

ZENTRAL-  
KOMMISSION  
FÜR DIE  
RHEINSCHIFF-  
FAHRT



**FRÜHJAHRSSITZUNG 2013**

**ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

**(2013 - I)**

**Straßburg, den 29. Mai 2013**



ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (13) 1 endg.

## **FRÜHJAHRSSITZUNG 2013**

## **ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

**(2013-I)**

**Straßburg, den 29. Mai 2013**



# INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
<b>I. Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission</b>	
Protokoll 1 : Zusammensetzung der Zentralkommission .....	1
<b>II. Allgemeine Fragen</b>	
Protokoll 2 : Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission.....	1
Protokoll 3 : Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen.....	15
Protokoll 4 : Nachhaltige Entwicklung in der Rhein- und Binnenschifffahrt.....	15
Protokoll 5 : Organisation des ZKR-Kongresses 2013.....	15
Protokoll 6 : VISION 2018.....	15
Protokoll 7 : Strategie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen der Rheinschifffahrt .....	15
Protokoll 8 : Einsatz von LNG in der Binnenschifffahrt und Rolle der ZKR.....	15
<b>III. Rechtsfragen</b>	
Protokoll 9 : Stand der Unterzeichnungen des CLNI 2012.....	15
Protokoll 10 : Berufungskammer .....	15
<b>IV. Wirtschaftsaspekte</b>	
Protokoll 11 : Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt.....	16
<b>V. Schifferpatente und Besatzungen</b>	
Protokoll 12 : Schifferpatente und Besatzungen .....	33
<b>VI. Schifffahrtsregeln</b>	
Protokoll 13 : Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.07, Kapitel 4, 4.07, 10.01, 11.02 bis 11.05, 12.01) .....	33
<b>VII. Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein</b>	
Protokoll 14 : Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein .....	33

**VIII. Technische Vorschriften für Binnenschiffe**

Protokoll 15 : Änderungen der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Inkrafttretens der Edition 2.0 des Inland AIS Test Standards (§§ 7.06 Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlage N, Teil I und Teil III) ..... 34

Protokoll 16 : Untersuchungsordnung – Empfehlungen nach §§ 2.19, 8a.12 Nr. 2, 10.03b Nr. 1, 10.03c, 14a.12 Nr. 2, 15.01 Nr. 4, 22a.06 und 24.04 Nr. 4 ..... 39

**IX. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen**

Protokoll 17 : Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen..... 39

**X. Der Rhein als Schifffahrtsstraße**

Protokoll 18 : Kabinenseilbahn über den Rhein bei Koblenz ..... 39

Protokoll 19 : Straßenbahnbrücke Straßburg-Kehl ..... 42

Protokoll 20 : Wasserentnahme Insel Rohrschollen..... 45

Protokoll 21 : Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2012-I-14)..... 52

Protokoll 22 : 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 2012 (2012-I-15)..... 56

**XI. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahme von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften**

Protokoll 23 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften..... 59

**XII. Haushalt und Verwaltung**

Protokoll 24 : Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2011..... 89

Protokoll 25 : Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2011 ..... 89

Protokoll 26 : Haushalt der Zentralkommission für 2014..... 89

Protokoll 27 : Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2014 ..... 89

	Seite
Protokoll 28 : Revision des Stellenplans des Sekretariats .....	90
Protokoll 29 : Archivbestände der Zentralkommission .....	92
Protokoll 30 : Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2012 .....	92
 <b>XIII. Verschiedenes</b>	
Protokoll 31 : Pressemitteilung .....	100
Protokoll 32 : Zeitpunkt der nächsten Sitzung .....	100





## **ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 2013 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

---

### **PROTOKOLL 1**

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

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 2**

#### **Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission**

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

in der Erwägung, dass

- die Kooperationsvereinbarung zwischen der Europäischen Kommission und der Zentralkommission vom 3. März 2003 die Aufnahme einer engen Zusammenarbeit in Bezug auf die Sicherheitsvorschriften für Binnenschiffe und die Marktbeobachtung ermöglicht hat;
- die Kooperationsbereiche zwischen der Europäischen Union und der Zentralkommission unter stärkerer Berücksichtigung der festgelegten Prioritäten bei der weiteren Entwicklung und Förderung der Binnenschifffahrt zweckmäßigerweise erweitert und die Modalitäten der Zusammenarbeit zu deren effizienterer Gestaltung präzisiert werden sollten;
- dementsprechend neue Kooperationsstrukturen zwischen der Zentralkommission und der Europäischen Union im Rahmen der Bestimmungen des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union geschaffen werden sollten, um eine Straffung der beiderseitigen Verfahren zu ermöglichen;

äußert ihre volle Zufriedenheit über die Unterzeichnung am 22. Mai 2013 in Brüssel der Verwaltungsvereinbarung zur Schaffung eines Kooperationsrahmens zwischen dem Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission durch Herrn Dr. Ruete, Generaldirektor der GD MOVE, und Herrn van der Werf, Generalsekretär der Zentralkommission,

fordert den Generalsekretär auf, alle zweckdienlichen Maßnahmen zur Durchführung dieser Vereinbarung zu treffen,

ersucht ihn insbesondere, alle Maßnahmen zur Schaffung der entsprechenden Kooperationsstrukturen zu prüfen und in der Herbstplenartagung 2013 hierzu Vorschläge zu unterbreiten,

bekräftigt ihre Entschlossenheit, dafür Sorge zu tragen, dass die Kooperationsvereinbarung von 2003 voll zur Anwendung gelangt.

**Anlage**

**VERWALTUNGSVEREINBARUNG**

**ÜBER EINEN RAHMEN FÜR DIE  
ZUSAMMENARBEIT**

**ZWISCHEN**

**dem Sekretariat der Zentralkommission  
für die Rheinschifffahrt**

**und**

**der Generaldirektion Mobilität und Verkehr  
der Europäischen Kommission**

**VERWALTUNGSVEREINBARUNG**  
**über einen Rahmen für die Zusammenarbeit zwischen dem Sekretariat**  
**der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt**  
**und der Generaldirektion Mobilität und Verkehr**  
**der Europäischen Kommission – GD MOVE**

Diese Verwaltungsvereinbarung wird zwischen dem Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission, nachstehend „die Parteien“ genannt, geschlossen.

**1. Einleitung**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (nachstehend „ZKR“ genannt) und die Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission (nachstehend „GD MOVE“ genannt) sind in ihrem jeweiligen rechtlichen und institutionellen Kontext beide bestrebt, die Binnenschifffahrt zu fördern, und haben ein gemeinsames Interesse daran, die Entwicklung dieses Sektors effizienter zu gestalten. Beide Parteien erkennen deshalb die Notwendigkeit an, ihre Zusammenarbeit zu stärken, um die Ziele ihrer jeweiligen Politiken zu erreichen.

Die Zusammenarbeit sollte den Anforderungen der in den Verträgen über die Europäische Union und über die Arbeitsweise der Europäischen Union niedergelegten Gemeinsamen Verkehrspolitik der Europäischen Union sowie der Revidierten Rheinschifffahrtsakte Rechnung tragen.

Der derzeitige Kooperationsrahmen wurde 2003 durch die Verwaltungsvereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der Europäischen Kommission geschaffen. Beide Parteien begrüßen die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit, deren wichtigste Erfolge in den letzten zehn Jahren insbesondere die Einführung eines Instruments zur Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt und die laufende Anpassung der technischen Vorschriften waren.

Die Europäische Kommission hat in ihrem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ von 2011 die Bedeutung der Binnenschifffahrt im Kontext einer erweiterten Union hervorgehoben. Das Ziel künftiger Maßnahmen sollte insbesondere darin bestehen, geeignete Rahmenbedingungen zur Optimierung des Binnenmarktes im Binnenschiffsverkehr zu schaffen und Hindernisse, die seiner verstärkten Nutzung im Wege stehen, zu beseitigen. Die Binnenschifffahrt wird angesichts dessen innerhalb des künftigen Rechtsrahmens für transeuropäische Verkehrsnetze einen wichtigen Platz einnehmen.



Die Europäische Kommission hat in ihrem Arbeitsdokument „Auf dem Weg zu NAIADES II“ (SWD (2012) 168) die Notwendigkeit einer Überprüfung und Stärkung der internationalen Zusammenarbeit im Bereich der Binnenschifffahrt anerkannt. Nach Ansicht der GD MOVE könnten neue Ansätze in Betracht gezogen werden, um eine bessere Nutzung der Sachkenntnis der ZKR im Bereich der technischen Mindestanforderungen für Binnenschiffe, der Marktbeobachtung, der Beschäftigung und der Berufsbefähigungen zu gewährleisten.

In seinen Schlussfolgerungen „Auf dem Weg zu einem integrierten und wettbewerbsfähigen Binnenschiffsverkehr in der Europäischen Union“ vom 16. Juni 2011 hat der Rat der Europäischen Union betont, dass in Anbetracht der Komplexität der gegenwärtigen Organisationsstrukturen des Sektors die Entscheidungsfindung zwischen den verschiedenen Akteuren erleichtert und die gegenseitige Zusammenarbeit gestärkt werden muss.

Die Parteien nehmen zur Kenntnis, dass zu diesem Zweck bei der ZKR ein Ausschuss eingerichtet wird, der auf technischer Ebene Standards für die Binnenschifffahrt ausarbeiten und annehmen soll.

Soweit die Zusammenarbeit zwischen den beiden Parteien nach dem Inkrafttreten des Rechtsrahmens, der die Verweisung auf die Arbeiten des oben genannten Ausschusses ermöglicht, gegebenenfalls weiter gefestigt werden muss, ist diese Verwaltungsvereinbarung lediglich als ein erster notwendiger Schritt zu betrachten.

In diesem Sinne beabsichtigen das Sekretariat der ZKR und die GD MOVE, ihre Zusammenarbeit nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen zu stärken.

## **2. Ziel**

Ziel dieser Verwaltungsvereinbarung ist die Schaffung eines Rahmens für die Zusammenarbeit zwischen dem Sekretariat der ZKR und der GD MOVE. Beide Parteien streben eine engere Zusammenarbeit an, um mehr Synergien zu erzielen und dafür zu sorgen, dass sich ihre Maßnahmen besser gegenseitig ergänzen und verstärken.

## **3. Bereiche der Zusammenarbeit**

Ungeachtet der Tatsache, dass andere Fragenkomplexe möglicherweise an Bedeutung gewinnen oder unverzügliche Aufmerksamkeit und Maßnahmen erfordern, und vorbehaltlich der Ergebnisse der gemeinsamen regelmäßigen Überprüfung nach Absatz 7 (Überprüfung) erfolgt die Zusammenarbeit vorrangig in folgenden Bereichen:

3.1. Technische Vorschriften und Informationstechnologie für Binnenschiffe,

3.2. Modernisierung des Rechtsrahmens für die in der Richtlinie 96/50/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft geregelten Schifferpatente und Ausweitung dieses Rahmens auf den Bereich der Berufsbefähigungen für Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt, im Sinne des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

3.3. Marktbeobachtung.



#### **4. Formen der Zusammenarbeit**

4.1. Die Arbeiten in den in Absatz 3.1 und Absatz 3.2 genannten Bereichen der Zusammenarbeit können insbesondere folgende Formen annehmen:

- Austausch von Informationen, Dokumenten und Erfahrungen;
- Einführung von Mechanismen zur Gesamtsteuerung und Prioritätensetzung;
- Schaffung geeigneter Organisationsstrukturen und Mechanismen zur Förderung der Zusammenarbeit und Koordinierung, namentlich durch die Ausarbeitung und Annahme von Standards, auf die beide Parteien in ihren jeweiligen Regelwerken verweisen können.

4.2. Die Entwicklung von Standards in den in Absatz 3.1 und Absatz 3.2 genannten Bereichen der Zusammenarbeit erfolgt durch einen von der ZKR einzurichtenden Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt unter Einbeziehung von Mitgliedstaaten der EU und der ZKR. Die Europäische Union kann, vertreten durch die Europäische Kommission, an diesem Ausschuss teilnehmen. Der Ausschuss kann, soweit dies für notwendig erachtet wird, von Sachverständigengruppen unterstützt werden.

4.3. Bei der Durchführung dieser Arbeiten sollten das Sekretariat der ZKR und die GD MOVE die für die Wahrnehmung ihrer jeweiligen Aufgaben und Zuständigkeiten relevanten Informationen insbesondere hinsichtlich ihrer Ziele und Arbeitspläne im Bereich der Binnenschifffahrt und in verwandten Bereichen austauschen und gegebenenfalls gewonnene Erfahrungen teilen.

4.4. Die beiden Parteien erstellen ein mehrjähriges Arbeitsprogramm, das dem Ausschuss zur Beratung und Annahme vorgelegt wird.

4.5. Das Sekretariat der ZKR nimmt die Sekretariatsgeschäfte des Ausschusses wahr und leistet sprachliche Unterstützung auf dem Gebiet der Binnenschifffahrtsterminologie, sofern die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung stehen; dabei hat es die Bestimmungen des Absatzes 6 (Finanzierung) zu beachten.

#### **5. Inhalte der Zusammenarbeit**

Die Zusammenarbeit in den in Absatz 3 genannten Bereichen kann inhaltlich insbesondere folgende Punkte umfassen:

##### **5.1. Technische Vorschriften und Informationstechnologie für Binnenschiffe**

Ziel der Zusammenarbeit in diesem Bereich ist

- a) die Implementierung durch beide Parteien des neuen Verwaltungsmodells für die Vorschriften bezüglich der technischen Anforderungen;
- b) die Prüfung möglicher Wege zur weiteren Verbesserung der Kohärenz zwischen den technischen Vorschriften für den Rhein und die anderen Teile des Binnenwasserstraßennetzes der Europäischen Union, mit dem Ziel, angemessene, ausgewogene und einheitliche Standards sicherzustellen;



c) die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt als Ausgangspunkt für die Entwicklung und Fortschreibung der technischen Vorschriften nach dem in dieser Vereinbarung festgelegten Verfahren.

## 5.2. Berufsbefähigungen

Ziel der Zusammenarbeit in diesem Bereich ist

- a) die Mitwirkung bei der Vorbereitung und Folgenabschätzung neuer Initiativen der GD MOVE zur Modernisierung und Ausweitung des in der Richtlinie 96/50/EG geregelten Rechtsrahmens in den Bereichen der Zertifizierung und der Berufsbefähigungen, im Sinne des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ;
- b) der Austausch von Informationen über das gegenwärtige System zur gegenseitigen Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen und Schifferdienstbüchern, einschließlich einer Analyse der Perspektiven und Grenzen einer weiteren Ausdehnung dieses Ansatzes.

## 5.3. Marktbeobachtung

Die Zusammenarbeit in diesem Bereich beinhaltet

- a) die Entwicklung und Durchführung der Marktbeobachtung der europäischen Binnenschifffahrt, wie im laufenden *Vertrag über technische Hilfe* zwischen der Europäischen Kommission und der ZKR vereinbart;
- b) die Leistung eines Beitrags zu allgemeinen Überlegungen hinsichtlich der Weiterentwicklung der derzeitigen Marktbeobachtung, einschließlich der Rationalisierung der Datengewinnung über Märkte, Flotten, Infrastrukturen usw. aus diversen Quellen, der Einrichtung eines Datenzentrums, der Prognostizierung von Entwicklungen mittels Modellrechnungen und des Aufbaus einer Kapazität zur Datenanalyse und -interpretation.

