erfolgen, deren Breite von 80 m zwischen den Pfeilern bereits eine Einschränkung der Schifffahrtsbedingungen und eine Verlagerung weg vom linken Ufer bewirkt.

Durch die Verlagerung zum rechten Ufer hin kann am äußersten rechten Rand der Fahrinne auf der gesamten betroffenen Strecke eine Wassertiefe von 3 m aufrechterhalten werden (siehe Querprofil in Abschnitt D):

- Am linken Ufer: Bei niedrigstem Wasserstand ist unter Berücksichtigung eines Tiefgangs der festgemachten Schiffe von 3 m noch ein Spielraum von 1,07 m zwischen dem Boden des Leichters und der Betonböschung gegeben.
- Am rechten Ufer: Zwischen der Unterkante des verlagerten Schifffahrtsrechtecks und der Betonböschung ist noch ein Spielraum von 1,10 m vorhanden.

Die Fahrinnenverlagerung kann auf den elektronischen ECDIS-Karten dargestellt werden. Überdies verläuft der Große Elsassische Kanal an dieser Stelle geradlinig und die Sichtverhältnisse sind ausgezeichnet.

Am Anfang und am Ende des veränderten Abschnitts wird eine zusätzliche physische Beschilderung mit der Tafel C.5 (gemäß RheinSchPV) aufgestellt, die den Abstand in Metern zwischen der Tafel und dem Rand der versetzten Fahrinne angibt (siehe Draufsicht der Fahrwasserverlagerung in Anlage).

Die Anlegestelle selbst befindet sich – ohne liegende Schiffe – außerhalb der aktuellen Position der Fahrinne. Die einzige Gefahr, die von einem Schiff ohne aktualisierte elektronische Navigationskarten ausgeht, wäre daher ein liegendes Schiff bei schlechten Sichtverhältnissen. Die liegenden Leichter sind jedoch gut beleuchtet und können vom Radar der meisten fahrenden Schiffe erfasst werden.

B. Angaben zum Bauablauf

11. Beschreibung des Bauablaufs

Die Bauarbeiten werden überwiegend vom Flussufer aus durchgeführt, mit technischen Mitteln, die die Schifffahrt nicht beeinträchtigen, mit Ausnahme üblicher Überwachungsmaßnahmen.

Die Bohrungen für die Dalben werden jedoch mithilfe eines Leichters durchgeführt, der eventuell in der Fahrinne liegen muss. Dieser Arbeitsschritt wird auf vier Wochen geschätzt. Der Leichter ist mobil und kann schnell aus der Fahrinne entfernt werden, wenn die Umstände dies erfordern.

12. Ausführungszeitraum

Die ersten Bohrarbeiten für die Dalben sind für Anfang des Jahres 2023 geplant.

13. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung

Vier Wochen, in denen ein Baustellenleichter etwa zehn Meter in die Fahrinne einfahren wird.

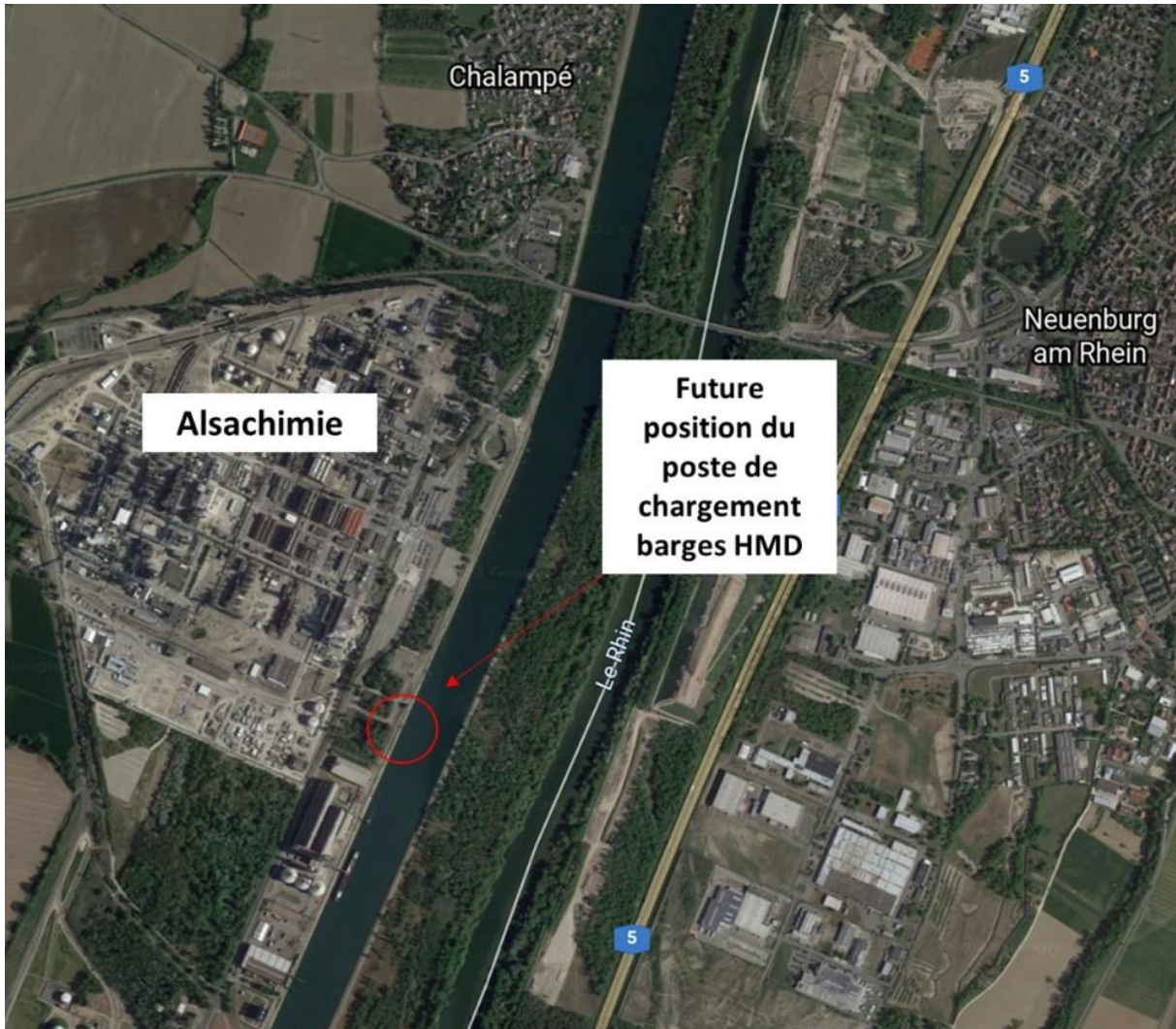
Auf diese Maßnahmen wird mittels einer Nachricht für die Binnenschifffahrt hingewiesen.

14. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (ganz/teilweise)

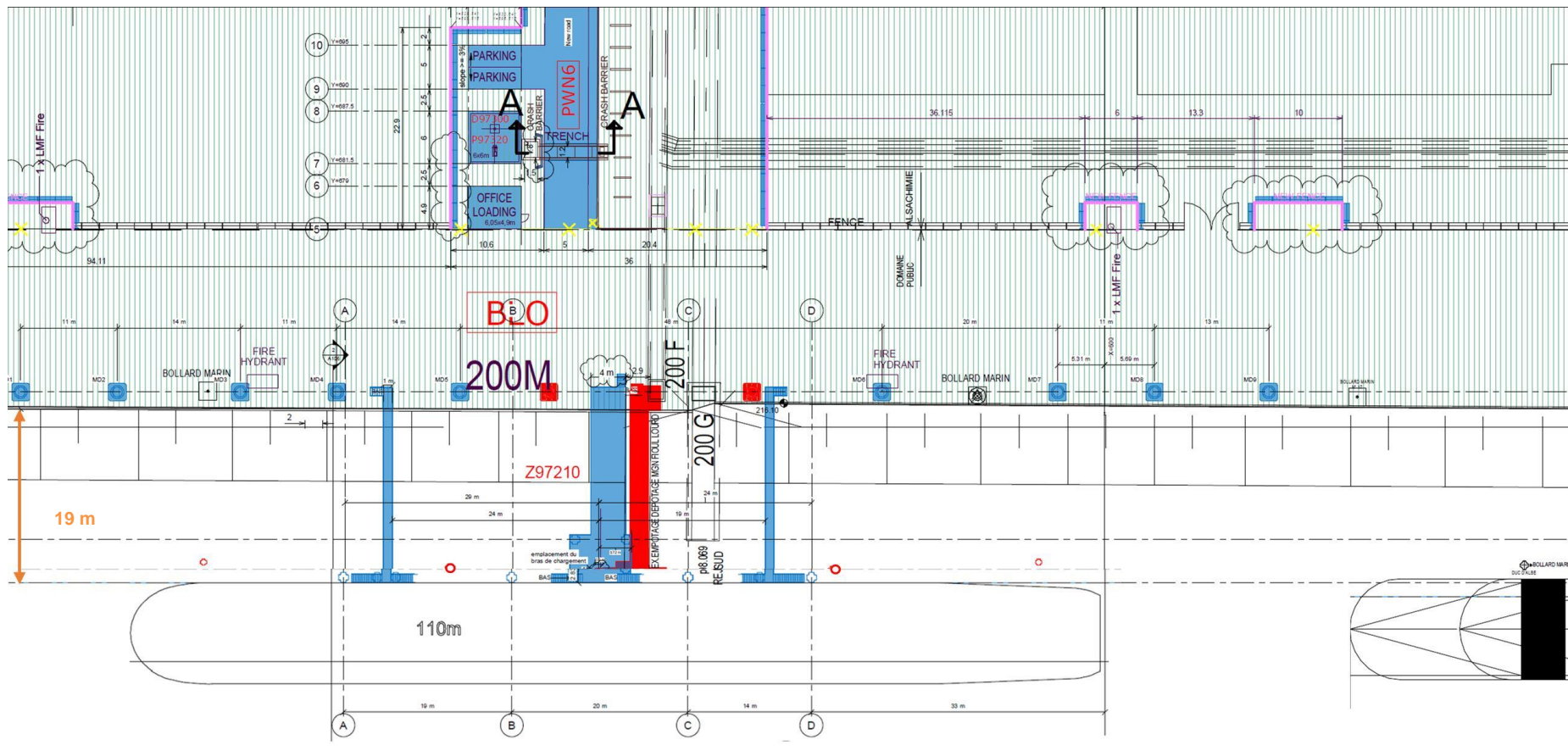
Es wird keine Sperrung der Schifffahrt geben.

