



**FRÜHJAHRSSITZUNG 2023
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE
(2023-I)**

Straßburg, den 7. Juni 2023

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (23) 1 endg.

FRÜHJAHRSSITZUNG 2023

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2023-I)

Straßburg, den 7. Juni 2023

INHALTSVERZEICHNIS

Seiten

I.	Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung	5
	PROTOKOLL 1 Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung	5
II.	Wirtschaftsaspekte	5
	PROTOKOLL 2 Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt	5
III.	Schifferpatente und Besatzungen.....	5
	PROTOKOLL 3 Änderung des § 6.01 der Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV).....	5
	PROTOKOLL 4 Änderung des § 20.01 Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV).....	7
IV.	Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtswegdienste am Rhein	10
	PROTOKOLL 5 Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Änderung von § 6.21 Nummer 2 RheinSchPV betreffend Leichter an der Steuerbordseite.....	10
	PROTOKOLL 6 Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) aufgrund der Inbetriebnahme des neuen Liegeplatzes „Friesenheimer Insel“ (§ 14.03).....	13
	PROTOKOLL 7 Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Nachtschiffahrt auf der Strecke Bingen – St. Goar (§ 9.08)	16
	PROTOKOLL 8 Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf weitere Fahrzeuge zum 1. Dezember 2026.....	18
	PROTOKOLL 9 Änderung des Datums des Inkrafttretens des Beschlusses 2022-II-12 zur definitiven Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zwecks 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	20
V.	Technische Vorschriften für Binnenschiffe.....	21
	PROTOKOLL 10 Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) Anpassung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB)	21
VI.	Der Rhein als Wasserstraße	21
	PROTOKOLL 11 Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleuse Iffezheim Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2022 (2022-I-16).....	21
	PROTOKOLL 12 Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein	23
	PROTOKOLL 13 Neubau einer Kaianlage und Dalben für Schiffe zur Beförderung von Schwerlasten oder landwirtschaftlichen Schüttgütern bei Nambenheim, linkes Ufer, Rhein-km 215,900 - 216,300.....	27
	PROTOKOLL 14 Brücke Chalampé Instandhaltung der Fahrschienen des Brückeninspektionswagens für die Überprüfung der Brückenunterseite, Rhein-km 199,200	33

PROTOKOLL 15	Erweiterung des Geh- und Radwegs an der Horchheimer Eisenbahnbrücke bei Koblenz, Rhein-km 588,523	39
PROTOKOLL 16	Neubau einer Einsetzstelle für Kanus und Kajaks am linken Rheinufer in Huningue, Rhein-km 170,550.....	44
PROTOKOLL 17	Neubau einer Liegestelle für Fahrgastkabinenschiffe, rechtes Ufer, Rhein-km 294,535	50
PROTOKOLL 18	Neubau einer schwimmenden Anlage für Kleinfahrzeuge, rechtes Ufer, Rhein-km 283,500	58
PROTOKOLL 19	Annahme der Sperrung von Schleusen am niederländischen Niederrhein	63
VII.	Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art.....	66
PROTOKOLL 20	Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art.....	66
VIII.	Haushalt und Verwaltung	74
PROTOKOLL 21	Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2022.....	74
PROTOKOLL 22	Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2022	74
IX.	Verschiedene Mitteilungen	90
PROTOKOLL 23	Mündlicher Bericht der internationalen Organisationen und Beobachterstaaten	90
PROTOKOLL 24	Zusammensetzung der Zentralkommission	90
PROTOKOLL 25	Pressemitteilung	90
PROTOKOLL 26	Termin der nächsten Plenartagung	90

ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 2023 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

I. Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung

PROTOKOLL 1 Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung

Kein Beschluss.

II. Wirtschaftsaspekte

PROTOKOLL 2 Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt

Im Juni 2023 im schriftlichen Verfahren zu fassender Beschluss

III. Schifferpatente und Besatzungen

PROTOKOLL 3 Änderung des § 6.01 der Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV)

1. Mit ihrem im schriftlichen Verfahren gefassten Beschluss 2022-II-9 vom 8. November 2022 hat die ZKR die neue RheinSchPersV angenommen, die am 1. April 2023 in Kraft getreten ist,
2. Die neue RheinSchPersV schreibt in § 6.01 die Bestimmungen für die Zulassung von Ausbildungsprogrammen vor. Der letzte Satz von Nummer 1 besagt, dass „[d]ie für die Zulassung des Ausbildungsprogramms vorzulegenden Dokumente [...] in einer Dienstanweisung an die zuständigen Behörden festgelegt [werden]“.
3. Es hat sich jedoch gezeigt, dass die Festlegung einer einheitlichen Liste der nationalen gesetzlichen Anforderungen an die Dokumente, die für die Zulassung von Ausbildungsprogrammen vorzulegen sind, aufgrund der Vielfalt dieser Anforderungen nicht umsetzbar ist. Einige dieser Anforderungen fallen beispielsweise unter die Bildungsgesetzgebung.
4. Aufgrund dieser Feststellung hält es der STF-Ausschuss für wünschenswert, den fraglichen Satz aus der RheinSchPersV zu streichen.
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 vorgeschlagene Änderung eingehen soll

Die Änderung zielt darauf ab, die Anforderung in § 6.01, dass die für die Zulassung von Ausbildungsprogrammen vorzulegenden Dokumente in einer Dienstanweisung an die zuständigen Behörden festgelegt werden müssen, zu streichen. Es wurde festgestellt, dass die Festlegung einer einheitlichen Liste aufgrund der Vielfalt dieser Anforderungen nicht umsetzbar ist. Es handelt sich um eine geringfügige technische Änderung, die am 1. Januar 2024 in Kraft treten kann.

Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung

Es wäre möglich, auf eine Änderung des § 6.01 RheinSchPersV zu verzichten und den letzten Satz in Nummer 1 dieser Vorschrift bestehen zu lassen (siehe die Folgen einer Ablehnung der Änderung).

Folgen dieser Änderung

Diese Änderung verursacht für das Gewerbe keine zusätzlichen Kosten und die Kosten für die Verwaltungen sind begrenzt. Die Streichung der nicht umsetzbaren Vorschrift würde zu einer größeren Rechtssicherheit der RheinSchPersV führen.

Folgen, die die Ablehnung der Änderung mit sich bringen würde

Es wäre möglich, auf die Änderung zu verzichten, dies hätte jedoch zur Folge, dass eine nicht umsetzbare Vorschrift bestehen bliebe. Dies könnte zu nicht erfüllbaren Erwartungen seitens der für die Genehmigung von Ausbildungsprogrammen zuständigen Behörden führen, an die diese Vorschrift gerichtet ist.

Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Bestreben, die Einheit des Rheinregimes zu gewährleisten,

bezugnehmend auf ihren Beschluss vom 8. November 2022 (2022-II-9) zur Annahme der neuen Rheinschiffpersonalverordnung, die am 1. April 2023 in Kraft getreten ist,

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

in dem Bemühen, die praktischen Probleme der Mitgliedstaaten bei der Umsetzung des Beschlusses 2022-II-9 wirksam zu lösen,

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

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung des § 6.01 der Rheinschiffpersonalverordnung.

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Januar 2024 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 3

Änderung des § 6.01 Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV)

In § 6.01 Nummer 1 wird der letzte Satz gestrichen.

PROTOKOLL 4

Änderung des § 20.01 Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV)

1. Mit ihrem im schriftlichen Verfahren gefassten Beschluss 2022-II-9 vom 8. November 2022 hat die ZKR die neue RheinSchPersV angenommen, die am 1. April 2023 in Kraft getreten ist.
2. Kapitel 20 der neuen RheinSchPersV enthält Übergangsbestimmungen, insbesondere in Bezug auf den Umtausch von Dokumenten, die bis zum Inkrafttreten der neuen RheinSchPersV ausgestellt wurden, in neue Dokumente, die der neuen RheinSchPersV entsprechen.
3. Wie sich jedoch herausstellte, fehlt eine Übergangsbestimmung, um den Rahmen für den Umtausch alter Qualifikationen in neue Qualifikationen festzulegen. Tatsächlich ermöglicht die Richtlinie (EU) 2017/2397 Mitgliedern der Decks Mannschaft, die nicht der Schiffsführer sind, den Umtausch eines Befähigungszeugnisses in ein Unionsbefähigungszeugnis, für dessen Erwerb höhere Anforderungen gelten, sofern sie eine bestimmte Anzahl an Tagen Fahrzeit nachweisen.
4. Aus dieser Lücke resultieren de facto ungleiche Bedingungen zwischen Inhabern nichtrheinischer Befähigungszeugnisse und Inhabern rheinischer Befähigungszeugnisse.
5. Der STF-Ausschuss schlägt vor, diese Lücke durch die Hinzufügung einer neuen Übergangsbestimmung in § 20.01 zu schließen und dadurch mit Artikel 38 Absatz 3 der Richtlinie übereinstimmende Bedingungen einzuführen.
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

Die Richtlinie (EU) 2017/2397 ermöglicht Mitgliedern der Decks Mannschaft, die nicht der Schiffsführer sind, den Umtausch eines Befähigungszeugnisses in ein Unionsbefähigungszeugnis, für dessen Erwerb die Anforderungen höher sind, sofern sie eine bestimmte Anzahl an Tagen Fahrzeit nachweisen. Dies ist eine sehr vorteilhafte Bestimmung für die Mitglieder der Decks Mannschaft, die ihnen einen gewissen beruflichen Aufstieg ohne die Prüfung von Befähigungen ermöglicht (eine Art Relikt aus dem erfahrungsbasierten Ansatz).

Damit soll auch der im CESNI ermittelten Praxis Rechnung getragen werden, wie sie sich in den auf der CESNI-Website veröffentlichten häufig gestellten Fragen (FAQ) widerspiegelt.

Die Bestimmung wurde versehentlich nicht in die neue RheinSchPersV aufgenommen. Auch bei der eingehenden Prüfung durch den juristischen Dienst der Europäischen Kommission war dies nicht festgestellt worden.

Es handelt sich um eine **Lücke** gegenüber den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2017/2397, aus der *de facto* ungleiche Bedingungen zwischen Inhabern nichtrheinischer Befähigungszeugnisse und Inhabern rheinischer Befähigungszeugnisse resultieren.

Es handelt sich um eine geringfügige technische Änderung, die unmittelbar in Kraft treten kann.

Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung

Die Mitgliedstaaten sind für den Umtausch der von ihnen ausgestellten Befähigungszeugnisse zuständig, da sie die Anforderungen an den Erwerb des ursprünglichen Befähigungszeugnisses am besten kennen. Die Staaten könnten auf nationaler Ebene Maßnahmen für den Umtausch alter Befähigungszeugnisse im Einklang mit der Richtlinie für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union ergreifen. Die Mitgliedstaaten der ZKR könnten diese Maßnahmen im STF-Ausschuss abstimmen, d. h. eine gemeinsame Vorgehensweise für den Umtausch alter Befähigungszeugnisse in neue Befähigungszeugnisse, für deren Erwerb die Anforderungen höher sind, festlegen.

Folgen dieser Änderung

Eine Änderung der RheinSchPersV hätte den Vorteil, dass in den Mitgliedstaaten dieselben klaren und transparenten Regelungen gelten würden.

Wie der Umtausch des Großen oder Kleinen Rheinpatents könnte dieser Umtausch in jedem ZKR-Mitgliedstaat erfolgen. Diese Vielzahl an Anlaufstellen ist ein eindeutiger Vorteil für das Schiffpersonal.

Folgen, die die Ablehnung der Änderung mit sich bringen würde

Würde keine Änderung vorgenommen, könnte es sein, dass in den Mitgliedstaaten der ZKR unterschiedliche Regelungen gelten. Es wäre auch möglich, dass weiterhin ungleiche Bedingungen zwischen Inhabern rheinischer Zeugnisse und Inhabern nichtrheinischer Zeugnisse herrschen. Dies könnte zu einem „Certificate Shopping“ zu Ungunsten des rheinischen Zeugnisses führen.

Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Bestreben, die Einheit des Rheinregimes zu gewährleisten,

bezugnehmend auf ihren Beschluss vom 8. November 2022 (2022-II-9) zur Annahme der neuen Rheinschiffpersonalverordnung, die am 1. April 2023 in Kraft getreten ist,

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

in dem Bemühen, die praktischen Probleme der Mitgliedstaaten bei der Umsetzung des Beschlusses 2022-II-9 wirksam zu lösen,

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 Binnenschifffahrt zu erhöhen,

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

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung des § 20.01 der Rheinschiffpersonalverordnung.

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Januar 2024 in Kraft.

Anlage

Änderung des § 20.01 der Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV)

§ 20.01 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 werden die Sätze 3 bis 5 gestrichen.

b) Folgende Nummern 3 und 4 werden angefügt:

„3. Der Inhaber eines Schifferdienstbuches nach Nummer 1 kann bis zum 17. Januar 2032 ein neues Schifferdienstbuch mit einem Befähigungszeugnis, für dessen Erwerb die Anforderungen höher sind, beantragen, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) für ein Befähigungszeugnis für Matrosen: 540 Tage Fahrzeit, davon mindestens 180 Tage in der Binnenschiffahrt;
- b) für ein Befähigungszeugnis für Bootsmänner: 900 Tage Fahrzeit, davon mindestens 540 Tage in der Binnenschiffahrt;
- c) für ein Befähigungszeugnis für Steuerleute: 1080 Tage Fahrzeit, davon mindestens 720 Tage in der Binnenschiffahrt.

Die Fahrerfahrung wird anhand eines Schifferdienstbuches, eines Bordbuches oder anderer Belege nachgewiesen.

Die Mindestdauer der Fahrzeiten nach den Buchstaben a, b und c dieses Absatzes kann um höchstens 360 Tage Fahrzeit verkürzt werden, wenn der Bewerber ein Ausbildungsprogramm absolviert hat, das in Nummer 1 oder Nummer 3 des Teils II der Listen und Tabellen zur Ausführung der RheinSchPersV genannt ist.

4. Der Umtausch nach den Nummern 2 und 3 kann bei jeder zuständigen Behörde eines Mitgliedsstaates der ZKR erfolgen. Die zuständige Behörde stellt das Schifferdienstbuch nach dieser Verordnung aus, wenn der Antragssteller sein altes Schifferdienstbuch nach Nummer 1 und eine Kopie seines Ausweisdokumentes vorlegt. Hat der Antragssteller bereits das 60. Lebensjahr überschritten, hat er zudem den Nachweis seiner Tauglichkeit gemäß § 4.02 vorzulegen, der nicht älter als drei Monate sein darf.“

IV. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtswegdienste am Rhein

PROTOKOLL 5

Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Änderung von § 6.21 Nummer 2 RheinSchPV betreffend Leichter an der Steuerbordseite

1. In § 6.21 Nummer 2 Satz 3 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) heißt es: „Wenn jedoch ein oder mehrere Schubleichter mitgeführt werden, darf einer an der Steuerbordseite gekuppelt werden.“. Diese Formulierung kann so verstanden werden, dass das Mitführen mehrerer Schubleichter an der Steuerbordseite verboten sein soll. In der Praxis wird dieser Satz von den verschiedenen Behörden unterschiedlich ausgelegt. Das Gewerbe hat die ZKR auf diese unterschiedlichen Auslegungen aufmerksam gemacht und sie gebeten zu erlauben, dass in bestimmten Verbänden ein oder mehrere Fahrzeuge an der Steuerbordseite mitgeführt werden dürfen.
2. Verbände, die aus einem schiebenden Fahrzeug mit Schubleichtern, die Container transportieren, bestehen, kuppeln regelmäßig Schubleichter an der Steuerbordseite des Fahrzeugs. Sie tun dies, weil es eine zügigere Abfertigung an den Containerterminals erlaubt und in vielen Fällen sicherer ist. In der Praxis wird dadurch die Anzahl der herzustellenden und zu lösenden Verbindungen mittels der Kupplungen reduziert. Durch die Einschränkung auf nur einen Schubleichter auf der Steuerbordseite kommt es daher zu unnötigen Behinderungen der Tätigkeiten und unnötigen nautischen Manövern.
3. In seinem derzeitigen Wortlaut betrifft § 6.21 „Zusammenstellung der Verbände“ die verschiedenen Formen von Verbänden, nämlich:
 - Schleppverband, § 1.01 Buchstabe d RheinSchPV,
 - Schubverband, § 1.01 Buchstabe e RheinSchPV und
 - gekuppelte Fahrzeuge, § 1.01 Buchstabe h RheinSchPV.

Ein „gekuppeltes Fahrzeug“ ist eine Zusammenstellung von längsseits gekuppelten Fahrzeugen, von denen sich keines vor dem Fahrzeug mit Maschinenantrieb befindet. Ein Schubverband ist definiert als eine starre Zusammenstellung von Fahrzeugen, von denen sich mindestens eines vor dem oder den beiden Fahrzeugen mit Maschinenantrieb befindet, das oder die den Verband fortbewegt oder fortbewegen und als „schiebendes Fahrzeug“ oder „schiebende Fahrzeuge“ bezeichnet wird oder werden.

Es geht also darum, einem Schubverband oder gekuppelten Fahrzeugen zu erlauben, ein oder mehrere Fahrzeuge an der Steuerbordseite mitzuführen.

4. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen soll

Das erste Ziel besteht darin, unterschiedliche Auslegungen des derzeitigen § 6.21 Nummer 2 Satz 3 RheinSchPV zu vermeiden. Mit dieser Änderung soll daher eine kohärente und lesbare Lösung für die Rheinschifffahrt vorgeschlagen werden, die es ausdrücklich erlaubt, dass das Fahrzeug, das die Antriebskraft stellt, an der Steuerbordseite einen oder mehrere Leichter mitführt.

Ein zweites Ziel ist es, weiter zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beizutragen, indem

- weniger an- und abgekuppelt werden muss, was immer eine potenziell gefährliche Tätigkeit darstellt, vor allem bei schlechten Witterungsverhältnissen;
- weniger Manöver auf dem Rhein stattfinden, insbesondere beim Leichterwechsel, Aufdrehen und Rückwärts-in-einen-Hafen-Einlaufen.

Ein drittes Ziel ist die Verbesserung des Verkehrsflusses, da die Manöver dieser großen Schiffe auf dem Rhein den Verkehr behindern können.

Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung

Es wäre zwar möglich, auf die Anpassung von § 6.21 Nummer 2 RheinSchPV zu verzichten, doch würde dies die Rechtssicherheit, Lesbarkeit und Zugänglichkeit der Vorschriften schwächen.

Dies würde bedeuten, dass weiterhin unterschiedliche Auslegungen der RheinSchPV praktiziert würden, was keine Erhöhung des Sicherheitsniveaus der Rheinschifffahrt ermöglichen würde.

Folgen dieser Änderung

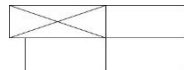
Mit dieser Änderung soll ausdrücklich erlaubt werden, dass in einem Verband oder bei gekuppelten Fahrzeugen das Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das die Antriebskraft stellt, an der Backbordseite oder der Steuerbordseite einen oder mehrere Schubleichter mitführen darf.

Dementsprechend wird § 6.21 Nummer 2 wie folgt geändert:

1. der zweite Satz wird angepasst;
2. der bisherige Satz 3 wird gestrichen, da er nicht mehr erforderlich ist.

Die Begriffe „Schubverband“ und „gekuppelte Fahrzeuge“ wurden in die Änderung aufgenommen, da eine alleinige Nutzung des Begriffs „Verband“ ansonsten dazu geführt hätte, dass diese Regelung auch für Schleppverbände gelten würde.

Mit dem neuen Satz 2 wird nunmehr deutlich dargestellt, wie bei einem Schubverband und bei gekuppelten Fahrzeugen mehrere Fahrzeuge mitgeführt werden dürfen und dass dies auch auf der Steuerbordseite möglich ist. Die Änderung ermöglicht insbesondere folgende Zusammenstellung:



Die durch den Änderungstext nun möglichen neuen Formationen werden – wie alle bereits jetzt schon erlaubten Formationen auch – lediglich von zwei Punkten beschränkt:

1. Der erste Punkt ist die Zulassung des Fahrzeuges, mit dem die ausgewählte Formation gefahren werden soll. Dieses Fahrzeug muss mit der gewünschten Formation von der zuständigen Schiffsuntersuchungskommission untersucht worden sein und einen Eintrag im Schiffsattest haben, dass es mit dieser Formation fahren kann.
2. Der zweite Punkt sind die Größenbeschränkungen, die die RheinSchPV für bestimmte Örtlichkeiten oder Situationen vorsieht. Das heißt wenn in der RheinSchPV in einem Bereich z. B. die Breite beschränkt ist, dann darf mit Formationen, die darüber hinausgehen dort nicht gefahren werden. Dies ist dem Schifffahrtsgewerbe bekannt und dementsprechend werden dann für bestimmte Bereiche auch nur bestimmte Formationen benutzt.

Die Änderung ist auch im Zusammenhang mit der allgemeinen Verpflichtung aus § 6.04 Nummer 3 Buchstabe b RheinSchPV zu sehen, wonach die blaue Tafel von vorn und von hinten sichtbar sein und bis zur Beendigung der Vorbeifahrt gezeigt werden muss. Demnach dürfen Schubleichter an der Steuerbordseite die blaue Tafel nicht verdecken.

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

Die Änderung soll am 1. Juni 2024 in Kraft treten.

Folgen, die die Ablehnung der Änderung mit sich bringen würde

Es wäre möglich, auf diese Änderung zu verzichten. Allerdings könnte dadurch nicht weiter zur Sicherheit der Rheinschifffahrt beigetragen werden und es würden die verschiedenen oben dargestellten Ziele untergraben.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

in dem Bestreben, die Verständlichkeit ihrer Verordnungen zu verbessern,

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

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung von § 6.21 Nummer 2 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Juni 2024 in Kraft.

Anlage

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

§ 6.21 Nummer 2 wird wie folgt geändert:

a) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Werden in einem Schubverband oder bei gekuppelten Fahrzeugen ein oder mehrere Fahrzeuge mitgeführt, dürfen diese sich sowohl an der Backbordseite als auch an der Steuerbordseite des Fahrzeugs mit Maschinenantrieb, das den Verband fortbewegt, befinden.“

b) Satz 3 wird gestrichen.