## 6. Finanzierung

Der Entwurf einer indikativen Haushaltsplanung für die Zusammenarbeit wird gesondert, insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung der unter Absatz 5 genannten Punkte und die Erfüllung der in Absatz 4.2 genannten Aufgaben des Ausschusses, festgelegt.

Das Sekretariat der ZKR und die GD MOVE erstellen eine mehrjährige indikative Haushaltsplanung unter Berücksichtigung des Arbeitsprogramms des Ausschusses.

Die beiden Parteien bemühen sich, nach Maßgabe der verfügbaren Finanzmittel die betreffenden Haushaltsmittel zu verteilen, und schließen entsprechende Verträge oder andere geeignete Vereinbarungen. Jede Finanzierung der ZKR durch die Europäische Kommission erfolgt nach den eigenen Verfahren der Europäischen Kommission. Die Bedingungen der Finanzierung werden in den entsprechenden Verträgen und/oder Vereinbarungen gemäß den einschlägigen EU-Vorschriften unter Berücksichtigung der mehrjährigen indikativen Haushaltsplanung festgelegt.



## 7. Überprüfung

Diese Verwaltungsvereinbarung kann auf Antrag einer der beiden Parteien geändert oder ergänzt werden.

Die Parteien prüfen, soweit angebracht, ob die Zusammenarbeit verbessert werden muss.

Beide Parteien vereinbaren, in Abhängigkeit der Ergebnisse der Bewertung der entsprechenden EU-Politik, die 2014 vorliegen werden, eine Ausweitung des Absatzes 3 auf die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrtinformationsdienste (RIS) zu prüfen.

## 8. Kommunikation

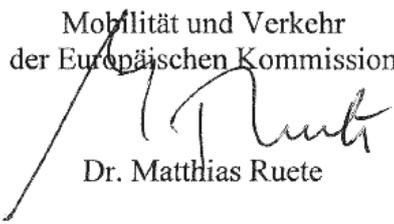
Jede Mitteilung im Zusammenhang mit dieser Verwaltungsvereinbarung hat schriftlich zwischen der Generaldirektion Mobilität und Verkehr und dem Generalsekretär der ZKR zu erfolgen.

## 9. Schlussbestimmungen

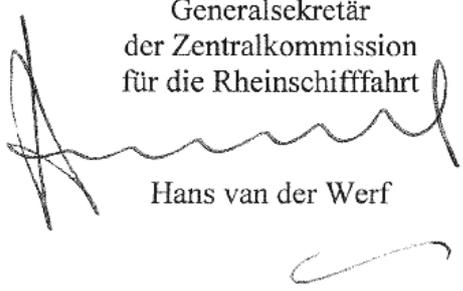
Diese Verwaltungsvereinbarung begründet zwischen den beiden Parteien keine völkerrechtlichen Rechte oder Pflichten. Sie stärkt die gemäß der Verwaltungsvereinbarung von 2003 bestehende Zusammenarbeit im Bereich der Binnenschiffahrt.

Geschehen zu Brüssel, am 22. Mai 2013 in zwei Urschriften, jede in deutscher, englischer, französischer und niederländischer Sprache.

Generaldirektor  
Mobilität und Verkehr  
der Europäischen Kommission

  
Dr. Matthias Ruete

Generalsekretär  
der Zentralkommission  
für die Rheinschiffahrt

  
Hans van der Werf

**ADMINISTRATIVE ARRANGEMENT**

**CONCERNING A FRAMEWORK  
FOR COOPERATION**

**BETWEEN**

**The Secretariat of the Central Commission  
for the Navigation of the Rhine**

**and**

**The Directorate-General for Mobility and Transport  
of the European Commission**

**ADMINISTRATIVE ARRANGEMENT**  
**Concerning a framework for cooperation between the Secretariat**  
**of the Central Commission for the Navigation of the Rhine**  
**and the Directorate-General for Mobility and Transport**  
**of the European Commission – DG MOVE**

This Administrative Arrangement is between the Secretariat of the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the Directorate-General for Mobility and Transport of the European Commission, hereinafter "the Sides".

**3. Introduction**

The Central Commission for the Navigation of the Rhine (hereinafter called "CCNR") and the Directorate-General for Mobility and Transport of the European Commission (hereinafter called "DG MOVE") in their respective legal and institutional contexts both pursue the support of the inland navigation sector and have common interests in streamlining the development of inland navigation. In this respect, both Sides recognise the need for stepping up cooperation for the achievement of the objectives of the respective policies.

Their cooperation should consider the requirements of the Common Transport Policy of the European Union covered by the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union and the Revised Convention for the Navigation of the Rhine.

The current cooperation framework was established in 2003 through the Administrative Agreement concerning the cooperation between the CCNR and the European Commission. Both Sides welcome the outcome of this cooperation. In particular, during the last ten years the most important achievements of the cooperation concerned the implementation of an observation tool of the inland waterway transport market and the permanent reviews of the technical requirements.

The European Commission in its White Paper "A Roadmap to a single European Transport Area" from 2011 has emphasised the importance of the inland waterway transport in the context of an enlarged Union. In particular the objective for future actions should be to establish an appropriate framework to optimise the Internal Market for inland waterway transport, and to remove barriers that prevent its increased use. For that purpose inland waterway will have a relevant place in the up-coming new legal framework concerning Trans European transport network.



The European Commission in its Staff Working Document "Towards NAIADES II" (SWD (2012) 168) has recognised the need to review and reinforce international cooperation in the field of inland navigation. In particular DG MOVE considers that new approaches could be envisaged to better use the expertise of the CCNR in the field of the minimum technical requirements applicable to vessels on inland waterways and in the fields of market observation and jobs and skills.

In its Conclusions "On the way ahead towards integrated and competitive EU inland waterway transport " of 16 June 2011, the Council of the European Union stressed the need, given the complexity of the current organisational structure of the sector, to facilitate decision-making between the different actors and to reinforce cooperation between them.

To this purpose, the Sides take note that a Committee under the auspices of the CCNR would be set up and would be in charge of the elaboration and adoption at technical level of standards in inland navigation.

This Administrative Arrangement should be considered as a necessary step, insofar as the cooperation between the two Sides may need to be consolidated once the legal framework allowing reference to the work of the above-mentioned Committee will be in place.

Therefore, the Secretariat of the CCNR and DG MOVE intend to reinforce their cooperation in line with the following arrangements.

#### **4. Purpose**

The purpose of this Administrative Arrangement is to establish a framework for cooperation between the Secretariat of the CCNR and DG MOVE. In particular, both Sides endeavour to strengthen the cooperation in order to increase synergies and make their actions more complementary and mutually reinforcing.

#### **3. Areas of cooperation**

Without prejudice to other issues that may acquire more importance or require immediate attention and action, and subject to the results of joint reviews referred to in paragraph 7 (Review), the priority areas for cooperation are:

3.1. Technical requirements and information technology concerning inland waterway vessels,

3.2. The modernisation of the legal framework on boat master certificates governed by Council Directive 96/50/EC of 23 July 1996 on the harmonization of the conditions for obtaining national boatmasters' certificates for the carriage of goods and passengers by inland waterway in the Community and its extension in the area of professional qualifications for workers in the field of inland navigation, in line with the provisions of the Treaty on the Functioning of the European Union,

3.3. Market observation.



#### **4. Forms of cooperation**

4.1. The activities to be pursued in the context of the areas of cooperation referred to in paragraphs 3.1. and 3.2. may take in particular the forms set out below:

- Exchange of information, documentation and experience;
- Putting in place mechanisms for overall steering and priority setting;
- Establishment of appropriate structures and mechanisms for streamlining cooperation and coordination, in particular by the elaboration and adoption of standards which can be referred to by both sides in their respective regulations.

4.2. The elaboration of standards in the areas of cooperation referred to in paragraphs 3.1. and 3.2. will be performed through a Committee for drawing up standards in the field of inland navigation to be set up by the CCNR, and involving EU Member States and CCNR Member States. The European Union, represented by the European Commission may participate in this Committee. The Committee will be assisted by expert groups it may deem necessary.

4.3. In performing these activities, the Secretariat of the CCNR and DG MOVE should aim to exchange information relevant to the fulfillment of their respective tasks and responsibilities, in particular with regard to their objectives and timetables of activities in the area of inland navigation and related fields, and share, where appropriate, the experiences acquired.

4.4. A work programme for a multi-annual period, prepared by both Sides shall be presented to the Committee for deliberation and adoption.

4.5. The Secretariat of the CCNR will provide secretarial support, as well as linguistic assistance on inland navigation terminology to the Committee, subject to the availability of funding and the provisions laid down in paragraph 6 (Funding).

#### **5. Contents of cooperation**

The content of cooperation for the areas referred to in the above-mentioned paragraph 3 may cover in particular the following items:

5.1. Technical requirements and information technology concerning inland waterway vessels

The purpose for this area of cooperation is the following :

- a) to put into operation on both Sides the new model of governance on the technical requirement provisions;
- b) to explore possible ways to further increase the coherence between technical requirements for the Rhine and for the other parts of the inland waterways networks in the European Union, leading to adequate, proportionate and unified standards;



c) to elaborate standards in the field of inland navigation for the development and updating of the technical requirements in the way established in the present Arrangement.

## 5.2. Professional qualifications

The purpose for this area of cooperation is the following:

a) to contribute to the preparation and impact assessment of new initiatives elaborated by DG MOVE for the modernisation and extension of the legal framework governed by Directive 96/50/EC in the fields of certification and professional qualifications, in line with the provisions of the Treaty on the Functioning of the European Union.

b) to exchange information on the current system of mutual recognition of boatmaster certificates and of service record books, including an analysis of the prospects and limitations of the further extension of this approach.

## 5.3. Market observation

The cooperation in this area is twofold:

a) to carry out and develop the market observation of the European inland waterway transport market as agreed under the existing *Technical Assistance* contract between the European Commission and the CCNR;

b) to contribute to the broader reflection on the evolution of the current market observation which could encompass the streamlining of data gathering on markets, fleets, infrastructure, etc. from various sources, a data repository, forecasting of trends based upon modelling and the establishment of a capacity to analyse and interpret the data.

## 6. Funding

A draft indicative budgetary planning relating to the cooperation will be defined, in particular for the implementation of the items referred to in paragraph 5 and for the functioning of the Committee referred to in paragraph 4.2.

A multi-annual indicative budgetary planning shall be prepared by the Secretariat of the CCNR and DG MOVE taking into account the work programme of the Committee.

Subject to the availability of appropriations, both sides will endeavour to allocate the respective budgetary resources and proceed to the conclusion of corresponding contracts or other appropriate agreements. Any funding of the CCNR by the European Commission will be pursuant to the European Commission's own procedures. The terms and conditions of such funding will be defined in the relevant contracts and/or agreements in line with the applicable Union legislation, taking into consideration the multi-annual indicative budgetary planning.



## 7. Review

This Administrative Arrangement may be amended or modified at the request of either Side.

Whenever appropriate, consideration will be given to the need for improvements in the cooperation.

Both sides agree to consider the extension of paragraph 3 to the elaboration of standards in the field of River Information Services (RIS), depending upon the results of the evaluation of the respective EU-policy, which will be available in 2014.

## 8. Communication

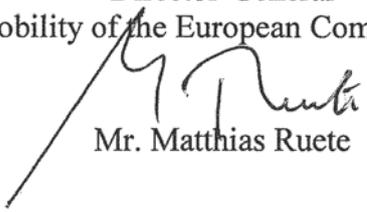
All communication in relation to this Administrative Arrangement should be done in writing between the Directorate-General for Mobility and Transport and the Secretary General of the CCNR.

## 9. Final provisions

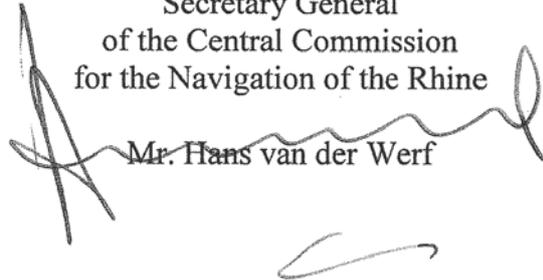
This Administrative Arrangement does not create rights and obligations under international law between both Sides. It enhances the existing cooperation in the field of inland navigation, as defined by the Administrative Agreement 2003.

Done at Brussels on 22 May 2013 in the Dutch, English, French and German languages, in two originals

Director-General  
Mobility of the European Commission

  
Mr. Matthias Ruete

Secretary General  
of the Central Commission  
for the Navigation of the Rhine

  
Mr. Hans van der Werf

### **PROTOKOLL 3**

#### **Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 4**

#### **Nachhaltige Entwicklung in der Rhein- und Binnenschifffahrt**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 5**

#### **Organisation des ZKR-Kongresses 2013**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 6**

#### **VISION 2018**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 7**

#### **Strategie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen der Rheinschifffahrt**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 8**

#### **Einsatz von LNG in der Binnenschifffahrt und Rolle der ZKR**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 9**

#### **Stand der Unterzeichnungen des CLNI 2012**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 10**

#### **Berufungskammer**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 11**

### **Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für 2012 und den Ausblick auf 2013/2014.

**Anlage**

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

### **für das Jahr 2012 und Ausblick auf die Jahre 2013 und 2014**

#### **I. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und gesamtes Beförderungsaufkommen**

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt gestalteten sich in 2012 in Europa diffizil. Es zeigt sich dass die sehr besorgniserregende wirtschaftliche Entwicklung in den peripheren Euro-Ländern nicht ohne Wirkung auf die Kern-Euroländer bleibt. Dies ist auch nicht verwunderlich, wenn man bedenkt, dass (trotz intensiver Globalisierung) der größte Teil des Außenhandels der Euroländer immer noch ein innereuropäischer Handel ist.

Eine Abschwächung des europäischen Wirtschaftswachstums wird derzeit vor allem durch die Schwäche des privaten Konsums und der privaten Investitionen verursacht.<sup>1</sup> Dies geht aus dem Monatsbulletin der Europäischen Zentralbank vom April 2013 hervor.

Eine Erklärung für die schwachen privaten Investitionen und die schwache private Konsumnachfrage muss die Unsicherheit, die im Bankensektor und bei den Unternehmen angesichts der fortwährenden Euro-Schuldenkrise herrscht, als essentielle Erklärungsfaktoren berücksichtigen. Die derzeitige Situation ist von hohen wahrgenommenen und nicht objektiv wahrnehmbaren, aber gefühlten Risiken geprägt. Es herrscht mit anderen Worten große Unsicherheit über die Zukunft des Währungsraums, und die Lösbarkeit der bestehenden Schuldenproblematik. In einer solchen Situation mangelt es in vielen Industriezweigen am nötigen Vertrauen, um Investitionen zu tätigen. Den privaten Konsumenten mangelt es an Konsumvertrauen.