C. Pläne der Anlagen

Übersichtsplan der künftigen Umschlagstelle:

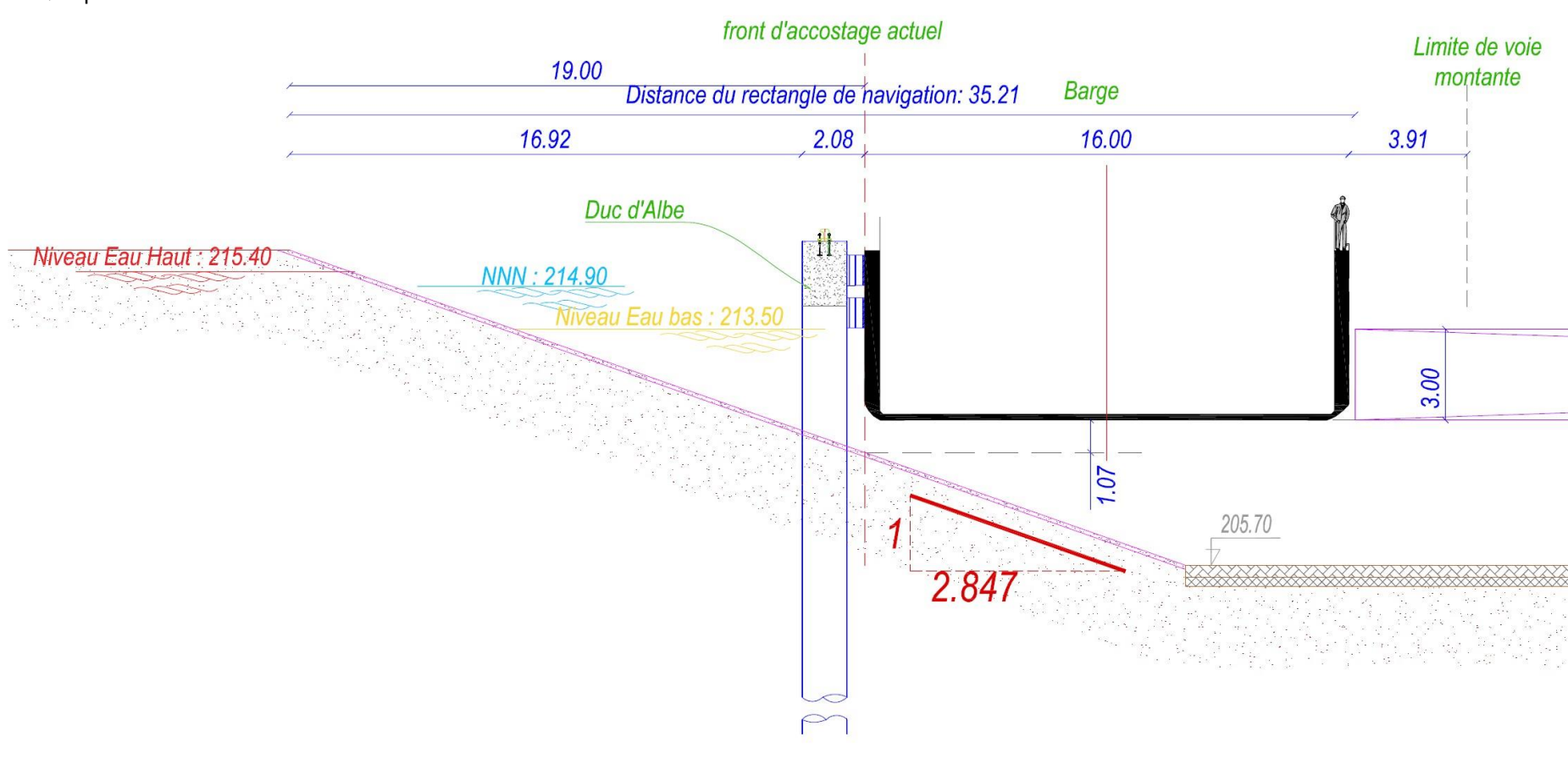


Draufsicht der Anlagen



Die rot markierten Anlagen werden abgebaut.

Querprofil Dalben:



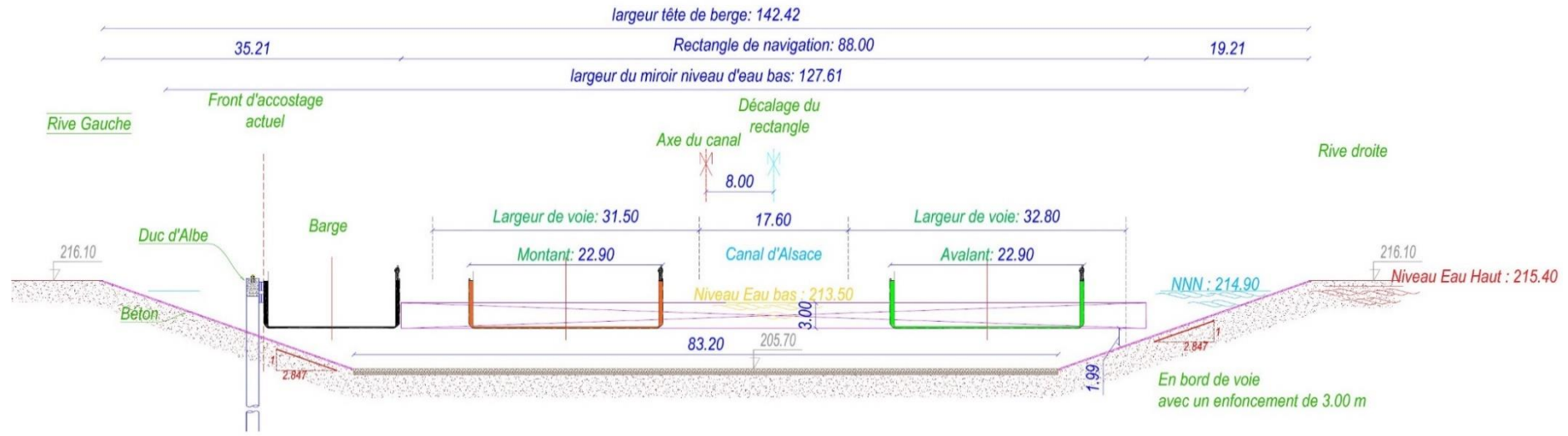
Legende:

- | | | |
|-------------------------------------|---|-------------------------------|
| Niveau Eau Haut | = | Hoher Wasserstand |
| Front d'accostage actuel | = | Derzeitige Anlegefront |
| Distance du rectangle de navigation | = | Abstand Schifffahrtsrechteck |
| Barge | = | Leichter |
| Duc d'Albe | = | Dalbe |
| Niveau Eau Bas | = | Niedriger Wasserstand |
| Limite de voie montante | = | Grenze aufsteigende Fahrrinne |

D. Pläne der Fahrrinnenverlagerung

Draufsicht der Fahrrinnenverlagerung

Querprofil der 8,00 m Verlagerung des Schifffahrtsrechtecks:



Legende:

Largeur tête de berge	=	Breite Uferkrone	Rectangle de navigation	=	Schifffahrtsrechteck
Largeur du miroir niveau d'eau bas	=	Breite Wasserspiegel niedriger Wasserstand	Front d'accostage actuel	=	Derzeitige Anlegefront
Rive gauche / Rive droite	=	Linkes Ufer / Rechtes Ufer	Décalage du rectangle	=	Verlagerung des Schifffahrtsrechtecks
Axe du canal	=	Kanalachse	Barge	=	Leichter
Duc d'Albe	=	Dalbe	Largeur de voie	=	Breite des Fahrwegs
Montant	=	Bergfahrt	Canal d'Alsace	=	Rheinseitenkanal
Avalant	=	Talfahrt	Niveau Eau Haut	=	Hoher Wasserstand
Niveau Eau Bas	=	Niedriger Wasserstand	En bord de voie avec un enfoncement de 3,00 m	=	Am Fahrwegrand mit 3,00 m Tiefgang
Béton	=	Beton			

Diese Abbildung zeigt die Begegnung zweier zweispuriger Verbände sowie die in diesem Fall notwendigen Sicherheitsabstände am linken und rechten Ufer sowie zwischen den beiden Verbänden (siehe DST-Studie). Es handelt sich hierbei um den ungünstigsten zu erwartenden Fall; wie ersichtlich, ist die verlagerte Breite von 88 m immer noch ausreichend.

PROTOKOLL 21

Neubau von Liegestellen für Kabinenschiffe am Oberrhein bei Volgsheim bei Rhein-km 226,400

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Bauprojekt Liegestellen für Kabinenschiffe am Oberrhein bei Volgsheim bei Rhein-km 226,400 linkes Ufer zur Kenntnis.

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

Anlage

Neubau von Liegestellen für Kabinenschiffe am Oberrhein bei Volgelsheim bei Rhein-km 226,400

1. Art des Bauwerks

Liegestellen 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

Volgelsheim

3. Rheinkilometer

Rhein-km 226,400

4. Art der Baumaßnahme

Vibrations- und Schlagrammen der Rohre, Schweiß- und Tiefbauarbeiten.

A. Allgemeine Beschreibung

5. Fahrwasserbreite

Ungefähr 220 m (unterschiedliche Breite aufgrund nicht parallel verlaufender Ufer)

6. Fahrrinnenbreite

88,0 m

7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika der Liegestellen

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

- Drei neue Dalben (für den oberen Liegeplatz, für den unteren Liegeplatz nur zwei), 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 16,20 m vom Ufer entfernt ist,
- ein 28 m langer und 1,60 m breiter (lichte Weite) Zugangssteg, der auf einem Pfahlfundament und einem Ponton an Land errichtet wurde.
- Poller an Land zum sicheren Festmachen.

Die Dalben werden 19,20 m vom Ufer entfernt sein. Dieser Abstand ist notwendig, damit eine ausreichende Wassertiefe für die Schiffe beim Anlegen gewährleistet werden kann.

Die Entfernung zwischen dem äußeren Rand des Liegeplatzes stromaufwärts und dem Kai des Hafens von Colmar beträgt 99 m.

8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser

Der Abstand zwischen der Begrenzung der Fahrrinne und der Achse der Dalben beträgt **35,80 m**.

Wenn dort ein Schiff liegt, ergibt die Berechnung des Abstands zwischen der Außenseite des Schiffes und der Begrenzung der Fahrrinne folgendes Ergebnis:

$$35,80 \text{ m} - 11,45 \text{ m (Breite der Schiffe)} - 1 \text{ m (Sicherheitsabstand)} = \mathbf{23,40 \text{ m}}$$

Wenn zwei Schiffe paarweise anlegen, beträgt der Abstand wie folgt:

$$23,40 \text{ m} - (11,45 \text{ m} + 1 \text{ m}) = \mathbf{10,90 \text{ m}} \text{ der Fahrrinne}$$

9. Überprüfung der Wendebedingungen nördlich der Ile du Rhin

Folgendes Manöver wurde simuliert:



1. Das Schiff entfernt sich vom Kai und wendet nach Steuerbord.
2. Das Hinterschiff bleibt nahe am Kai und das Vorderschiff wird von der Strömung abgetrieben.
3. Das Schiff driftet stromabwärts.