PROTOKOLL 6

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) aufgrund der Inbetriebnahme des neuen Liegeplatzes „Friesenheimer Insel“ (§ 14.03)

1. Kapitel 14 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) enthält die allgemeinen und besonderen Bestimmungen zum Stillliegen. § 14.03 enthält insbesondere die Bestimmungen für die Reeden auf dem Rhein zwischen Mannheim und Ludwigshafen.
2. Mit dem vorliegenden Änderungsvorschlag soll dieser Paragraph aufgrund der Inbetriebnahme der neuen Liegestelle „Friesenheimer Insel“ angepasst werden.
3. Im Bereich Mannheim-Ludwigshafen wurde die Liegestelle „Friesenheimer Insel“ neu gebaut. Es gibt nunmehr Dalben-Liegeplätze mit Landverbindung, an denen die Fahrzeuge liegen können und die Besatzung die Möglichkeit hat, an Land zu gehen. Der Neubau der Liegestelle führt für den gesamten Bereich der Reede zu Verbesserungen, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:
 - die Bereiche für Fahrzeuge ohne Kegel und Fahrzeuge mit einem Kegel wurden neu bestimmt;
 - es gibt nun auch einen Liegeplatz für Fahrzeuge, die zwei Kegel führen;
 - es wurde ein „Auto-Steiger“ geschaffen, an dem Autos an Land gesetzt oder von Land aufgenommen werden können und Besatzungswechsel stattfinden kann.
4. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen soll

Die kürzlich erfolgte Inbetriebnahme einer neuen Liegestelle, Friesenheimer Insel, im Bereich Mannheim-Ludwigshafen erfordert eine Anpassung von § 14.03 RheinSchPV.

Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung

Die neue Liegestelle, Friesenheimer Insel, ist bereits seit Ende 2022 in Betrieb. Es wäre zwar möglich, auf diese Änderung zu verzichten, doch würde dies die Rechtssicherheit der rheinischen Vorschriften schwächen.

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

Folgen dieser Änderung

§ 14.03 RheinSchPV über die Reeden auf dem Rhein zwischen Mannheim und Ludwigshafen wird geändert.

- a) Die Änderungen in § 14.03 Nummern 1 bis 3 RheinSchPV lassen sich wie folgt zusammenfassen:
- Die geänderten Kilometrierungen in den Nummern 1 bis 3 sind der Neueinteilung der Reede und der Schaffung des neuen Liegeplatzes für Fahrzeuge mit zwei Kegeln geschuldet.
 - Die bisher bei km 429,80 bis km 430,30 vorhandene Liegestelle fällt weg, da sich in diesem Bereich nunmehr der neue „Auto-Steiger“ (km 429,80 bis km 430,10) befindet. Mit Sicherheitsabstand fängt dann bei km 430,20 der Bereich für Ein-Kegel-Schiffe an.
- b) Die Änderungen in § 14.03 Nummern 4 und 5 RheinSchPV lassen sich wie folgt zusammenfassen:
- Mit dem Neubau der Liegestelle und der Neueinteilung der Reede wird an dieser Stelle erstmals eine Liegestelle für Fahrzeuge mit zwei Kegeln geschaffen.
 - Zur besseren Lesbarkeit des gesamten § 14.03 ist es sinnvoll, die neue Regelung für die Liegestelle für Zwei-Kegel-Schiffe als Nummer 4 einzufügen und die bisherige Regelung unter der Nummer 4 nunmehr als neue Nummer 5 aufzuführen.

Die geänderten Bestimmungen der RheinSchPV entsprechen den heutigen Verhältnissen der Reede Mannheim-Ludwigshafen. Die Binnenschifffahrt profitiert von der Neuregelung, da neue Liegemöglichkeiten geschaffen wurden und neue Dienstleistungen verfügbar sind.

Diese Änderung verursacht für das Gewerbe und die Verwaltung keine zusätzlichen Kosten.

Diese Änderung tritt am 1. Juni 2024 in Kraft.

Folgen, die die Ablehnung der Änderung mit sich bringen würde

Es wäre möglich, auf diese Änderung zu verzichten, allerdings könnte dadurch nicht weiter zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beigetragen werden. Die RheinSchPV würde nicht mit der Realität übereinstimmen.

Beschluss

Die Zentralkommission,
auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,
in dem Bestreben, weiter zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beizutragen,
mit dem Ziel, die Polizeiverordnung mit den Gegebenheiten auf dem Rhein in Einklang zu bringen,
beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung von § 14.03 Rheinschiff-
fahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Juni 2024 in Kraft.

Anlage

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

§ 14.03 wird wie folgt gefasst:

„§ 14.03 Mannheim-Ludwigshafen

1. Die Reede erstreckt sich vor Mannheim am rechten Ufer von km 412,50 bis km 417,16 und von km 423,50 bis km 431,80 sowie vor Ludwigshafen am linken Ufer von km 419,72 bis km 424,83 und von km 425,50 bis km 431,90.
2. Für Fahrzeuge, die keine Bezeichnung nach § 3.14 führen müssen, werden bestimmt:
 - a) Liegestellen am rechten Ufer
 - i. vor Mannheim-Rheinau,
von km 413,10 bis km 414,25,
von km 414,56 bis km 414,90,
von km 415,50 bis km 416,75,
 - ii. vor Mannheim
von km 423,50 bis km 424,00,
von km 425,36 bis km 427,00,
von km 428,93 bis km 429,42.
 - b) Liegestelle am linken Ufer vor Ludwigshafen von km 425,50 bis km 426,20.
3. Für die Fahrzeuge, die die Bezeichnung nach § 3.14 Nummer 1 führen müssen, werden bestimmt:
 - a) Liegestellen am rechten Ufer
von km 413,10 bis km 413,40,
von km 430,20 bis km 430,70.
 - b) Liegestelle am linken Ufer von km 421,60 bis km 422,00.
4. Für die Fahrzeuge, die die Bezeichnung nach § 3.14 Nummer 2 führen müssen, wird bestimmt:

Liegestelle am rechten Ufer von km 430,75 bis km 431,10.
5. Für Fahrzeuge, die bei der BASF Aktiengesellschaft laden oder löschen wollen oder dort geladen oder gelöscht haben, wird bestimmt:

Liegestelle am linken Ufer von km 426,20 bis km 431,47.“

PROTOKOLL 7

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Nachtschiffahrt auf der Strecke Bingen – St. Goar (§ 9.08)

1. § 9.08 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) enthält Sonderbestimmungen für die Nachtschiffahrt auf der Strecke Bingen – St. Goar und insbesondere die Vorgabe der Nutzung des Sprechfunks auf bestimmten Kanälen.
2. Nach der Neuordnung der Frequenzen auf dieser Strecke im November 2022 haben sich die Funkkanäle geändert. Der Beschluss sieht daher eine Aktualisierung von § 9.08 zur Festlegung der zu nutzenden Funkkanäle für die Nachtschiffahrt vor.
3. Die Ergebnisse der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung sind nachstehend wiedergegeben.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen soll

Die vorgeschlagene Änderung zielt darauf ab, die Bestimmungen von § 9.08 RheinSchPV zur Nachtschiffahrt auf der Strecke Bingen – St. Goar zu aktualisieren.

Zum 15. November 2022 haben sich im Bereich der Revierzentrale Oberwesel Funkkanäle geändert. Es gab eine Änderung der Frequenzuteilungen und damit verbunden eine Änderung der UKW (Ultrakurzwellen)-Kanäle. Für die Landfunkstelle „Oberwesel Revierzentrale (Ortslage Bingen)“ wurde deshalb der bisherige Kanal 24 auf den Kanal 04 geändert.

Da es um eine spezielle Regelung für die Nachtschiffahrt auf der Strecke Bingen – St. Goar geht, die die Nutzung des Sprechfunks auf bestimmten Kanälen vorgibt, müssen die konkreten Kanäle in der RheinSchPV genannt werden. Der Verweis auf das Handbuch Binnenschiffahrtfunk reicht nicht aus.

Mit dieser Änderung sollen die Bestimmungen von § 9.08 RheinSchPV infolge der Änderung der Funkkanäle angepasst werden.

Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung

Es wäre zwar möglich, auf diese Änderung zu verzichten, doch würde dies die Rechtssicherheit, der rheinischen Vorschriften schwächen.

Dies hieße, dass eine veraltete und unvollständige Bestimmung in der Verordnung beibehalten würde, was ein rechtliches Risiko darstellen und die Sicherheit der Schifffahrt beeinträchtigen würde.

Folgen dieser Änderung

Diese Änderung verursacht für das Gewerbe und die Verwaltungen keine zusätzlichen Kosten.

Die Änderung tritt am 1. Juni 2024 in Kraft.

Folgen, die die Ablehnung der Änderung mit sich bringen würde

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

Beschluss

Die Zentralkommission,
auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,
in dem Bestreben, weiter zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beizutragen,
mit dem Ziel, die Polizeiverordnung mit den Gegebenheiten auf dem Rhein in Einklang zu bringen,
beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung von § 9.08
Rheinschifffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Juni 2024 in Kraft.

Anlage

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

§ 9.08 wird wie folgt geändert:

„§ 9.08

Nachtschiffahrt auf der Strecke Bingen - St. Goar

Zwischen Bingen (km 530,00) und St. Goar (km 556,00) ist die Fahrt nachts nur Fahrzeugen erlaubt, die Sprechfunk auf den Kanälen 10 (Schiff-Schiff) oder 04 und in der Talfahrt Radar benutzen.“

PROTOKOLL 8

Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf weitere Fahrzeuge zum 1. Dezember 2026

1. Auf ihrer Plenartagung im Frühjahr 2012 verabschiedete die ZKR ihre Strategie zur Entwicklung der Binnenschiffahrtsinformationsdienste (RIS) am Rhein (Beschluss 2012-I-10). Die RIS-Strategie der ZKR umfasst 26 Maßnahmen „zur Entwicklung und Implementierung der Binnenschiffahrtsinformationsdienste auf dem Rhein“. Mittel- und langfristig sieht die RIS-Strategie auch die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf weitere, bisher nicht meldepflichtige Fahrzeuge gemäß § 12.01 RheinSchPV vor. Die elektronische Meldung erleichtert den Datenaustausch zwischen Schiffen und Revierzentralen im Vergleich zu über Sprechfunk oder schriftlich abgewickelten Meldungen. Elektronisches Melden ist eine RIS-Schlüsseltechnologie, die die folgenden RIS-Dienste ermöglicht: Strategische Verkehrsinformation, Verkehrsmanagement, Unterstützung der Unfallbekämpfung, Statistik, Rechtsdurchsetzung, Wasserstraßenabgaben und Hafengebühren, Information für die Transportlogistik.
2. § 12.01 RheinSchPV sieht für bestimmte Fahrzeuge und Verbände eine Meldepflicht vor: Der Schiffsführer des Fahrzeugs oder ein Dritter muss den zuständigen Behörden Informationen zum Fahrzeug bzw. Verband, zum beförderten Gut und zur Reise übermitteln. Die Behörden erhalten durch diese Meldung insbesondere alle Informationen, die für ein effizientes Havariemanagement erforderlich sind. § 12.01 RheinSchPV bestimmt, welche Fahrzeuge dieser Pflicht unterliegen, welche Angaben gemacht werden müssen, in welcher Form die Meldung durchgeführt werden kann bzw. muss (per Sprechfunk, telefonisch, schriftlich, auf elektronischem Wege) und wann bzw. wo die Meldung zu erfolgen hat.
3. § 12.01 RheinSchPV wurde in den vergangenen Jahren mehrmals geändert, vornehmlich im Rahmen der Einführung der elektronischen Meldepflicht.

4. Die elektronische Meldepflicht wurde seit 2010 etappenweise eingeführt. Die wichtigsten Etappen waren:
 - 1. Januar 2010: elektronische Meldepflicht für Fahrzeuge, die mehr als 20 Container oder mindestens einen Container mit Gefahrgut an Bord haben (Beschluss 2009-I-17);
 - 1. Dezember 2015: elektronische Meldepflicht für sämtliche Fahrzeuge, die Container befördern (Beschluss 2015-I-16);
 - 1. Dezember 2018: elektronische Meldepflicht für alle Fahrzeuge mit festverbundenen Tanks an Bord (Beschluss 2017-I-11);
 - 1. Dezember 2021: elektronische Meldepflicht für alle anderen meldepflichtigen Fahrzeuge und Verbände gemäß § 12.01 Nummer 1 RheinSchPV (Beschluss 2020-I-12).
5. In Anbetracht der Vorteile von elektronisch durchgeführten Meldungen und der Tatsache, dass das System nun voll funktionsfähig ist, möchte die Zentralkommission über ihre grundsätzliche Entscheidung, die elektronische Meldepflicht zum 1. Dezember 2026 auf bestimmte, bisher nicht meldepflichtige Fahrzeuge auszuweiten, informieren.
6. Der vorliegende Beschluss trägt zwei Zielen Rechnung:
 - Als erstes Ziel soll das Gewerbe frühzeitig über den Zeitpunkt der Ausweitung der elektronischen Meldepflicht informiert werden. Dies ermöglicht dem Schifffahrtsgewerbe eine bestmögliche Vorbereitung.
 - Als zweites Ziel soll dem Polizeiausschuss das Mandat erteilt werden, die erforderlichen verordnungsrechtlichen Änderungen im Hinblick auf diese künftige Ausweitung der elektronischen Meldepflicht zum 1. Dezember 2026 vorzunehmen und das Gewerbe im Zuge der vorbereitenden Aktivitäten zu begleiten.

Beschluss

Die Zentralkommission,

gestützt auf die RIS-Strategie der ZKR, angenommen mit Beschluss 2012-I-10,

unter Hinweis auf die 2018 verabschiedete Mannheimer Erklärung „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“,

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

gestützt auf die erfolgreiche Implementierung der elektronischen Meldepflicht

- für Fahrzeuge und Verbände, die mehr als 20 Container an Bord haben oder Container an Bord befördern, deren Beförderung dem ADN unterliegt (Beschluss 2009-I-17),
- für Verbände und Fahrzeuge, die Container befördern (Beschluss 2015-I-16),
- für Fahrzeuge mit festverbundenen Tanks an Bord (Beschluss 2017-I-11) und
- für alle anderen meldepflichtigen Fahrzeuge und Verbände gemäß § 12.01 Nummer 1 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) (Beschluss 2020-I-12),

in dem Bestreben, das Schifffahrtsgewerbe über diese neue Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf bisher nicht meldepflichtige Fahrzeuge frühzeitig zu informieren und bei den vorbereitenden Aktivitäten zu begleiten,

in der Erwägung,

- dass die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht die Sicherheit der Rheinschifffahrt verbessert,
- dass ihr bei der letzten Ausweitung keine Information zur Kenntnis gelangt ist, der zufolge signifikante Schwierigkeiten bei der Implementierung der elektronischen Meldepflicht aufgetreten sind,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

fasst den vorliegenden Beschluss mit dem Ziel, über ihre grundsätzliche Entscheidung zur Ausweitung der elektronischen Meldepflicht zum 1. Dezember 2026 auf

- Fahrzeuge mit einer Länge über 86 m bis 110 m, die über einen oder mehrere Laderäume zum Gütertransport verfügen, und
- Fahrzeuge, die mit einer anderen Energiequelle als Diesel oder Flüssigerdgas betrieben werden,

zu informieren,

weist darauf hin, dass Tagesausflugsschiffe, die eine andere Energiequelle als Diesel oder Flüssigerdgas verwenden, von dieser neuen Pflicht ebenfalls betroffen sind,

beauftragt ihren Polizeiausschuss, durch die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung unter Beteiligung des Schifffahrtsgewerbes und der Arbeitsgruppe RIS, ihr bis zum Herbst 2025 konkrete Vorschläge für dazu notwendige Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und gegebenenfalls andere unterstützende Maßnahmen vorzulegen.

PROTOKOLL 9

Änderung des Datums des Inkrafttretens des Beschlusses 2022-II-12 zur definitiven Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zwecks 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

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

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

gestützt auf Beschluss 2022-II-12 zur definitiven Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zwecks 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,

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,

in Erwägung der auf dem Rhein geplanten Pilotprojekte,

beschließt das Datum des Inkrafttretens der mit Beschluss 2022-II-12 angenommenen Änderung vom 1. Dezember 2023 auf den 1. August 2023 vorzuziehen.

V. Technische Vorschriften für Binnenschiffe

PROTOKOLL 10

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

Kein Beschluss.

VI. Der Rhein als Wasserstraße

PROTOKOLL 11

Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke

Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleuse Iffezheim Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2022 (2022-I-16)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

- 1974-I-35 zur Festsetzung einer Mindestwassertiefe über dem Unterdrempel der Schleuse Iffezheim von 2,80 m bei GIW,
- 1982-I-35 zum Ausbau des Rheins zwischen Iffezheim/Beinheim und Neuburgweier/Lauterburg auf eine Fahrrinntiefe von 2,10 m unter GIW,
- 1984-I-29, mit dem sie von der Vereinbarung zur Änderung und Ergänzung der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1975 zum Vertrag vom 4. Juli 1969 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Ausbau des Rheins zwischen Kehl/Straßburg und Neuburgweier/Lauterburg und damit von den Kriterien zur Beurteilung der Wasserstandsverhältnisse unterhalb der Staustufe Iffezheim und auf der erwähnten Strecke Kenntnis erhalten hat,

nimmt die Mitteilungen des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und insbesondere folgende Tatsache zur Kenntnis:

- Die Wassertiefe über dem Unterdrempel der Schleuse Iffezheim betrug bei GIW mindestens 2,80 m. Das Kriterium des Beschlusses 1974-I-35 wurde eingehalten.
- Unterhalb der Schleuse Iffezheim wurde eine Fahrrinntiefe von 2,10 m bei GIW vorgehalten. Das Kriterium des Beschlusses 1984-I-29 wurde eingehalten.

Anlage

Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke, Jahr 2022

Das Jahr 2022 war hydrologisch ein relativ trockenes Jahr. In 2022 liefen einige kleinere Ereignisse ab, die aber nie zu Wasserständen führten, bei denen die Schifffahrt eingestellt werden musste. Von Januar bis Anfang März schwankten die Wasserstände zwischen MW ($\pm 0,5 - 1 \text{ m}$) und MNW, um anschließend den gesamten März über im Bereich um MNW zu verharren.

Ab Mitte April pendelten die Wasserstände bis Anfang Juli im Bereich von MW, worauf sie anschließend erwartungsgemäß kontinuierlich bis in den Niedrigwasserbereich zu einem Minimum von 56 cm am 17.08.2022 fielen.

Anschließend stiegen die Wasserstände wieder kurzfristig in den MW Bereich an, nur um anschließend wieder in einen Bereich knapp oberhalb von MNW zu fallen. Ende September und Ende Dezember stiegen die Wasserstände jeweils auf knapp 400 cm.

Im März fielen die Wasserstände zeitweise unter den Vertragswasserstand von 111,058 m ü. NHN (HS170), was einem Wasserstand von 104 cm ü. PNP am Pegel Iffezheim entspricht. Von Ende Juli bis Mitte August wurde der Vertragswasserstand mit kleinen Unterbrechungen kontinuierlich unterschritten.

Hier einige statistische Daten zum Pegel Iffezheim für das Kalenderjahr 2022:

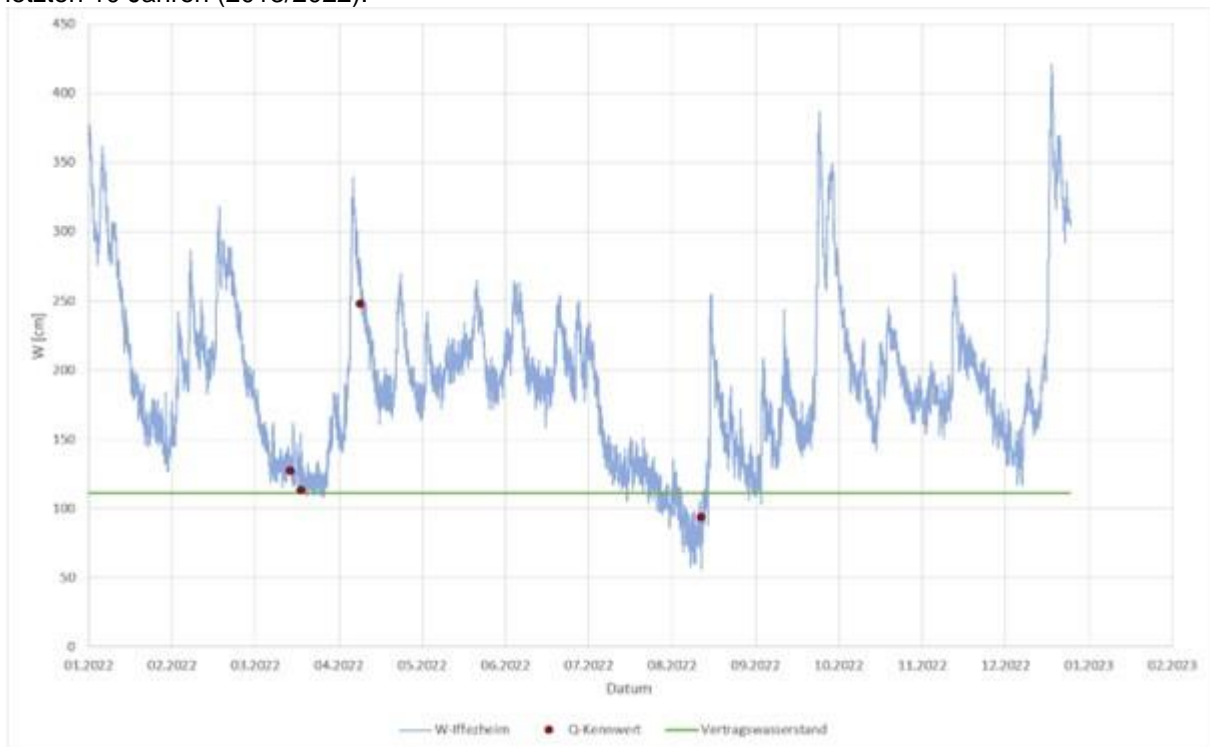
NNW_{KJ2022} = 56 cm am 17.08.2022 (geringster gemessener momentaner Wasserstand),

NNW_{KJ2022} = 76 cm am 12.08.2022 (kleinster Tagesmittelwert),

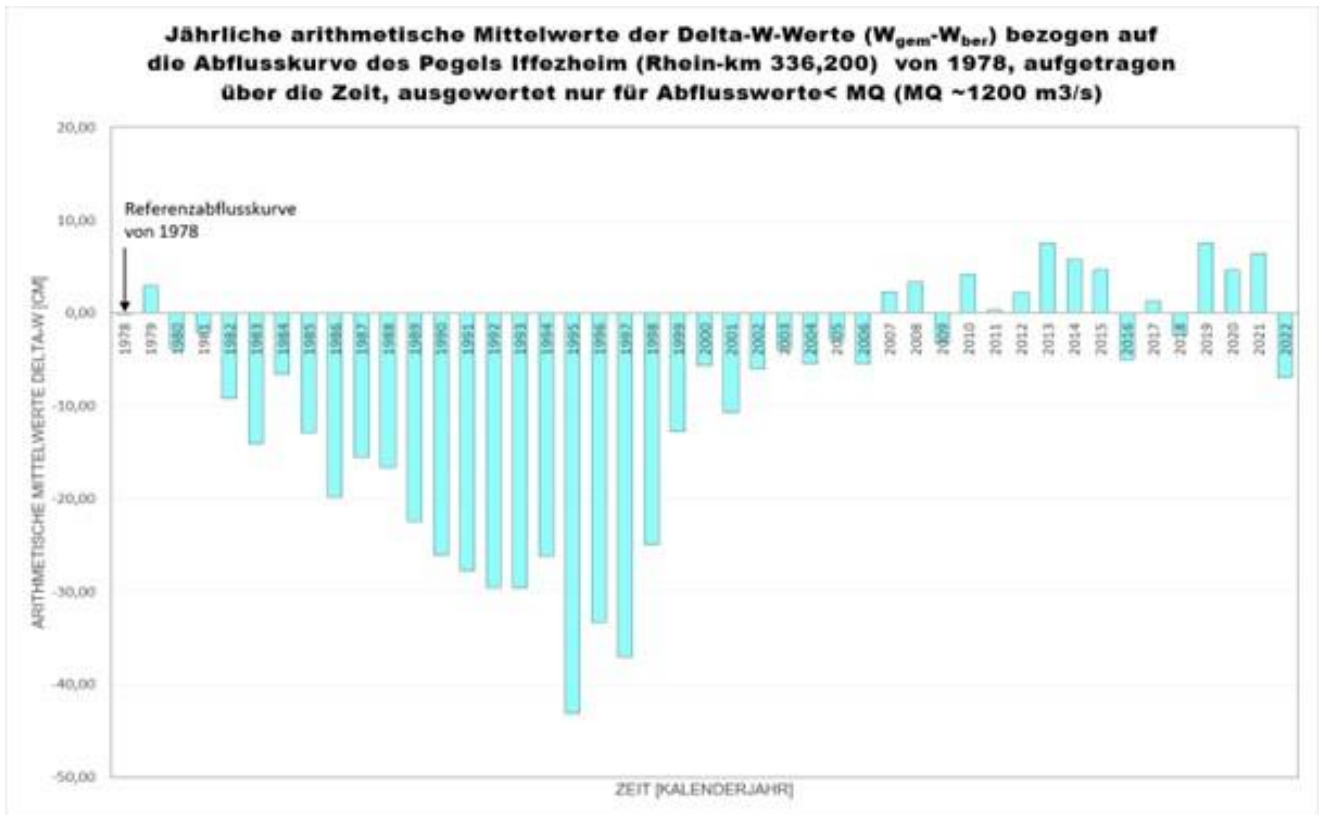
MW_{KJ2022} = 190 cm (zum Vergleich MW 2013/2022 (KJ) = 237 cm),

HHW_{KJ2022} = 421 cm am 25.12.2022 (höchster gemessener momentaner Wasserstand).