Was den privaten Konsum angeht, so äußert sich dies in sinkenden Einzelhandelsumsätzen und Automobilkäufen. Letzteres führt zu einer Dämpfung der Stahlnachfrage, und damit auch zu einer Dämpfung der Beförderungsnachfrage in der Binnenschifffahrt (Erze, Metallabfälle, Metalle und Metallwaren). Ein Rückgang der Einzelhandelsumsätze wirkt sich zudem auch negativ auf die Beförderungsnachfrage im Containersegment aus, weil in Containern sehr häufig Konsumgüter befördert werden.

Das preisbereinigte (reale) BIP im Euroraum ist im Jahre 2012 insgesamt um 0,6 % gesunken. In den einzelnen Mitgliedsländern gab es leicht unterschiedliche Tendenzen. Deutschland konnte noch ein kleines Wachstum verbuchen, während es in Frankreich Stagnation, und in den Niederlanden und in Belgien einen Rückgang gab.<sup>2</sup>

Es ist angesichts dieser makroökonomischen Rahmenbedingungen verständlich, dass der gesamte Güterverkehr auf dem traditionellen Rhein im Jahr 2012 nur um knapp 1 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen ist. Die Menge, die zwischen Rheinfelden und der deutsch-niederländischen Grenze befördert wurde, nahm von 187 Mio. t auf 188,7 Mio. t zu. Der Güterverkehr auf niederländischen Wasserstraßen (niederländischer Rhein und weitere niederländische Binnenwasserstraßen) lag im Jahr 2012 bei 334 Mio. t, und damit um rund 3 % unter dem Vorjahreswert.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Siehe hierzu die Aufspaltung der BIP-Raten im Monatsbulletin April 2013 der Europäischen Zentralbank, S. 41.

<sup>2</sup> Quelle: IMF (2013) World Economic Outlook April 2013. Hopes, Realities, Risks

<sup>3</sup> Quelle: CBS

Bei den anderen Landverkehrsträgern ist nach derzeitigen Schätzungen für das Jahr 2012 ein leichter Rückgang des Verkehrsaufkommens (in Deutschland) festzustellen. Für das Jahr 2013 wird ein sehr kleines Plus erwartet, und für 2014 und 2015 eine etwas stärkere Zunahme.<sup>4</sup>

Es lässt sich in positiver Hinsicht feststellen, dass der Rheinverkehr in jedem Jahr seit 2009 gewachsen ist. Allerdings sind die Zuwächse, die es in 2010, 2011 und in 2012 gab, relativ verhalten. In jedem Fall haben sie nicht ausgereicht, um den Stand des Jahres 2008 wieder zu erreichen. In diesem Jahr betrug der Rheinverkehr noch 207,5 Mio. t.

## II. Lage in der Trockenschifffahrt

### a) Beförderungsmengen

#### **Landwirtschaftliche Produkte**

Getreide hat einen Anteil von 60 % am Gesamtvolumen dieses Segments. Dies führt dazu, dass im Oktober meist der Jahreshöhepunkt der Beförderung erreicht wird. Hier spielt der Abtransport der Getreideernte eine entscheidende Rolle, was auch in 2012 der Fall war.

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die beförderte Menge auf dem traditionellen Rhein um 1,5 Mio. t auf 12,5 Mio. t. Dies entspricht einer Steigerungsrate von +13 %. Auf allen deutschen Wasserstraßen stieg die Beförderung mit ähnlicher Rate (um 9,4 %).<sup>5</sup>

#### **Nahrungs- und Futtermittel**

Mit rund 7 Mio. t an Nahrungs- und Futtermitteln erhöhte sich das beförderte Volumen gegenüber 2011 um rund 300.000 t (+ 4 %). Den größten Teil dieser Transporte machen mit 60 % pflanzliche Öle und Fette aus, gefolgt von Futtermittel mit 22 %.

#### **Erze & Stahl**

Die Stahlindustrie geht insgesamt geschwächt aus der Wirtschaftskrise hervor.<sup>6</sup> Die wichtigsten Probleme sind derzeit:

- Die schwache Stahlnachfrage der französischen, italienischen und spanischen Automobilindustrie auf Grund der Eurokrise
- Rückläufige Stahlnachfrage im Bausektor
- Der durch die steigenden Produktionsmengen in China ausgelöste Abwärtsdruck auf die Weltmarktpreise bei Stahl. Dies verschlechtert die Wettbewerbsbedingungen für die europäische Stahlindustrie

Ein Rückgang im Erzverkehr war bereits in den Umschlagszahlen des Hafens Rotterdam zu beobachten. Der Erzverkehr auf dem Rhein war um 6 % rückläufig. Es wurden etwa 23,25 Mio. t an Eisenerzen und nichteisenhaltigen Erzen befördert.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> Siehe: BAG / Ratzenberger / Intraplan (2013), Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr / Mittelfristprognose Winter 2012/2013, S. 1.

<sup>5</sup> Quelle: destatis

<sup>6</sup> [http://www.stahl-online.de/Deutsch/Linke\\_Navigation/MedienLounge/\\_Dokumente/130408\\_PK\\_Hannover\\_Messe\\_Charts.pdf](http://www.stahl-online.de/Deutsch/Linke_Navigation/MedienLounge/_Dokumente/130408_PK_Hannover_Messe_Charts.pdf)

<sup>7</sup> 96 % der Erztransporte entfallen auf Eisenerze. Im Jahr 2011 belief sich der Erzverkehr auf dem Rhein noch auf 24,5 Mio. t.

Der Transport von Metallen und Metallerzeugnissen belief sich auf 10,7 Mio. t. Auch hier gab es einen Rückgang (- 4 %). Auf deutschen Wasserstraßen ist – angesichts der starken Konzentration der deutschen Stahlindustrie auf das Rheingebiet – der Transport von Metallen und Metallerzeugnissen um eine ganz ähnliche Rate gesunken, nämlich um 5 %.

### **Kohle**

Die einzelnen Verwendungszwecke für Steinkohle sind die Stahlindustrie, der Wärmemarkt und die Stromerzeugung. Während die Stahlindustrie negative Impulse ausstrahlte, erhöhte der Energiesektor seine Nachfrage nach festen Brennstoffen. Der Verbrauch von Steinkohle zur Stromerzeugung nahm in Deutschland um 6 % gegenüber dem Vorjahr zu.<sup>8</sup>

Eine Erklärung für die steigende Kohlenachfrage im Energiesektor sind die rückläufigen Weltmarktpreise bei Kohle. Der Grund hierfür ist die Energiepolitik der USA. So sind die USA seit einiger Zeit intensiv in der Exploration von Gasvorkommen tätig. Dadurch bauen die USA einen Überschuss an heimischer Steinkohle auf, der folgedessen exportiert wird. Somit gelangen erhebliche zusätzliche Mengen auf den weltweiten Kohlemarkt, was die Weltmarktpreise sinken lässt. Deswegen erhöht sich die europäische Nachfrage nach Kohle und auch die Beförderungsnachfrage in der Rheinschifffahrt.

Vor diesem Hintergrund ist der Zuwachs der Beförderung fester Brennstoffe plausibel. Die zusätzliche Nachfrage nach Kohle, die vom Energiesektor ausging, hat die rückläufige Nachfrage der Stahlindustrie überkompensiert. Somit erhöhte sich die auf dem Rhein beförderte Menge an festen Brennstoffen insgesamt um 2 % auf 29,7 Mio. t. Trotz der schwächelnden Stahlindustrie sind die Transportmengen bei Kohle damit im dritten Jahr in Folge gestiegen. Diese unbestreitbar positive Beförderungsentwicklung bei Kohle unterstreicht die vielfältigen Verwendungszwecke dieses Primärenergieträgers, sowie die nach wie vor wichtige Funktion der Steinkohle für den weltweiten Energiemarkt.

### **Container**

Der Containerverkehr ist von seiner logistischen Natur her ein internationaler Transport, eingebettet in den transkontinentalen Handel, der vor allem zwischen Asien und Europa zunimmt. Was die Struktur der Containerverkehre auf dem Rhein angeht, so deuten die Zahlen für 2012 auf ein Überwiegen der Bergtransporte hin. Der Anteil dieser Beförderung betrug im Jahr 2012 52 %. Dementsprechend hatten die Transporte „zu Tal“ einen Anteil von 48 %. Diese Anteilswerte resultieren sowohl auf Basis der TEU-Mengen als auch auf Basis der Anzahl der Container.<sup>9</sup>

Wählt man als Bezugsgröße das beförderte Gütergewicht, dann ergibt sich eine noch klarere Tendenz in Richtung Bergtransporte. Auf Basis des beförderten Gütergewichts haben die Bergtransporte einen Anteil von 66 %, also zwei Drittel. Somit wurden in 2012 zwei Drittel der in Containern auf dem Rhein beförderten Güter im Bergverkehr, also von Nord nach Süd, transportiert. Dies spiegelt vor allem die Export- und Importströme zwischen Europa und Asien wider.

Es besteht im Containersegment ein Überwiegen der Importe (vor allem von Konsumgütern) aus Fernost. Oft werden die Containerboxen dann leer zu den Seehäfen zurücktransportiert. Dies erklärt das Ungleichgewicht zwischen Berg- und Talfahrt.

Die gesamte Menge an TEU betrug auf dem traditionellen Rhein im Jahre 2012 knapp 2 Mio. TEU (1,98 Mio.). Dieser Wert bedeutet mehr oder weniger Stagnation gegenüber dem Vorjahr, als 1,97 Mio. TEU befördert wurden. Das gesamte Gütergewicht der Container betrug im Jahr 2012 14,7 Mio.t.

---

<sup>8</sup> Quelle: AG Energiebilanzen (2013), Energieverbrauch in Deutschland im Jahr 2012.

<sup>9</sup> Die diesbezüglichen Anteilswerte unterscheiden sich nur in der 2. Nachkommastelle (zu Berg: 51,71 % bei den TEU, 51,77 % bei der Zahl der Container).

Die Anzahl an Leercontainern lag in 2012 leicht über Vorjahresniveau. Die Menge von 0,65 Mio. TEU bedeutete einen Anstieg um 4 %. Dies stellt eine Fortsetzung des Trends der letzten Jahre dar. Hingegen war bei den vollen Containern kein Wachstum zu verzeichnen. Die TEU-Menge blieb mit 1,33 Mio. TEU leicht unter dem Vorjahreswert (- 1,4 %).

### **Sande, Kies, Steine, Erden und Baustoffe**

Im Jahr 2012 wurden auf dem Rhein 23,4 Mio. t befördert, wovon der größte Teil, nämlich 91 %, auf Sande, Erden, Kies und Steine entfiel. Die übrigen 9 % waren Zement, Kalk, Gips und sonstige Baumaterialien. Es gab insgesamt ein Minus von 3 % gegenüber dem Vorjahr. Hier wirkte sich die Krise im Baugewerbe nachteilig aus.

### **b) Wasserführung**

Die Wasserführung war im Jahre 2012 von deutlich höheren Pegelwerten bestimmt. Im Vergleich dazu wurden im Jahr 2011 in den Monaten April, Mai und Juni, sowie Oktober, November und Dezember besonders niedrige Wasserstände erreicht.

Dabei geht aus den Daten hervor, dass der Mittelrheinabschnitt vom Niedrigwasser in 2011 am stärksten betroffen war. Zumindest waren hier die Unterschiede der Pegelwerte zwischen 2011 und 2012 am größten. Am zweitstärksten war die Differenz am Niederrhein, am schwächsten am Oberrhein.<sup>10</sup>

- *Maxau am Oberrhein:* Hier lag der mittlere Wasserstand in den Monaten April, Mai und Juni im Jahre 2012 um rund ein Drittel über dem entsprechenden Mittelwert des Vorjahreszeitraums. Für die Herbst- bzw. Wintermonate Oktober, November und Dezember gab es eine Differenz im selben Ausmaß.
- *Kaub am Mittelrhein:* Die Unterschiede zwischen 2011 und 2012 waren in Kaub sehr bedeutend. Im Frühling 2012 lagen die Pegelstände fast doppelt so hoch wie im Vorjahreszeitraum. Bei den Herbst- und Wintermonaten war das Bild ähnlich.
- *Ruhrort am Niederrhein:* Im April, Mai und Juni lagen die Pegelwerte im Durchschnitt um 50 % höher als im Jahre 2011. Gleiches gilt für die Monate Oktober, November und Dezember.

Die Änderung der Wasserstands-Verhältnisse im Jahre 2012 führte zu niedrigeren Frachtraten, wodurch sich die Einnahmen der Unternehmen reduzierten.

### **c) Frachtniveau**

Die Entwicklung der Frachten zeigte im Jahr 2012 weiter nach unten. Ein Grund hierfür war die ausgeprägte Überkapazität am Markt, und auch die höheren Pegelstände im Frühling und Herbst/Winter trugen zu niedrigen Frachten bei.

Von der Transportnachfrage kamen kaum positive Impulse. Die mengenmäßig wichtigsten Kunden der Binnenschifffahrt (Stahlindustrie, Bauindustrie, Agrarbereich) hatten teils konjunkturelle Probleme (Bauindustrie), teils auch eine Kombination aus konjunkturellen und strukturellen Problemen (Stahlindustrie). Allenfalls im vierten Quartal 2012 hellte sich die Lage etwas auf, und es kam zu einem leichten Anstieg der Frachtraten. Dieser Anstieg war jedoch so gering, dass er nicht ausreichte, um die Lage entscheidend zu verbessern.

---

<sup>10</sup> Berechnungen Sekretariat der ZKR, auf Basis der Datenquelle: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), bereitgestellt durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)

### III. Lage in der Tankschifffahrt

#### a) Beförderungsmengen

##### **Chemische Erzeugnisse**

Nach Auswertung der Zahlen zeigt sich erneut, dass die chemische Industrie (im Rheingebiet) ein prosperierendes Segment darstellt. Ein Grund hierfür dürften die hohen Sicherheits- und Qualitätsstandards sein, die sowohl in der produzierenden chemischen Industrie, als auch im zugeordneten Logistikwesen, also in der Tankschifffahrt vorherrschen. Auf diese Weise wird eine symbiotische Beziehung zwischen Verladerschaft und Transportgewerbe erzeugt, welche für beide Bereiche (Industrie und Transportdienstleister) enorme Wachstumspotenziale verspricht.

Es gab einen beachtlichen Zuwachs der Beförderung, von 16,4 Mio. t in 2011 auf 18,8 Mio. t in 2012. Dies bedeutete ein Plus von mehr als 14 %. Damit wurde der Wert für 2008 (17,5 Mio. t) übertroffen und der Wert von 2010 in etwa egalisiert. Für 2013 rechnet der *Verband der Chemischen Industrie* in Deutschland mit einem Anstieg der Chemieproduktion um 1,5 Prozent.

##### **Mineralölprodukte**

Im Jahr 2012 stagnierte der Verbrauch an Mineralölprodukten in Deutschland mehr oder weniger. Es war ein ganz leichter Rückgang in Höhe von 0,4 % festzustellen. Die bestehenden Trends bei den einzelnen Produkten setzten sich im Wesentlichen fort. So gab es bei Ottokraftstoff (- 4,7 %) einen Rückgang, während der Absatz von Diesel um 1 % zulegen. Der Absatz von Flugkraftstoffen stieg um 7 %.<sup>11</sup> Der Heizölabsatz blieb in etwa auf dem Vorjahresniveau.