Der theoretische Platzbedarf für das Manöver entspricht also der Länge des Schiffs zuzüglich einer Sicherheitsmarge.

Bei einem Verband mit einer Länge von 180 m bleibt der Sicherheitsabstand zu den künftigen Anlegestellen selbst am kritischsten Punkt größer als 20 m.

Der Test des Manövers fand unter realen Bedingungen statt, mit einem stromabwärts fahrenden Verband von 180 m Länge und 11,40 m Breite. Auf Höhe der zukünftigen Anlegestellen wurde ein Schnellboot der deutsch-französischen Wasserschutzbrigade positioniert, um die Möglichkeit eines vollständigen Wendemanövers festzustellen.

Das Manöver wurde von einer Drohne gefilmt und die Lage der Anlegestellen digital in das Video eingefügt, um die Ergebnisse zuverlässiger interpretieren zu können.

B. Angaben zum Bauablauf

10. 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.

11. Ausführungszeitraum

Die Arbeiten sollen im ersten Quartal 2023 beginnen und voraussichtlich 12 Wochen andauern.

12. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung

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

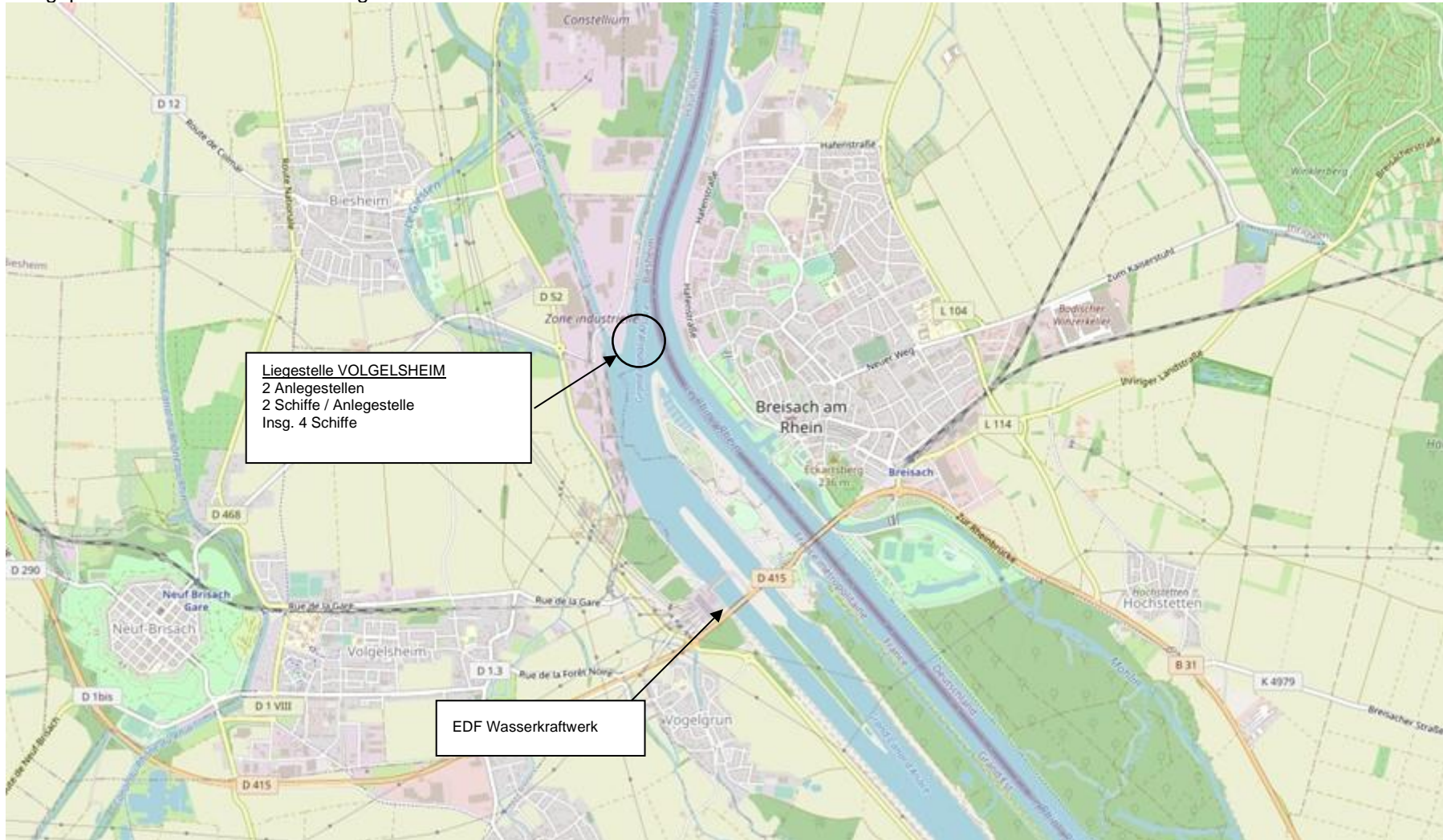
Die Information für die Wasserstraßennutzer erfolgt über die Nachrichten für die Binnenschifffahrt.

13. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise)

Es wird keine Sperrung der Schifffahrt geben.

C. Pläne und Zeichnungen

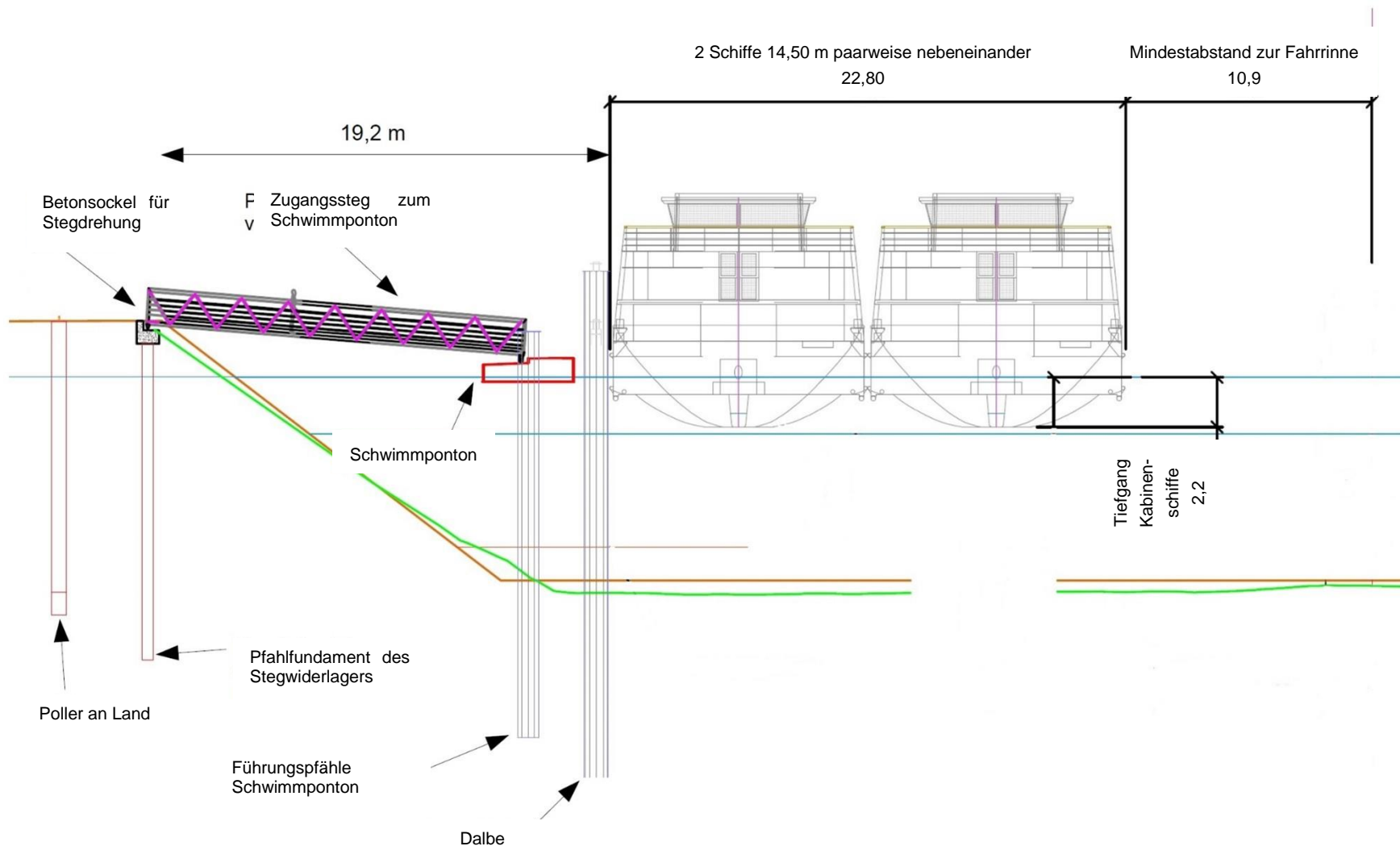
Lagepläne der Standorte für die Liegestellen:



Luftbild der Liegestelle:



Querschnitt der Liegestelle:



PROTOKOLL 22

Änderung des Beschlusses 2021-II-22 zum Neubau von Liegestellen 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 Bauprojekt Liegestellen 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

Änderung des Beschlusses 2021-II-22 zum Neubau von Liegestellen für Kabinenschiffe am Oberrhein bei Hünigen bei Rhein-km 170,300

1. Art des Bauwerks

Liegestellen für Kabinenschiffe mit einer Länge bis zu 135 m mit Dalben, Führungspfählen für Schwimmpontons, Pontons, Stegen, Fundamenten und Pollern am Ufer.

Da die Reservierungsanfragen von Kreuzfahrtschiffen beim Konzessionär zahlreicher sind als erwartet, sieht sich dieser dazu veranlasst, die Liegestellenkapazität zu erhöhen. Die Liegestelle in Hünigen wurde daher in der Größe angepasst, um das paarweise Anlegen zweier Schiffe zu ermöglichen.

2. Nächster Ort/Stadt

Hünigen

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 können zwei bis zu 135 m lange und 11,45 m breite Kabinenschiffe paarweise nebeneinander anlegen (siehe Pläne in Abschnitt C), der folgendermaßen ausgestattet ist:

- Drei neue Dalben mit einem System zur Vertäuung, das aus zwei 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 neuen Zugangsteg 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 **52 m**.

Wenn zwei Schiffe anlegen, beträgt der Abstand zwischen der Fahrrinne und dem ungünstigsten Punkt an der Außenseite des paarweise liegenden Fahrzeugs **26 m** (siehe Plan in Abschnitt C).

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 Ende 2022 oder 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.