Die Abflussfülle betrug im Kalenderjahr 2022 ca. 28,5 Mrd. m³ bei einem Mittel von 36,5 Mrd. m³ in den letzten 10 Jahren (2013/2022).



4 Abflussmessungen wurden am Pegel Iffezheim (Rhein-km 336,2) in den Monaten März, April und August 2022 durchgeführt. Alle Messergebnisse waren kleiner als 1.200 m³/s. Die 4 Messergebnisse lagen zwischen 479 und 1.195 m³/s. Die Messungen erfolgten zwischen dem 17.03. und 17.08.2022.



Der arithmetische Mittelwert der Delta-W-Werte ($W_{gem} - W_{ber}$) dieser Messungen bezogen auf die Abflusskurve am Pegel Iffezheim aus dem Jahr 1978 (Referenzabflusskurve) beträgt für das Jahr 2022 **-7,00 cm**.

PROTOKOLL 12 Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2022-I-17)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

- 2016-II-17, zu den Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, in dem vereinbart wurde, dass ein jährlicher Beschluss über die Kenntnisnahme der ZKR von Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein erfolgt,
- 2012-I-13, zu den Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein, in dem vereinbart wurde, die Fahrrinne frei von Hindernissen zu halten, welche die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt beeinträchtigen,

nimmt nach Information des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt die baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse zur Kenntnis,

begrüßt die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse,

stellt fest, dass die Maßnahmen

- der Verbesserung der Leichtigkeit und der Sicherheit sowie einer nachhaltigen Entwicklung der Binnenschifffahrt dienen,
- die Schifffahrt während ihrer Ausführung nicht wesentlich beeinträchtigen werden.

Anlage

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem deutschen Rhein in 2022– 2023

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
1	Geschiebezugabe Iffezheim	336,00 – 338,00	Lfd. Durchführung Geschiebe/Kies wird abhängig vom Rheinabfluss zugegeben. Die Zugabemenge in 2022 betrug 108.388 m ³ Die geschätzte Zugabemenge für 2023 beträgt 185.000 m ³ .	Keine
2	Sohlstabilisierung unterhalb Iffezheim	336,00 – 352,00	Lfd. Durchführung Ziel: Verhinderung weiterer Sohlenerosion, Stabilisierung der Sohle. Im Jahr 2022 wurden im Bereich von Rhein-km 336,150 bis Rhein-km 352,070 keine Wasserbausteine der Klasse CP45/122 eingebaut. Für das Jahr 2023 ist, abhängig von den Abflussverhältnissen, kein Einbau von Sohlenstabilisierungsmaterial vorgesehen.	Keine
3	Ersatzmaßnahme Sohlstabilisierung Bockum-Krefeld	757,70 – 763,60	Baubeginn November 2022. Umsetzung der Maßnahme bis Frühjahr 2025.	Wahrschau, Vorsicht im Baustellenbereich
4	Geschiebezugabe Mittlerer Niederrhein, Staffel 5	753,00– 759,70 und 759,70 – 763,50	Bauausführung ab März 2022	Keine
5	Geschiebezugabe Unterer Niederrhein, Staffel 3	808,00 – 858,00	Baubeginn Sommer 2022	Keine

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem niederländischen Rhein in 2022 – 2023

Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Beschreibung der Maßnahme	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
Maßnahmen auf der Waal				
1.	Übernachtungshafen Spijk	860	Bau eines Übernachtungshafens. Kapazität rund 50 Liegeplätze. In Arbeit / Fertigstellung Ende 2023	keine Behinderungen für die Schifffahrt
2.	Kolkverfüllung Sohlenkolk Nijmegen	887 - 889	Kolkverfüllung unterhalb Nijmegen mit systemeigenem Material per Klappschute	keine Behinderungen für die Schifffahrt
3.	Geschiebezugabe Bühnenfelder Waal	877 - 879 894 - 895 896 - 897	Ziel: Pilotprojekt -> Sondierung von Optionen zur Verhinderung einer weiteren Erosion des Sommerbettes. Ausführung: August/September 2023	keine Behinderungen für die Schifffahrt
Maßnahmen auf dem Pannerdensch Kanaal				
1.	Bühnenabsenkung	867 - 874	Bühnen- und Uferabsenkung Ausführung: 2021 – 2023	einige Behinderungen während der Arbeiten

PROTOKOLL 13

Neubau einer Kaianlage und Dalben für Schiffe zur Beförderung von Schwerlasten oder landwirtschaftlichen Schüttgütern bei Namsheim, linkes Ufer, Rhein-km 215,900 - 216,300

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Bauprojekt Kaianlage und Dalben für Schiffe zur Beförderung von Schwerlasten oder landwirtschaftlichen Schüttgütern bei Namsheim, von Rhein-km 215,900 bis 216,300, linkes Ufer zur Kenntnis.

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

Anlage

Checkliste für den Neubau einer Kaianlage und Dalben für Schiffe zur Beförderung von Schwerlasten oder landwirtschaftlichen Schüttgütern bei Nambenheim, linkes Ufer Rhein-km 215,900 - 216,300

1. Art des Bauwerks

Es sind zwei Anlagen geplant:

- Ein Kai mit Spundwand mit einer Nutzlänge von 130 m, der etwa 14 m vom jetzigen Ufer entfernt errichtet wird.
- Eine Anlegestelle mit fünf Dalben, ca. 14 m vom Ufer entfernt. Die Anlegestelle umfasst auch einen Zugangssteg aus Stahl und eine Plattform für das Umschlaggerät, die jeweils auf Pfählen aufgelagert sind.

Die Infrastruktur kann auch nachts betrieben werden. Sie ermöglicht das kostenlose Festmachen von Schiffen außerhalb der Nutzungszeiten des Hafenterminals.

2. Nächster Ort/Stadt

Nambenheim (Haut-Rhin)

3. Rhein-km

215,900 - 216,300

4. Art der Baumaßnahme

Einrammen von Spundbohlen und Aufschüttung für den Bau von zwei Kais mit einer Gesamtnutzlänge von 130 m.

Herstellen von Pfählen zur Errichtung der Dalben, des Stegs und der Plattform.

A. Allgemeine Beschreibung

5. Fahrwasserbreite

Ca. 125 m bei Rhein-km 216,300

6. Fahrrinnenbreite

88 m

7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika der Anlegestelle

Der Kai wird 14 m vom Ufer entfernt errichtet. Dieser Abstand ist notwendig, um die Mindesttiefe für das Anlegen von Schiffen entsprechend der Neigung des betonierten Ufers am Rheinseitenkanal zu gewährleisten, wobei sichergestellt wird, dass ein stillliegendes Fahrzeug nicht in die Fahrrinne ragt.

8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser

Die Bauwerke sind so weit vom Ufer entfernt, dass ein Restabstand von einem Meter zur Fahrrinne verbleibt.

9. Abstand des nächsten Bauwerkes (Oberstrom und Unterstrom)

Das nächstgelegene Bauwerk stromaufwärts ist der Vorhafen der Schleusen Fessenheim, etwa 4,5 km stromaufwärts. Die nächsten unterstromig gelegenen Bauwerke sind die Schleusen Vogelgrun 8 km stromabwärts.

B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand

10. Form des Bauwerks über der Fahrrinne (gerade/gebogen)

Über der Fahrrinne befindet sich kein Bauwerk.

Der Liegeplatz ist geradlinig und wird auf der Bezugshöhe 201,00 m NGF befestigt.

11. Niedrigster Punkt des Querbauwerks in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)

Außerhalb der Fahrrinne

12. Höchster Punkt des Querbauwerks in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)

Außerhalb der Fahrrinne

13. HSW (m, Höhenbezugssystem)

Entfällt

14. Durchfahrtshöhe bei [HSW]

Entfällt

15. Durchfahrtsbreite bei [HSW] mit einer Höhe von (9,10 m / 7,00 m)

Entfällt

16. Überdeckung von Kabeln, Rohrleitungen oder Bauwerken in der Gewässersohle

Entfällt

C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt

17. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut

Aufgrund der Lage und Beschaffenheit dieser Anlage sind keine störenden Auswirkungen auf die Radarschifffahrt zu erwarten.

18. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden

Entfällt

19. Geplante Konstruktionsform des Bauwerks

Siehe Schnitte

20. Geplantes Konstruktionsmaterial

Der Kai wird aus Spundbohlen gebaut. Er wird mit einem Spundwandholm aus Beton und einer Aufschüttung hinter der Spundwand sowie einer Asphaltoberfläche versehen.

D. Angaben zum Bauablauf

21. Beschreibung des Bauablaufs

Die Bauarbeiten werden vom Ufer aus durchgeführt, oder mit nautischen Mitteln, ohne dass die Schifffahrt beeinträchtigt wird, abgesehen von den üblichen Maßnahmen, um zur Wachsamkeit aufzurufen. Die Einzelheiten richten sich nach den von den Unternehmen im Rahmen der Ausschreibung vorgeschlagenen Methoden.

22. Ausführungszeitraum

Die Arbeiten sollen im Herbst 2024 beginnen und werden voraussichtlich vier Monate dauern.

Laut Umweltverträglichkeitsprüfung ist dies ein guter Zeitpunkt für die Durchführung der Arbeiten.

23. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung

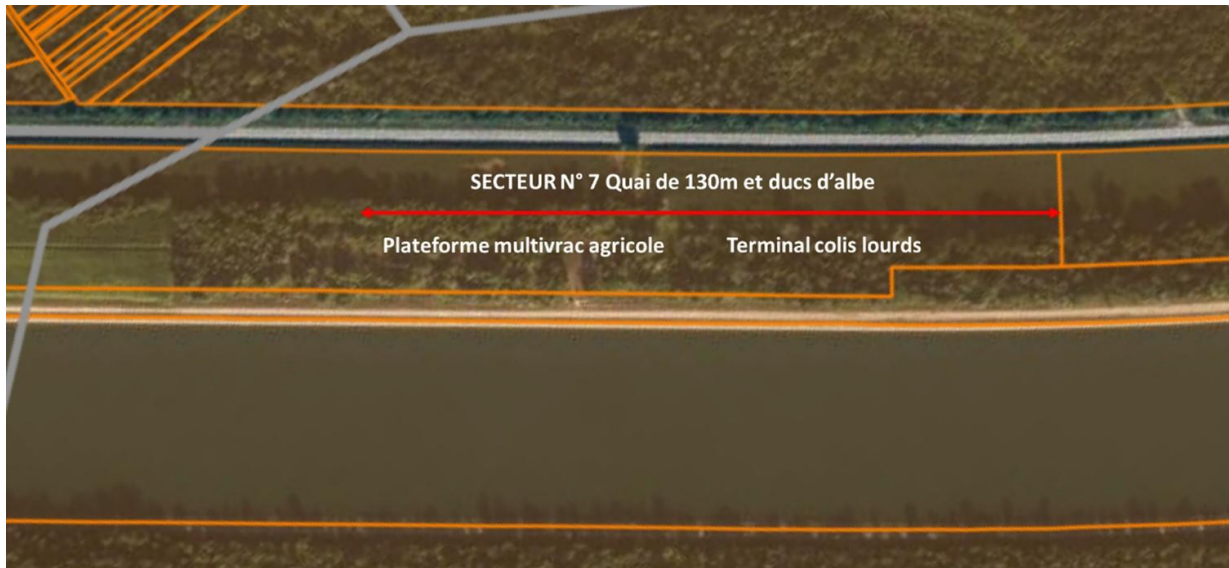
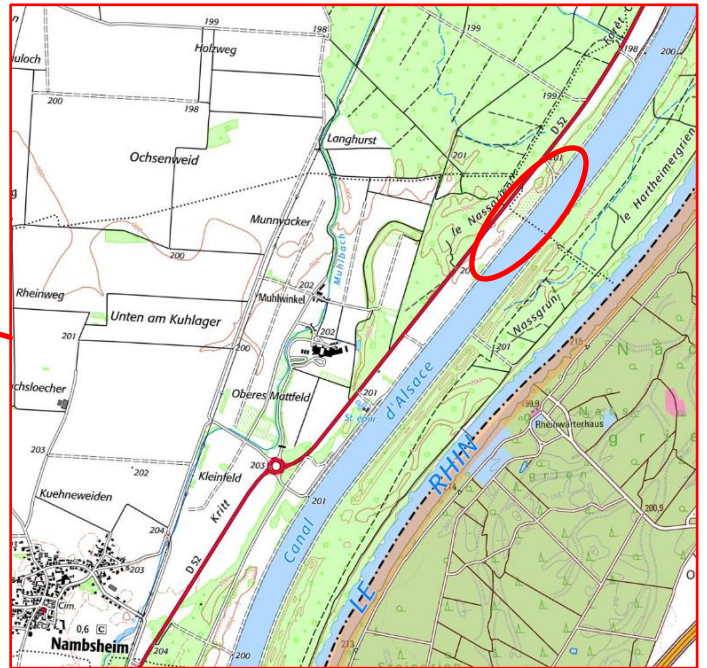
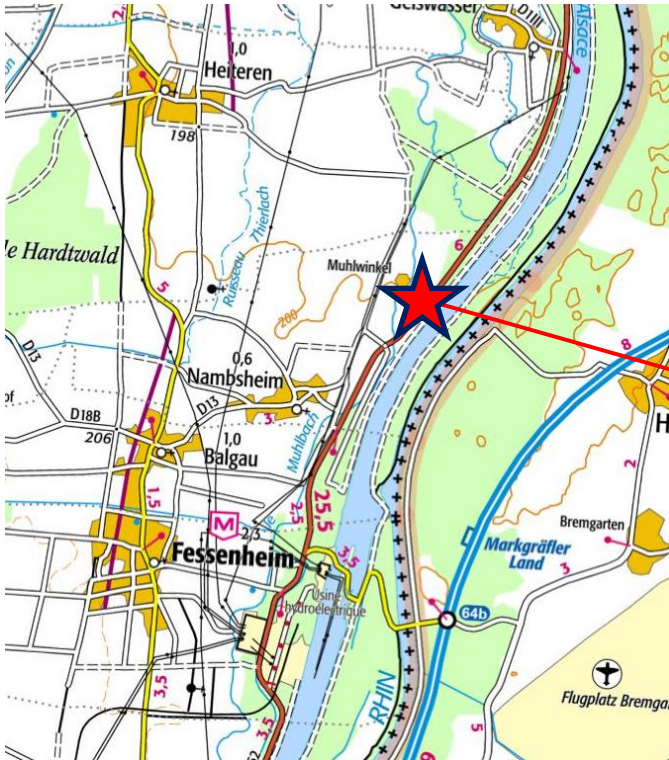
Begrenzung der Geschwindigkeit und Vermeidung von Wellenschlag während der Bauzeit

24. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise)

Es wird keine Sperrung der Schifffahrt geben.

E. Pläne (Format max. DIN A3, PDF)

Lageplan des künftigen Kais und der Dalben

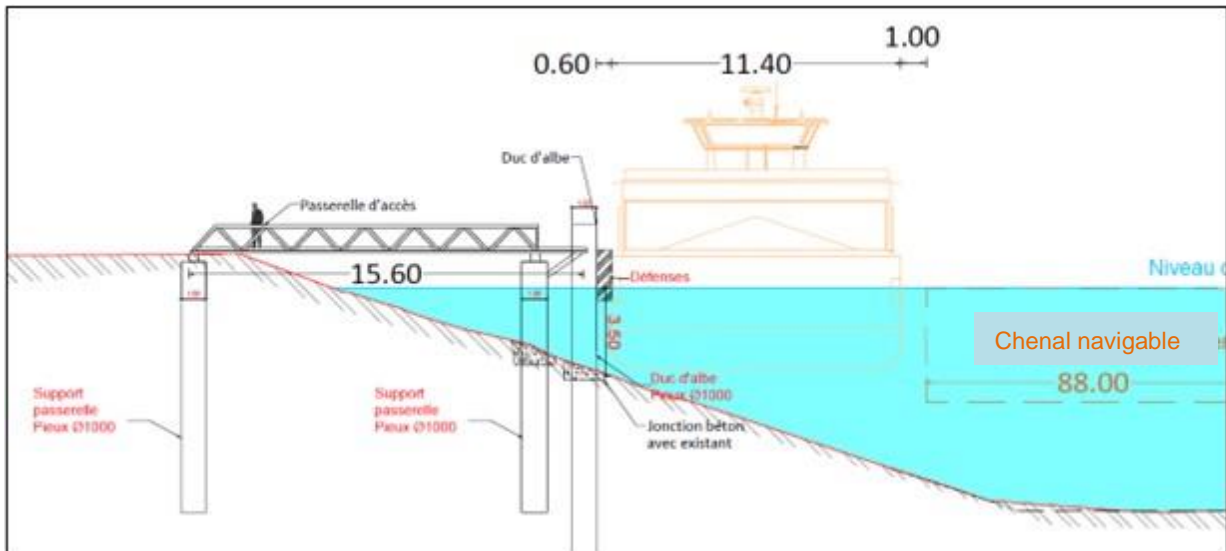


Legende:

SECTEUR N° 7 Quai de 130 m et ducs d'albe = SEKTOR Nr. 7 Kai 130 m und Dalben

Plateforme multivrac agricole = Plattform für landwirtschaftliche Schüttgüter

Terminal colis lourds = Schwerlast-Terminal



Schnitt durch die Dalben

Legende:

- | | |
|-----------------------------------|--|
| Passerelle d'accès = Zugangssteg | Défenses = Fender |
| Support passerelle = Stegauflager | Jonction béton avec existant = Betonverbindung mit dem Bestehenden |
| Pieux Ø 1000 = Pfähle Ø 1000 | Niveau d'eau = Wasserstand |
| Duc d'albe = Dalben | Chenal navigable = Fahrrinne |

**PROTOKOLL 14
Brücke Chalampé**

**Instandhaltung der Fahrschienen des Brückeninspektionswagens für die Überprüfung der
Brückenunterseite, Rhein-km 199,200**

Beschluss

Die Zentralkommission

stimmt kraft bestehender Vertragswerke der Instandhaltung der Brücke bei Chalampé Rhein-km 199,200 unter den im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen zu.

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

Anlage

Brücke Chalampé
Checkliste für die Instandhaltung der Fahrschienen des Brückeninspektionswagens
für die Überprüfung der Brückenunterseite, Rhein-km 199,200

1. Art der Brücke

Bestehende Eisenbahn-/Straßenbrücke aus Stahl in Warren-Fachwerk Bauweise

2. nächster Ort/Stadt

Neuenburg, Chalampé

3. Rhein-km

199,200

4. Art der Bauarbeiten

Die Arbeiten bestehen in der Instandhaltung der Fahrschienen des Brückeninspektionswagens, von dem aus die gründliche Überprüfung der Unterseite des Bauwerks erfolgt:

- Ausbau der beschädigten Fahrschienen,
- Einbau der neuen Fahrschienen.

A. Allgemeine Beschreibung

5. Fahrwasserbreite

210 m

6. Fahrrinnenbreite

80 m

7. Anzahl der Pfeiler im Fahrwasser

2 existierende Pfeiler

8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne

2 existierende Pfeiler

9. Anzahl der für die Schifffahrt freigegebenen Durchfahrtsöffnungen

1 Durchfahrtsöffnung von 80 m Breite

10. Breite des Brückenüberbaues

17 m

11. Abstand zur nächsten Brücke

Oberstrom: Die nächstgelegene Brücke befindet sich in 4,5 km Entfernung in OTTMARSHEIM

Unterstrom: Die nächstgelegene Brücke befindet sich in 12 km Entfernung in FESSENHEIM

B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand

12. Form des Überbaus

Gerade

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

222,32 m (unverändert)

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

223,01 m (unverändert)

15. HSW (m, Höhenbezugssystem)

215,29 m

16. Durchfahrtshöhe bei [HSW]

7,06 m (unverändert)

17. Durchfahrtsbreite bei [HSW] mit einer Höhe von 7,06 m

80 m (unverändert)

C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt

18. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut

Entfällt

19. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden

Vor den Brückenpfeilern auf der unterstromigen Seite sind zwei Radarreflektorenpaare vorhanden.