Die Raffinerieerzeugung erhöhte sich leicht, um 1,4 %. Dieser Indikator gibt partiell auch Hinweise für die Beförderungsnachfrage in der Tankschifffahrt. Denn die im Rheingebiet gelegenen Raffinerien (Köln-Wesseling, Gelsenkirchen, etc.) liefern ihre Produkte zu einem erheblichen Teil mit dem Binnenschiff aus.

Vor diesem Hintergrund ist das Beförderungsvolumen in der Rheinschifffahrt in etwa konstant geblieben. Es wurden 24,2 Mio. t an flüssigen Mineralölerzeugnissen befördert, gegenüber 24,5 Mio. t in 2011. Dies entspricht einem kleinen Minus von 1,2 %.

#### b) Frachtniveau

Es gab im Laufe des Jahres 2012, im Gegensatz zur Trockenschifffahrt, einen ansteigenden Verlauf bei den Frachtraten. Allerdings fiel der saisonale Höhepunkt im Spätherbst, der mit der Anlieferung von Heizöl in die Tanklager verbunden ist, in diesem Jahr sehr schwach aus.

---

<sup>11</sup> gilt für Deutschland

## IV. Entwicklung des Laderaumangebots

### **Trockenschifffahrt**

Es wurden in Westeuropa im Jahr 2012 9 Gütermotorschiffe, 8 Schubleichter, 1 Schubboot, 4 Schleppschiffe, 2 Pontoons, 1 Motorfähre sowie 7 weitere, zum Teil nicht näher bestimmbare Schiffe in Dienst gesetzt. Die mittlere Tonnage der 9 Gütermotorschiffe liegt bei rund 2.700 t.

Das neue Schubboot ist der Flotte der Reederei *Thyssen Krupp Veerhaven B.V.* hinzugefügt worden. Es wird somit für die Erzzufuhr zwischen den Seehäfen und der Duisburger Stahlindustrie verwendet.<sup>12</sup>

Die Zahlen für 2012 lassen insgesamt ein sehr starkes Nachlassen der Neubaurate in der Trockenschifffahrt erkennen. Mag auch die zum Stichtag 3. Mai erfasste Statistik für das Jahr 2012 zum Teil noch unvollständig sein, so zeichnet sich dennoch ein sehr starker Rückgang der Neubauten ab (siehe Tabelle).

**Tabelle 1: Neubauvolumen in der Trockenschifffahrt \***

Jahr	Neubau-Tonnage (t)
2008	432.000
2009	480.000
2010	135.700
2011	100.600
2012	57.414 **

Quelle: IVR \* Daten für Belgien, Deutschland, Niederlande, Frankreich, Schweiz. \*\* Zahlen sind evtl. noch unvollständig

### **Tankschifffahrt**

Nach Zahlen der IVR hat sich die Neubaurate in der Tankschifffahrt in den Jahren 2011 und 2012 deutlich abgeschwächt. Im Jahr 2012 sind nach den neuesten Zahlen der IVR 39 neue Tankschiffe auf den Markt gekommen, gegenüber 86 im Jahr zuvor.

Die Tonnage der neuen Schiffe beträgt insgesamt etwa 117.000 t. Im Jahr 2011 waren es etwa 185.300 Tonnen. Die mittlere Kapazität der Neubauten des Jahres 2012 lag bei 3.000 Tonnen. Somit ist gegenüber den Vorjahren 2009, 2010 und 2011 ein weiteres Nachlassen der Investitionen erkennbar.

**Tabelle 2: Neubauvolumen in der Tankschifffahrt \***

Jahr	Neubau-Tonnage (t)
2008	144.580
2009	391.000
2010	339.000
2011	185.000
2012	117.000

Quelle: IVR \* Daten für Belgien, Deutschland, Niederlande, Frankreich, Schweiz

Der Rückgang der Neubautonnage im Jahr 2012 gegenüber dem Vorjahr beträgt in Prozent gemessen 37 %. Die Abschwächung ist damit etwas geringer als zwischen den Jahren 2010 und 2011, als es zu einer Halbierung der Neubautonnage kam.

<sup>12</sup> Das mit drei Motoren ausgestatte Schubschiff schiebt zwischen 4 und 6 Schubleichter, beladen mit Erzen und Kohle, vor sich her.

## **Fahrgastschiffe**

### **a) Kreuzfahrtschiffe**

Die Neubauzahlen in der Flusskreuzschifffahrt sind seit dem Jahr 2007 fast kontinuierlich gestiegen. Im Jahr 2007 gab es noch eine sehr niedrige Neubaurate (nur 5 neue Schiffe). In den Jahren nach 2007 erhöhte sich die Neubaurate fast kontinuierlich. Im Jahre 2012 wurde ein Wert von 23 Schiffen erreicht.<sup>13</sup>

Bei der Flagge der in 2012 in Dienst gestellten Schiffe gibt es vier Länder:

- 16 Schiffe haben eine Schweizerische Flagge
- 4 Schiffe haben eine niederländische Flagge
- 2 Schiffe haben eine tschechische Flagge
- 1 Schiff hat eine deutsche Flagge

Für das Jahr 2013 geht aus den Orderbüchern eine Neubaurate in Höhe von 22 Einheiten hervor, für 2014 25 Einheiten.<sup>14</sup>

Es stellt sich aber die Frage, ob es angesichts der stockenden Nachfrage nicht zu Sättigungstendenzen am Markt kommt. Nach Angaben des Deutschen Reiseverbandes war bei Flusskreuzfahrten im Jahre 2012 ein Rückgang der Buchungen um 5 % festzustellen. Dies spiegelt gewisse Bottlenecks des Gewerbes wieder:

- Die Anlegestellen in den Häfen: Die Infrastruktur bleibt hinter den Anforderungen der Schifffahrtsunternehmen zurück.
- Das Kundensegment welches am stärksten wächst, die US-Amerikaner, Kanadier, Australier, erwarten einen hohen Luxus auf den Schiffen, der nur mit einem erhöhten Stromverbrauch bewerkstelligt werden kann. Es ist wichtig, hierfür die geeigneten Rahmenbedingungen bei der Infrastruktur (Anschluss-Stellen für die Stromversorgung an Land) zu schaffen.
- Die Konkurrenz der maritimen Kreuzfahrten, gerade was den Luxus-Aspekt angeht, ist enorm hoch.

### **b) Tagesausflugsschiffe**

Es sind vier neue Ausflugsschiffe auf den Markt gekommen. Zwei davon wurden von der *Stern und Kreisschifffahrt GmbH*, dem Marktführer für Ausflugsschifffahrt in Berlin, in den Dienst genommen.

Neu in Betrieb genommen wurde auch ein Fährschiff, welches die Elbe flussabwärts von Hamburg überquert.

## **V. Betriebsbedingungen im Jahre 2012**

**In der Trockenschifffahrt** sind die Frachtraten im Laufe des Jahres weiter gesunken. Dies war die Folge der Überkapazität und der Normalisierung der Pegelstände, zumindest was den Vergleich mit dem Niedrigwasser im Jahr 2011 angeht. Von Seiten der Transportnachfrage gab es keine wesentlichen Impulse, und die Angebotsseite ist unelastisch und von einer anhaltenden Überkapazität geprägt.

Von den niedrigen Frachtraten sind die Unternehmen, die im Vorfeld der Krise in große neue Schiffe investiert hatten, besonders schwer betroffen. Dies liegt daran, dass diese Unternehmen noch erhebliche Finanzierungslasten zu tragen haben. Auch in 2012 sind angesichts dieser strukturell unausgewogenen Marktsituation Beförderungen zu nicht kostendeckenden Frachtraten durchgeführt worden.

---

<sup>13</sup> Quelle: IVR

<sup>14</sup> Quelle: Hader & Hader (2013), The River Cruise Fleet Handbook 2013

Neben den hohen Finanzierungskosten sind die Treibstoffkosten für das Gewerbe eine Belastung. Hinsichtlich der Treibstoffkosten ist dies ablesbar am CBRB Gasölindex, der in 2012 durchwegs höhere Werte annahm als in 2011.

Das niederländische Statistikbüro CBS meldet für 2012 einen Umsatzrückgang in der niederländischen Binnenschifffahrt um 7%. Im Vorjahr gab es noch einen Zuwachs um 11%. Zu erklären ist dieser Unterschied nicht mit konjunkturellen Effekten (die Konjunktur war in 2011 eher noch schwächer als in 2012), sondern mit dem Einfluss des Wasserpegels auf die Frachtraten.

Das ungünstige Angebots-Nachfrage-Verhältnis am Markt wirkte sich im Jahre 2012 ungebremst (es erfolgte keine Abfederung durch niedrige Pegelstände) auf den Frachtenmarkt aus.

Angesichts des Zusammenspiels von niedrigen Frachten und hohen Treibstoffpreisen ist die Zahl der Insolvenzen in 2012 gestiegen. Für das laufende Jahr ist mit weiter ansteigenden Insolvenzen zu rechnen.

Nicht nur die Binnenschifffahrt, sondern auch andere Teile des Transportgewerbes sind derzeit von vermehrten Insolvenzen betroffen. Dies betrifft vor allem den Straßengüterverkehr, der mit ähnlichen Kostenstrukturen (hoher Anteil der Treibstoffkosten) konfrontiert ist, und wo es ebenfalls Überkapazität gibt.<sup>15</sup>

**In der Tankschifffahrt** sind die Betriebsbedingungen durch die Neubauaktivitäten in Doppelhüllenschiffe der vergangenen Jahre beeinflusst. Daher ergeben sich für jene Firmen, die hohe Investitionen getätigt haben, auch hohe Finanzierungskosten. Die Frachtraten in der Tankschifffahrt zeigten in 2012 zwar einen leicht ansteigenden Verlauf. Allerdings fiel das Saisonhoch im Herbst schwächer aus als im Vorjahr. Dies lag an den höheren Wasserpegelständen in 2012.

Insgesamt deutet der leicht ansteigende Verlauf der Frachten darauf hin, dass es der Tankschifffahrt im Vergleich zur Trockenschifffahrt eher gelingt, Nischenbildung im Markt zu betreiben. Gerade die hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandards scheinen die Nischenbildung zu befördern.

## **VI. Perspektiven für die zweite Jahreshälfte 2013 und 2014**

Die Prognosen (IMF, einzelne Wirtschaftsforschungsinstitute) gehen für die zweite Hälfte des Jahres 2013 von schwachen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen aus. Das reale BIP dürfte im Euroraum wiederum leicht zurückgehen (- 0,3 %). Auch für 2014 wird keine durchgreifende Besserung in Aussicht gestellt, allenfalls ein sehr geringer Zuwachs.

In den einzelnen Ländern gibt es etwas unterschiedliche Wachstumsraten. Für die Schweiz (die nicht Mitglied im Internationalen Währungsfond ist), hat das Eidgenössische Department für Wirtschaft, Bildung und Forschung im März 2013 die Konjunkturprognosen erstellt.

---

<sup>15</sup> Siehe hierzu die Publikation von ABN-Amro (2013), Sectormonitor Transport en Logistiek, November 2012

**Tabelle 3: Reales Wirtschaftswachstum im Euroraum, inklusive einzelne Länder und Prognosen für die Zukunft**

Reales BIP / Änderungsrate	Jahr							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Euroraum	3,0	0,4	-4,4	2,0	1,4	-0,6	-0,3	1,1
Land								
Deutschland	3,4	0,8	-5,1	4,0	3,1	0,9	0,6	1,5
Frankreich	2,3	-0,1	-3,1	1,7	1,7	0,0	-0,1	0,9
Niederlande	3,9	1,8	-3,7	1,6	1,0	-0,9	-0,5	1,1
Belgien	2,9	1,0	-2,8	2,4	1,8	-0,2	0,2	1,2
Schweiz					1,9	1,0	-1,3	2,1

Quelle: International Monetary Fund, World Economic Outlook, April 2013. Für die Schweiz: Eidgenössisches Department für Wirtschaft, Bildung und Forschung, März 2013

### **Beförderungsnachfrage in der Trockenschifffahrt**

Vor dem Hintergrund der Konjunkturprognosen, und bei Gewichtung der Tendenzen bei den einzelnen Gütern, ist für das trockene Massengut-Segment, aber auch für Container, für das Jahr 2013 insgesamt mit Stagnation zu rechnen. Für das Jahr 2014 ist ein kleiner Anstieg (1 bis 2 %) zu erwarten.

### **Beförderungsnachfrage in der Tankschifffahrt**

Die Transporte chemischer Erzeugnisse entwickeln sich momentan sehr gut. Bei den Mineralölprodukten dürfte im Zuge eines gedämpften Ölpreises, aber bei weiterhin struktureller Abnahme der verbrauchten Mengen, ein stagnativer Verlauf eintreten. Insgesamt ist für die Tankschifffahrt für 2013 und 2014 – dank der chemischen Erzeugnisse - eine Steigerung der Beförderungsvolumina zu erwarten.