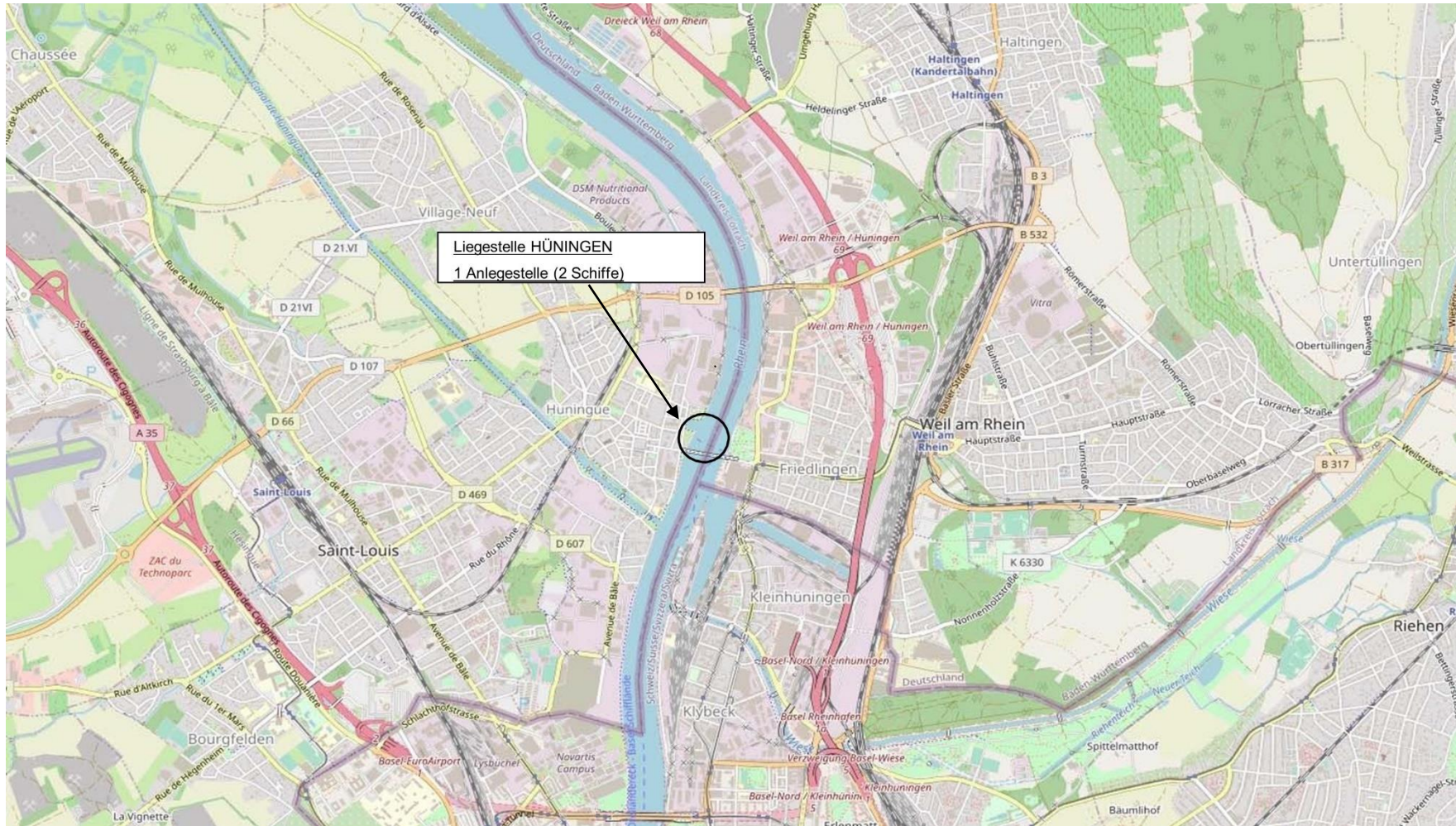
Die Information für die Wasserstraßennutzer erfolgt über die Nachrichten für die Binnenschifffahrt.

12. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise)

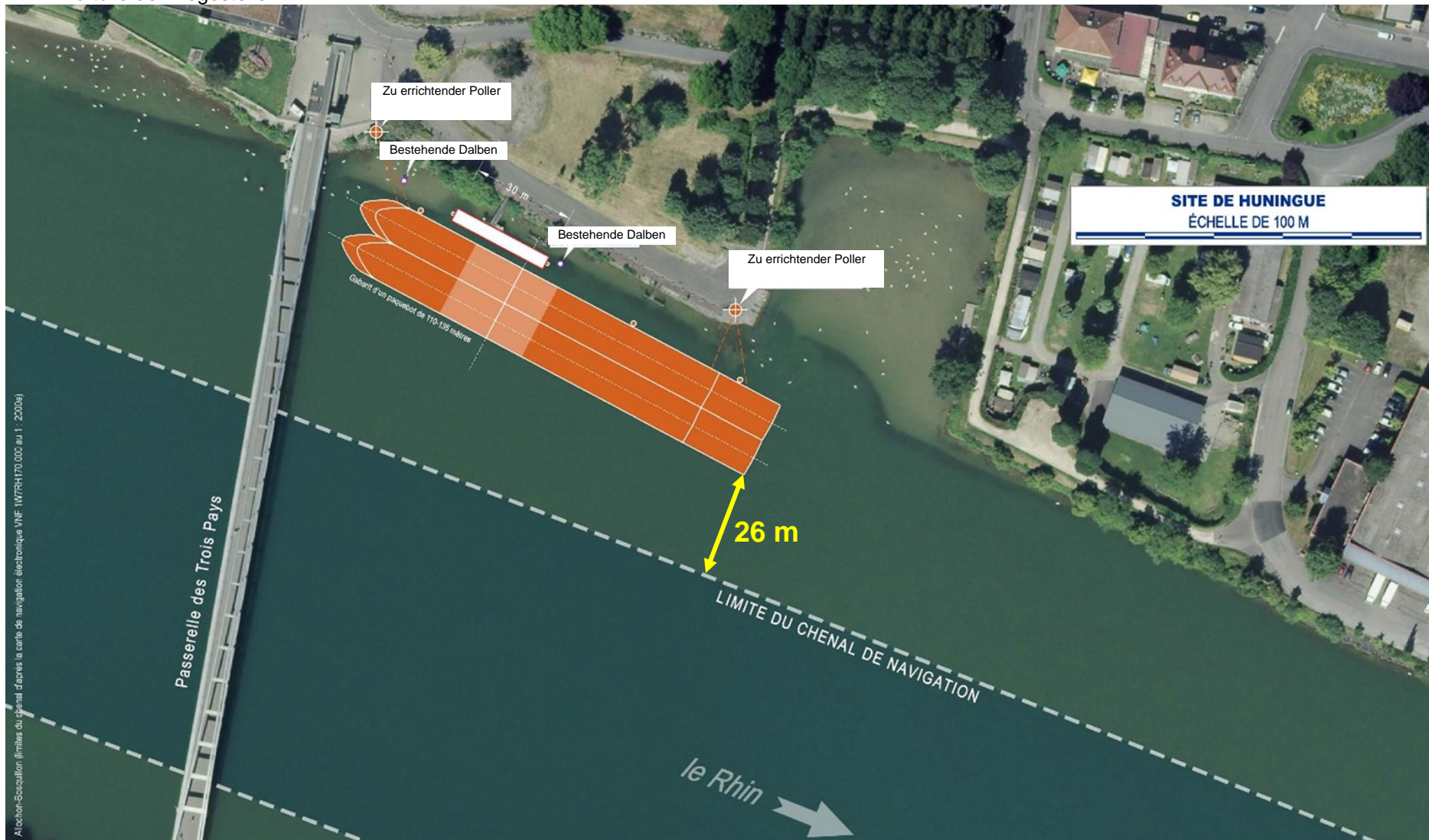
Es wird keine Sperrung der Schifffahrt geben.

C. Pläne und Zeichnungen

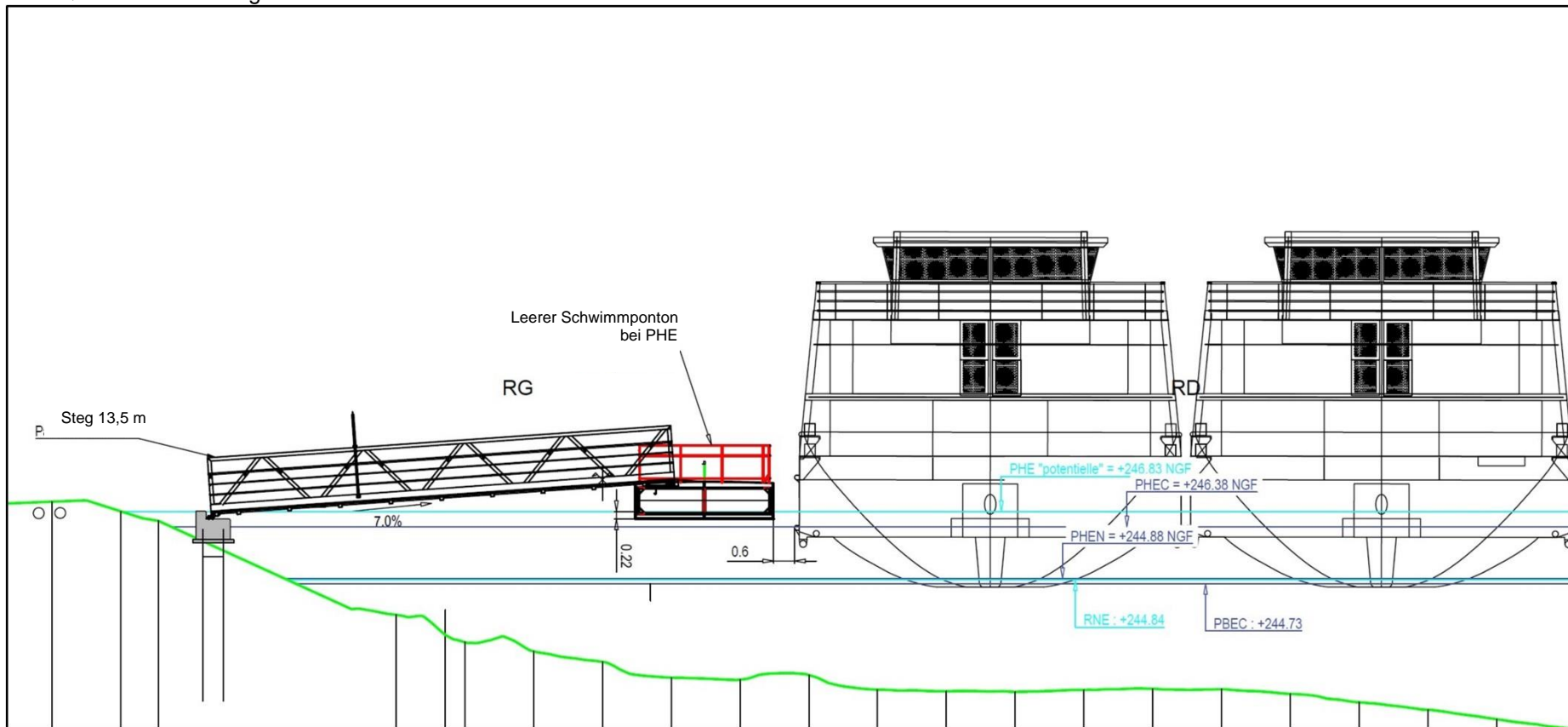
Lagepläne der Standorte für die Liegestellen:



Luftbild der Liegestelle:



Querschnitt der Liegestelle:



PROTOKOLL 23

Bau eines Fischpasses an der Wasserkraftanlage Marckolsheim am Oberrhein bei Rhein-km 240,500

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Bauprojekt Fischpass an der Wasserkraftanlage Marckolsheim am Oberrhein bei Rhein-km 240,500 linkes Ufer zur Kenntnis.