20. Geplante Konstruktionsform der Brücke

Entfällt (existierende Brücke)

21. Geplantes Konstruktionsmaterial

Entfällt (existierende Brücke)

D. Angaben zum Bauablauf

22. Methode zur Durchführung der Arbeiten

Die Arbeiten werden von einem Ponton mit Kran und Pfählen und einem Schubboot mit Hebebühnen aus durchgeführt. Beide sind vorschriftsmäßig mit Tafeln und Signalleuchten ausgestattet.

Die Arbeiten werden abschnittsweise durchgeführt, wobei pro Tag zwei Fahrschienelemente ausgetauscht werden.

23. Ausführungszeitraum

Sommer 2023.

24. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung

Unterbrechung der Schifffahrt während zwei Zeitfenstern pro Tag an insgesamt vier Tagen.

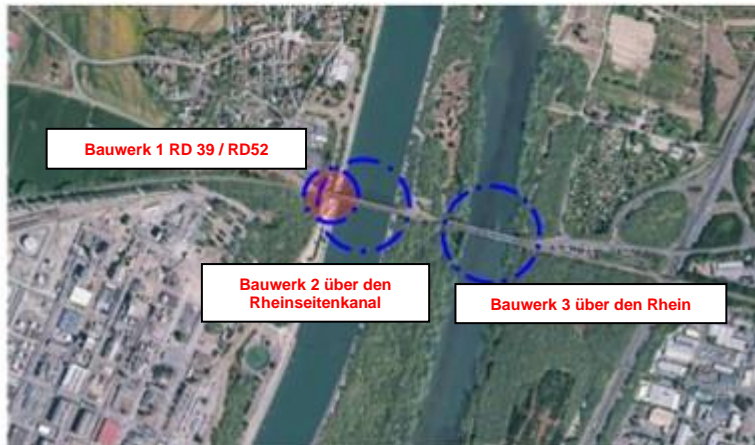
Die Schifffahrt wird zwischen der Schleuse Ottmarsheim oberstromig und der Schleuse Fessenheim unterstromig unterbrochen.

25. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (total/teilweise)

Die Zeitfenster für die Arbeiten auf dem Rheinseitenkanal betragen an insgesamt vier Tagen zwei Mal drei Stunden pro Tag wie folgt: 8.30 Uhr bis 11.30 Uhr und 14 Uhr bis 17 Uhr.

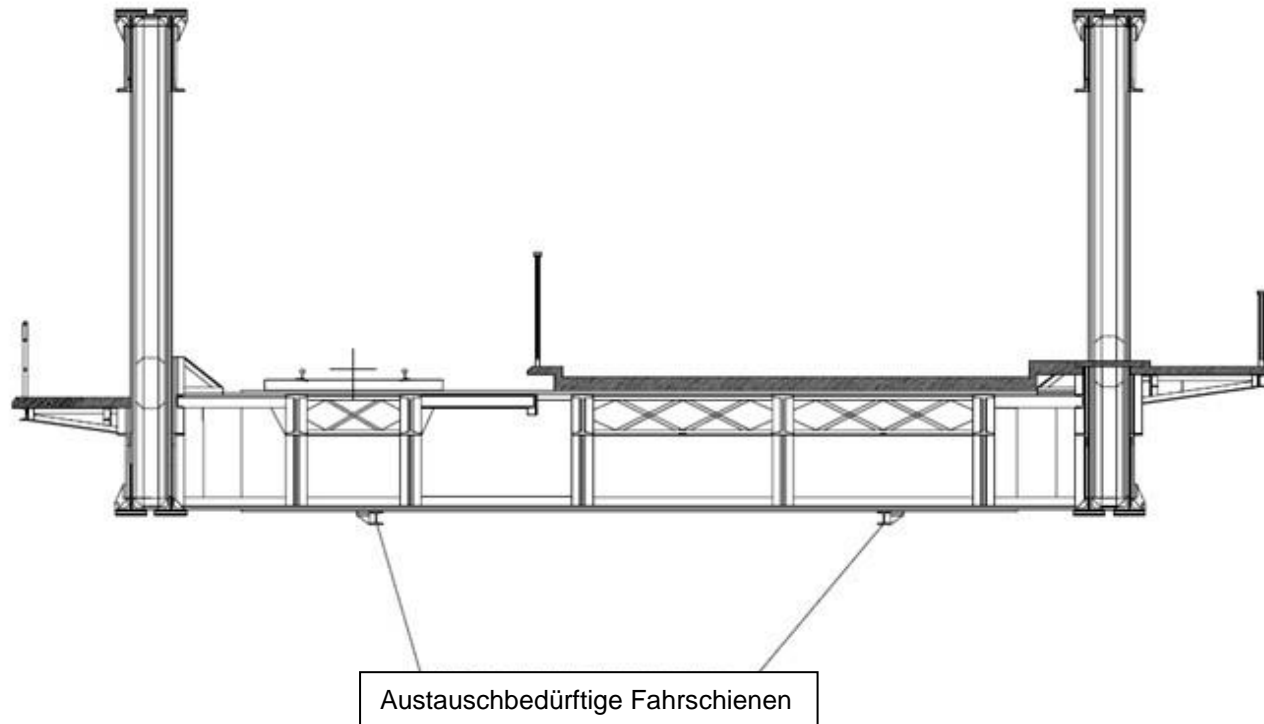
E. Pläne (Format max. DIN A3, PDF)

26. Lageplan des Bauwerks



Pra Km: 17.263 - IF 124000 - Commune de CHALAMPE

QUERSCHNITT



PROTOKOLL 15
Erweiterung des Geh- und Radwegs an der Horchheimer Eisenbahnbrücke bei Koblenz,
Rhein-km 588,523

Beschluss

Die Zentralkommission

stellt fest, dass die Erweiterung der Brücke bei Koblenz Rhein-km 588,523 keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

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

Anlage

Checkliste für die Erweiterung des Geh- und Radwegs an der Horchheimer Eisenbahnbrücke bei Koblenz, Rhein-km 588,523

1. Art des Bauwerks

Eisenbahnbrücke mit begleitendem Fußweg

2. Nächster Ort/Stadt

Koblenz

3. Rhein-km

588,523

4. Art der Baumaßnahme

Im Zuge der Maßnahme wird der vorhandene, oberstromige Fußweg (Breite 1,50 m) zum Radweg (Breite 2,53 m) durch Erneuerung und Verbreiterung der oberstromigen Gehwegkonsole ausgebaut.

Der Umbau der Konsole muss von einem Gerüst aus erfolgen. Dieses Gerüst wird an den Brückenüberbau angehängt und jeweils für eine Öffnung der Strombrücke hergestellt. Mit dem Gerüst wird der jeweilige Bauabschnitt vollständig eingehaust. Das fertige Gerüst schränkt das Lichtprofil nicht ein.

Das Gerüst kann nur vom Wasser aus auf- und auch wieder abgebaut werden. Die jeweilige Brückenöffnung muss deshalb für den Auf- und Abbau des Gerüsts für den Schiffsverkehr gesperrt werden. Sobald das Gerüst fertiggestellt und die Einhausung geschlossen ist, wird die Brückenöffnung wieder für die Schifffahrt freigegeben.

Nach der Fertigstellung der breiteren Konsole über einer Brückenöffnung wird das Gerüst über dieser Öffnung vollständig abgebaut. Für diesen Abbau ist wiederum eine zweite Sperrung der Brückenöffnung erforderlich.

Dieser Ablauf wiederholt sich danach an der zweiten Brückenöffnung.

A. Allgemeine Beschreibung

5. Fahrwasserbreite

200 m

6. Fahrrinnenbreite

190 m

7. Anzahl der Pfeiler im Fahrwasser

1

8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne

1

9. Anzahl der für die Schifffahrt freigegebenen Durchfahrtsöffnungen

2

10. Breite des Brückenüberbaues

12,8 m (Ist) / 13,8 m (Soll)

11. Abstand zur nächsten Brücke (Oberstrom und Unterstrom)

60 m nach Oberstrom (Brückenachse - Brückenachse) - Südbrücke Koblenz km 588,465.

2350 m nach Unterstrom - Pfaffendorfer Brücke km 590,872

B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand

12. Form des Überbaus (gerade/gebogen)

Gerade

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

Linke Öffnung 74,15 m NHN

Rechte Öffnung 74,12 m NHN

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

Linke Öffnung 74,37 m NHN

Rechte Öffnung 74,38 m NHN

15. HSW (m, Höhenbezugssystem)

64,80 m NHN

16. Durchfahrtshöhe bei [HSW]

Linke Öffnung 9,35 m

Rechte Öffnung 9,32 m

17. Durchfahrtsbreite bei [HSW] mit einer Höhe von (9,10 m)

Linke Öffnung 67 m bzw. 64 m (siehe Nummer 26)

Rechte Öffnung 78 m bzw. 74 m (siehe Nummer 26)

C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt

18. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut

Nicht erforderlich, da Brückenüberbau im Wesentlichen unverändert bleibt

19. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden

Nicht erforderlich, vgl. 18

20. Geplante Konstruktionsform der Brücke

Unverändert

21. Geplantes Konstruktionsmaterial

Stahl

D. Angaben zum Bauablauf

22. Art der Brückenmontage (sofern bereits bekannt)

Der Umbau der Konsole muss von einem Gerüst aus erfolgen. Dieses Gerüst wird an den Brückenüberbau angehängt und jeweils für eine Öffnung der Strombrücke hergestellt. Das fertige Gerüst schränkt das Lichtraumprofil nicht ein. Mit dem Gerüst wird der jeweilige Bauabschnitt vollständig eingehaust.

Das Gerüst kann nur vom Wasser aus auf- und auch wieder abgebaut werden. Die jeweilige Brückenöffnung muss deshalb für den Auf- und Abbau des Gerüsts für den Schiffsverkehr gesperrt werden. Sobald das Gerüst fertiggestellt und die Einhausung geschlossen ist, wird die Brückenöffnung wieder für die Schifffahrt freigegeben.

Nach der Fertigstellung der breiteren Konsole über einer Brückenöffnung wird das Gerüst über dieser Öffnung vollständig abgebaut. Für diesen Abbau ist wiederum eine zweite Sperrung der Brückenöffnung erforderlich.

Dieser Ablauf wiederholt sich danach an der zweiten Brückenöffnung.

23. Ausführungszeitraum

Ein definitiver Ausführungszeitraum steht noch nicht fest. Geplanter Baubeginn soll im 3. Quartal 2023 sein. Die Gesamtbauzeit der Maßnahme einschließlich der Maßnahmen im Vorlandbereich schätzt der Träger des Vorhabens auf zwei Jahre.

24. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung

Keine

25. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise)

Der Träger des Vorhabens schätzt den Zeitbedarf für den Auf- und Abbau des Gerütes in einer Brückenöffnung auf jeweils 12 Tage.

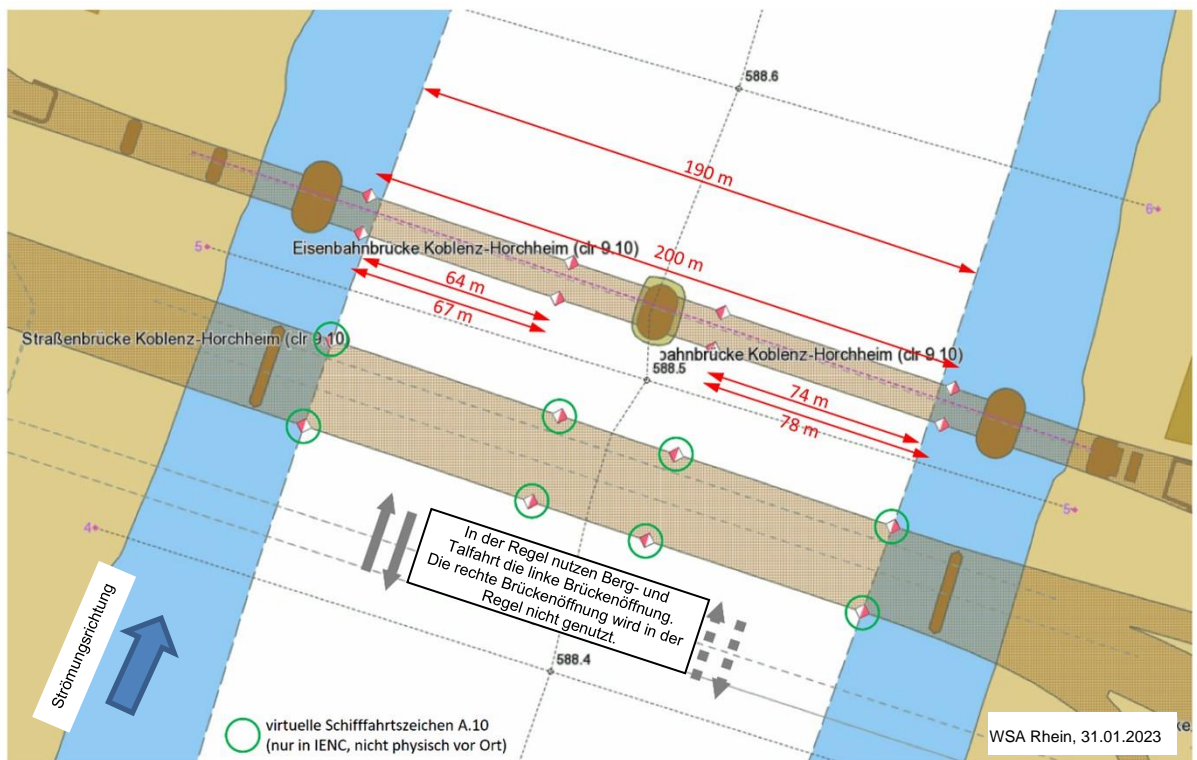
Aus Gründen der Baustellenlogistik müssen diese 12 Tage jedoch ggf. in bis zu drei Blöcke unterteilt werden. Sofern es zu dieser Blockbildung kommt, liegt zwischen den einzelnen Blöcken ein Zeitraum von mindestens 7 Tagen, in denen die Brückenöffnung wieder befahren werden kann.

Innerhalb der Gesamtmaßnahme wird es also vier Phasen
(1 x Aufbau + 1 x Abbau) x 2 Brückenöffnungen = 4
geben, in denen jeweils eine Brückenöffnung an 12 Tagen gesperrt ist.

Die planmäßige Abwicklung der Baumaßnahme erfordert keine Vollsperrungen des Rheins.

E. Pläne (Format max. DIN A3, PDF)

26. Lageplan mit Bauwerk



Lageplan der Brücke mit Abmessungen

27. Querprofil der Wasserstraße mit Bauwerk (mit Sohlprofil und Uferanschluss)



Foto der Brücke von Oberstrom, linke Uferseite

PROTOKOLL 16 **Neubau einer Einsetzstelle für Kanus und Kajaks am linken Rheinufer in Huningue,** **Rhein-km 170,550**

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Bauprojekt Einsetzstelle für Kanus und Kajaks bei Rhein-km 170,550, linkes Ufer zur Kenntnis.

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

Anlage

Checkliste für den Neubau einer Einsetzstelle für Kanus und Kajaks am linken Rheinufer in Hüningue, Rhein-km 170,550

1. Art des Bauwerks

Bau eines Hafenbeckens mit einem Kai und einer Einsetzrampe im Rahmen des Neubaus einer Einsetzstelle für Kanus und Kajaks. Zudem werden eine Zugangstreppe und eine Zufahrtsrampe zum Kai angelegt.

2. nächster Ort/Stadt

Hüningue (Frankreich)

3. Rhein-km

170,568 - 170,532

4. Art der Baumaßnahme

Erd- und Tiefbauarbeiten für den Bau eines Kais in Spundwandbauweise, einer Einsetzrampe für das Zuwasserbringen und von Zufahrts-/Zugangsbauwerken zum Kai (i.e. einer Treppe und einer Zufahrtsrampe mit leichtem Gefälle).

A. Allgemeine Beschreibung

5. Fahrwasserbreite:

Unverändert

6. Fahrrinnenbreite

Unverändert

7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika des Querbauwerks:

Das Hafenbecken hat eine Fläche von 450 m², ist in Fließrichtung des Rheins 30 m lang und quer zum Rhein 15 m breit.

Im hinteren Bereich des Hafenbeckens wird über einer Spundwand auf der gesamten Länge ein Kai von 30 m Länge und 2,50 m Breite angelegt. Der Belag der Kaifläche ist eine Betonplatte.

Die Kaifläche liegt +0,30 m über dem Normalstauniveau des Rheins.

Im hinteren Teil des Hafenbeckens wird zudem parallel zum Kai mit einer Länge von 20,70 m, einer Breite von 3,18 m und einem Gefälle von 12,56% aus Beton eine Einsetzrampe für das Einsetzen der Boote angelegt.

Der landseitige Zugang zum Kai besteht einerseits aus einer 8,00 m breiten Betontreppe und zum anderen aus einer 1,50 m breiten Betonrampe für Personen mit eingeschränkter Mobilität mit einem Gefälle von 5,00 %.

Die Tiefe des Hafenbeckens beträgt 1 m unter dem Normalstauniveau des Rheins.

8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser

Das Vorhaben und die Arbeiten finden hinter der bestehenden Böschung statt und sind nicht mit einer räumlichen Beaufschlagung des Fahrwassers verbunden. Das Vorhaben liegt entsprechend vollumfänglich außerhalb der Fahrrinne.

B. Angaben zum Bauablauf

9. Beschreibung des Bauablaufs

Sämtliche Arbeiten werden vom Ufer aus ausschließlich mit landseitigen Mitteln und ohne Beeinträchtigung der Schifffahrt durchgeführt.

Die Bauarbeiten unterteilen sich in folgende Arbeitsschritte:

- Erdarbeiten im Bereich des Kais und der Einsetzrampe.
- Einschlagen der Spundwände und Ausführung der Betonbauwerke, nämlich der Belag des Kais, der Einsetzrampe sowie der Zugangstreppe zum Kai und der Zufahrtsrampe für Personen mit eingeschränkter Mobilität
- Erdarbeiten zum Ausheben des Hafenbeckens, gleichzeitig Einbringen einer Steinschüttung aus Wasserbausteinen: Ausheben und Abtransport von rund 450 m³ Aushub, davon 30 m³ in das Rheinbett an der Einfahrt in das Hafenbecken und Einbringen einer Steinschüttung aus 450 Tonnen Wasserbausteinen.

10. Ausführungszeitraum

Für die Durchführung der Arbeiten sind vier Monate im Zeitraum Januar bis April 2024 angesetzt.

11. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung

Die Baumaßnahme erfordert keine Einschränkung der Schifffahrt.

12. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise)

Eine Unterbrechung der Schifffahrt ist für die Durchführung der Arbeiten nicht erforderlich.

C. Pläne und Abbildungen

Lageplan 1:

Linkes Ufer

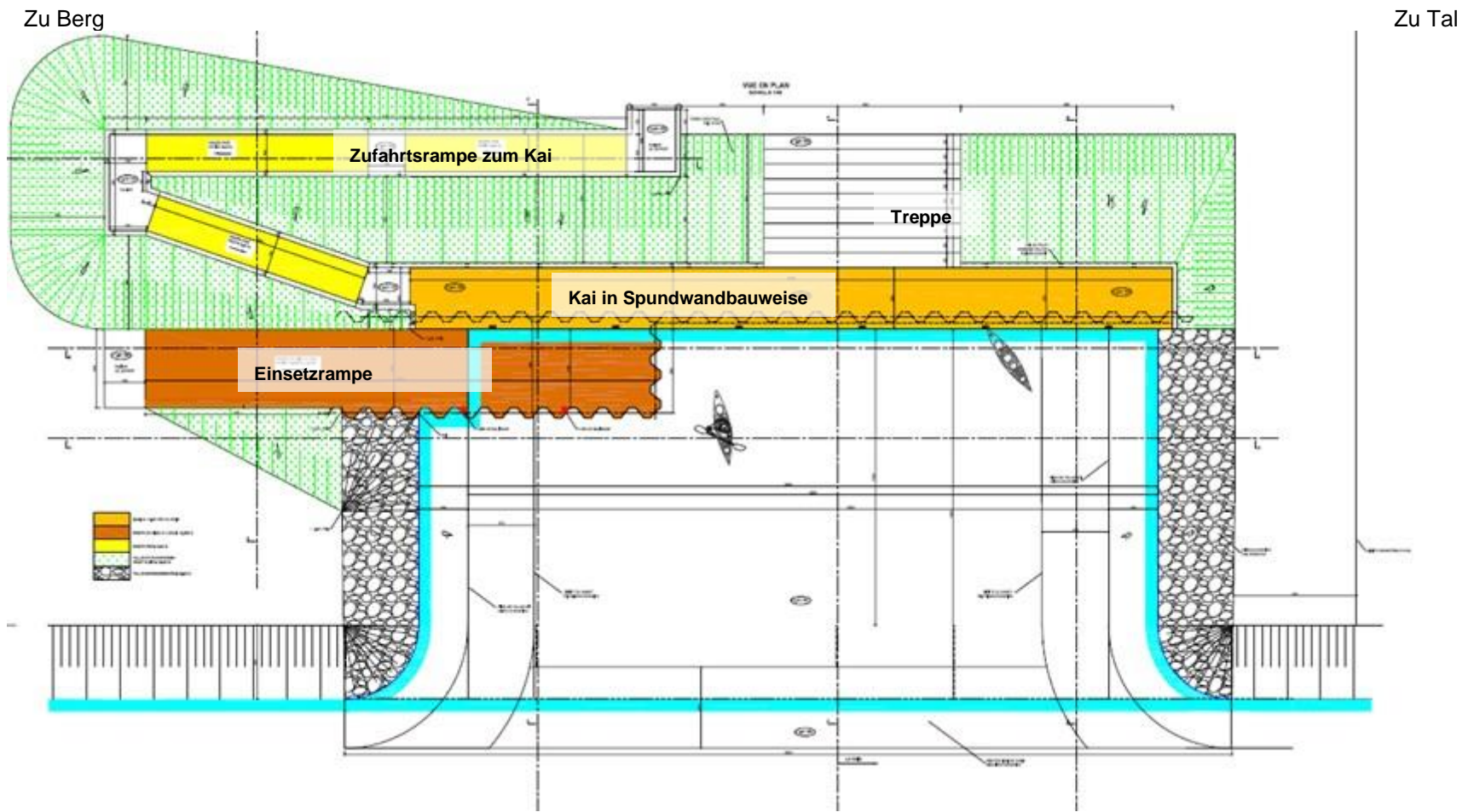
Rechtes Ufer



Einbindung des Projekts in den Standort:



Draufsicht:



PROTOKOLL 17
Neubau einer Liegestelle für Fahrgastkabinenschiffe, rechtes Ufer, Rhein-km 294,535

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Bauprojekt Liegestelle für Fahrgastkabinenschiffe bei Rhein-km 294,535, rechtes Ufer zur Kenntnis.