## **FAZIT**

**Aufgrund der Wirtschaftskrise befindet sich die Binnenschifffahrt, wie auch andere Verkehrsträger, in einer schwierigen Lage. Die Beförderungsmengen nehmen kaum zu, sodass der Vorkrisenstand bei den meisten Gütersegmenten bei weitem noch nicht erreicht ist. Dies gilt vor allem für die Trockenschifffahrt. In der Tankschifffahrt ist dank der positiven Entwicklung im Chemiebereich der Vorkrisenstand schon erreicht und überschritten worden.**

**Auch bei den Frachten zeichnet sich eine Zweiteilung des Marktes ab: Fortwährend niedrige Werte in der Trockenschifffahrt, gegenüber einer insgesamt besseren Entwicklung in der Tankschifffahrt.**

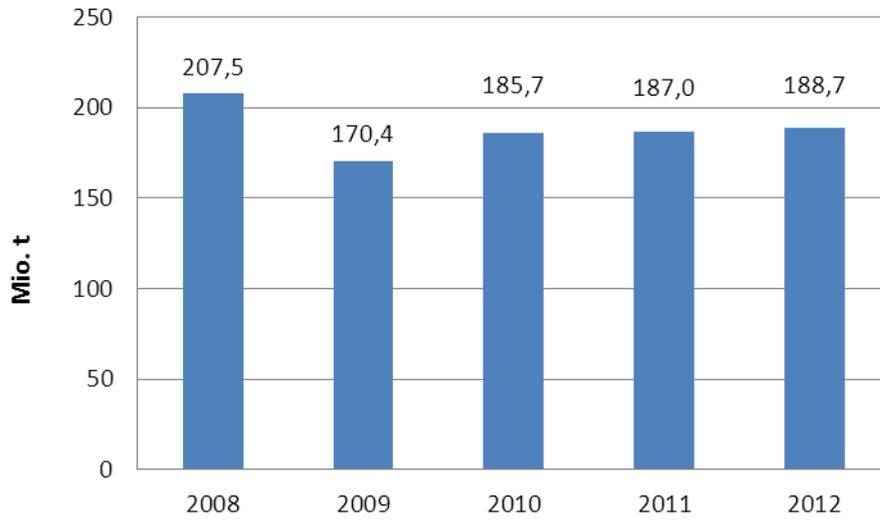
**Diese genannte Zweiteilung führt zu einer günstigeren Ertragsentwicklung in der Tankschifffahrt. Die Gründe sind vor allem in einer unterschiedlichen Positionierung innerhalb des Wettbewerbs zu suchen.**

**Die Tankschifffahrt schafft es, durch eine konsequente (und teils auch durch Regulierung erzwungene) Fokussierung auf Qualitätsaspekte (Sicherheit, Doppelhüllenschiffe, Zertifizierung durch Klassifikationsgesellschaften) eine Qualitätsnische am Markt zu bilden.**

**Eine ähnliche Marktnischen-Strategie wäre daher für die Trockenschifffahrt zu empfehlen, wobei es hier auf eine vertikale Integration in der Logistikkette ankäme (Mehrwertdienste, Service- und Lagerhaltungsdienste, etc.).**

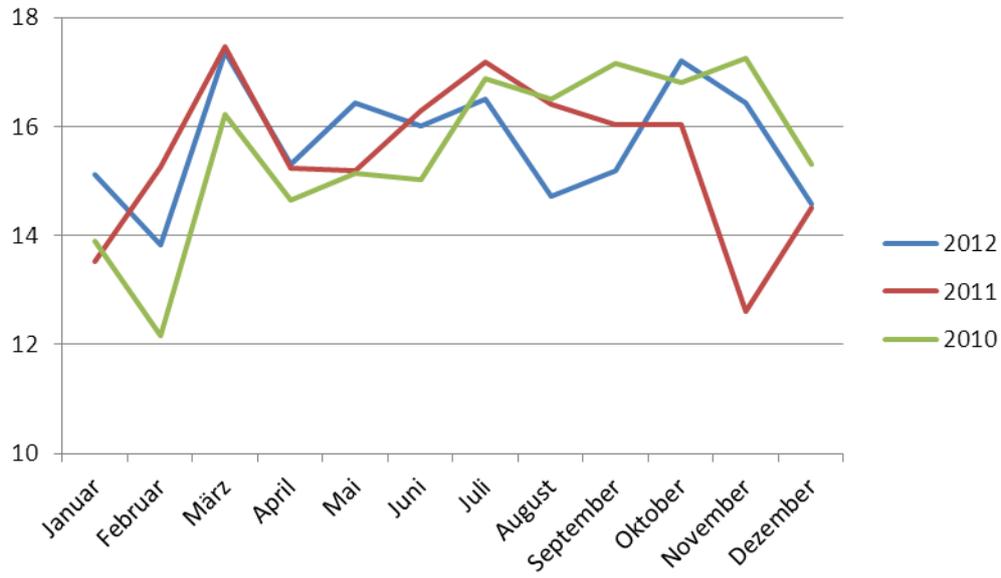
## Abbildungen und Tabellen

**Abbildung 1: Rheinverkehr zwischen Rheinfelden und der deutsch-niederländischen Grenze 2008 – 2012 (in Mio. t)**



Quellen : Destatis ; Berechnung ZKR-Sekretariat

**Abbildung 2 : Monatliche Beförderungsmengen auf dem traditionellen Rhein (Mio. t)**



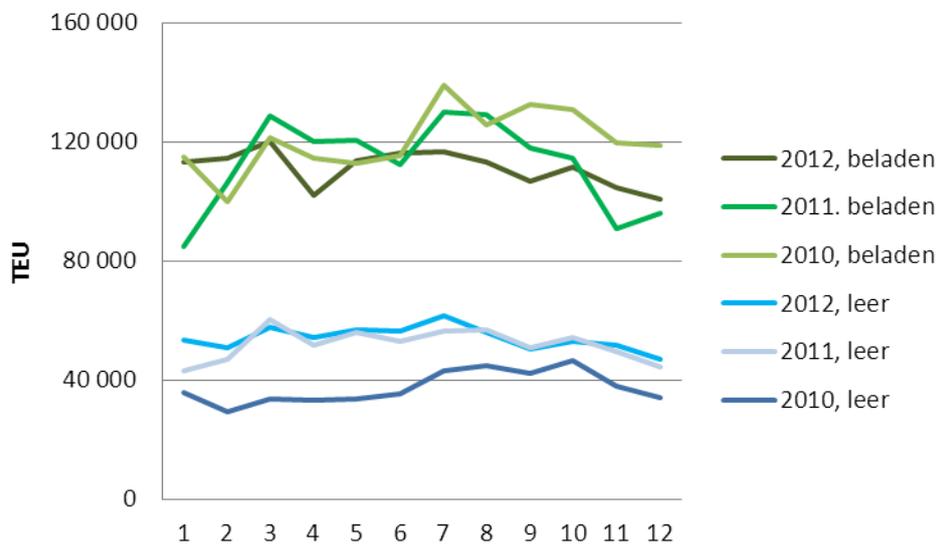
Quellen : Destatis ; Berechnung ZKR-Sekretariat

**Tabelle 4: Containerverkehr auf dem traditionellen Rhein im Gesamtjahr 2012 \***

Anzahl Container		TEU		Gütergewicht in den Containern (Tonnen)	
Leer	Beladen	Leer	Beladen	Leer	Beladen
420.036	872.496	648.260	1.331.964	0	14.709.070
Gesamte Anzahl = 1.292.532 Container		Gesamte Menge = 1.980.223 TEU		Gesamtes Gütergewicht in den Containern = 14.709.070 Tonnen	

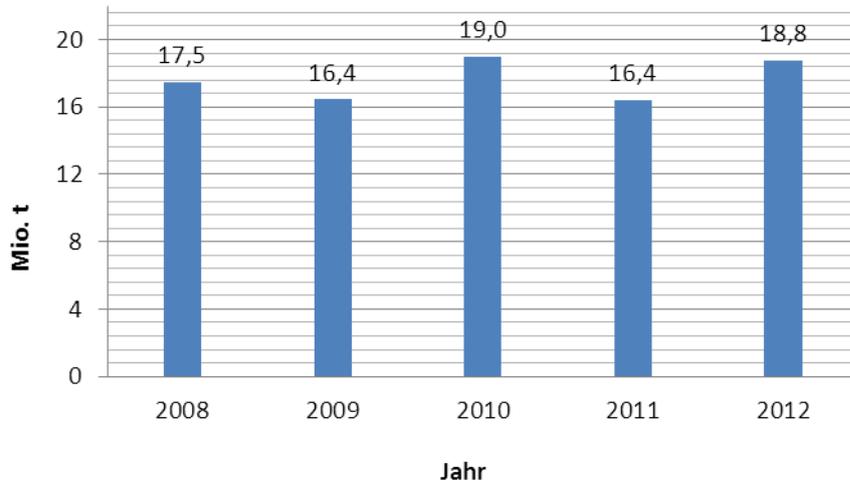
Quelle: destatis; Berechnungen ZKR \* Rheinfelden bis deutsch-niederländische Grenze

**Abbildung 3 : Containertransporte pro Monat (leer versus beladen) auf dem traditionellen Rhein 2010 - 2012**



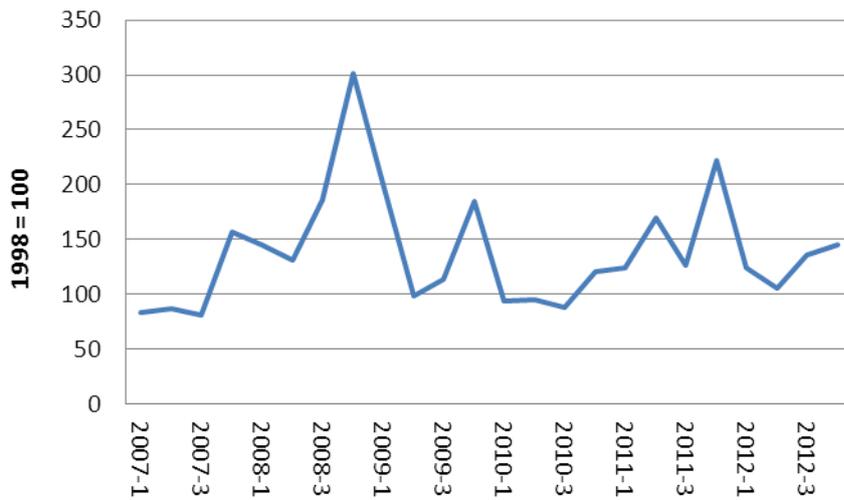
Quelle: destatis

**Abbildung 4 : Jährliche Beförderung von chemischen Erzeugnissen auf dem traditionellen Rhein**



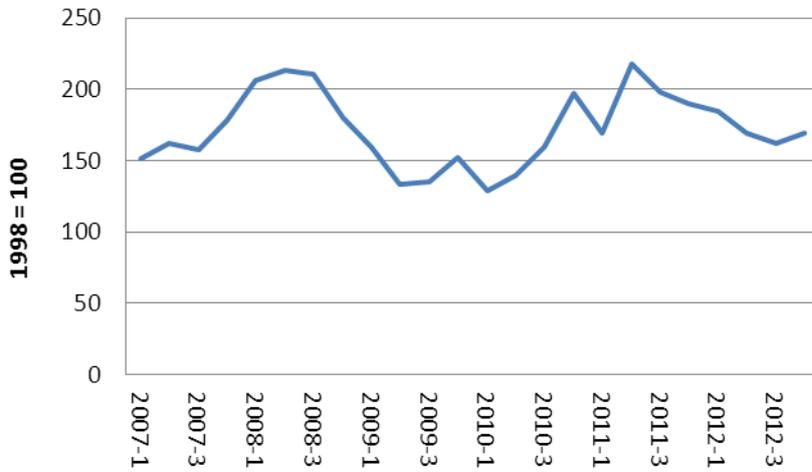
Quelle: destatis; Berechnung ZKR

**Abbildung 5 : Frachtraten-Index in der Tankschifffahrt**



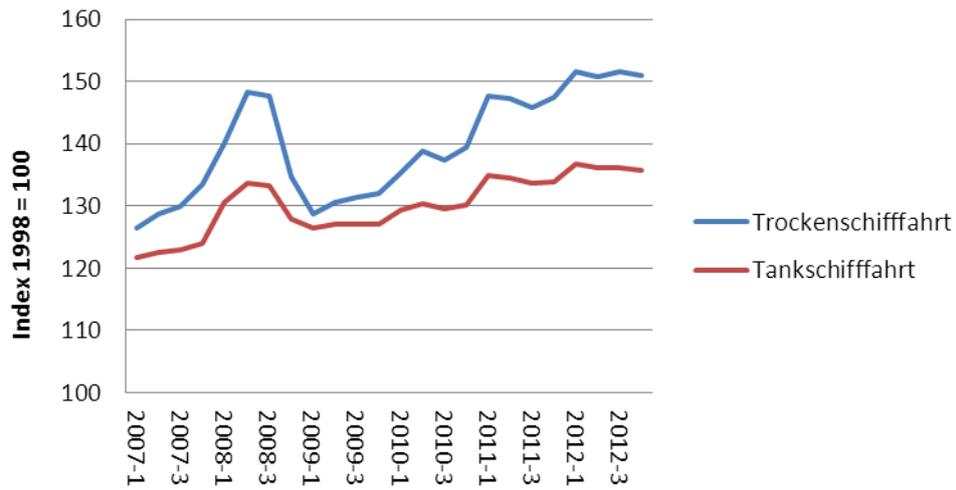
Quelle: Panteia / Rabobank

**Abbildung 6 : Frachtraten-Index in der Trockenschiffahrt**



Quelle: Panteia / Rabobank

**Abbildung 7 : Kosten-Index in der Tankschiffahrt und in der Trockenschiffahrt**



Quelle: Panteia / Rabobank

## Prognosen für 2014

Bereich	Produktion/ Importe	Anteil am Gesamtverkehr	Voraussehbarer Einfluss auf die Beförderungsnachfrage (gegenüber dem Vorjahr)
Landwirtschaft	kaum Zuwächse	16,00%	0
Kohle	Erhöhung der Importkohlemengen auf Grund der weltweiten Energiepolitik	19,00%	+
Stahlindustrie: Erze	dt. Stahlprod. wird leicht sinken, angesichts der strukturellen Probleme	20%	-
Stahlindustrie: Eisen, Stahl	dt. Stahlprod. wird leicht sinken, angesichts der strukturellen Probleme	8,00%	-
Baustoffe	kaum Belebung in der Bauwirtschaft	27,00%	0
Andere Güter / Container	Leichtes Container-Wachstum	10%	+
<b>Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Trockenschiffahrt</b>			<b>0</b>
Erdölprodukte	Seitwärts-Entwicklung beim Ölpreis, aber strukturelle sinkende Mengen	60%	0
Chemie	Chemische Industrie +2 %;	40%	+
<b>Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Tankschiffahrt</b>			<b>+</b>

**Quellen:**

Eurofer

Euracoal

Verein deutscher Kohleimporteure

Verband der chemischen Industrie

CEFIC

Prognosen ZKR auf Basis historischer Entwicklungen und Berechnungen

**Entwicklung**

0 %

**0**

1 % bis 5 %

- / +

6 % bis 10 %

-- / ++

11 % bis 15 %

--- / +++ +

16 % bis 20 %

---- / +++ + +

über 20 %

----- / +++ + + +

**Tabelle 5: Neubauten**

Schiffstyp	2008			2009			2010		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
<b>Gütermotorschiffe</b>	90	319 377	128 168	103	339 580	160 154	30	85 331	39 273
<b>Güterschubleichter</b>	58	112 956		65	140 872		35	50 384	
<b>Insgesamt</b>	<b>148</b>	<b>432 333</b>	<b>128168</b>	<b>168</b>	<b>480 452</b>	<b>160 154</b>	<b>65</b>	<b>135 715</b>	<b>39 273</b>
<b>Tankmotorschiffe</b>	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
<b>Tankschubleichter</b>	0	0		0	0		0	0	
<b>Insgesamt</b>	<b>52</b>	<b>144 581</b>	<b>49 678</b>	<b>131</b>	<b>391 058</b>	<b>133 439</b>	<b>105</b>	<b>338 759</b>	<b>124 598</b>
<b>Schubboote</b>	4		1 684	8		12 760	2		2 156
<b>Schleppboote</b>	4		3 890	5		7 780	1		810
<b>Insgesamt</b>	<b>8</b>		<b>5 574</b>	<b>13</b>		<b>20 540</b>	<b>3</b>		<b>2 966</b>
<b>Kabinenschiffe</b>	4		5 432	17		17 072	16		5 872
<b>Ausflugsschiffe</b>	20		5 252	12		3 686	12		5 177
<b>Insgesamt</b>	<b>24</b>		<b>10 684</b>	<b>29</b>		<b>20 758</b>	<b>28</b>		<b>11 049</b>