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

Anlage

A. Allgemeine Beschreibung

Das Bauwerk wird folgende Bestandteile umfassen:

- Fischeingänge auf jeder Seite des Auslaufkanals des Kraftwerks,
- Lockstrompumpe auf der linken Seite und Lockstromturbine auf der rechten Seite (zum Anlocken der Fische),
- Verbindungskanal, der die Fische von der linken zur rechten Seite führt,
- Rechtsseitige Verbindung für den Fischaufstieg bis zum Oberwasser des Kraftwerks,
- Fischzähleinrichtung vor dem Ausgang.

Die Bauarbeiten erfolgen im Wasserkraftkanal oberhalb des Wasserkraftwerks und unmittelbar unterhalb des Kraftwerks.

Bei diesem Vorhaben kommt es zu keiner Interaktion mit dem befahrenen Rhein.

B. Angaben zum Bauablauf

3. Ausführungszeitraum

Der Ausführungszeitraum ist 2023 geplant.

4. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung

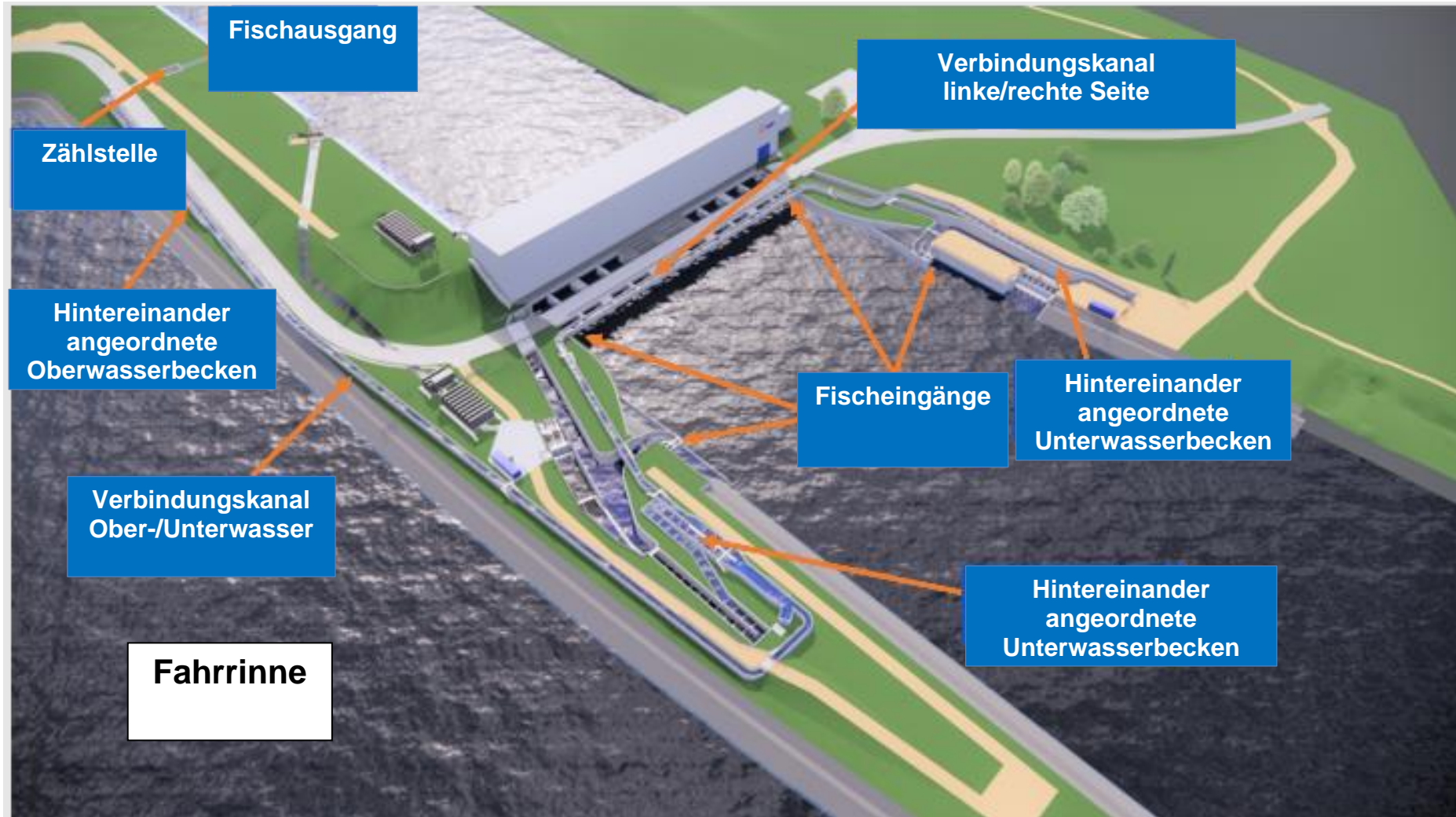
Die Bauarbeiten erfolgen im Wasserkraftkanal oberhalb des Wasserkraftwerks und unmittelbar unterhalb des Kraftwerks. Bei diesem Vorhaben kommt es daher zu keiner Interaktion mit dem befahrenen Rhein.

Während der Bauarbeiten ist folglich keine Einschränkung der Schifffahrt erforderlich.

5. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise)

Es ist keine Schifffahrtssperre zu erwarten.

C. Ansicht des Bauwerks



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

**Tabelle der Sperrungen 2023 auf dem Rhein und dem Rheinseitenkanal
Stand 01.10.2022**

Betreiber	Schleuse	Beginn der Sperrung	Ende der Sperrung	Anmerkung
EDF	Kembs westliche Kammer	6. März 2023	10. März 2023	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Kembs östliche Kammer	1. Mai 2023	14. Juli 2023	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim kleine Kammer	24. April 2023	13. Oktober 2023	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim große Kammer	6. März 2023	10. März 2023	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Fessenheim kleine Kammer	3. Juli 2023	4. August 2023	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Fessenheim große Kammer	6. März 2023	10. März 2023	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Vogelgrün kleine Kammer	8. Mai 2023	11. August 2023	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Vogelgrün große Kammer	6. März 2023	10. März 2023	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Marckolsheim kleine Kammer	22. Mai 2023	1. September 2023	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Marckolsheim große Kammer	6. März 2023	10. März 2023	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Rhinau kleine Kammer	1. Mai 2023	8. September 2023	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Rhinau große Kammer	6. März 2023	17. März 2023	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Gerstheim kleine Kammer	29. Mai 2023	11. August 2023	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Gerstheim große Kammer	6. März 2023	10. März 2023	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Strasbourg kleine Kammer	1. Mai 2023	18. August 2023	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Strasbourg große Kammer	6. März 2023	17. März 2023	Schifffahrt eingeschränkt
VNF	Gamsheim westliche Kammer	31. Oktober 2022	30. April 2024	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim westliche Kammer	17. April 2023	26. Mai 2023	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim östliche Kammer	27. März 2023	31. März 2023	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 Gamsheim (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, Gamsheim oder Iffezheim): Eine von zwei Kammern ist gesperrt. Es kann zu Behinderungen und Verzögerungen im Betriebsablauf kommen.

PROTOKOLL 25

Entnahme von Rheinwasser für die Braunkohletagebaue Garzweiler II und Hambach bei Rhein-km 712,6

Beschluss

Die Zentralkommission

sieht infolge der geplanten Rheinwasserentnahme für die Braunkohletagebaue Garzweiler II und Hambach bei Rhein-km 712,6 eine Benachteiligung der schiffahrtlichen Bedingungen im Rheinabschnitt unterhalb der Entnahmestelle.

Die Zentralkommission erkennt jedoch

das Erfordernis einer Füllung der Braunkohletagebaue an und stimmt dem vorgelegten Kompromissvorschlag, der eine möglichst geringe Wasserentnahme bei niedrigen Wasserständen vorsieht und eine größere Entnahme bei höheren Wasserständen, zu.

Die Zentralkommission

stellt dar, dass im Hochwasserbereich weiteres Wasser entnommen werden könnte um die Befülldauer zu reduzieren – hierfür wären seitens des Vorhabensträgers weitere bzw. größere Transportleitungen vorzusehen.

Die Zentralkommission bittet ferner

das Einlaufbauwerk gesondert bei der ZKR vorzustellen.

Seitens des Vorhabensträgers ist die Wasserentnahme in Bezug auf den Pegel Düsseldorf zu dokumentieren und diese Daten der ZKR einmal jährlich zur Verfügung zu stellen.

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

Die Zentralkommission weist darauf hin, dass sich dieser Beschluss mit den Auswirkungen der Wasserentnahme auf die Schifffahrtsverhältnisse befasst. Weitere Auswirkungen (z.B. im Bereich der Wasserwirtschaft) werden in gesonderten Genehmigungsverfahren (z.B. wasserrechtliche Verfahren) außerhalb der Zentralkommission behandelt.

Anlage

Entnahme von Rheinwasser für die Braunkohletagebaue Garzweiler II und Hambach bei Rhein-km 712,6

1. Art der Maßnahme

Flusswasserentnahmebauwerk zur Befüllung der Tagebaurestlöcher der Braunkohletagebaue Garzweiler II und Hambach

2. Ort

Östlich von Dormagen

3. Rhein-km

Rhein-km 712,6, linkes Ufer

4. Sachverhalt

Im rheinischen Braunkohlenrevier betreibt die RWE Power AG den Abbau von Braunkohle in offenen Tagebauen. Die nach der Kohlegewinnung in den Braunkohletagebauen Garzweiler II und Hambach verbleibenden Tagebaurestlöcher sollen zur Herstellung von Tagebauseen mit Rheinwasser befüllt werden. Durch Beschluss zum Ausstieg aus der Braunkohleförderung der Bundesrepublik Deutschland wurde es notwendig, die Befüllung des Tagebaus Hambach deutlich vorzuziehen. Statt wie ursprünglich vorgesehen erst ab ca. 2045 soll die Befüllung mit Rheinwasser schon ab dem Jahr 2030 beginnen. Ein Ende der Befüllung wird nicht vor 2070 eintreten.