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

Anlage

**Checkliste für den Neubau einer Liegestelle für Fahrgastkabinenschiffe, rechtes Ufer,
Rhein-km 294,535**

1. Art des Bauwerks

Liegestelle mit Ponton für Fahrgastkabinenschiffe.

2. Nächster Ort/Stadt

Stadt Kehl

3. Rhein-km

294,535

4. Art der Baumaßnahme

Die Firma Ship & Dock Service GmbH möchte bei Rhein-km 294,535 eine neue Liegestelle mit Landstromversorgung errichten und betreiben.

Die Ship & Dock Service GmbH plant den Neubau der Liegestelle für mehrere Anlegevarianten, sowohl für 135 x 17,5 m Kabinenschiffe als auch für 135 x 11,4 m (in Doppelbelegung) sowie 110 x 11,4 m (ebenfalls in Doppelbelegung).

Die Einbauten im Rheinseitendamm (an der wasserseitigen Berme) beschränken sich auf zwei Abspannfundamente und ein Auflagerfundament für den Zugangssteg. Die weiteren Lasten sollen von den Anlegedalben und den beiden Führungsdalben des schwimmenden Anlegestegs aufgenommen werden.

Für eine ausreichende Wassertiefe an der Liegestelle müssen ca. 700 m³ Kies gebaggert werden.

A. Allgemeine Beschreibung

5. Fahrwasserbreite

Breite des Rheins beträgt 175 m bei Rhein-km 294,535 und bei NHN+135,06 m.

6. Fahrrinnenbreite

112 m

7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika der Anlage

Die neue Liegestelle befindet sich zwischen zwei bereits bestehenden Liegestellen mit Ponton, welche bei Rhein-km 294,330 und bei Rhein-km 294,760 gelegen sind.

8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser

Am rechten Ufer, von Rhein-km 294,425 bis 294,650, außerhalb der Fahrrinne. Bei jeder Belegungsart an der Liegestelle ist die Außenseite des äußeren Fahrgastkabinenschiffes mindestens 10 m von der Fahrrinne entfernt.

9. Abstand des nächsten Bauwerkes (Oberstrom und Unterstrom)

Siehe Nr. 7, ein weiteres Bauwerk, eine Eisenbahnbrücke, befindet sich Oberstrom bei Rhein-km 293,690 und Unterstrom eine öffentliche Liegestelle für Tankschiffe von Rhein-km 296,975 bis 297,450.

B. Berücksichtigung der Radarschifffahrt

10. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut

Von der Liegestelle sind keine Störungen (z.B. für das Radar) auf die durchgehende Schifffahrt zu erwarten.

11. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden

Entfällt

12. Geplante Konstruktionsform des Bauwerks

Entfällt

13. Geplantes Konstruktionsmaterial

Entfällt

C. Angaben zum Bauablauf

14. Beschreibung des Bauablaufs

Die Baumaßnahmen werden von Land und von Wasser aus durchgeführt.

Für die Nassbaggerarbeiten und das Setzen der Anlege- und Führungsdalben werden Wasserfahrzeuge eingesetzt.

Keine der Baustellenphasen hat Auswirkungen auf die Schifffahrt in der Fahrrinne.

15. Ausführungszeitraum

Sommer/Herbst 2023

16. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung

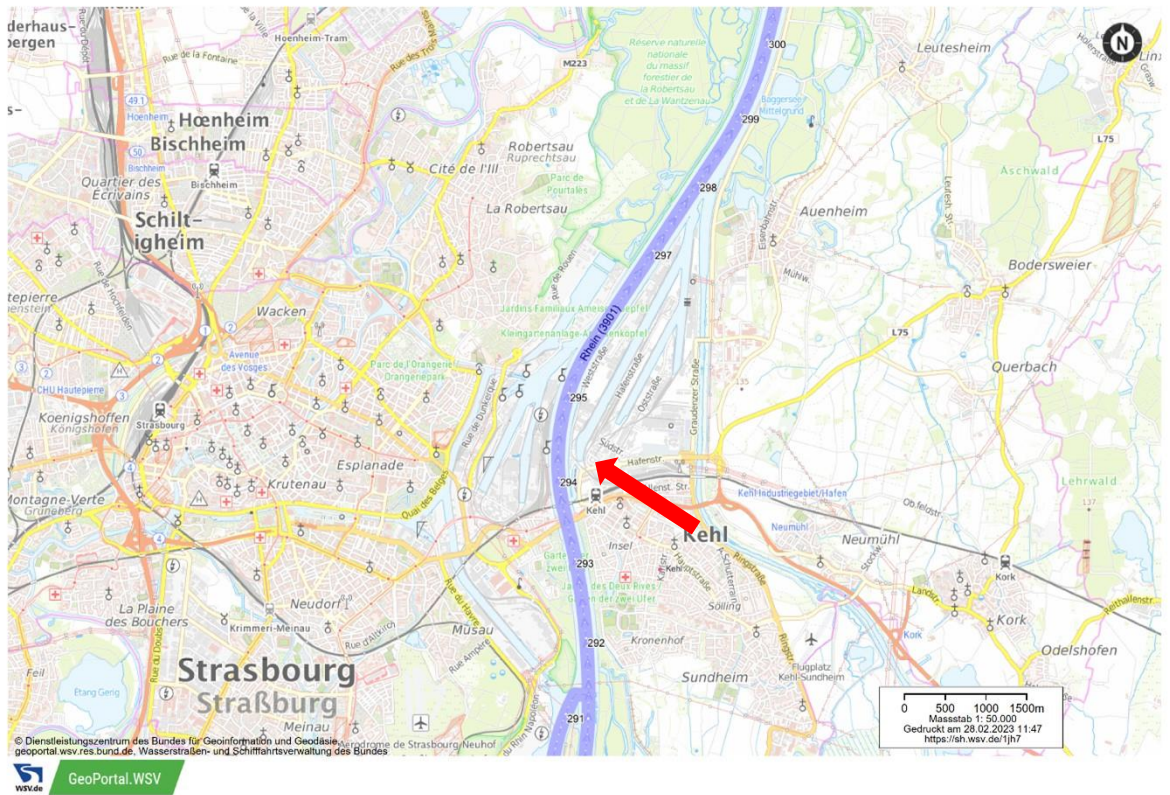
Eine Einschränkung der Schifffahrt ist für die Dauer der Baumaßnahme nicht zu erwarten.

17. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise)

Keine

D. Pläne (Format max. DIN A3, PDF)

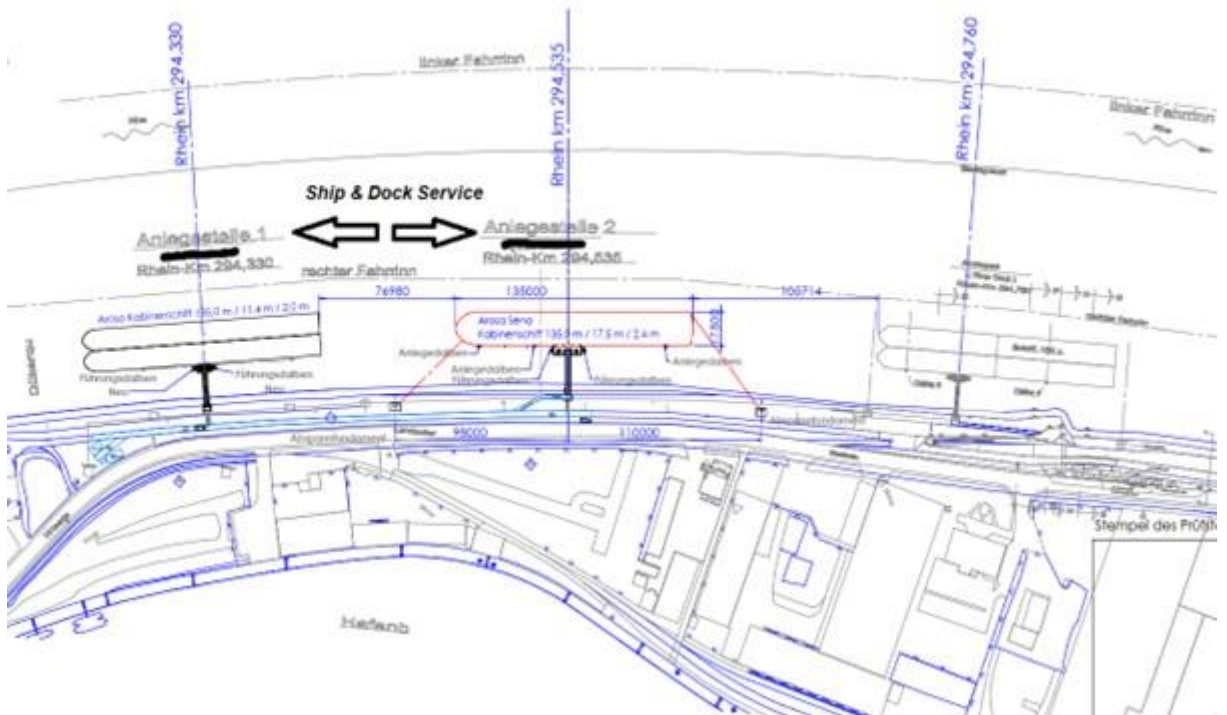
18. Lageplan von der GeoPortal Karte (WSV)



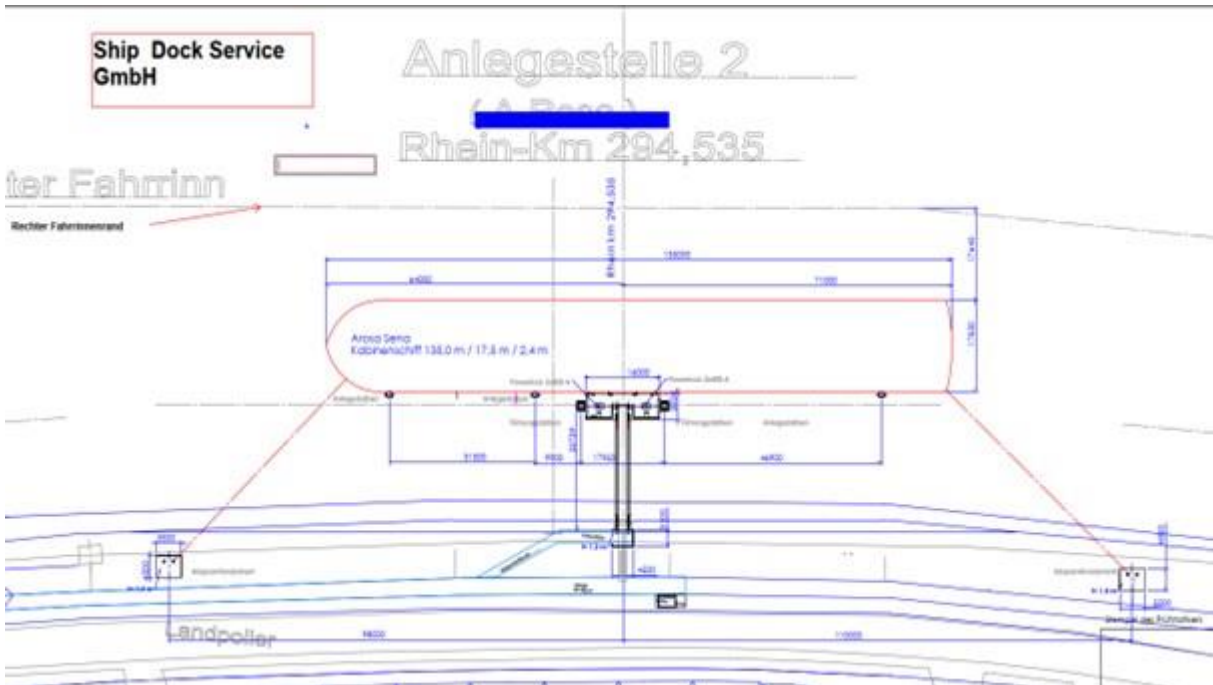
19. Lageplan von der Geo-Portal Karte (WSV)



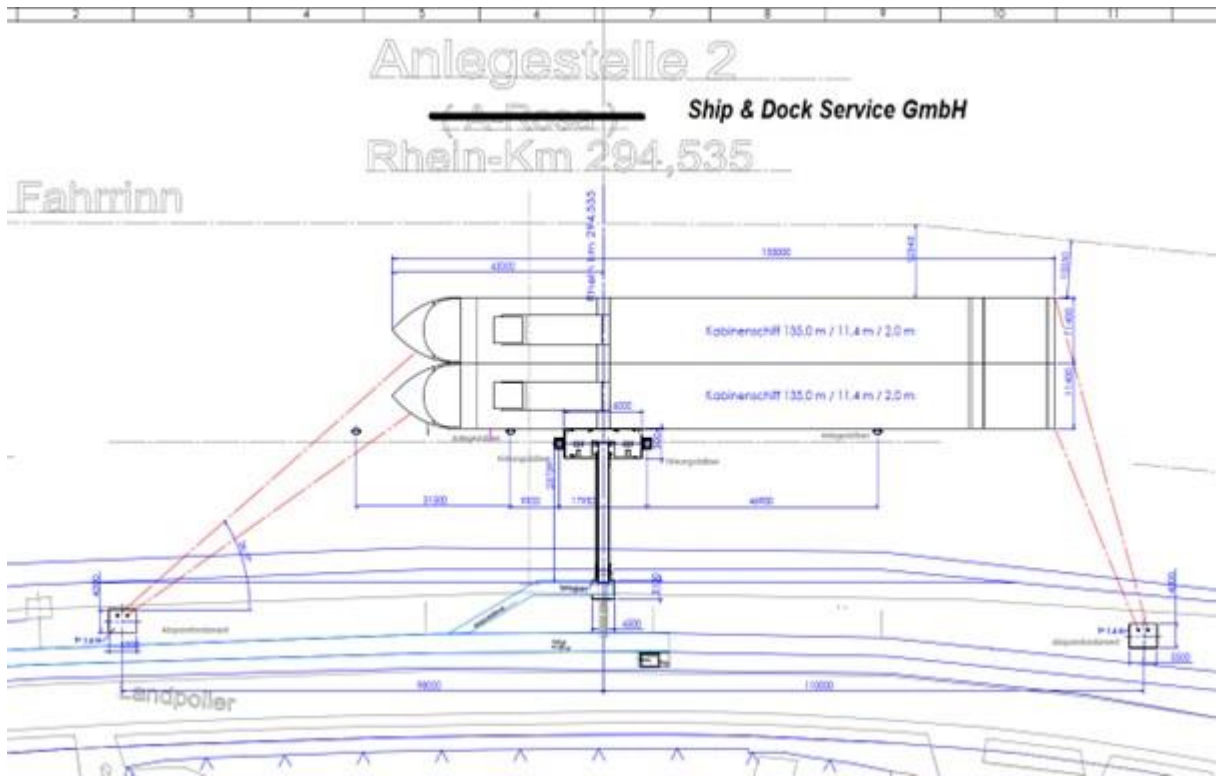
20. Draufsicht und Schnitte im M: 1 – 2000/500 und M: 1 – 100/200



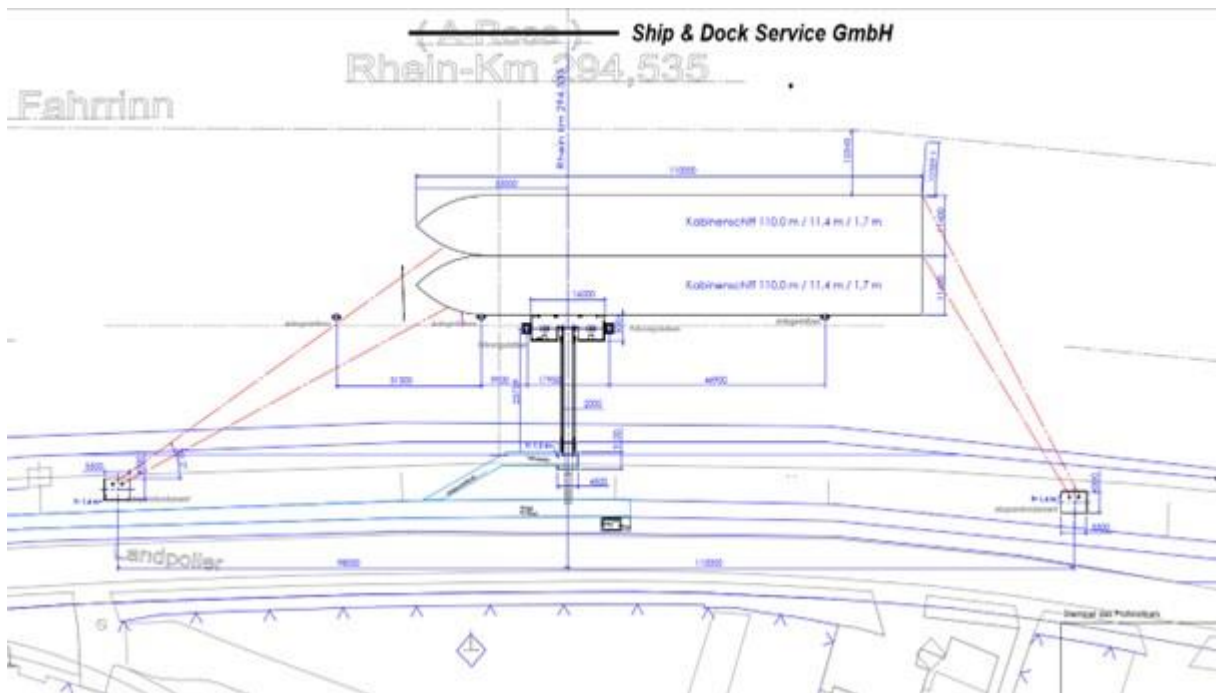
Übersicht im Lageplan M: 1 - 2000



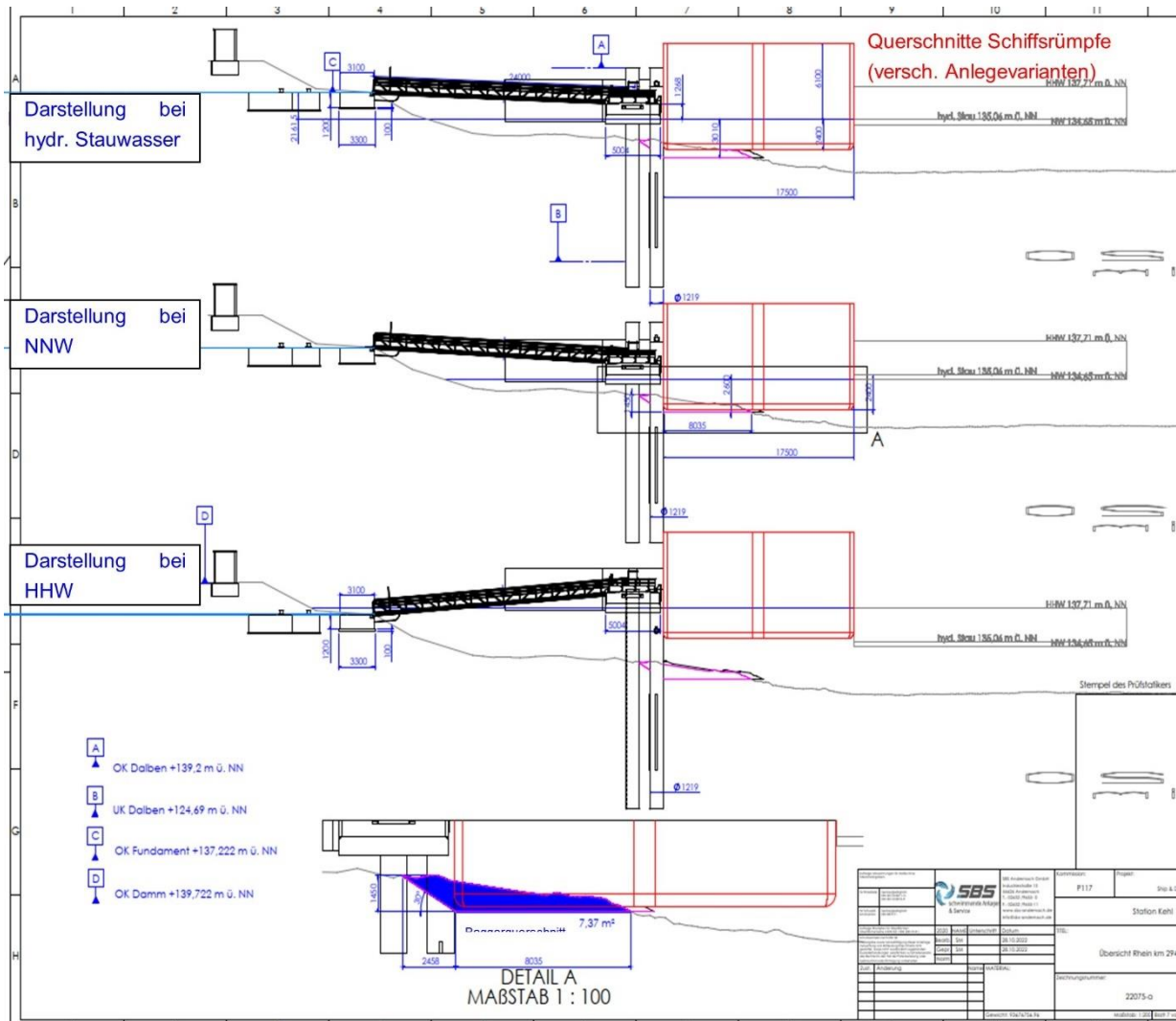
Übersicht im Lageplan M: 1 – 500



Übersicht im Lageplan M: 1 – 500 Liegevariante 2 x 135 m x 11,40 m



Übersicht im Lageplan M: 1 – 500, Liegevariante 2 x 110 m x 11,40 m



Zeichenerklärung:

Ansichten bei verschiedenen Wasserständen:

Mit den roten Linien sind Querschnitte von Schiffsrümpfen in unterschiedlichen Anlagevarianten dargestellt.

Der blau markierte Querschnitt ist die Darstellung wie viel Kiesmaterial abgebagert werden muss, um ein gefahrloses Anlegen der Schiffe zu gewährleisten

M: 1 – 100/200

PROTOKOLL 18
Neubau einer schwimmenden Anlage für Kleinfahrzeuge, rechtes Ufer, Rhein-km 283,500

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Bauprojekt schwimmende Anlage für Kleinfahrzeuge bei Rhein-km 283,500, rechtes Ufer, zur Kenntnis.