Schiffstyp	2011			2012		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	20	57 600	26 665	9	23 776	12 392
Güterschubleichter	15	43 000		8	18 492	0
<b>Insgesamt</b>	<b>40</b>	<b>100 600</b>	<b>26 665</b>	<b>17</b>	<b>42 268</b>	<b>12 392</b>
Tankmotorschiffe	84	182 000	90 500	39	117 000	33 333
Tanschubleichter	2	3 262	0	0	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>86</b>	<b>185 262</b>	<b>90 500</b>	<b>39</b>	<b>117 000</b>	<b>33 333</b>
Schubboote	2		1 268	1	878	4 083
Schleppboote	1		5 280	4	0	21.120
<b>Insgesamt</b>	<b>3</b>		<b>6 548</b>	<b>5</b>	<b>878</b>	<b>25 203</b>
Kabinenschiffe	10		12 420	23	0	44 136
Ausflugsschiffe	9		2 421	4	0	1 131
<b>Insgesamt</b>	<b>19</b>		<b>14 841</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>19 518</b>

Quelle: IVR

## **PROTOKOLL 12**

### **Schifferpatente und Besatzungen**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 13**

### **Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.07, Kapitel 4, 4.07, 10.01, 11.02 bis 11.05, 12.01)**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission verlängert in Anwendung des § 1.22 Nr. 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung folgende Anordnungen vorübergehender Art:

- a) § 1.07 Nr. 2 – Anforderungen an die Beladung, Sicht und Höchstzahl der Fahrgäste  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-18, zuletzt verlängert mit Beschluss 2010-II-23),
- b) Kapitel 4, Überschrift und Überschrift von Abschnitt III – Navigationsgeräte  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-24, zuletzt verlängert mit Beschluss 2010-II-23),
- c) § 4.07 Überschrift, Nr. 2 – Navigationsgeräte  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-24, zuletzt verlängert mit Beschluss 2010-II-23),
- d) § 4.07 Nr. 1 – Navigationsgeräte  
(angenommen mit Beschluss 2008-I-20, zuletzt verlängert mit Beschluss 2010-II-23),
- e) § 10.01 Nr. 3 – Beschränkung der Schifffahrt bei Hochwasser oberhalb der Spyck'schen Fähre (Germersheim – Mannheim-Rheinau)  
(angenommen mit Beschluss 2009-I-16, zuletzt verlängert mit Beschluss 2010-II-23),
- f) § 11.02 – Höchstabmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge  
(angenommen mit Beschluss 2009-I-16, zuletzt verlängert mit Beschluss 2010-II-23),
- g) §§ 11.03 bis 11.05 – Gestrichen  
(angenommen mit Beschluss 2009-I-16, zuletzt verlängert mit Beschluss 2010-II-23),
- h) § 12.01 – Meldepflicht  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-20, zuletzt verlängert mit Beschluss 2010-II-23).

Die Vorschriften gelten vom 1. Dezember 2013 bis zum 30. November 2015.

## **PROTOKOLL 14**

### **Binnenschiffahrtswartungsdienste am Rhein**

Kein Beschluss.

## PROTOKOLL 15

### **Änderungen der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Inkrafttretens der Edition 2.0 des Inland AIS Test Standards ( §§ 7.06 Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlage N, Teil I und Teil III)**

1. Die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) schreibt für Inland AIS Geräte ein Typzulassungsverfahren vor, das auf dem Inland AIS Test Standard basiert. Die entsprechenden Vorschriften sind anzupassen, um den Übergang von der Edition 1.01 auf die Edition 2.0 des Test Standards zu berücksichtigen.
2. Das Ergebnis der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung ist nachstehend wiedergegeben.

#### **Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderungen eingehen sollen**

Die Zentralkommission hat mit Beschluss 2007-I-15 den Test Standard für Inland AIS, Edition 1.0 angenommen. Aufgrund von Änderungen in dem IEC-Standard, auf den sich der Test Standard bezieht und der auch Basis des maritimen AIS Standards ist, wurde eine Überarbeitung des Test Standards notwendig. Die Edition 2.0 des Standards trat am 19. Oktober 2012 in Kraft.

Die RheinSchUO schreibt für Inland AIS Geräte ein Typzulassungsverfahren vor. Die entsprechenden Vorschriften sind anzupassen, um die neue Edition des Test Standards zu berücksichtigen. Außerdem sind Übergangsbestimmungen erforderlich, die festlegen, inwieweit Inland AIS Geräte, die über eine nicht auf der Edition 2.0 basierende Typgenehmigung verfügen, noch in Fahrzeuge eingebaut und genutzt werden dürfen.

In der Seeschifffahrt dürfen mit dem Tag der Publizierung der Neufassung des Standards Geräte mit einer Typgenehmigung nach der bisherigen Fassung des Standards nicht mehr eingebaut werden. Für die Binnenschifffahrt ist eine derart strenge Regel nicht notwendig. Es kann ein Übergangszeitraum festgelegt werden, in dem noch Geräte mit einer Typgenehmigung nach der dann nicht mehr gültigen Fassung des Test Standards in die Binnenschiffe eingebaut werden dürfen. Als Übergangszeitraum sind drei Jahre vorgesehen.

Durch die Änderung soll Rechtssicherheit hinsichtlich der Inland AIS Geräte, die über eine nicht auf der Edition 2.0 basierende Typgenehmigung verfügen, geschaffen werden. Außerdem wird damit die Umstellung auf Inland AIS Geräte mit einer erweiterten Funktionalität gefördert. Diese Geräte können zusätzliche Informationen übertragen, was der Sicherheit der Binnenschifffahrt dient.

#### **Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen**

Von den vorgeschlagenen Änderungen der RheinSchUO könnte abgesehen oder die vorgeschlagenen Übergangsfristen könnten variiert werden. Weitere Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen bestehen nicht.

## **Folgen dieser Änderungen**

Inland AIS Geräte, die auf Binnenschiffen eingebaut werden, benötigen zukünftig eine Typp Genehmigung auf Basis der Edition 2.0. Dazu ist eine Typprüfung durchzuführen.

Inland AIS Geräte sind von AIS Geräten der Klasse A für die Seeschifffahrt abgeleitet. Für diese Geräte sind die neuen Prüfanforderungen schon in Kraft getreten; Klasse A Geräte nach den bisherigen Anforderungen dürfen nicht mehr eingebaut werden. Daher werden AIS Geräte, auf denen die bisher zugelassenen Inland AIS Geräte basieren, grundsätzlich nicht mehr hergestellt. Die Durchführung von neuen Typp Genehmigungsverfahren für Inland AIS Geräte ist damit unausweichlich.

Typprüfungen für AIS Geräte nach den Anforderungen der Seeschifffahrt und nach denen des Inland AIS Standards erfolgen im allgemeinen gleichzeitig in einem Verfahren.

Die Edition 2.0 des Test Standards ist mit älteren Editionen insoweit kompatibel, als dass nach beiden Fassungen des Test Standards zugelassene Gerätetypen unproblematisch miteinander kommunizieren können. Daher können die bereits an Bord vorhandenen Inland AIS Geräte weiterhin betrieben werden.

Bereits hergestellte, aber noch nicht eingebaute Inland AIS Geräte, die über eine Typp Genehmigung nach dem Inland AIS Test Standard, Edition 1.01 verfügen, dürfen für einen Übergangszeitraum von drei Jahren weiter verkauft werden. So werden unnötige Kosten bei den Herstellern oder Einbaufirmen vermieden. Danach ist der Einbau dieser Geräte nicht mehr zulässig.

Die Hersteller von Inland AIS Geräten haben an der Erstellung der Edition 2.0 des Inland AIS Test Standards mitgewirkt. Widersprüche der Gerätehersteller oder des Schifffahrtsgewerbes zu der Verabschiedung des Test Standards und zu den vorgeschlagenen Verordnungsänderungen sind nicht bekannt geworden.

## **Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde**

Es würde Rechtsunsicherheit eintreten und Inland AIS Geräte mit der erweiterten Funktionalität würden eventuell langsamer Einzug in die Binnenschifffahrt halten.

## **Beschluss**

Die Zentralkommission,

in dem Bestreben, ihre technischen Standards kontinuierlich und bedarfsgemäß weiter zu entwickeln und somit durch technische Innovationen die Sicherheit der Binnenschifffahrt zu fördern,

in dem Bewusstsein der Wichtigkeit einer Harmonisierung der Normen, die für AIS Geräte der Seeschifffahrt und der Binnenschifffahrt gelten,

getragen von dem Wunsch der Industrie und des Schifffahrtsgewerbes nach klaren und eindeutigen Regeln,

in der Erkenntnis, dass zur Vermeidung unnötiger Kosten befristete Übergangsbestimmungen notwendig sind,

in der Erwägung, dass die Europäische Union über keine rechtlichen Regelungen zur Zulassung von Inland AIS Geräten verfügt und daher eine Entscheidung der ZKR auch der Rechtsentwicklung in der EU dient,

beschließt die Änderungen zu den §§ 7.06, 24.02, 24.06 und Anlage N der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten vom 1. Dezember 2013 bis zum 30. November 2016.

### **Anlage**

**Anlage zu Protokoll 15**

1. § 7.06 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Inland AIS Geräte müssen einem von der zuständigen Behörde eines Rheinufersstaates oder Belgiens auf Grundlage des Test Standards (Beschluss 2007-I-15), Edition 2.0, zugelassenen Typ entsprechen.

Die Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten nach Anlage N Teil I müssen eingehalten sein.

Der Test Standard sowie die Verzeichnisse der nach Anlage N oder aufgrund als gleichwertig anerkannter Typgenehmigungen zugelassenen AIS Geräte werden von der Zentralkommission veröffentlicht.“

2. Die Tabelle zu § 24.02 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

Die Angabe zu 7.06 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„7.06 Nr. 3	Inland AIS Geräte	Inland AIS Geräte, deren Typgenehmigung auf Basis der Edition 1.0 und 1.01 des Test Standards erfolgte, dürfen bis zum 30.11.2015 eingebaut und über dieses Datum hinaus weiterhin betrieben werden“.
-------------	-------------------	---

3. Die Tabelle zu § 24.06 Nr. 5 wird wie folgt geändert:

Die Angabe zu 7.06 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„7.06 Nr. 3	Inland AIS Geräte	Inland AIS Geräte, deren Typgenehmigung auf Basis der Edition 1.0 und 1.01 des Test Standards erfolgte, dürfen bis zum 30.11.2015 eingebaut und über dieses Datum hinaus weiterhin betrieben werden	1.12.2013“
-------------	-------------------	---	------------

4. Anlage N wird wie folgt geändert:

a) Teil I, Abschnitt A, wird wie folgt gefasst:

**„A. Anforderungen an Inland AIS Geräte**

Inland AIS Geräte müssen die Anforderungen des im Beschluss 2007-I-15 enthaltenen Test Standards, Edition 2.0, einhalten. Die Einhaltung wird durch eine Typgenehmigungsprüfung einer zuständigen Behörde nachgewiesen.“

b) Teil III, Verzeichnis 2, wird wie folgt gefasst:

**„2. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung  
zugelassenen Inland AIS Geräte**

Verzeichnis der vom 1. April 2008 bis zum 18. Oktober 2012 aufgrund von Typgenehmigungen gemäß dem Test Standard, Edition 1.0 und 1.01, zugelassenen Inland AIS Geräte

Inland AIS Geräte, deren Typgenehmigung auf Basis der Edition 1.0 und 1.01 des Test Standards erfolgte, dürfen bis zum 30.11.2015 eingebaut und über dieses Datum hinaus weiterhin betrieben werden.

lfd. Nr.	Typ	Hersteller	Inhaber der Typ- genehmigung	Tag der Zulassung	zuständige Behörde	Zulassungs-Nr.

Verzeichnis der ab dem 19. Oktober 2012 aufgrund von Typgenehmigungen gemäß dem Test Standard, Edition 2.0, zugelassenen Inland AIS Geräte

lfd. Nr.	Typ	Hersteller	Inhaber der Typ- genehmigung	Tag der Zulassung	zuständige Behörde	Zulassungs-Nr.

”.

c) Teil III, Verzeichnis 3, wird wie folgt gefasst:

**„3. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung  
aufgrund gleichwertiger Typgenehmigungen zugelassenen Inland AIS Geräte**

Verzeichnis der vom 1. April 2008 bis zum 18. Oktober 2012 aufgrund von Typgenehmigungen gemäß dem Test Standard, Edition 1.0 und 1.01, zugelassenen Inland AIS Geräte

Inland AIS Geräte, deren Typgenehmigung auf Basis der Edition 1.0 und 1.01 des Test Standards erfolgte, dürfen bis zum 30.11.2015 eingebaut und über dieses Datum hinaus weiterhin betrieben werden.

lfd. Nr.	Typ	Hersteller	Inhaber der Typ- genehmigung	Tag der Zulassung	zuständige Behörde	Zulassungs-Nr.

Verzeichnis der ab dem 19. Oktober 2012 aufgrund von Typgenehmigungen gemäß dem Test Standard, Edition 2.0, zugelassenen Inland AIS Geräte

lfd. Nr.	Typ	Hersteller	Inhaber der Typ- genehmigung	Tag der Zulassung	zuständige Behörde	Zulassungs-Nr.

”.

## **PROTOKOLL 16**

### **Untersuchungsordnung – Empfehlungen nach §§ 2.19, 8a.12 Nr. 2, 10.03b Nr. 1, 10.03c, 14a.12 Nr. 2, 15.01 Nr. 4, 22a.06 und 24.04 Nr. 4**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 1994-I-23, mit dem der Untersuchungsausschuss beauftragt worden ist, die Empfehlungen zu geben,

überträgt die Annahme von Empfehlungen nach §§ 2.19, 8a.12 Nr. 2, 10.03b Nr. 1, 10.03c, 14a.12 Nr. 2, 15.01 Nr. 4, 22a.06 und 24.04 Nr. 4 der Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung.

Die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung berichtet dem Untersuchungsausschuss zur Kenntnisnahme über angenommene Empfehlungen. Die angenommenen Empfehlungen werden in die Kenntnisnahmen der Plenartagungen aufgenommen und vom Sekretariat auf der Webseite der ZKR veröffentlicht.

Bei Uneinigkeit der Arbeitsgruppe werden die Entwürfe der Empfehlungen dem Untersuchungsausschuss zur Entscheidung vorgelegt.

Der Beschluss 1997-II-28 wird hiermit aufgehoben.

## **PROTOKOLL 17**

### **Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 18**

### **Kabinenseilbahn über den Rhein bei Koblenz**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des in der Anlage beigefügten Berichts ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt,

bezugnehmend auf die Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein (Anlage zu Beschluss 2012-I-3, in der Fassung vom 17. Oktober 2012),

stellt fest, dass keine Einwände seitens der Schifffahrt für einen dauerhaften Betrieb bestehen.

**Anlage**

## Kabinenseilbahn über den Rhein bei Koblenz

### 1. Art der Seilbahn

Kabinenseilbahn

### 2. Ort

Koblenz

### 3. Rhein-km

592,0

### 4. Allgemein

Im Zuge der „Bundesgartenschau 2011“ in Koblenz wurde eine Kabinenseilbahn über den Rhein errichtet.

Der Betrieb der Seilbahn wurde im Juli 2010 eröffnet.

Die Betriebserlaubnis ist bis 2014 befristet.