Die Befüllung der Tagebaurestlöcher, die als Seen gestaltet werden, ist durch Zuleitung durch Fremdwasser zu sichern. Das Wasser soll dem Rhein aus der fließenden Welle entnommen werden. Im ersten Abschnitt wird von der Entnahmestelle bei Dormagen eine Bündelungstrasse für beide Tagebaue errichtet, die dann ungefähr bei Grevenbroich (Kraftwerk Frimmersdorf) geteilt wird und zum einen in Richtung Garzweiler II führt und zum anderen nach Süden in Richtung Hambach. Die geplante Wassermenge aus dem Rhein soll in Summe max. rund 18 m³/s (14 m³/s für Hambach betragen, 4,2 m³/s für Garzweiler II).

5. Bauwerksdaten

Die Entnahme am Rhein bei Dormagen soll am linken Rheinufer östlich von Dormagen bei Rhein-km 712,6 erfolgen. Die erforderliche Abmessung der Rechen wird so bemessen, dass die geplante Durchtrittsgeschwindigkeit (Querströmung) maximal 0,15 m/s beträgt. Die geplante maximale Entnahmemenge beträgt 18 m³/s. Es werden sechs Rechen mit einem Durchmesser von je 2,00 m und einer Länge von je 6,00 m angeordnet. Der Abstand der Rechen zur Fahrrinne beträgt > 20 m.

6. Funktionen

Das Entnahmekonzept sieht vor, dass bei niedrigen Rheinwasserständen wenig Wasser und bei hohen Rheinwasserständen mehr Wasser aus dem Rhein entnommen wird. Als Grundlage für die Ermittlung der gestaffelten Entnahmemengen wird die 100-jährige Dauerlinie am Pegel Düsseldorf sowie der GIW (aktuell 97cm) als Bezugswasserstand verwendet.

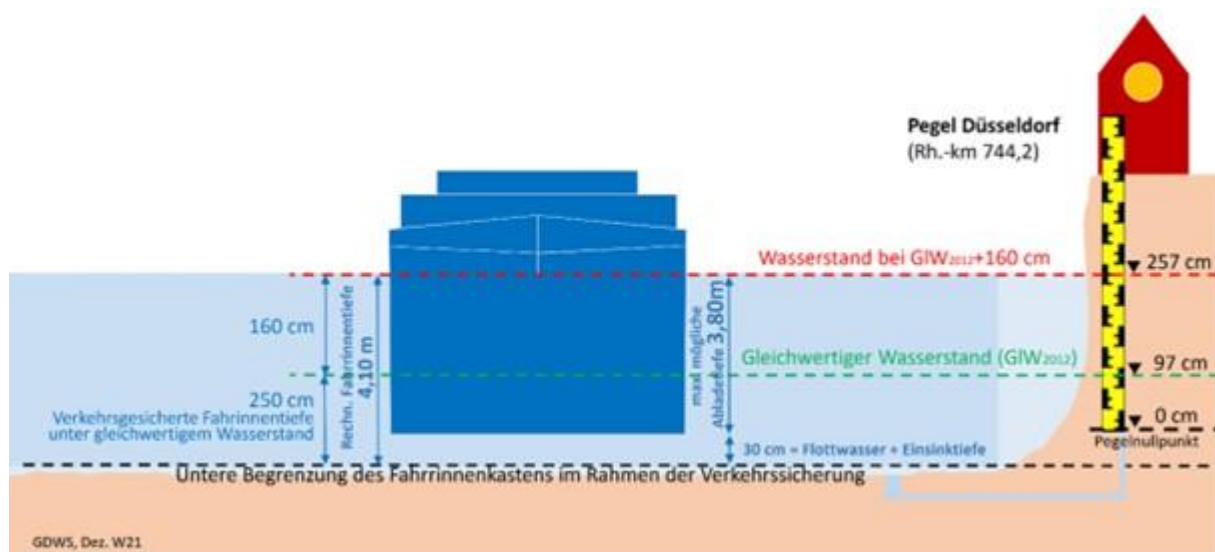
Bis zu einem Wasserstand von GIW + 160 cm am Pegel Düsseldorf beträgt die Wasserspiegelabsenkung im Rhein infolge der Wasserentnahme maximal 1 cm und liegt somit im Rahmen des in 2019 durch die ZKR gefassten Beschlusses.

Ab einem Wasserstand von mehr als GIW + 160 cm wird die Entnahmemenge bei zunehmendem Wasserstand im Rhein schrittweise erhöht. Im Maximum werden ab einem Wasserstand von mehr als GIW + 210 cm 18,0 m³/s entnommen.

Wasserspiegelbereich	Rechnerische Fahrrentiefe [cm]*	max. Absenkung [cm]	Absenkung, zusätzlich zum ZKR-Beschluss 2019 [cm]	Abladetiefe [cm]	Wert Pegel Düsseldorf [cm]
bis GIW+160 cm	bis 410	1,0	0,0	bis 380	bis 257
GIW+161 cm bis GIW+180 cm	411 bis 430	1,5	0,5	381 bis 400	258 bis 277
GIW+181 cm bis GIW+210 cm	431 bis 460	2,0	1,0	401 bis 430	278 bis 307
> GIW+210 cm	>460	2,4	1,4	>430	>307

* bei Zugrundelegung der aktuellen Fahrrentiefe am Pegel Düsseldorf von 250 cm unter GIW

Tabelle: Gestaffelte Entnahmemengen und Absenkungsbeträge



7. Baumaßnahmen

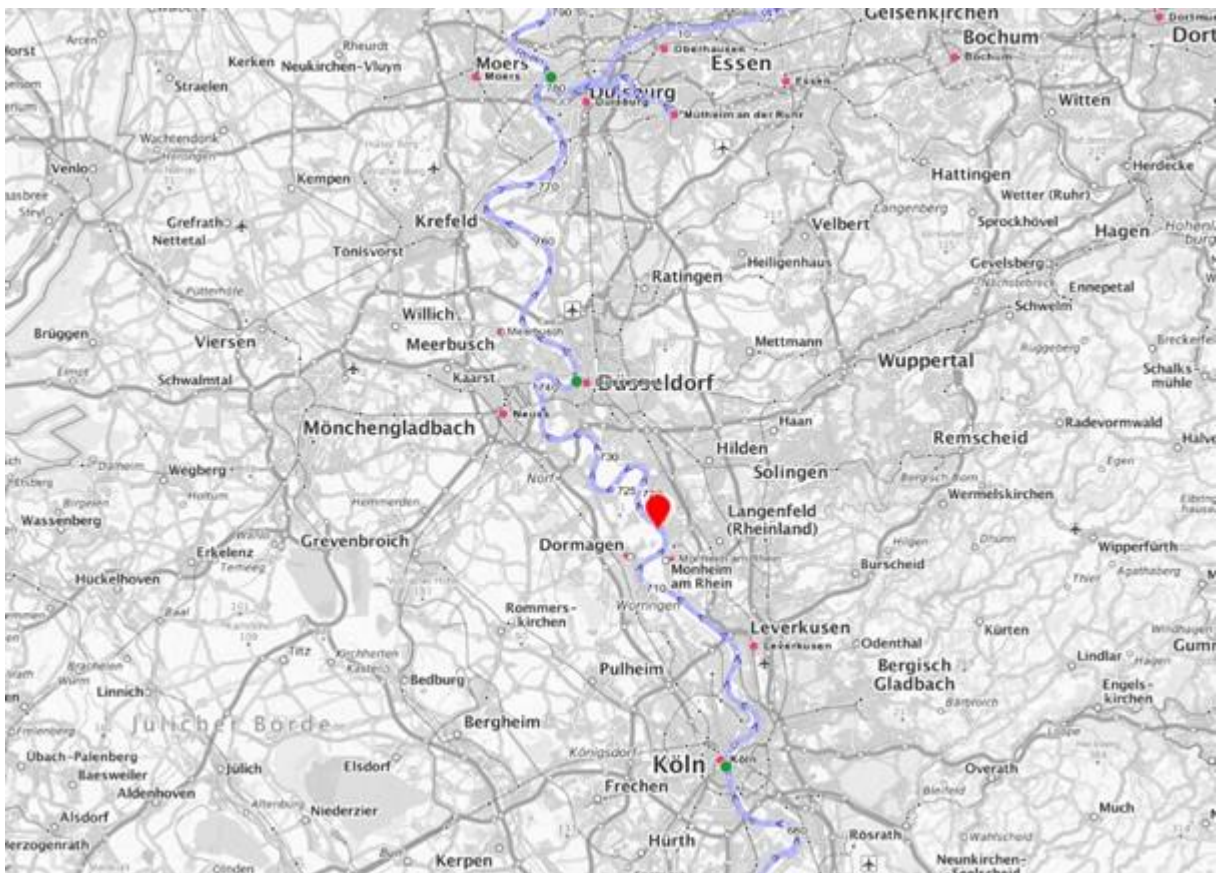
Noch nicht bekannt.

8. Auswirkungen auf die Schifffahrt

Die Wasserentnahmen bewirken eine maximale Absenkung von rund 2,5 cm (bei GIW+210 cm), wodurch eine Benachteiligung der schifffahrtlichen Bedingungen im Streckenabschnitt des Rheins unterhalb der Entnahmestelle entsteht.

Die vorgenommene Einteilung der Entnahmemengen stellt einen Kompromiss dar, um für die Flutung der Tagebaurestlöcher eine erhöhte Wasserentnahme bei höheren Pegelwerten zu ermöglichen und dabei gleichzeitig die negativen Auswirkungen der Wasserentnahme auf Schifffahrt und verladende Industrie zu begrenzen.