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

Anlage

**Checkliste für den Neubau einer schwimmenden Anlage für Kleinfahrzeuge,
rechtes Ufer, Rhein-km 283,500**

1. Art des Bauwerks

Schwimmende Anlage für Kleinfahrzeuge

2. Nächster Ort/Stadt

Neuried

3. Rhein-km

283,500

4. Art der Baumaßnahme

Der Wassersportclub Forum am Rhein e.V. plant den Neubau einer schwimmenden Anlage bei Rhein-km 283,500 (Stauhaltung Straßburg) für Kleinfahrzeuge (Motoryachten, Segler).

Insgesamt sind 46 Liegeplätze vorgesehen davon werden 40 Liegeplätze fest vermietet und 6 Liegeplätze sollen für Gäste des Wassersportclubs bereitgestellt werden.

Die Anlage wird komplett neu errichtet und besteht aus mehreren zusammengefügt begehbaren Längs- und Querschwimmern, die mittels Führungsdalben verankert sind.

Die Abmessungen der Anlage betragen 100,00 m x 60,00 m.

A. Allgemeine Beschreibung

5. Fahrwasserbreite

Die Fahrwasserbreite bei Rhein-km 283,500 beträgt 360,00 m.

6. Fahrrinnenbreite

Die Fahrrinne hat im Bereich der geplanten Anlage eine Breite von 96 m.

7. Wesentliche Abmessungen

Die Anlage befindet sich zwischen Rhein-km 283,470 bis 283,530, Abmessungen der Anlage siehe Nummer 4.

8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser

Die Anlage liegt am rechten Rheinseitendamm im Wehrrarm Altenheim.

Der Fahrinnenrand ist von der Anlage ca. 240 m entfernt.

Lage zu dem Fahrwasser, siehe Nummer 5.

9. Abstand des nächsten Bauwerkes (Oberstrom und Unterstrom)

Nach Oberstrom kommt bei Rhein- km 283,100 (400 m, Verladeturm) die Kiesverladeanlage der Firma Uhl. Nach Unterstrom bei Rhein-km 283,710 (210 m, jeweils von dem Zugangsteg beider Anlagen) befindet sich eine schwimmende Anlage für Kleinfahrzeuge des Altenheimer Wassersportclubs (AWSC).

Der AWSC plant derzeit eine Vergrößerung seiner Anlage um 60 m in Richtung des Wassersportclubs Forum am Rhein e.V.

B. Berücksichtigung der Radarschifffahrt

10. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut

Von der schwimmenden Anlage sind keine Störungen (z.B. für das Radar) auf die durchgehende Schifffahrt zu erwarten.

C. Angaben zum Bauablauf

11. Beschreibung des Bauablaufs

Die erforderlichen Baumaßnahmen werden von Wasser und von Land aus durchgeführt.

Für das Setzen der Führungsdalben werden Wasserfahrzeuge eingesetzt.

Keine der Baustellenphasen hat Auswirkungen auf die Schifffahrt in der Fahrrinne.

12. Ausführungszeitraum

Geplant ist der Sommer / Herbst 2023.

13. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung

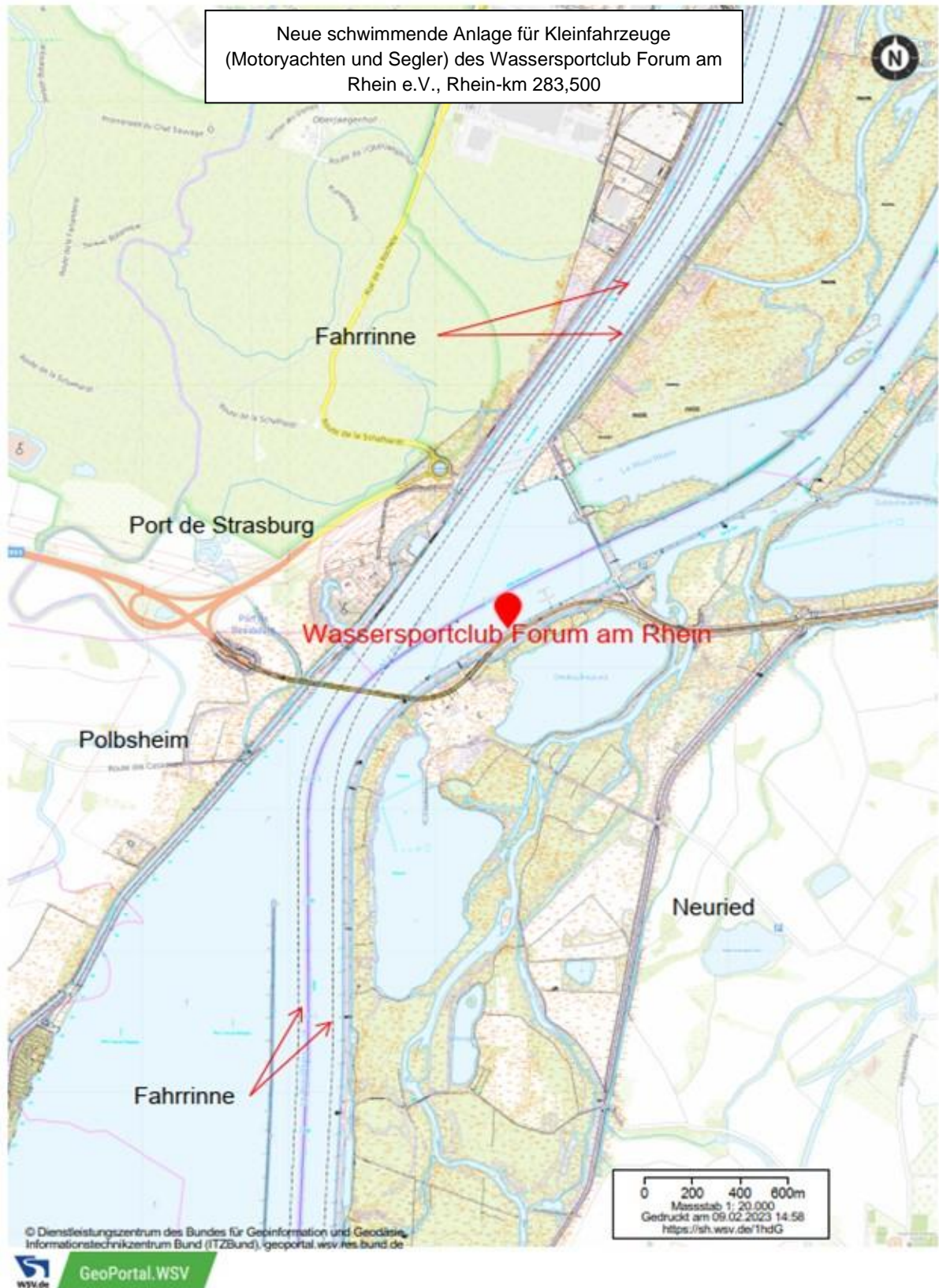
Eine Einschränkung der Schifffahrt ist für die Dauer der Baumaßnahme nicht zu erwarten.

14. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise)

Keine

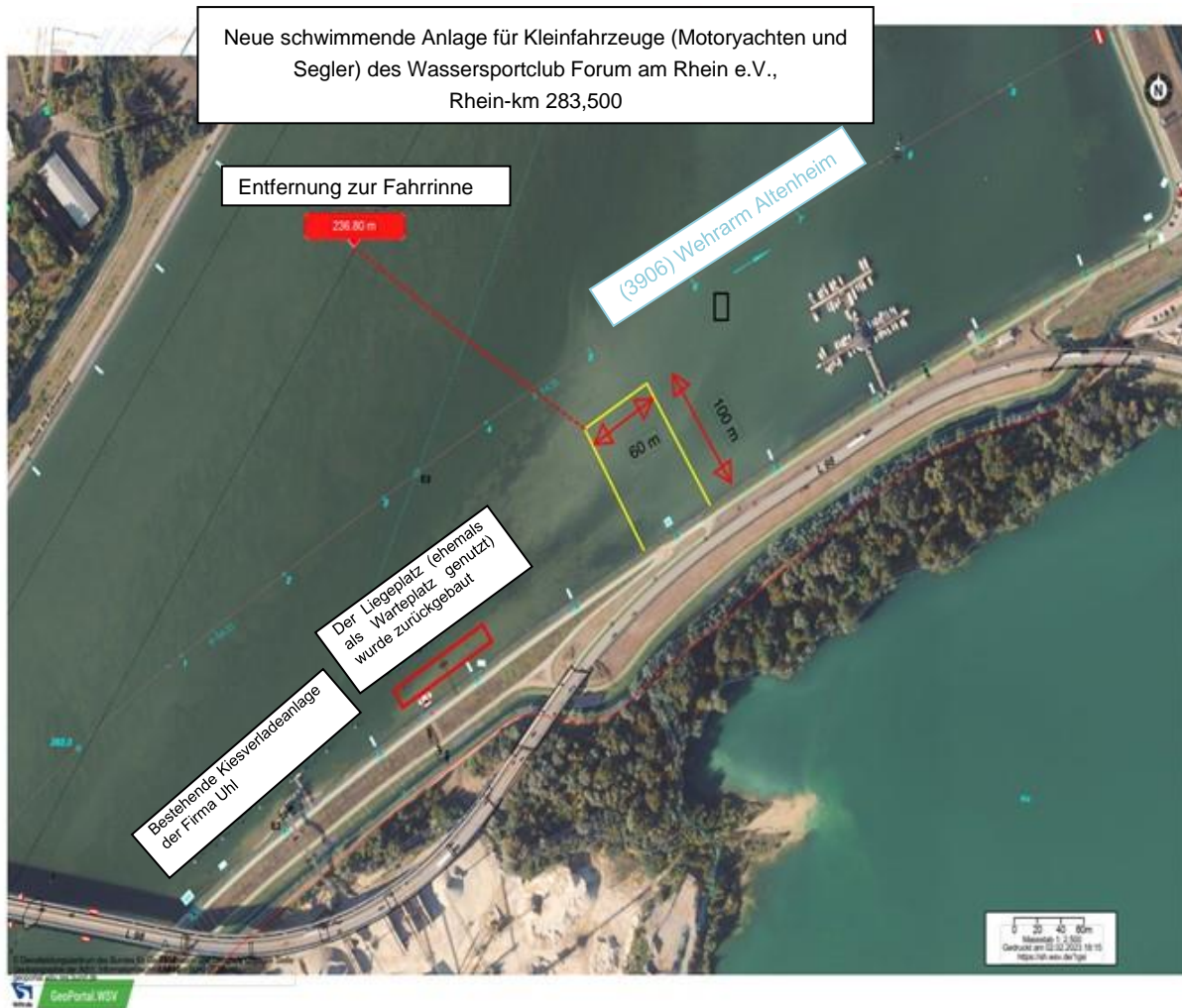
D. Pläne (Format max. DIN A3, PDF)

15. Übersichtspläne GeoPortal: M: 1:15000 und 1:2500



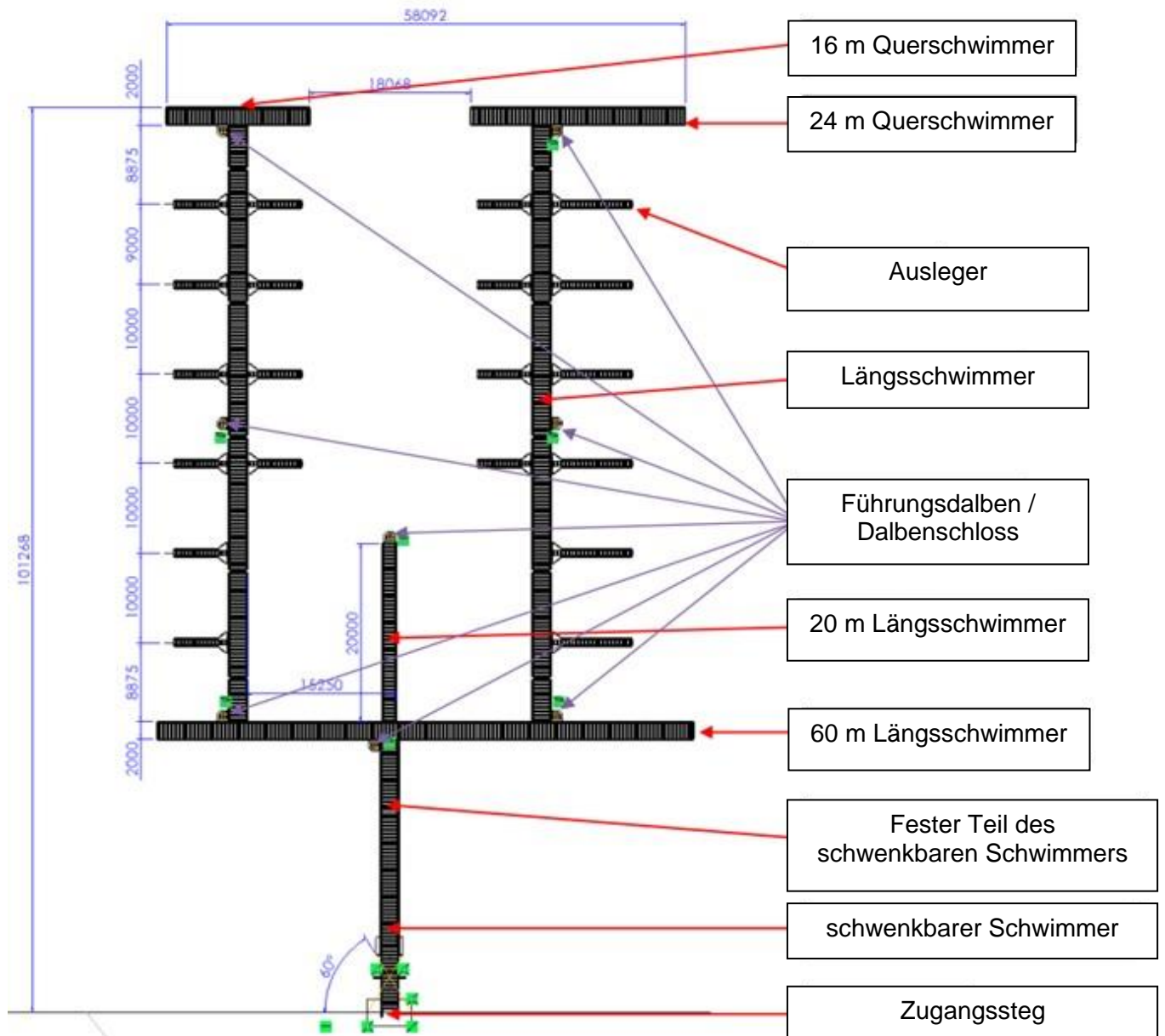
Übersichtsplan M 1: 20000

16. Draufsicht Gesamtanlage



Übersichtsplan 1:2500

17. Querprofil 1:300



Draufsicht der Gesamtanlage

PROTOKOLL 19 Annahme der Sperrung von Schleusen am niederländischen Niederrhein

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis von der Annahme des in der Anlage beigefügten Beschlusses zu der Sperrung von Schleusen am niederländischen Niederrhein im schriftlichen Verfahren.

Dieser Beschluss trägt das Datum vom 8. Mai 2023, dem Tag der letzten Zustimmung.

Anlage

Anlage zu Protokoll 19: Beschluss vom 8. Mai 2023

Sperrung von Schleusen am niederländischen Niederrhein

Beschluss

Die Zentralkommission

stellt fest, dass die Sperrung von Schleusen am niederländischen Niederrhein keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

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

Anlage

Anlage zu Protokoll 19

Sperrung von Schleusen am niederländischen Niederrhein

Die Inspektionsarbeiten an den Schleusen Driel, Amerongen und Hagestein (Nederrijn und Lek) werden zu einigen kurzfristigen Sperrungen für die Schifffahrt führen. Es wurde beschlossen, die Arbeiten, die zu Sperrungen führen, nachts und am Wochenende durchzuführen, wenn grundsätzlich das Verkehrsaufkommen der Schifffahrt schon sehr gering ist. Außerdem steht jederzeit eine Umleitung über die Waal und die Prinz-Bernhard-Schleuse bei Tiel (Amsterdam-Rhein-Kanal) zur Verfügung.

Während dieser Arbeiten wird das Angebot für die Schiffe an der betreffenden Schleuse jederzeit überwacht, und wenn ein Schiff sich zur Schleusung anmeldet, wird die Wartezeit für dieses Schiff maximal zwei Stunden betragen. Spätestens nach zwei Stunden werden die Arbeiten vorübergehend eingestellt, um allen Schiffen, die vor der Schleuse liegen, die Schleusung zu ermöglichen. Wenn sich keine Schiffe zur Schleusung melden, werden die Arbeiten ohne Unterbrechung durchgeführt.

Arbeiten an der Schleuse-Staustufenkette Nederrijn

Die folgende Tabelle zeigt die Tage und Zeiträume, an denen die betreffende Schleuse gesperrt ist. Die Sperrung ist immer von 20 Uhr bis 6 Uhr morgens vorgesehen, wird aber unterbrochen, wenn Schiffe geschleust werden müssen. Die vorübergehende Aufhebung der Sperrung beginnt innerhalb von zwei Stunden ab dem Zeitpunkt, an dem sich das Schiff zur Schleusung angemeldet hat.

Die Sperrungen sind notwendig, um die Arbeiten zügig und verantwortungsbewusst durchzuführen.

Datum	Uhrzeit	Objekt	Dauer
Samstag 13. - Sonntag 14. Mai	20:00 Uhr bis 06:00 Uhr	Schleuse Hagestein	Die maximale Wartezeit beträgt 2 Stunden

Datum	Uhrzeit	Objekt	Dauer
Samstag 3. - Sonntag 4. Juni	20:00 Uhr bis 06:00 Uhr	Schleuse Driel	Die maximale Wartezeit beträgt 2 Stunden

Datum	Uhrzeit	Objekt	Dauer
Samstag 24. - Sonntag 25. Juni	20:00 Uhr bis 06:00 Uhr	Schleuse Amerongen	Die maximale Wartezeit beträgt 2 Stunden

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

PROTOKOLL 20

**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 20

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-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	29.4.2023		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	29.4.2023		1.12.2021
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 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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2021-I-11	Definitive Änderungen zur Anpassung der RheinSchPV und Verweis auf die erste Edition des Europäischen Standards für Binnenschiffahrtswahlleistungsdienste 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 RheinSchPV durch eine Anordnung vorübergehender Art - neue Fassung der Mindestanforderungen an Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschiffahrtswahlleistungskarten 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
2022-II-10	Definitive Änderung der RheinSchPV zur Änderung von § 10.01 Nummer 1 Buchstabe d über die Höchstgeschwindigkeit für die Talfahrt auf der Gebirgstrecke zwischen Bingen und St. Goar oberhalb der Hochwasserlinie I	I	1.12.2023	16.5.2023			
2022-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Übernachtungshäfen Boven-Rijn, Waal und Lek und dem Schutz- und Sicherheitshafen Emmerich (Inhaltsverzeichnis, §§ 11.01, 12.01, 14.11 und 14.12)	I	1.12.2023	16.5.2023			
2022-II-12	Definitive Änderung der 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)	I	1.12.2023	16.5.2023			
2022-II-13	Definitive Änderungen zur Anpassung der Verweise der RheinSchPV auf den Europäischen Standard für Binnenschiffahrtswahlleistungsdienste (ES-RIS 2023/1) (§§ 1.01, 4.07 und 12.01)	I	1.1.2024	16.5.2023			
2022-II-14	Billigung der Änderungen der 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)	I	1.4.2023				

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2022-II-15	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 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023			

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					
2022-II-15	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 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023				

*) 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	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPersV - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPersV durch eine definitive Änderung	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Änderungen der RheinSchPersV - Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten - Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen / Erwerb der Befähigung „Bootsmann“ - Änderung des § 3.02 Nr. 5 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Änderung der Anlagen A5, D5 und D6 der RheinSchPersV	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Änderungen der RheinSchPersV – Änderung des Musters des Rheinpatents in den Niederlanden (Anlage D1 der RheinSchPersV)	I	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)
2016-II-9	Änderungen der RheinSchPersV - Anpassung der Besatzungsvorschriften, §§ 3.01, 3.02 Nr. 4 bis 8, 3.15 Nr. 3, 3.16 Nr. 1, 3 und 4 (neu), 3.17 Nr. 1 bis 3, Nr. 6 bis 9 (neu) und 10 (neu), 3.18 Nr. 2, 7.01 Nr. 4, 7.02 Nr. 4, 7.06 Nr. 1 sowie Anlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017		19.9.2019	29.11.2017	3.2.2017
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
2022-II-9	Annahme der neuen Rheinschiffspersonalverordnung („RheinSchPersV“) (angenommen im schriftlichen Verfahren am 8. November 2022)	I	1.4.2023	14.4.2023				1.4.2023
2022-II-15	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 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023				

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

Anhang 5a zur Dienstanweisung Nr. 5

Schulungsnachweise für Atemschutzgeräteträger

(...)

Staat, lfd. Nr.	Ausbildungsstelle	Kontakt	Muster
NL-09 ¹	TvK Instructie B.V. Escudo 17 NL-8305 BM Emmeloord	Tel.: +31 527 699 535 https://tvkinstructie.nl/	siehe Anlage C3 zur RheinSchPersV ²

(...)

Staat, lfd. Nr.	Ausbildungsstelle	Kontakt	Muster
FR-01	Frédéric Rose Formations 52 Chemin De Radix F-69620 Theizé	Tel.: + 33 (0)6 72 88 58 66 https://fredericroseformations.fr/	siehe Anlage C3 zur RheinSchPersV ²

¹ Gültig vom 14. Dezember 2022 bis zum 14. Dezember 2027.

² Diese Bescheinigung kann in das Bescheinigungsbuch nach Anlage C4 der Verordnung für das Schifffahrtspersonal aufgenommen werden.

VIII. Haushalt und Verwaltung

PROTOKOLL 21

Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2022

Beschluss

In Kenntnis des Berichts des Sekretariats über die Jahresrechnung der ZKR für das Haushaltsjahr 2022,

in Kenntnis ferner des Berichts der Prüfungsgesellschaft PKF Arsilon über die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2022,

genehmigt die Zentralkommission diese Jahresrechnung und erteilt der Generalsekretärin Entlastung.

PROTOKOLL 22

Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2022

Beschluss

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2022.

Anlage

**Bericht über die Tätigkeit
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
im Jahr 2022**

**I) ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRAKKOMMISSION
UND IHRES SEKRETARIATS IM JAHR 2022**

PRÄSIDENTSCHAFT UND VIZEPRÄSIDENTSCHAFT

Herr ALABRUNE, Leiter der Rechtsabteilung im Ministerium für Europa und Auswärtige Angelegenheiten der Französischen Republik, Leiter der französischen Delegation bei der ZKR, amtiert als **Präsident** der ZKR vom 1. Januar bis zum 1. November 2022.