Nun hat sich die Stadt Koblenz für einen dauerhaften Erhalt der Seilbahn ausgesprochen. Im Hinblick auf die angestrebte Verlängerung des temporären Seilbahnbetriebs über die bisherige Geltungsdauer des Baurechts auf Zeit (30.06.2014) hinaus, bedarf es aber aufgrund der Lage im UNESCO Welterbe Oberes Mittelrheintal eines Meinungsbildungsprozesses der zuständigen Institutionen der UNESCO.

Für den Abstimmungsprozess mit allen Beteiligten soll die Betriebserlaubnis zunächst bis zum 30.06.2016 verlängert werden. Am Ende dieser Abstimmung soll eine Entscheidung für einen zukünftigen Weiterbetrieb gefällt werden. Angestrebt ist der dauerhafte Erhalt der Seilbahn.

### 5. Durchfahrtsbreite

Die Durchfahrtsbreite wird nicht eingeschränkt. Die beiden Stützen befinden sich außerhalb der Wasserstraße.

### 6. Mindestdurchfahrtshöhe

HSW = 64,02 m ü.NN

Die minimale Durchfahrtshöhe liegt bei 76,88 ü.NN = 12,86 m ü. HSW.

Die Durchfahrtsbreite mit einer Höhe von 9,10 m ü. HSW ist über die gesamte Breite des Fahrwassers gegeben.

Das nächstgelegene Brückenbauwerk befindet sich bei Rhein-km 590,9. Die Durchfahrtshöhe dieser Brücke beträgt 10,18 m ü. HSW.

**7. Kennzeichnung der Seilbahn (Schifffahrtszeichen)**

Eine Kennzeichnung nach RheinSchPV entfällt.

**8. Wiedergabe der Seilbahn auf dem Radarschirm**

Die Seilbahn ist mit 8 Radarreflektoren ausgerüstet.  
Sie ist gut im Radarbild erkennbar.

**9. Montage, Arbeiten**

Die Seilbahn ist errichtet und in Betrieb.

Entsprechend Nr. 4 laufen Planungen für einen dauerhaften Betrieb.

**Anhänge:**

Radartechnisches Gutachten der FVT vom 11.7.2007  
Lageplan und Längenschnitte, Zeichnungs-Nr. 20002846P200200

(Die Anhänge sind dem Dokument TP (10) 17 zu entnehmen.)

## PROTOKOLL 19

### **Straßenbahnbrücke Straßburg-Kehl**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des in der Anlage beigefügten Berichts ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt,

bezugnehmend auf die Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein (Anlage zu Beschluss 2012-I-13, in der Fassung vom 17. Oktober 2012),

unter der Voraussetzung, dass vor Beginn der Arbeiten das Fahrwasser auf der französischen Seite des Rheins freigemacht wird,

davon ausgehend, dass während der Bauphase die Durchfahrtsöffnung auf der französischen Seite gesperrt wird und die Schifffahrt auf der deutschen Seite bei einer Fahrrinnenbreite von 78 m mit einem Verkehr in beiden Richtungen erfolgt,

empfiehlt, die während der Bauphase notwendigen Sperrungen des Fahrwassers mit den revisionsbedingten Sperrungen der Oberrheinschleusen abzustimmen,

billigt nach Abwägung aller Sachverhalte und gemäß den bestehenden Vertragswerken den Bau der Straßenbahnbrücke Straßburg – Kehl.

**Anlage**

### Neue Rheinbrücke zwischen Straßburg und Kehl

1. **Art der Brücke:** Neue Rheinbrücke zwischen Straßburg und Kehl
2. **Ort/Stadt:** Straßburg / Kehl
3. **Rhein-km:** 293,55
4. **Allgemeines:**
  - Art der Baumaßnahme: Bau einer neuen Brücke
  - Überspanntes Bauwerk: Rhein
  - Lage des Brückenbauwerks: zwischen der Europabrücke (Rhein-km 293,50) und der Eisenbahnbrücke (Rhein-km 293,70)
  - Geplante Konstruktionsform der Brücke: Doppel-Bowstring-Konstruktion mit zwei Brückenfeldern, die jeweils von einem Parallelbogen getragen werden
  - Konstruktionsmaterial: Auflager der Brückenträger aus Eisenbeton, Brückentafel und -bogen in Stahlskelettbau
  - Anzahl der Pfeiler im Strom: 1 Mittelpfeiler, ausgerichtet nach den Mittelpfeilern der Europabrücke und der neuen Eisenbahnbrücke
  - Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne / im Fahrwasser: 0 in den Fahrinnen, 1 zwischen den Fahrinnen
  - Breite des Brückenüberbaus in Fahrinnenmitte: ganze Breite
5. **Breite der Schifffahrtsöffnung:**
  - Fahrwasserbreite: ~153 m = 60 + 15 + 78
  - Fahrinnenbreite: 60 m französische Seite + 78 m deutsche Seite
  - Ständig verfügbare Mindestbreite auf Höhe des geplanten Bauwerks: während der Arbeitsphasen: 50 m französische Seite + 50 m deutsche Seite (siehe beigefügte Sicherheitshinweise)
6. **Mindestgeschwindigkeit:** ca. 1,5 m/s (maximale Fließgeschwindigkeit 3 m/s)
7. **Mindestdurchfahrtshöhe:** 7 m
  - Tiefster Punkt des Brückenüberbaus an den Fahrinnen: 146,26 NGF (*Nivellement Général de la France – Pegel Marseille*)
  - HSW: 144,88 NGF
  - Durchfahrtshöhe des Brückenbauwerks: 7,38 m
8. **Kennzeichnung und Sicherheit:** vgl. beigefügte Sicherheitshinweise
9. **Arbeiten:**
  - Art der Brückenmontage:
    - Antransport der Brückenfelder aus Belgien per Schubleichter
    - Ablegen auf der deutschen Uferseite im Montagebereich (Plattform am Ufer + 140,50 außerhalb der Hochwasserzone)
    - Verlegung der beiden Brückenfelder per Schubleichter
  - Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung:
    - Entladen im Montagebereich – Sperrung der deutschseitigen Schifffahrtsöffnung für maximal 12 Stunden (2 Sperrungen, 1 pro Brückenfeld)
    - Verlegung des deutschseitigen Brückenfeldes – Sperrung der deutschseitigen Schifffahrtsöffnung für maximal 12 Stunden
    - Verlegung des französischseitigen Brückenfeldes – Sperrung beider Schifffahrtsöffnungen für maximal 12 Stunden

Lage, Plan, Schnitte: vgl. Foto und beigefügte Pläne

- Plan 1.1 – Allgemeiner Grundriss und Längsprofile
- Plan 2.1 – Draufsicht – Längsschnitt – Querschnitt
- Plan 2.4 – Pfeiler P2
- Plan 2.7 – Funktionaler Querschnitt

(Die Anlagen sind dem Dokument IEN (13) 21 rev. 1 zu entnehmen.)

## **PROTOKOLL 20**

### **Wasserentnahme Insel Rohrschollen**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des in der Anlage beigefügten Berichts ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt,

bezugnehmend auf die Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein (Anlage zu Beschluss 2012-I-13, in der Fassung vom 17. Oktober 2012),

billigt nach Abwägung aller Sachverhalte und gemäß den bestehenden Vertragswerken den Bau der Wasserentnahme,

bittet die französische Delegation über den Abschluss der Maßnahme und die danach beim Betrieb der Wasserentnahme tatsächlich beobachteten Querströmungen zu berichten.

#### **Anlage**

## **Bau einer Wasserentnahme zur Redynamisierung der Rheinauenwälder auf der Insel Rohrschollen bei Straßburg**

### **1. Art der Maßnahme**

Wasserentnahme aus dem Industriekanal/Schiffahrtskanal der Straßburger Stauhaltung. (Vgl. Anhang 1: Änderung der Lage des Bauvorhabens)

### **2. Ort**

Insel Rohrschollen, in unmittelbarer Nähe der Zufahrtsstraße zum Straßburger Wehr an der südlichen Spitze der Insel. (Vgl. Anhang 2: Lageplan)

### **3. Fluss-km**

Rheinkilometer ~284,200

### **4. Allgemeines**

Die Insel Rohrschollen steht für einen besonderen Lebensraum in Europa: den Rheinauenwald. Aufgrund ihrer besonderen ökologischen Bedeutung wurde die Insel 1997 als nationales Naturschutzgebiet ausgewiesen. Das Gebiet verliert jedoch nach und nach seinen Auencharakter. Hinsichtlich der Wasserverteilung existiert nur noch eine passive Überschwemmung im Rahmen der Maßnahmen zum Hochwasserschutz, die einer seltenen Wahrscheinlichkeit und einem sehr progressiven Zyklus von Hochwasseranstieg und -abfall auftritt. Die Überschwemmung konnte den Auencharakter des Gebiets teilweise wieder aktivieren, ersetzt jedoch nicht die wesentlich drastischere Wirkung der Hochwasser in der Vergangenheit.

Die geplante Wasserentnahme ist Teil eines Projekts zur Wiederbelebung des Charakters eines Feucht- und Auengebietes durch ökologische dynamische Überflutungen während des Hochwasseranstiegs des Rheins. Dieses Projekt ist aus Überlegungen entstanden, die seit der Ausweisung des Gebietes als Naturschutzgebiet geführt werden, und ist Teil des Hochwasserschutzes. Es entspricht den Zielvorgaben für das Natura-2000-Gebiet Rhin-Ried-Bruch, d. h. die Wiederherstellung eines funktionierenden Auengebietes (Dynamisierung der Auengebiete), und es ist Teil der in den „Zieldokumenten“ (DOCOB) für das Natura-2000-Gebiet, Rheinauengebiet Rhin-Ried-Bruch, Dep. Bas-Rhin, genannten Maßnahmen.

Mit der Stadt Straßburg, die als Verwalter des Naturschutzgebietes Träger des Projektes ist, wird dieses Projektes zur Wiederherstellung der Dynamik der Rheinauenhabitats auf der Insel Rohrschollen im Rahmen des Programms LIFE + Nature finanziert. Die Insel Rohrschollen verfügt in der Tat über sämtliche Merkmale, aufgrund derer sie geeignet ist, zu testen und aufzuzeigen, dass die Rückkehr zu einer an den natürlichen Wasserhaushalt eines großen Flusses angelehnte Dynamik es ermöglicht, diese besonderen Flusslebensräume zu schützen und nachhaltig zu sichern. Es wurde eine technische Partnerschaft ins Leben gerufen zwischen der Agence de l'Eau Rhin-Meuse (Wassergesellschaft Rhein-Maas), der EDF, der Region Elsass, dem Departement Bas-Rhin, der DREAL Alsace (Leitung für Ausrüstung der Region Elsass), dem ONEMA (nationales Amt zum Schutz der Gewässer), den Voies Navigables de France (Binnenschiffahrtsstraßen Frankreich), dem Regierungspräsidium Freiburg und dem Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg.

Die geplanten Baumaßnahmen ermöglichen es, durch den Bau einer Wasserentnahme am Rhein der Insel bei Hochwasser des Rheins zu jeder Zeit eine maximale Menge von 80 m<sup>3</sup>/s bei einer permanenten Fördermenge von 2 m<sup>3</sup>/s zuzuführen. Der Bau der Wasserentnahme wird durch den Bau einer Fördermengenregulierung, eines Zuflusskanals für die dem inseleigenen Wasserlauf (dem Bauerngrundwasser) zugeführten Mengen ergänzt sowie einer durchgängigen Verbindung zwischen der Mündung des Bauerngrundwassers mit dem Altrhein (vgl. Anhang 3: Baupläne und Anhang 4: perspektivische Ansicht). Die Zufuhrraten (ohne die permanenten Zufuhrmengen) erfolgen nach einem Zufuhrverlauf in Abhängigkeit des Rheinabflusses, der derart bestimmt wurde, dass er weder die Stromerzeugung des Straßburger Wasserkraftwerks, noch die Hochwasserschutzmaßnahmen am Kulturwehr Kehl/Straßburg beeinträchtigt. So beginnt die Zufuhr bei einem Rheinabfluss von 1 550 m<sup>3</sup>/s und wird unterbrochen, sobald der Rheinabfluss eine Menge von 2 800 m<sup>3</sup>/s erreicht.

Für den Zufuhrverlauf (Abbildung 1) gilt folgendes Prinzip:

- kontinuierliche Mindestwassermenge von  $2 \text{ m}^3/\text{s}$  → statistisch gesehen 314 Tage im Jahr;
- variable Zufuhrmenge von 0 bis  $20 \text{ m}^3/\text{s}$  → statistisch gesehen 11 Tage im Jahr;
- variable Zufuhrmenge von  $20$  bis  $40 \text{ m}^3/\text{s}$  → statistisch gesehen 7 Tage im Jahr;
- variable Zufuhrmenge von  $40$  bis  $60 \text{ m}^3/\text{s}$  → statistisch gesehen 4 Tage im Jahr;
- variable Zufuhrmenge von  $60$  bis  $80 \text{ m}^3/\text{s}$  → statistisch gesehen 4 Tage im Jahr;
- Zufuhrmenge von  $80 \text{ m}^3/\text{s}$  → statistisch gesehen 25 Tage im Jahr.

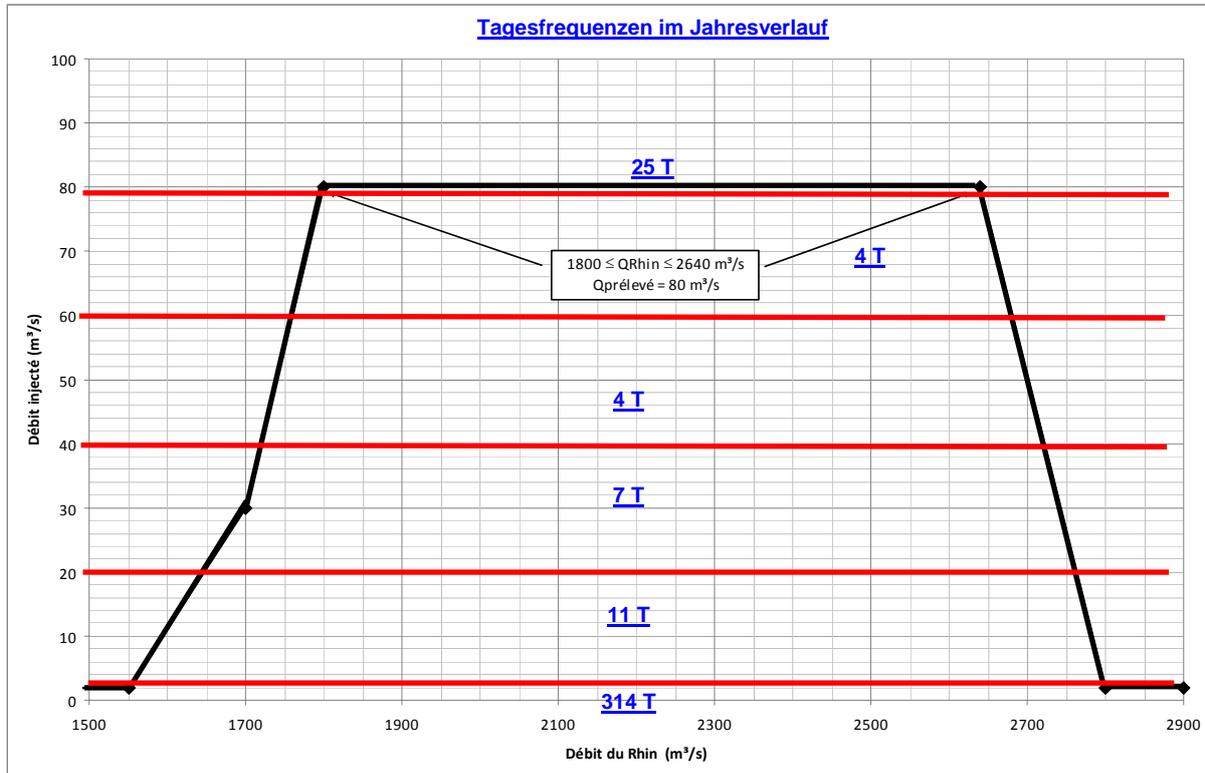


Abb. 1: Zufuhrverlauf

**Fazit:**

Das Bauwerk wird im Schnitt 314 Tage pro Jahr außer Betrieb sein. Mit anderen Worten, während 86 % der Zeit wird in die bestehenden Verhältnisse nicht eingegriffen.