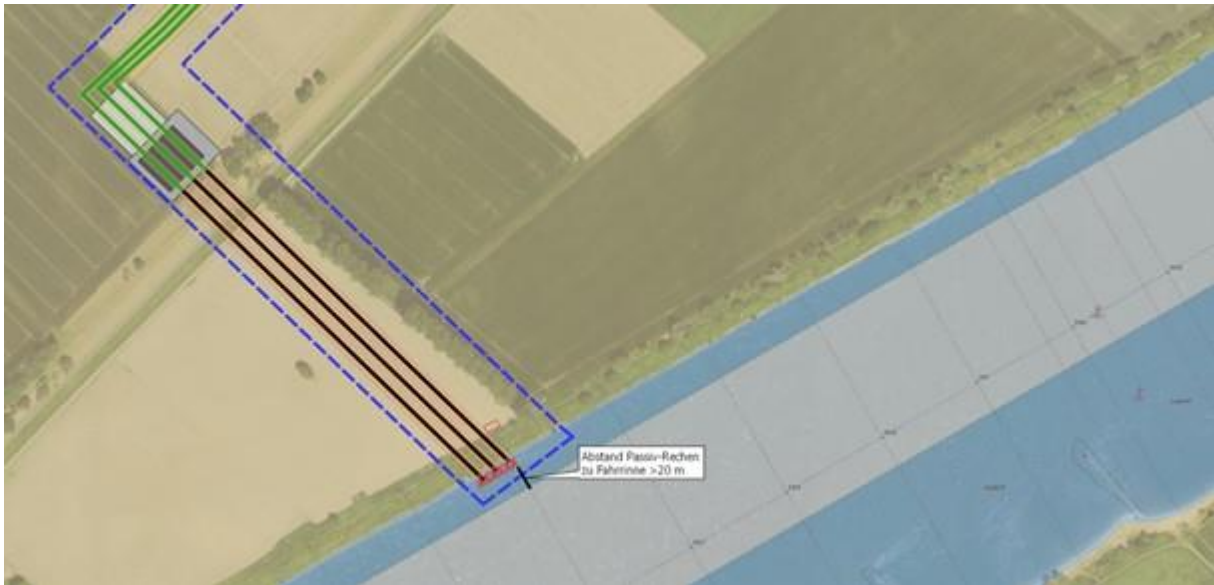
9. Pläne



Übersichtsplan



Geplanter Verlauf der Rheinwassertransportleitung



Lageplan der Entnahmestelle bei Dormagen

PROTOKOLL 26

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 vorübergehenden Vorschriften in ihren Vertragsstaaten, die in den Anlagen aufgeführt sind,
- von Entscheidungen ihrer Ausschüsse und Arbeitsgruppen, die aufgrund von Beschlüssen delegiert worden sind und die in den Anlagen aufgeführt sind sowie
- von der Nichtverlängerung von Anordnungen vorübergehender Art.

Anlagen

Anlagen zu Protokoll 26

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	1.11.2022	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	16.2.2022			1.7.2022
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	16.2.2022			1.7.2022
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	1.3.2022			1.7.2022
2021-II-14	Definitive Änderung der RheinSchPV – Festlegung des Alkoholgrenzwertes für die gesamte diensttuende Mindestbesatzung (§ 1.03 Nummer 4 RheinSchPV)	I	1.12.2022	10.8.2022			1.12.2022
2021-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchPV zur Anpassung des § 3.02 betreffend Lichter	I	1.12.2022	10.8.2022			1.12.2022
2021-II-16	Billigung einer Änderung der RheinSchPV im schriftlichen Verfahren (Anlage 13 Nummer 6.5)	I	1.6.2022				1.7.2022
2021-II-17	Billigung einer Änderung der RheinSchPV im schriftlichen Verfahren (§ 4.07 Nummer 5)	I	25.4.2022	16.2.2022			1.7.2022

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				18.5.2022	1.1.2022
2022-I-10	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Musterantrag auf Untersuchung (Anlage A) und Begriffsbestimmungen (§ 1.01 Nummer 24)	I	1.6.2023					

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

3. Verordnung über das Schiffspersonal 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	*)	Vorgesehenes 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
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	**)

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

***) Gegenstandslos.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
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			18.5.2022	1.1.2022

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

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 1/2022
vom 30. Juni 2022**

Artikel 3.03 Nummer 3 und 10.11 Nummern 1 und 2 ES-TRIN

Wasserdichte Querschotte bis zum Deck
Unterbringung von Batteriecontainern im Laderaum

ALPHENAAR

In Anwendung von § 2.20 Nummer 1 der RheinSchUO darf das Gütermotorschiff ALPHENAAR mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer (02338177) von der Anforderung eines bis zum Deck reichenden wasserdichten Querschotts nach Artikel 3.03 Nummer 3 ES-TRIN 2021/1 (nachstehend ES-TRIN genannt) abweichen.

Eine Abweichung von der Anforderung nach Artikel 3.03 Nummer 3 ES-TRIN hinsichtlich der Höhe des Schotts zwischen dem Maschinenraum und dem Laderaum ist zulässig, sofern das Schott gasdicht ist.

In Anwendung von § 2.20 Nummer 3 der RheinSchUO darf das Gütermotorschiff ALPHENAAR mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer (02338177), abweichend von Artikel 10.11 Nummern 1 und 2 ES-TRIN bis zum 29. Juni 2027 Akkumulatoren (Batteriecontainer) für den Antrieb im Laderaum unterbringen.

Die Unterbringung von Batteriecontainern im Laderaum gilt als hinreichend sicher, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Die Akkumulatoren sind in einem brandsicheren Gehäuse (A60) untergebracht, das die in Artikel 10.11 Nummer 17 ES-TRIN genannten Anforderungen erfüllt;
2. Eine anerkannte Klassifikationsgesellschaft hat eine Typgenehmigungsbescheinigung ausgestellt, aus der hervorgeht, dass das entsprechende Gehäuse ausreichend fest ist, um die Akkumulatoren vor äußeren Schäden zu schützen (Anlage 2);
3. Der Bereich, in dem die Batteriecontainer aufgestellt werden, kann durch den Einsatz eines Wasser-/Schaumschildes gekühlt werden, um die Batteriecontainer vor Bränden von außen zu schützen und gleichzeitig das Eindringen von Wasser in die Batteriecontainer zu verhindern;
4. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz und zur Instandhaltung von Batteriecontainer nach den in Anlage 6 festgelegten Inhalten zu schulen;
5. Es werden betriebliche Maßnahmen ergriffen, um im Notfall das Entladen von Batteriecontainern an Land innerhalb einer angemessenen Zeitspanne zu ermöglichen;

6. Während eines Zeitraums von fünf Jahren wird ein jährlicher Evaluierungsbericht erstellt, der dem Sekretariat der ZKR zur Weiterleitung an die Rheinuferstaaten und Belgien übermittelt wird und in dem auf die Funktionsweise des Systems eingegangen wird. Dieser Evaluierungsbericht muss mindestens die folgenden Informationen enthalten:
 - a) Störungen und Systemausfälle;
 - b) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen an dem System.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (22) 17 rev. 2 intern zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR
RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 2/2022
vom 1. Dezember 2022

SYDNEY

Das Gütermotorschiff SYDNEY, einheitliche europäische Schiffsnummer 01822186, darf abweichend von der Rheinschiffsuntersuchungsordnung für den Einsatz von komprimiertem Erdgas (Compressed Natural Gas, CNG) als Brennstoff für die Verbrennungsmotoren zur Versorgung des Schiffs mit Energie für dessen Betrieb und Antrieb zugelassen werden.

Das Antriebs- und Hilfssystem besteht aus allen Systemen, die Erdgas nutzen, einschließlich CNG-Tanks, Tankanschlüsse, Leitungen, Ventile, Verbrennungsmotoren, die Erdgas als Brennstoff nutzen, Kontroll-, Überwachungs- und Sicherheitssysteme (im Folgenden „CNG-System“).

Gemäß § 2.20 Rheinschiffsuntersuchungsordnung ist für das Fahrzeug eine Abweichung von der in Artikel 30.01 Nummer 2 des ES-TRIN 2021/1 (im Folgenden „ES-TRIN“) genannten Anlage 8 bis zum 30. November 2027 zulässig. Der Einsatz von CNG als Brennstoff gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Für das Fahrzeug liegt eine Risikobewertung nach Anlage 8 des ES-TRIN in Form der **Anlage 3** vor.
2. Auf dem Fahrzeug sind die sich aus der Risikobewertung sowie aus Kapitel 30 und Anlage 8 des ES-TRIN laut **Anlage 4** ergebenden zusätzlichen und abweichenden Anforderungen erfüllt.
3. Das Bunkern von CNG erfolgt über eine Bunkerlösung, die per Schlauch mit den festen Tanks des Schiffes verbunden wird, unter Einhaltung der in **Anlage 5** aufgeführten Verfahren.
4. Die Instandhaltung des CNG-Systems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Eine Ausgabe dieser Anweisungen ist an Bord mitzuführen.
5. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des CNG-Systems nach den in **Anlage 6** festgelegten Inhalten zu schulen.
6. Der Betreiber des Fahrzeugs oder ersatzweise der Eigner des Fahrzeugs muss der Untersuchungskommission in den folgenden Zeitabständen einen Auswertungsbericht vorlegen:
 - 6 Monate nach Inbetriebnahme des Fahrzeugs;
 - 2,5 Jahre nach Beschluss der Empfehlung;
 - 5 Jahre nach Beschluss der Empfehlung.

Die französische Delegation muss diesen Bericht an das Sekretariat der ZKR zur Verteilung an die Rheinuferstaaten und an Belgien senden. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:

- a) Systemausfall;
- b) Leckage;

- c) Bunkerdaten (CNG);
- d) Reparaturen und Änderungen des CNG-Systems;
- e) Betriebsdaten;
- f) Schadstoffemissionsmessungen;
- g) Menge öl- und fetthaltiger Abfälle.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (22) 82 intern zu entnehmen.)

5. Jährlicher Bericht über Freileitungen und Kreuzungen unter der Flusssohle

Rhein von km 166,64 bis 170,00 (Basel) und von km 352,07 bis 952,50 (Waal) beziehungsweise 989,20 (Lek)

Nr.	Bauwerk	Rhein-km	Ortslage	Überdeckung / Mindestdurchfahrts höhe (,.., m)	Bemerkung
1	Fernleitungsdüker	352,2	Au am Rhein	2,50 m	Strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung liegt vor.
2	Abwasserdüker	696,5	Köln	>7,16 m	Strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung liegt vor, Baubeginn 2021, Rohrvortrieb (geschlossene Bauweise). Abschluss der Maßnahme voraussichtlich 2. Quartal 2023 (Verfüllung).