Herr COLAS wird mit Wirkung vom 2. November 2022 zum Kommissar Frankreichs bei der ZKR ernannt und übernimmt das Amt des Präsidenten der ZKR, als Nachfolger von Herrn Alabrune, der andere Aufgaben übernommen hat. Herr COLAS bekleidet wie sein Vorgänger den Posten des Leiters der Rechtsabteilung im Ministerium für Europa und Auswärtige Angelegenheiten der Französischen Republik.



Frau GIJSBERS, Direktorin für maritime Angelegenheiten beim niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft und Leiterin der niederländischen Delegation bei der ZKR, übernimmt ab dem 1. Januar 2022 das Amt der **Vizepräsidentin** der ZKR.



DELEGATIONEN

Frau VAN DER SMAN, Leiterin der Abteilung für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen im niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, wurde mit Wirkung vom 1. Januar zur Stellvertretenden Kommissarin der Niederlande bei der ZKR ernannt, als Nachfolgerin von Frau LUIJTEN, die zur Generalsekretärin bei der ZKR ernannt wurde.

Herr KASTEEL wurde mit Wirkung vom 1. Juli zum Kommissar der Niederlande bei der ZKR ernannt als Nachfolger von Herrn van DOORN, der in den Ruhestand getreten ist.

Herr SEGER, Schweizer Botschafter in der Bundesrepublik Deutschland, wurde mit Wirkung vom 1. Juli zum Kommissar der Schweiz bei der ZKR und Leiter der schweizerischen Delegation ernannt als Nachfolger von Herrn WITSCHI, der andere Aufgaben übernommen hat.

Herr HOORNAERT, Direktor der Abteilung B1.0, Neighbouring Countries, im Föderalen Öffentlichen Dienst – Auswärtige Angelegenheiten von Belgien, wurde mit Wirkung vom 7. Oktober zum belgischen Kommissar bei der ZKR und Leiter der belgischen Delegation ernannt, als Nachfolger von Herrn TILEMANS, der andere Aufgaben übernommen hat.

Herr VUYLSTEKE vom Amt für Mobilität und öffentliche Arbeiten der Flämischen Region von Belgien wurde mit Wirkung vom 7. Oktober zum belgischen Kommissar bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Frau COENEN, die in den Ruhestand getreten ist, jedoch für das Jahr weiterhin Vorsitzende des CESNI bleibt.

Die Zusammensetzung der Zentralkommission stellte sich somit zum Ende des Jahres 2022 wie folgt dar:

DEUTSCHLAND

Kommissare:	Herr	WEHRMANN
	Herr	GREWE
	Herr	HÖNEMANN
	Frau	SCHÄFER
Stellvertretende Kommissare:	Herr	LINDEMANN
	Herr	GERHARDT

BELGIEN

Kommissare:	Herr	HOORNAERT
	Herr	GHYSBRECHT
	Herr	VAN DEN BORRE
	Herr	VUYLSTEKE
Stellvertretende Kommissare	Herr	DE SPIEGELEER
	Herr	TURF

FRANKREICH

Kommissare:	Herr	COLAS	Präsident
	Frau	BOULDOUYRÉ	
	Herr	LEANDRI	
	Herr	QUIQUANDON	
Stellvertretende Kommissare:	Frau	KRAJKA	
	Herr	DALY	

NIEDERLANDE

Kommissare:	Frau	GIJSBERS	Vize-Präsidentin
	Frau	NOLAND	
	Herr	TEN BROEKE	
	Herr	KASTEEL	
Stellvertretende Kommissare:	Herr	MENSINK	
	Frau	VAN DER SMAN	

SCHWEIZ

Kommissare:	Herr	SEGER
	Frau	ETTER
	Herr	RÖTHLINGSHÖFER
	Herr	KÖRSCHGEN
Stellvertretende Kommissarinnen:	Frau	MUNGENAST
	Frau	CHRISTEN

Die Leitung des Sekretariats stellte sich zu dem Zeitpunkt wie folgt dar:

Generalsekretärin:	Frau	LUIJTEN
Stellvertretender Generalsekretär:	Herr	RUSCHE (ab dem 1. Mai)
Chefingenieur:	Herr	WISSELMANN

II) AKTIVITÄTEN DER ZENTRAKKOMMISSION

1) Sitzungen der Organe der ZKR: Plenarsitzungen, Ausschuss- und Arbeitsgruppensitzungen, Beratende Konferenz und Sitzungen im Rahmen von Partnerschaften

a) Plenarsitzungen

ORDENTLICHE PLENARSITZUNG IM FRÜHJAHR

Die Zentralkommission hielt ihre ordentliche Frühjahrssitzung unter dem Vorsitz von Herrn ALABRUNE am 2. Juni in Straßburg ab. Folgende Organisationen und Beobachterstaaten waren vertreten:

Zwischenstaatliche Organisationen:

- für die Moselkommission, Frau BRÜCKNER,
- für die Internationale Kommission zum Schutze des Rheins, Herr HEINTZ.

Beobachterstaaten:

- Tschechische Republik, Herr DABROWSKI,
- Luxemburg, Herr NILLES.

ORDENTLICHE PLENARSITZUNG IM HERBST

Die Zentralkommission hielt ihre ordentliche Herbstplenarsitzung unter dem Vorsitz von Herrn COLAS am 8. Dezember in Straßburg ab. Folgende Organisationen und Beobachterstaaten waren vertreten:

Zwischenstaatliche Organisationen:

- für die Europäische Kommission: die Damen ROSCA, WOLSKA, Herr VAN HONACKER,
- für die Moselkommission, Frau BRÜCKNER,
- für die Donaukommission, Herr SEITZ.

Beobachterstaaten:

- Luxemburg, Herr NILLES,
- Tschechische Republik, Herr DABROWSKI,
- Rumänien, Herr NEAGU.

b) Ausschüsse und Arbeitsgruppen der ZKR

Die Ausschüsse und Arbeitsgruppen der ZKR traten wie folgt zusammen:

AUSSCHÜSSE

Der Haushaltsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn ALABRUNE, am 1. Juni und unter dem Vorsitz von Herrn COLAS, am 7. Dezember in Straßburg.

Der Unterausschuss für Verwaltungsfragen, unter dem Vorsitz von Frau NOLAND, am 28. April und 20. Oktober in Straßburg.

Der Vorbereitende Ausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn ALABRUNE, am 16. März und 1. Juni und unter dem Vorsitz von Frau GIJSBERS am 5. Oktober und 7. Dezember in Straßburg.

Der Wirtschaftsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn RÖTHLINGSHÖFER, am 15. März, 1. Juni, 5. Oktober und 7. Dezember in Straßburg.

Der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, unter dem Vorsitz von Frau SCHÄFER, am 16. März und 4. Oktober in Straßburg.

Gemeinsame Sitzung des Wirtschaftsausschusses und des Ausschusses für Binnenschifffahrtsrecht, unter dem Vorsitz von Frau SCHÄFER, am 16. März in Straßburg.

Der Polizeiausschuss, unter dem Vorsitz von Frau SCHÄFER, am 13. April und am 13. Oktober in Straßburg.

Gemeinsame Sitzung mit den Wasserschutz- und Schifffahrtspolizeien der Mitgliedstaaten der ZKR, unter dem Vorsitz von Herrn GERHARDT, am 8. et 9. November in Den Haag (*siehe auch den entsprechenden Absatz auf Seite 9*).

Der Untersuchungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn DALY, am 13. April und 12. Oktober in Straßburg.

Der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, unter dem Vorsitz von Herrn GREWE, am 14. April sowie am 10. und 11. Oktober in Straßburg.

Der Kleine Schifffahrtsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn TURF, am 1. Februar und unter dem Vorsitz von Herrn TEN BROEKE am 11. April und 11. Oktober in Straßburg.

Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Frau NETHÖVEL-KATHSTEDE, am 15. März und unter dem Vorsitz von Frau VAN DER SMAN am 15. Oktober in Straßburg.

Der Ausschuss für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Herrn MENSINK, am 14. Oktober in Straßburg.

Gemeinsame Sitzungen des Untersuchungsausschusses, des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und des Wirtschaftsausschusses, unter dem Vorsitz von Herrn RÖTHLINGSHÖFER, am 18. Mai und 7. Oktober in Straßburg.

Gemeinsame Sitzungen des Polizeiausschusses, des Untersuchungsausschusses, des Ausschusses für gefährliche Güter, des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen am 31. Mai und 6. Dezember in Straßburg.

ARBEITSGRUPPEN

Die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung: unter dem Vorsitz von Herrn GERHARDT, vom 8. bis 10. Februar sowie vom 30. August bis 1. September in Straßburg.

Die Arbeitsgruppe RIS: unter dem Vorsitz von Frau Meyer, am 7. und 8. März, am 23. Juni sowie am 5. und 6. September in Straßburg.

Die Arbeitsgruppe RIS, Gruppe Cybersicherheit (RIS/G – cyber), unter dem Vorsitz von Herrn MAURER, am 7. März sowie am 5. September in Straßburg.

Die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung: unter dem Vorsitz von Frau MAGNARD, am 24. Februar, am 30. Juni, 29. September und 1. Dezember in Straßburg.

Die Arbeitsgruppe für Infrastruktur und Umwelt: unter dem Vorsitz von Herrn TURF, am 17. und 18. März sowie am 13. und 14. September in Straßburg.

Die Arbeitsgruppe für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen: unter dem Vorsitz von Herrn NEHAB, am 18. Februar online und 23. September und am 18. November in Straßburg.

Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Spurführungsassistenten für die Binnenschifffahrt“: unter dem Vorsitz von Herrn BLESSINGER, am 31. März in Straßburg.

c) Partnerschaft mit der UNECE im Rahmen des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen

Der ADN-Sicherheitsausschuss (Gemeinsame Expertentagung für die dem Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) beigefügte Verordnung): unter dem Vorsitz von Herrn LANGENBERG, vom 24. bis 28. Januar (Hybrid-Sitzung) in Genf (Schweiz).

Der Verwaltungsausschuss des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen: unter dem Vorsitz von Herr LANGENBERG, am 28. Januar (Hybrid-Sitzung) in Genf (Schweiz). Der Verwaltungsausschuss nahm die Änderungsvorschläge zu der dem ADN beigefügten Verordnung im Hinblick auf ein Inkrafttreten zum 1. Januar 2023 an.

Der ADN-Sicherheitsausschuss (Gemeinsame Expertentagung für die dem Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) beigefügte Verordnung): unter dem Vorsitz von Herrn LANGENBERG, vom 22. bis 26. August (Hybrid-Sitzung) in Genf (Schweiz).

Der Verwaltungsausschuss des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen: unter dem Vorsitz von Herr LANGENBERG, am 26. August (Hybrid-Sitzung) in Genf (Schweiz).

Die informelle Arbeitsgruppe „Sachkundigenausbildung“ (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn BÖLKER, am 29. und 30. März sowie vom 20. bis 22. September in Straßburg sowie am 15. November online.

Die informelle Arbeitsgruppe „ADN Redaktions- und Übersetzungskonferenz“ (ADN), am 27. und 28. April in Straßburg.

Die informelle Arbeitsgruppe „Stoffe“ (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn KRISCHOK, vom 31. Mai bis 2. Juni online.

2) Sitzungen und Veranstaltungen des CESNI

EUROPÄISCHER AUSSCHUSS ZUR AUSARBEITUNG VON STANDARDS IM BEREICH DER BINNENSCHIFFFAHRT (CESNI)

Der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) wurde 2015 unter der Federführung der ZKR in Abstimmung mit der Europäischen Kommission gegründet, um Standards in verschiedenen Bereichen, insbesondere in Bezug auf Binnenfahrzeuge, Informationstechnologien und Berufsbefähigungen anzunehmen, auf die sich die jeweiligen europäischen und internationalen Vorschriften, insbesondere die der Europäischen Union und der ZKR, bei ihrer Umsetzung beziehen können. Im CESNI sind die Mitgliedstaaten der ZKR und der Europäischen Union, die Europäische Kommission, internationale Organisationen einschließlich der Flusskommissionen, und anerkannte Verbände sowie Beobachterstaaten vertreten. Das Sekretariat wird von der ZKR gestellt.

Die Aufgabe des CESNI besteht insbesondere darin, zur gemeinsamen Annahme einheitlicher Standards für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union beizutragen, um folgende Ziele zu verwirklichen:

- Erhöhung der Sicherheit und des Umweltschutzes in der Binnenschifffahrt,
- Förderung der Berufe in der Binnenschifffahrt und Stärkung der Attraktivität des Binnenschifffahrtsgewerbes,
- Erleichterung der Beförderungsvorgänge und Förderung des internationalen Handels.

Der Ausschuss tagte zweimal, unter dem Vorsitz von Frau COENEN (belgische Delegation), am 12. April und am 13. Oktober in Straßburg.

Die Sitzung am 12. April bot Gelegenheit zum Austausch über die laufenden Arbeiten und die anstehenden Herausforderungen.

Zu den wichtigsten Ergebnissen der Sitzung zählten die Annahme von Standards und eines Musters im Bereich der Berufsbefähigungen sowie die Erörterung der Entwürfe des ES-TRIN 2023/1 und des ES-RIS 2023/1. Die Aktualisierung der CESNI-Standards trägt dazu bei, die Modernisierung und Ökologisierung der Flotte sowie soziale und technologische Entwicklungen zu begleiten und gleichzeitig das hohe Sicherheitsniveau in der Binnenschifffahrt aufrechtzuerhalten. Der Krieg in der Ukraine und seine Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt wurden auf der Sitzung ebenfalls diskutiert. Insbesondere wurden die Unterstützung ukrainischer Besatzungsmitglieder und der Umgang mit abgelaufenen ukrainischen Befähigungszeugnissen angesprochen.

Auf seiner Sitzung vom 13. Oktober nahm der CESNI folgende Dokumente an:

- eine neue Ausgabe des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe, ES-TRIN 2023/1 (diese neue Ausgabe ersetzt die Ausgabe von 2021);
- die zweite Ausgabe des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtswahlzeichen, ES-RIS 2023/1 (diese neue Ausgabe ersetzt die Ausgabe von 2021), sowie
- den Einbauleitfaden für das Inland AIS-Gerät.

Der CESNI freute sich auch, dem Europäischen Komitee für Normung (CEN) und dem Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC) sowie der European Boating Industry (EBI) den Status eines anerkannten nichtstaatlichen Verbandes zu verleihen. Für CEN und CENELEC wird der Status erst in Kraft treten, wenn das *Memorandum of Understanding* mit der ZKR unterzeichnet ist.

ARBEITSGRUPPEN DES CESNI

Die Arbeitsgruppen tagten wie folgt:

Die Arbeitsgruppe für technische Vorschriften (CESNI/PT) tagte viermal, unter dem Vorsitz von Herrn GORGES (französische Delegation), am 22. und 22. Februar, am 28. und 29. Juni, am 28. September und am 29. und 30. November in Straßburg.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für elektronische Systeme (CESNI/PT/Elec), unter dem Vorsitz von Herrn VROMANS, Vertreter der GERC (Gruppe der anerkannten europäischen Klassifikationsgesellschaften für die Binnenschifffahrt), tagte am 21. Januar online, am 25. April in Rotterdam, am 7. November in Duisburg und am 25. November in Rotterdam.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für technische Vorschriften für Brennstoffzellen auf Binnenschiffen (CESNI/PT/FC), unter dem Vorsitz von Herrn PAULI (deutsche Delegation), tagte am 19. und 20. Januar, am 14. April, am 8. und 9. Juni in Rostock, am 31. August und 1. September in Straßburg sowie am 5. und 6. Oktober in Straßburg.

Die Arbeitsgruppe „Übergangsbestimmungen“, unter dem Vorsitz von Herrn DELAERE (belgische Delegation), tagte am 27. September in Straßburg sowie am 13. und 14. Dezember online;

Die Arbeitsgruppe für Berufsbefähigungen (CESNI/QP), unter dem Vorsitz von Frau NETHÖVEL-KATHSTEDE (deutsche Delegation), tagte am 17. Februar online, 12. Mai in Berlin, am 22. September und 17. November in Straßburg.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für Qualitätsmanagement (CESNI/QP/QM), ebenfalls unter dem Vorsitz von Frau NETHÖVEL-KATHSTEDE (deutsche Delegation), tagte am 14. Februar online, am 10. Mai in Berlin, am 19. September online und am 15. November in Straßburg.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für Besatzungsvorschriften (CESNI/QP/CREW), unter dem Vorsitz von Frau LIEGEOIS (belgische Delegation), tagte am 16. Februar online, am 11. Mai in Berlin, 21. September in Straßburg und 16. November in Straßburg.

Am 17. März trafen sich Sachverständige im Format einer „Freiwilligengruppe“ und erörterten die Empfehlungen des Cito-Berichts vom März über die Entwicklung und Implementierung einer harmonisierten Datenbank für Prüfungsaufgaben für Schiffsführer im März geprüft hatte.

Am 14. Dezember fand eine Konsultation mit dem Gewerbe in Form eines Webinars über die Modernisierung der Besatzungsvorschriften statt. Die Veranstaltung wurde von der IWT Platform und der ETF unter der Schirmherrschaft der Arbeitsgruppe CESNI/QP gemeinsam organisiert und bot mehr als 90 Teilnehmern (Arbeitgebern und Arbeitnehmern) die Möglichkeit, zu konkreten Vorschlägen Stellung zu nehmen. Zur Diskussion standen zudem wichtige Themen rund um die künftigen europäischen Besatzungsvorschriften.

Die Arbeitsgruppe für Informationstechnologien (CESNI/TI), unter dem Vorsitz von Herrn PLASIL (österreichische Delegation), tagte am 9. und 10. März sowie vom 7. bis 9. September in Straßburg.

Die vier nichtständigen Arbeitsgruppen CESNI/TI traten während der RIS-Woche des CESNI vom 27. Juni bis 1. Juli in Berlin und während der RIS-Woche des CESNI vom 22. bis 25. November in Straßburg zu folgenden (reinen) Präsenzsitzungen zusammen:

- Die Arbeitsgruppe für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt (CESNI/TI/ERI), unter dem Vorsitz von Herrn OUDENES, tagte am 30. Juni in Berlin und 22. November in Straßburg.
- Die Arbeitsgruppe für ein elektronisches Kartenanzeige- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt (CESNI/TI/Inland ECDIS), unter dem Vorsitz von Herrn MORLION, tagte am 28. Juni in Berlin und 22. November in Straßburg.
- Die Arbeitsgruppe für Nachrichten für die Binnenschifffahrt (CESNI/TI/NtS), unter dem Vorsitz von Herrn PLASIL, tagte am 1. Juli in Berlin und 22. November in Straßburg.
- Die Arbeitsgruppe für Schiffsverfolgung und -aufspürung in der Binnenschifffahrt (CESNI/TI/VTT), unter dem Vorsitz von Herrn BOBER, tagte am 27. Juni in Berlin und 25. November in Straßburg.

Am 8. September fand unter dem Vorsitz von Herrn PLASIL in Straßburg ein CESNI-Workshop zur Einführung elektronischer Dokumente in der Binnenschifffahrt statt, an dem etwa 100 Sachverständige für Informationstechnologie, technische Vorschriften und Berufsbefähigungen aus elf Ländern teilnahmen.

3) Wichtige Arbeiten der ZKR im Jahr 2022

Arbeiten zu Wirtschaftsfragen

Market Insight – April 2022

Im April 2022 veröffentlichte die ZKR ihr Market Insight, das hauptsächlich das erste Halbjahr 2021 und je nach den untersuchten Indikatoren auch das dritte Quartal 2021 umfasste. Das Kapitel „Fokus“ dieses Berichts war der Schweiz gewidmet.

Jahresbericht 2022

In Fortsetzung ihrer langen und erfolgreichen Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission veröffentlichte die ZKR im September 2022 ihren Jahresbericht 2022 der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa.

Die Veröffentlichung des Jahresberichts der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa ist ein Beispiel für die gelungene Zusammenarbeit auf europäischer Ebene, bei der alle Akteure und beteiligten Interessensvertreter, einschließlich der Flusskommissionen und der Vertreter des Gewerbes, eingebunden werden. Herrn Smit, Generalsekretär des European Shippers' Council (ESC), und Frau Luijten, Generalsekretärin der ZKR, veranschaulichten mit ihren Vorworten die dezidiert europäische Dimension der Veröffentlichung.

Der neue Jahresbericht gibt einen ausführlichen Überblick über die Marktlage und die Entwicklungen der Binnenschifffahrt in Europa im Jahr 2022.

Thematischer Bericht

Im Februar veröffentlichte die ZKR in Partnerschaft mit der Europäischen Kommission (EK) einen neuen thematischen Bericht mit dem Titel „Eine Bewertung der neuen Marktchancen für die Binnenschifffahrt“. Das Hauptaugenmerk des Berichts lag auf den neuen Märkten für urbane Binnenschifffahrtslogistik, Abfalltransport und erneuerbare Energien.

Die vollständigen Versionen der Halbjahres-, Jahres-, und Themenberichte können als PDF-Datei heruntergeladen oder direkt online eingesehen werden unter www.inland-navigation-market.org.

Wirtschaftliche Lage der Binnenschifffahrt in Europa

Die ZKR nahm im Juni und Dezember 2022 zwei Beschlüsse zur wirtschaftlichen Lage der Binnenschifffahrt in Europa an. Der erste Beschluss galt dem Jahr 2021, der zweite der ersten Jahreshälfte 2022 und dem Ausblick auf die zweite Jahreshälfte. Der zweite Beschluss beinhaltet insbesondere eine Analyse der Auswirkungen des Niedrigwassers im Juli/August 2022. Die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine auf die Binnenschifffahrt wurden ebenfalls analysiert und im dritten Quartal 2022 vorgestellt.

Konsultation des Gewerbes zur Finanzierung der Energiewende

Als Folge der von der ZKR initiierten Arbeiten zur Finanzierung der Energiewende beschloss der Wirtschaftsausschuss, im Dezember 2022 eine Konsultation des Gewerbes einzuleiten, um das weitere Vorgehen besser bestimmen zu können. Die Ergebnisse dieser Konsultation sollen im Mai 2023 vorliegen und bis Ende 2023 analysiert werden.