6.1 Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen
(Beschluss 2016-I-6)

D1 Rheinpatent (Muster)

Staat	Bezeichnung im geltenden Recht	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Link
B	Patente du Rhin	Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Rue Canal de l'Ourthe 9 B-4031 Liège	Muster ausgestellt ab dem 1. Januar 2018 Muster ausgestellt bis zum 31. Dezember 2017 (FOD)

D5 Als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse

I. Schiffsführerzeugnisse der Mitgliedstaaten

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige Ausstellungsbehörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
B	Certificat de conduite A/B	<ul style="list-style-type: none"> - nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km 857,40) gültig, - der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein, - der Inhaber muss bei Erreichen des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist. 	Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Rue Canal de l'Ourthe 9 B-4031 Liège	Muster ausgestellt seit dem 1. Januar 2018 Muster ausgestellt bis zum 31. Dezember 2017 (FOD)

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

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 1

Von den zuständigen Behörden anerkannte Zeugnisse über den erfolgreichen Abschluss einer Berufsausbildung und anzurechnende Fahrzeit (§ 7.01 Nr. 5 Buchstabe a)

1	2	3	4	5
lfd. Nr./ n°	Staat Etat	Bezeichnung des Zeugnisses Dénomination du certificat	Name der Ausbildungsstätte Nom du centre de formation	anzurechnende Fahrzeit in Tagen/Temps de navigation à prendre en compte en jours
1	B	Getuigschrift tweede leerjaar van de derde graad BSO Binnenvaart en Beperkte kustvaart + beroepskwalificatie matroos	GO! De Scheepvaartschool – Cenflumarin, Antwerpen	360
2	B	Certificat de qualification de quatrième année de l'enseignement secondaire (formation batellerie) (matelot)	Ecole polytechnique de Huy	360
3	B	Diploma secundair onderwijs via 7de SENSE Stuurman Binnenvaart - duaal + beroepskwalificatie stuurman	GO! De Scheepvaartschool – Cenflumarin, Antwerpen	360

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 1

**Durch Schiffsführerzeugnisse nachgewiesene Fahrzeiten außerhalb des Rheins
(§ 3.09 Nr. 3)**

1	2	3	4	5
Staat / Etat / Land	Lfd. Nr./ n° / Nr.	Bezeichnung des Zeugnisses Dénomination du certificat Aanduiding van het getuigschrift	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat Uitgevende instantie	anzurechnende Fahrzeit in Tagen Temps de navigation à prendre en compte en jours Mee te rekenen vaartijd in dagen
B	5 6 7 8	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A + vermelding P Certificat de conduite A Certificat de conduite B	De Vlaamse Waterweg nv Havenstraat 44 3500 Hasselt Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Guichet de la navigation Rue Canal de l'Ourthe 9 4031 Liège	720, davon 180 als Matrose

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nummer 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)**

B	1. Die Liste der anerkannten Ärzte „ <i>lijst met erkende artsen</i> “ ist auf der Internetseite der Vlaamse Overheid verfügbar.
	2. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B-2060 ANTWERPEN (nur für Lehrlinge „Cenflumarin“) T. 00 32 3232 23 82
	3. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY (nur für Schüler der Schule in Huy) T. 00 32 8521 12 50

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 Patenttype als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
B	Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Rue Canal de l'Ourthe 9 B-4031 Liège	alle Patente

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 4

Liste der zuständigen Behörden für die Ausstellung von Schifferdienstbüchern

Belgien		+32
Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques	Rue Canal de l'Ourthe 9 B1 B-4031 Liège	Tel. 04 231 65 33 guichet.naviga tion@spw.wallonie.be

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 5

Anerkannte Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt

(...)

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-002 ¹	Basiscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV (§ 5.03 zur RheinSchPersV)

(...)

Anhang 3 zur Dienstanweisung Nr. 5

Anerkannte Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt

(...)

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-002 ²	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV

(...)

¹ Gültig vom 17. Februar 2021 bis zum 17. Februar 2023

² Gültig vom 17. Februar 2021 bis zum 17. Februar 2023

Anhang 4a zur Dienstanweisung Nr. 5

Ersthelferbescheinigungen der Rettungsorganisationen

(...)

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
NL-102 ¹	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden Tel: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	Basisleergang in Erster Hilfe	siehe Anlage C2 zur Rhein- SchPersV ²	

(...)

Anhang 5a zur Dienstanweisung Nr. 5

Schulungsnachweise für Atemschutzgeräteträger

(...)

Staat, lfd. Nr.	Ausbildungsstelle	Kontakt	Muster
NL-02 ³	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden	Tel: +31(0)413-332153 Fax: +31 (0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	siehe Anlage C3 zur RheinSchPersV ⁴

(...)

¹ Gültig vom 17. Februar 2021 bis zum 17. Februar 2023

² Diese Bescheinigung kann in das Bescheinigungsbuch nach Anlage C4 der Verordnung für das Schiffsahrtspersonal auf dem Rhein aufgenommen werden.

³ Gültig vom 17. Februar 2021 bis zum 17. Februar 2023

⁴ Diese Bescheinigung kann in das Bescheinigungsbuch nach Anlage C4 der Verordnung für das Schiffsahrtspersonal auf dem Rhein aufgenommen werden.

PROTOKOLL 27

Haushalt der Zentralkommission für 2023

Beschluss¹

Die Zentralkommission,

- wünscht, dass die strategische Diskussion über die Zukunft der ZKR, die in den Haushalt für die kommenden Jahre einfließen wird, rasch aufgenommen wird,
- nimmt mit Interesse zur Kenntnis, dass im Haushalt 2023 der Organisation berücksichtigt ist, dass drei im kommenden Jahr ausscheidende Mitarbeiter nicht ersetzt werden,
- bekräftigt den Grundsatz, dass frei werdende Stellen nur bei entsprechender Wichtigkeit und Dringlichkeit wiederbesetzt werden,
- ruft dazu auf, die geplanten strategischen Überlegungen der nächsten Zeit auf die Haushaltsebene zu übertragen,
- fordert die Generalsekretärin auf, den Erfordernissen einer sparsamen Haushaltsführung Rechnung zu tragen, indem sie die Personalkosten, auch bei Neueinstellungen, der Verlängerung von Zeitarbeitsverträgen und Beförderungen, reduziert,
- bittet die Generalsekretärin ferner, einen Bericht vorzulegen, wie diese sparsame Haushaltsführung in den kommenden Jahren umgesetzt werden kann,
- fordert, dass die Rolle des Haushaltsausschusses bei der Festlegung struktureller Maßnahmen mit finanziellen Auswirkungen bekräftigt wird,
- nimmt den auf **3 201 065 €** festgesetzten Haushalt 2023 nach einer Haushaltsanpassung durch Entnahme von **225 000 €** aus den Reserve- und Investitionsfonds an,
- legt die Beiträge der einzelnen Staaten auf **594 413 €** fest, was einer Erhöhung um **8,47 %** im Vergleich zu 2022 entspricht.

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

¹ Bei Enthaltung der deutschen Delegation angenommener Beschluss.

PROTOKOLL 28

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

Beschluss¹

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 2023 in Kraft.

¹ Bei Enthaltung der deutschen Delegation angenommener Beschluss.

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						14 861	468	12 361	363	
10. Dienstaltersstufe						14 393	468	11 998	363	2 Jahre
9. Dienstaltersstufe						13 924	468	11 635	363	2 Jahre
8. Dienstaltersstufe			15 728	516	2 ans	13 456	468	11 273	363	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe			15 211	516	2 ans	12 987	468	10 910	363	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	16 825	694	14 695	516	2 ans	12 519	468	10 547	363	1 Jahr
5. Dienstaltersstufe	16 131	694	14 179	516	2 ans	12 050	468	10 185	241	1 Jahr
4. Dienstaltersstufe	15 438	694	13 662	346	1 an	11 582	301	9 944	241	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	14 744	463	13 316	346	1 an	11 281	301	9 704	241	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	14 281	463	12 970	346	1 an	10 980	301	9 463	241	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	13 817		12 623		1 an	10 679		9 223		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	10 612	307	9 337	288	7 462	222	5 579	130	
10. Dienstaltersstufe	10 305	307	9 049	288	7 240	222	5 449	130	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	9 997	307	8 761	288	7 018	222	5 319	130	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	9 690	307	8 473	288	6 797	222	5 189	130	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	9 383	307	8 185	288	6 575	222	5 060	130	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	9 075	307	7 896	288	6 353	222	4 930	130	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	8 768	307	7 608	288	6 131	222	4 800	130	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	8 460	207	7 320	192	5 909	146	4 670	130	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	8 254	207	7 129	192	5 763	146	4 541	130	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	8 047	207	6 937	192	5 617	146	4 411	130	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	7 840		6 746		5 471		4 281		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	5 499	136	4 850	122	4 245	107	3 674	91	3 260	83	
10. Dienstaltersstufe	5 362	136	4 728	122	4 138	107	3 583	91	3 177	83	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	5 226	136	4 606	122	4 031	107	3 492	91	3 094	83	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	5 090	136	4 483	122	3 924	107	3 401	91	3 010	83	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	4 953	136	4 361	122	3 817	107	3 310	91	2 927	83	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	4 817	136	4 239	122	3 710	107	3 219	91	2 844	83	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	4 680	136	4 116	122	3 602	107	3 128	91	2 760	83	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	4 544	136	3 994	122	3 495	107	3 037	91	2 677	83	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	4 408	136	3 872	122	3 388	107	2 946	91	2 593	83	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	4 271	136	3 750	122	3 281	107	2 855	91	2 510	83	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	4 135		3 627		3 174		2 765		2 427		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	4 625	108	4 168	97	3 784	89	3 407	78	3 130	74	2 850	68	
10. Dienstaltersstufe	4 517	108	4 071	97	3 695	89	3 330	78	3 057	74	2 782	68	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	4 409	108	3 974	97	3 607	89	3 252	78	2 983	74	2 714	68	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	4 301	108	3 876	97	3 518	89	3 174	78	2 909	74	2 645	68	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	4 192	108	3 779	97	3 429	89	3 096	78	2 836	74	2 577	68	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	4 084	108	3 681	97	3 340	89	3 018	78	2 762	74	2 509	68	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	3 976	108	3 584	97	3 252	89	2 940	78	2 689	74	2 441	68	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	3 868	108	3 486	97	3 163	89	2 862	78	2 615	74	2 373	68	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	3 759	108	3 389	97	3 074	89	2 784	78	2 542	74	2 304	68	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	3 651	108	3 292	97	2 985	89	2 706	78	2 468	74	2 236	68	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	3 543		3 194		2 897		2 628		2 394		2 168		1 Jahr

Kategorie L (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	L3	Wert der Dienstaltersstufe	L2	Wert der Dienstaltersstufe	L1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
10. Dienstaltersstufe	9 425	279	7 573	224			
9. Dienstaltersstufe	9 146	279	7 349	224			3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	8 866	279	7 125	224			2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	8 587	279	6 900	224			2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	8 308	279	6 676	224			2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	8 028	279	6 452	224			2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	7 749	279	6 228	224			1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	7 470	279	6 004	224			1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	7 191	279	5 780	224	4 708	181	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	6 911		5 556		4 527		1 Jahr

PROTOKOLL 29

Ernennung des Rechnungsprüfers

Beschluss

Der Haushaltsausschuss bestellt ab dem Geschäftsjahr, das am 31. Dezember 2023 endet, für eine Dauer von sechs Jahren, FIBA als Rechnungsprüfer der ZKR.

PROTOKOLL 30

Vortrag von RIS-COMEX

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 31

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 2022 und vom 31. Dezember 2022 auf den 1. Januar 2023 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 2022 sowie vom 31. Dezember 2022 auf den 1. Januar 2023 zwischen 18 Uhr und 8 Uhr

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 32

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 2023 bis 31. Dezember 2023

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 33

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 34

Termin der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 7. Juni 2023, in Straßburg, statt.