Regulierungsarbeiten

Besondere Maßnahmen zur Erleichterung der Mobilität des Schiffspersonals

Die ZKR hat am 11. April besondere Maßnahmen zur Erleichterung der Mobilität des Personals in der Binnenschifffahrt angenommen. Für eine Übergangszeit bis zur Annahme der neuen Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) lud die ZKR ihre Mitgliedstaaten ein, es nicht zu ahnden, wenn Besatzungsmitglieder an Bord von Binnenschiffen auf dem Rhein Befähigungszeugnisse sowie Schifferdienstbücher oder Bordbücher vorlegen, die nach der Richtlinie (EU) 2017/2397 ausgestellt wurden. Umgekehrt lud die ZKR ihre Mitgliedsstaaten ebenfalls ein, Maßnahmen zu ergreifen, damit Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die nach der zurzeit noch geltenden RheinSchPersV ausgestellt werden, bei Kontrollen auch außerhalb des Rheins weiterhin ohne Sanktionen vorgelegt werden können.

Umfassende Reform zum 100. Geburtstag: Die ZKR modernisiert die Rheinschiffspersonalverordnung

Mit der Annahme ihrer neuen Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) am 8. November hat die Zentralkommission einen Meilenstein aus dem ehrgeizigen Fahrplan erreicht, den sie sich in der Mannheimer Erklärung von 2018 gesetzt hat:

- zeitgemäße und flexible Besatzungsvorschriften, welche auch den sozialen Belangen und den sich durch neue Technologien schnell wandelnden Arbeitsbedingungen an Bord und an Land Rechnung tragen;
- Steigerung der Attraktivität der Binnenschifffahrtsberufe.

Mit der neuen Verordnung sind am 1. April 2023 auf dem Rhein von Basel bis zum offenen Meer moderne Vorschriften über die Berufsbefähigungen und die Besatzungen an Bord von Binnenschiffen in Kraft getreten.

Bessere Information zum Schutz persönlicher Daten

Die Zentralkommission beschloss Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO). Insbesondere wurde der Musterantrag auf Untersuchung aktualisiert, um Hinweise zum Schutz personenbezogener Daten aufzunehmen. In dem Muster ist für solche Hinweise ein entsprechender Raum vorgesehen; auf die Angabe eines konkreten Textes wurde verzichtet, da diesbezüglich die geltenden Bestimmungen der ZKR-Mitgliedstaaten maßgeblich sind. Die Änderungen ermöglichen eine bessere Information des Gewerbes über seine Rechte in Bezug auf den Schutz personenbezogener Daten bei der Beantragung eines Schiffsattests. Die Änderungen treten am 1. Juni 2023 in Kraft.

Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit zwischen Bingen und St. Goar bei Überschreiten der Hochwassermarke I

Aufgrund einer Forderung des Gewerbes und nach einer Studie der deutschen Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) hat die ZKR eine Änderung der RheinSchPV beschlossen, welche die Höchstgeschwindigkeit für die Talfahrt auf der Gebirgsstrecke zwischen Bingen und St. Goar bei Überschreiten der Hochwassermarke I zum Gegenstand betrifft. So wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen km 528,50 und km 556,00 von 20 km/h auf 24 km/h erhöht. Ziel ist es, die Sicherheit der Rheinschifffahrt zu erhöhen, indem die Manövriereigenschaften der Fahrzeuge auf dieser Strecke verbessert werden. Dies vor dem Hintergrund, dass die aktuelle und zukünftige Flottenentwicklung eine Zunahme von großen Motorschiffen sowie Schub- und Koppelverbänden erwarten lässt. Diese Änderung tritt am 1. Dezember 2023 in Kraft.

Anpassung der RheinSchPV bezüglich der Übernachtungshäfen

Die RheinSchPV wurde um Vorschriften für den Übernachtungshafen Spijk am Boven-Rijn sowie den Hafen Bergambacht am Lek ergänzt. Der Hafen Spijk wird derzeit gebaut und soll voraussichtlich 2023 in Betrieb genommen werden. Auch die Nutzungsbedingungen für den Schutz- und Sicherheitshafen Emmerich wurden in die RheinSchPV eingefügt. Die Bestimmungen für die Übernachtungshäfen wurden insbesondere hinsichtlich des Be- und Entladens von Fahrzeugen, des Bunkerns, des Anlegens von Verbänden mit einer Länge von mehr als 135 m, der Einfahrtbedingungen, der zulässigen Liegezeiten und der vorgeschriebenen Kommunikation mit den Behörden präzisiert. Diese Änderungen treten am 1. Dezember 2023 in Kraft.

Automatisierte Schifffahrt als zentrales Thema der Arbeiten der ZKR

Die automatisierte Schifffahrt umfasst ein sehr breites Spektrum an Anwendungsfällen und bestehenden oder in der Entwicklung befindlichen technischen Lösungen. Die Anwendungsfälle reichen von der einfachen Navigationsunterstützung bis zur vollautomatischen Navigation. Im Jahr 2018 nahm die ZKR die erste internationale Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt an. Diese Definition hat zu einem gemeinsamen Verständnis der automatisierten Schifffahrt geführt und wird heute von Pilotprojekten in der Binnenschifffahrt, nationalen Behörden und internationalen Institutionen häufig genutzt. Auf der Grundlage der in den letzten Jahren gewonnenen Erkenntnisse hat die ZKR die Definition aktualisiert und die verwendeten Begriffe und die verschiedenen Automatisierungsgrade präzisiert. Zudem wurde in entsprechenden Erläuterungen der Zusammenhang zwischen automatisierter Schifffahrt und Fernsteuerung verdeutlicht, und es wurden auch Beispiele für die Automatisierungsgrade aufgeführt. Des Weiteren hat die ZKR eine neue Rechtsgrundlage geschaffen, die es ermöglicht, bei bestimmten Pilotprojekten im Bereich der automatisierten Schifffahrt vorübergehend von der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) abzuweichen. Betroffen sind Fahrzeuge, bei denen Aufgaben der Besatzung automatisiert wahrgenommen werden, oder ferngesteuerte Fahrzeuge. Mit der Änderung werden der notwendige rechtliche Rahmen und die Voraussetzungen für die Gewährung einer zeitlich befristeten Abweichung von der RheinSchPV für ein Pilotprojekt festgelegt. Dazu ist es erforderlich, dass das Fahrzeug die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt und über ein den anderen auf dem Rhein verkehrenden Fahrzeugen gleichwertiges Sicherheitsniveau verfügt. Die erteilte Genehmigung kann entsprechend dem Geist der Einheitlichkeit des Rheinregimes Streckenabschnitte des Rheins in mehreren Ländern betreffen. Die Erfahrungen aus den Pilotprojekten dienen als Beitrag für künftige Rechtsetzungsarbeiten der ZKR bei der Begleitung der Innovation. Diese Änderung tritt am 1. Dezember 2023 in Kraft.

Gemeinsame Tagung der ZKR mit den Wasserschutz- und Schifffahrtspolizeien ihrer Mitgliedsstaaten und Aquapol

Am 8. und 9. November hielt die Zentralkommission ihre Tagung mit den Wasserschutz- und Schifffahrtspolizeien ihrer Mitgliedsstaaten und AQUAPOL ab. Dieses Treffen fand unter dem Vorsitz der deutschen Delegation in Den Haag am Sitz des Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Ministerium für Verkehr und Wasserwirtschaft) statt.

Die gemeinsame Tagung bot eine hervorragende Plattform für einen konstruktiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch zwischen den Vertretern der Polizeibehörden und den Vertretern der Delegationen der ZKR. Anhand konkreter Fragestellungen zu den Verordnungen der ZKR trägt die Tagung zu einer gemeinsamen Lesart und zur Gewährleistung der Einheit des Rheinschiffahrtsregimes bei. Tatsächlich bezogen sich die erörterten Fragen insbesondere auf die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und die Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV). Darüber hinaus wurden sehr konkrete und aktuelle Fragen aus der Arbeit der Behörden behandelt, wie etwa die Umsetzung der Meldepflicht auf dem Rhein, der Anwendungsbereich der Eichpflicht oder die Einhaltung der Ruhezeiten.

Ebenso wurden einige bevorstehende Änderungen thematisiert, um die Wasserschutz- und Schifffahrtspolizeien zu informieren über:

- die wichtigsten Neuerungen mit Blick auf die Annahme der neuen RheinSchPersV,
- künftige Herausforderungen der Binnenschifffahrt wie die Entwicklung der automatisierten Schifffahrt und
- die Nutzung alternativer Brennstoffe für den Schiffsantrieb.

Zum Schluss würdigten die Teilnehmer den intensiven und qualitativ hochwertigen Austausch, der durch Absprachen zur Implementierung zur Harmonisierung des Rheinschifffahrtsregimes und zur Aufrechterhaltung eines hohen Maßes an Sicherheit entlang der gesamten Wasserstraße beiträgt.

Fortschreibung der RheinSchPV

Nach der Annahme der Edition 2023/1 des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtswahlleistungen (ES-RIS) durch den CESNI beschloss die Zentralkommission eine Änderung der RheinSchPV, um auf den ES-RIS 2023/1 zu verweisen. Im ES-RIS sind die technischen Spezifikationen der für Binnenschifffahrtswahlleistungen (RIS) eingesetzten wichtigsten Technologien festgelegt, um insbesondere eine vollständige Interoperabilität auf dem Rhein und den Wasserstraßen der Europäischen Union zu ermöglichen.

Die Zentralkommission beschloss darüber hinaus, die RheinSchPV mit der neuen Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) in Einklang zu bringen. Mit einem im schriftlichen Verfahren gefassten Beschluss wurden die Verweise auf die RheinSchPersV im Hinblick auf ein gleichzeitiges Inkrafttreten am 1. April 2023 aktualisiert.

Technische Vorschriften für Binnenschiffe

Die ZKR fasste einen Beschluss zur gleichzeitigen Änderung der drei Verordnungen (RheinSchUO, RheinSchPV und RheinSchPersV), um auf den ES-TRIN 2023/1 zu verweisen. Hintergrund dafür ist der mit der Europäischen Union abgestimmte Ansatz, wonach der ES-TRIN 2023/1 mit Wirkung zum 1. Januar 2024 mittels Verweisen im jeweiligen Rechtsrahmen der ZKR und der EU in Kraft gesetzt wird. Der ES-TRIN 2023/1 enthält unter anderem Vorschriften über Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt und Brennstoffzellen, Abwassersammlung, Fahrgastschiffe und Reparaturen an in Betrieb befindlichen Motoren.

Beförderung gefährlicher Güter

Das Sekretariat der ZKR wirkte in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat der UNECE aktiv an der Erstellung der Ausgabe 2023 des ADN mit. Die deutsche Übersetzung des ADN 2023 wurde von der ZKR erstellt und kann seit dem 1. Dezember 2022 von der Website heruntergeladen werden.

Die Arbeiten zur Revision des Internationalen Sicherheitsleitfadens für die Binnentankschifffahrt und Binnentankterminals (ISGINTT) wurden abgeschlossen. Diese wurden in Partnerschaft mit dem Internationalen Seeverkehrsforum der Ölgesellschaften (OCIMF) durchgeführt. Die Ausgabe 2022 des Leitfadens stellt eine Sammlung der von den beteiligten Industrieverbänden ermittelten „Best Practices“ dar und ist mit der auf dem Rhein geltenden, dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) beigefügten Verordnung kompatibel. Diese zweite Ausgabe des ISGINTT soll die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter insbesondere an der Schnittstelle zwischen Binnentankschiffen und Landanlagen weiter verbessern.

Arbeiten zu Infrastruktur- und Umweltfragen

Online-Workshop der ZKR und viadonau „Landstrom an Liegestellen“

Am 3. Februar trafen sich über 160 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus 14 europäischen Ländern im virtuellen Konferenzraum der Zentralkommission und viadonau, um sich über das Thema Landstrom an Liegestellen auszutauschen.

Der Rhein als Wasserstraße

Auf ihrer Frühjahrsplenartagung genehmigte die ZKR verschiedene Bauvorhaben am Rhein, wie z. B.

- den Bau eines Entnahmebauwerks zur Versorgung eines Röhrichtgebiets bei Beinheim,
- den Bau einer Fischaufstiegsanlage an der Wasserkraftanlage Rhinau und
- den Abbruch der Merwedebrücke.

Die ZKR begrüßte im Übrigen die für 2022 geplanten Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf dem Rhein. Im Einzelnen sind dies die Geschiebezugabe bei Iffezheim und am unteren Niederrhein, die Sohlstabilisierung bei Iffezheim und Bockum-Krefeld, die Erweiterung der Liegestelle Mannheim und einen Baggerversuch im Fels.

Auf ihrer Herbstplenartagung genehmigte die ZKR verschiedene Bauvorhaben am Rhein, wie z. B.

- den Bau einer Ladestelle in der Nähe von Chalampé,
- den Bau von Liegestellen für Kabinenschiffe am Oberrhein bei Vogelgrun und Hünigen und
- den Bau eines Fischpasses an der Wasserkraftanlage Marckolsheim am Oberrhein.

Die ZKR nahm ferner die Sperrung einzelner Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten zur Kenntnis.

Zudem stellte die ZKR den Gleichwertigen Wasserstand 2022 fest. Dieser Wert ist für die Unterhaltung der Wasserstraße wichtig. Alle diese Maßnahmen führen zu keinen Behinderungen der Schifffahrt auf dem Rhein. Die von der ZKR genehmigten Maßnahmen tragen im Gegenteil dazu bei, die Leistungsfähigkeit der Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt sowie ein hohes Maß an Sicherheit für die Schifffahrt und die Umwelt zu gewährleisten.

4) Internationale Organisationen

Das Sekretariat vertrat die Zentralkommission

- bei der Europäischen Kommission (Sitzungen der NAIADES-Expertengruppen, die sich mit Fragen der Binnenschifffahrt befassen),
- bei verschiedenen Arbeits- und Expertengruppen, soweit Fragen der Binnenschifffahrt behandelt wurden,
- bei der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR),
- bei der Moselkommission (MK) und
- bei der Donaukommission (DK).

5) Interinstitutionelle Beziehungen

a) **Europäische Union (EU)**

Europäische Kommission (EK)

Die verstärkte Zusammenarbeit, die 2003 mit einer Kooperationsvereinbarung zwischen der Europäischen Kommission und der Zentralkommission eingeleitet und 2013 mit einer Verwaltungsvereinbarung zwischen der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE) und dem Sekretariat der ZKR erneuert wurde, verlief 2022 erneut sehr intensiv.

Die halbjährlichen Koordinierungssitzungen fanden zwischen dem Sekretariat der ZKR und der GD Move diesmal am 18. Mai und am 14. November online statt.

Die ZKR und die Europäische Kommission standen im Rahmen regelmäßiger Gespräche erneut in einem regen und konstruktiven Austausch über laufende Arbeiten, strategische Themen der europäischen Binnenschifffahrtspolitik sowie auch über bilaterale Fragestellungen wie etwa die Perspektive ihrer zukünftige Kooperation in der Zeit nach 2022. Diese Diskussionen wurden im Rahmen des Treffens zwischen dem Präsidenten der ZKR, Herrn ALABRUNE, der Generalsekretärin der ZKR, Frau LUIJTEN, und der Direktorin „Schiffsverkehr“ der GD MOVE, Frau KOPCZYNSKA, am 14. Juni 2022 in Brüssel sowie bei dem Treffen zwischen der Direktorin und den Delegationsleitern der ZKR am 13. September 2022 in Straßburg fortgesetzt.

Am 28. März 2022 wurde der Dienstleistungsvertrag über die Marktbeobachtung, die Analyse des Nutzerbedarfs, die funktionalen und technischen Spezifikationen und das Betriebskonzept für das zukünftige ERDMS (ERDMS3), die technische Unterstützung und die Entwicklung von Schlüsselindikatoren für die Bereitstellung, den Betrieb und die Instandhaltung der Wasserstraßen und der zugehörigen Infrastruktur im TEN-V-Netz von der Generalsekretärin unterzeichnet. Die Laufzeit beträgt drei Jahre.

Der Zuschussvertrag über Aktivitäten zur administrativen und technischen Verwaltung des Geschäftsbetriebs des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) wurde von der Generalsekretärin für eine Laufzeit von 72 Monaten, rückwirkend ab dem 9. Januar 2022, unterzeichnet.

b) **Moselkommission (MK)**

Im Rahmen der 2014 unterzeichneten Kooperationsabmachung hat die gemeinsame Sitzung zwischen dem Sekretariat der Moselkommission und dem Sekretariat der ZKR; die im Jahr 2021 nicht stattfinden konnte, wurde am 10. Januar online abgehalten und die Sitzung des Jahres am 27. Oktober ebenfalls online.

Am 8. Dezember 2022 verabschiedeten die ZKR und die MK ihre neue Kooperationsabmachung. Die Moselkommission hat den Text in ihrer Plenarsitzung am 30. November angenommen. Herr VOIRY, Präsident der MK, unterzeichnete die neue Abmachung im Namen der Moselkommission. Der letzte Schritt fand in Straßburg mit der Unterzeichnung durch die Generalsekretärin der ZKR, Frau Luijten, statt. Die beiden Organisationen arbeiten seit Jahren eng und vertrauensvoll zusammen, wobei die vorherigen Vereinbarungen aus den Jahren 2008 und 2014 stammen.

Mit der neuen Vereinbarung soll die Kooperation in folgenden Bereichen gestärkt werden:

- Wirtschaftliche Beobachtung der Binnenschifffahrt;
- Verordnungsrechtliche Arbeiten, insbesondere in Bezug auf die Polizeiverordnungen;
- Umsetzung der RIS an Rhein und Mosel.

Die beiden internationalen Organisationen beabsichtigen zudem, sich bei der Förderung und Entwicklung der Binnenschifffahrt in Europa weiterhin eng abzustimmen.

Wie oben erwähnt, war das Sekretariat der ZKR ebenfalls bei den beiden Plenarsitzungen der Moselkommission am 1. Juni in Luxemburg und am 30. November in Metz vertreten.

c) Donaukommission (DK)

Das Sekretariat der ZKR hat online an den beiden Plenarsitzungen der Donaukommission teilgenommen, die am 15. Juni in Budapest und 15. Dezember online stattgefunden haben.

d) Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR)

Das Sekretariat der ZKR war auf der Online-Plenarsitzung der IKSR am 7. Juli in Brüssel vertreten.

e) Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

Das Sekretariat nahm online an der Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) am 24. Februar teil.

f) RAINWAT-Ausschuss

Das Sekretariat der ZKR nahm online an den beiden Sitzungen des RAINWAT-Ausschusses am 23. und 24. März in Prag und am 14. und 15. September in Brüssel teil.

6) Nichtstaatliche Organisationen

Das Sekretariat der ZKR nahm auch aktiv an Veranstaltungen der folgenden Organisationen teil:

- Internationaler Ständiger Verband für Schifffahrtskongresse (PIANC);
- Education in Inland Navigation (EDINNA);
- Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF);
- Europäischer Verband der Binnenhäfen (EVB);
- Vereinigung europäischer Tanklagerverbände (FETSA);
- Internationale Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa (IVR);
- Europäische Schifferorganisation (ESO);
- Europäische Binnenschifffahrts-Union (EBU);
- Europäisches Netzwerk der Binnen- und Seeschifffahrtspolizeien (AQUAPOL);
- Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW).

**III) ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON ABFÄLLEN
IN DER RHEIN- UND BINNENSCHIFFFAHRT (CDNI)**

Das Sekretariat der ZKR stellt das Sekretariat des CDNI seit dem Inkrafttreten des Übereinkommens am 1. November 2009. Sechs Vertragsstaaten beteiligen sich an diesem Übereinkommen (Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz).

Im Jahr 2022 trat das oberste Gremium des Übereinkommens, die Konferenz der Vertragsparteien (KVP), das insbesondere für die Überwachung der Umsetzung der Bestimmungen des CDNI zuständig ist, zweimal zusammen:

- die Sommersitzung fand am 22. Juni in Straßburg und
 - die Wintersitzung am 20. Dezember in Straßburg statt,
- jeweils unter dem Vorsitz von Herrn TEN BROEKE (niederländische Delegation).

Am 21. Juni fand in Straßburg eine Anhörung der anerkannten Verbände unter dem Vorsitz von Herrn TEN BROEKE statt.

Die Arbeitsgruppe CDNI/G trat unter dem Vorsitz von Herrn VERLINDEN (belgische Delegation) am 22. und 23. März sowie am 25. und 26. Oktober in Straßburg.

Die Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (IAKS), das für die Umsetzung von Teil A (Annahme und Entsorgung öl- und fetthaltiger Abfälle) zuständige Gremium, tagte unter dem Vorsitz des Stellvertretenden Generalsekretärs der ZKR, Herrn RUSCHE, am 19. Mai und am 21. November in Straßburg.

Vorbereitung des SPE-CDNI 3.0:

Die Lenkungsgruppe trat am 14. Januar, 21. Januar, 17. Februar, 19. Juli und 30. August in Straßburg online zusammen.

Am 19. Mai (nachmittags) fand in Straßburg unter dem Vorsitz des Stellvertretenden Generalsekretärs, Herrn RUSCHE, ein Workshop über das zukünftige SPE-CDNI statt.

Die Auswahl des Dienstleisters wurde von der Prüfungskommission gemäß den Verfahrensregeln für Aufträge der ZKR begleitet. Die Prüfungskommission trat am 29. Juni, 14. September und 22. November zusammen.

Der Vertrag mit dem im Rahmen der Ausschreibung ausgewählten Dienstleister wurde am 24. Dezember 2022 unterzeichnet.

IV) ZENTRALE VERWALTUNGSSTELLE FÜR DIE SOZIALE SICHERHEIT DER RHEINSCHIFFER

Die 81., 82. und 83. Sitzung der Zentralen Verwaltungsstelle fanden unter dem Vorsitz von Herrn TUNNISSEN (niederländische Delegation) am 25. Februar online sowie am 9. Juni und am 2. Dezember in Straßburg statt.

V) BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten mit Wirkung zum 1. Januar 2022 folgende Mitglieder an:

RICHTER

/*)	Deutschland
Herr DE BAETS	Belgien
Herr WOEHLING	Frankreich
Herr DE SAVORNIN-LOHMAN	Niederlande
Frau STAMM	Schweiz

*)Herr BALL (ab dem 8. Dezember 2022)

STELLVERTRETENDE RICHTER

/*)	Deutschland
Herr BULLYNCK	Belgien
Herr VONAU	Frankreich
Herr SPRENGER	Niederlande
Herr LÖTSCHER	Schweiz

*) Herr Göbel (*ab dem 8. Dezember 2022*)

GERICHTSKANZLER

Frau BRAAT, Rechtsberaterin der ZKR

SITZUNGEN

Die Kammer tagte unter dem Vorsitz von Herrn DE BAETS am 15. Dezember und fällte in letzter Instanz drei zivilrechtliche Urteile.

IX. Verschiedene Mitteilungen

PROTOKOLL 23

Mündlicher Bericht der internationalen Organisationen und Beobachterstaaten

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 24

Zusammensetzung der Zentralkommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 25

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 26

Termin der nächsten Plenartagung

Beschluss

Die nächste Plenartagung findet am 6. Dezember 2023 in einem hybriden Format in Straßburg statt.