**5. Durchfahrtsbreite**

Der Standort der Wasserentnahme befindet sich bei Rhein-km 284,200. An diesem Ort (Abb. 2) beträgt

- die Gesamtabflussbreite des Kanals 144 m;
- die schiffbare Breite (Tiefgang über 3 m) 128 m;
- die Mindestbreite für die Schifffahrt 88 m (vgl. Anhang 5: Schiffbares Lichtraumprofil des Rheins).

Das geplante Bauwerk ragt maximal 8 m in den Abflussbereich des Kanals, aber ohne den schiffbaren Teil von 128 m zu beeinträchtigen (vgl. Anlage 6: Schnitt des eingetauchten Teils des Bauwerks).

**Fazit zur Geometrie der Durchfahrt:**

**Wir können daraus schließen, dass die unmittelbare Auswirkung des Bauwerks auf die Schifffahrt gleich null ist, da sich in dem schiffbaren Teil kein physisches Element befindet.**

**6. Queranströmungen**

Zur Analyse der Queranströmungen wurde eine Modellierung in zwei Dimensionen durchgeführt. Diese Modellierung wurde durch eine auf den Flussbau spezialisierte Ingenieurgesellschaft (SAFEGE) vorgenommen.

Die Studie ist als Anhang 7 beigefügt. Die Ergebnisse der Studie werden im Folgenden zusammenfassend beschrieben.

Im ungünstigsten Fall, d. h. bei

- einer Wasserdurchführung von 1550 m<sup>3</sup>/s im Zufuhrkanal;

- einer Zufuhr von 80 m<sup>3</sup>/s in Höhe der Wasserentnahme;

werden Queranströmungen größer 0,3 m/s bis zu einer Entfernung von 10 Metern vom Ufer beobachtet. Sie beeinträchtigen somit nur 2 Meter des schiffbaren Bereichs von 128 m.

**Fazit zu den Queranströmungen:**

**Wir können davon ausgehen, dass eine schiffbare Breite von 126 m von keinen Queranströmungen größer 0,3 m/s beeinträchtigt wird.**

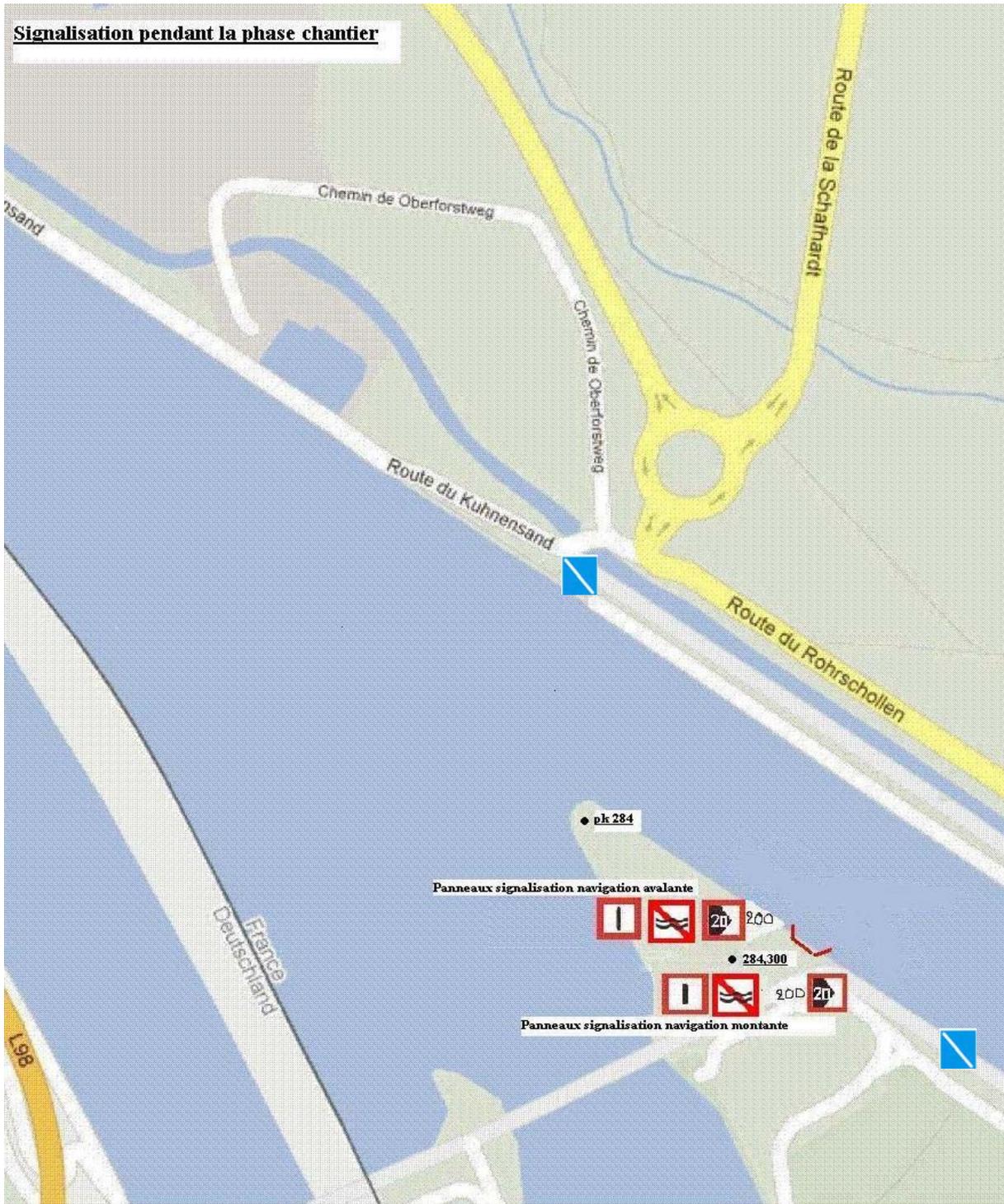
**7. Markierung**

7.1 Während der Bauphase werden sämtliche Arbeiten vom Ufer aus erfolgen. Nur die Taucher werden zwei Wochen lang im Laufe des Monats Juli vom Kanal aus arbeiten.

Während dieser Arbeiten wird eine spezielle Markierung angebracht (vgl. Abb. 2). Es wird eine Bekanntmachung an die Schifffahrt erfolgen, um die Auswirkungen des Wellengangs auf die Taucher möglichst gering zu halten.

Es ist keine Unterbrechung der Schifffahrt vorgesehen und die Schifffahrt wird rechtzeitig über die Bauarbeiten in unmittelbarer Nähe der Wasserstraße informiert.

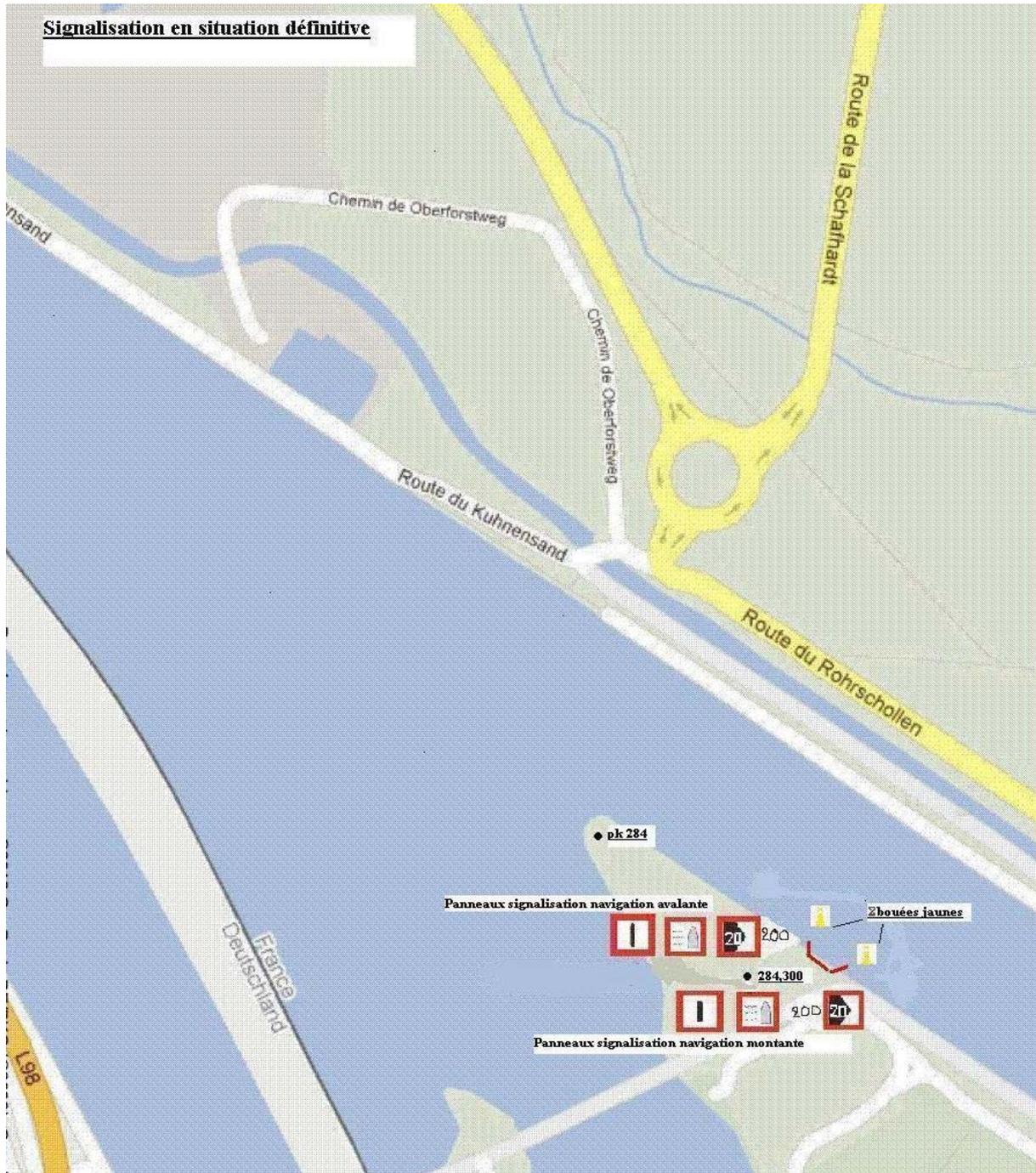
Abb. 2 : Vorübergehende Markierung während der Bauphase



7.2 In der Endphase (vgl. Abb. 3) werden Tafeln angebracht, um die möglichen Queranströmungen zu signalisieren; ferner wird für den Verkehr ein Abstand von 10 Metern erforderlich sein. Es wird empfohlen, einen Sicherheitsabstand einzuhalten und diesen auf 20 Meter festzulegen:

- Für die Talschiffahrt an der Südspitze der Insel.
- Für die Bergschiffahrt an der Straßburger Schleuse.

Abb. 3: Markierung in der Endphase 



Um Kleinfahrzeuge zu warnen, wird am Anfang des Bauwerks ein Blinklicht angebracht, das eingeschaltet wird, wenn sich die Wasserentnahme öffnet.

## 8. Arbeiten

Die Bauarbeiten erfolgen vom Ufer oder vom Kanal aus und werden sich nur geringfügig (bis gar nicht) auf die Schifffahrt auswirken. Die Hauptbaumaßnahmen im Kanal sind:

- Ausschneiden des Betondamms durch Taucher,
- Einschlagen von Spundwänden vom Ufer aus,
- Einbau eines vorgefertigten Absperrschotts.

Die provisorische Markierung wird, wie weiter oben (7.1) beschrieben, zwei Wochen lang angebracht.

### Anhänge:

Anhang 1 - Begründung der Wahl des Standorts für das Bauwerk

Anhang 2 - Lageplan

Anhang 3 - Baupläne (Draufsicht, Schnitt)

Anhang 4 - Perspektivische Ansicht des Bauwerks (indikativ)

Anhang 5 - Wasserstraßenprofil (aus: Wasserstrassenprofil\_de.pdf)

Anhang 6 - Schnitt des eingetauchten Teils des Bauwerks

Anhang 7 - Hydraulische Beurteilung hinsichtlich der Gefahr der Entstehung von Querströmungen

(Die Anhänge sind dem Dokument IEN (13) 23 = IEN/G (13) 23 zu entnehmen.)

## PROTOKOLL 21

### Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2012-I-14)

#### Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

- 1964-II-7 und 1966-I-7, in denen vereinbart wurde, dass die Jahresarbeitsprogramme für Ausbaumaßnahmen auf der Rheinstrecke zwischen Neuburgweier/Lauterburg und St. Goar dem Ständigen Technischen Ausschuss übermittelt werden,
- 1986-I-37, 1995-I-27, in denen eine Unterrichtung über die Maßnahmen zur Wiederherstellung und Erhaltung eines beständigen Gewässerbettes am Niederrhein sowie Herstellen einer Fahrrinntiefe von 2,50 m unter GIW zwischen Köln und Koblenz vorgesehen wurde,
- 1995-I-26, in dem eine Unterrichtung über die Maßnahmen auf dem Waal vereinbart wurde,

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

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

#### Anlagen

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem deutschen Rhein  
im Jahre 2013**

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
1	Geschiebezugabe Iffezheim	336,0 - 338,0	lfd. Durchführung	Keine
2	Sohlenstabilisierung unterhalb Iffezheim	336,0 - 352,0	lfd. Durchführung	Keine
3	Nachregelung zwischen Karlsruhe und Germersheim	362,6 - 384,6	<u>Beginn</u> : 1999 <u>Ende</u> : 2011/2012	Keine
4	Bau einer Liegestelle bei Sondernheim	380,700 - 381,000	<u>Beginn</u> : März 2013 <u>Fertigstellung</u> : Mai 2013	Keine
5	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim (1)	im Bereich von 352,070 - 393,400	<u>Beginn</u> : September 2013 <u>Fertigstellung</u> : Oktober 2013	Keine Ggf. gesonderte Verkehrsregelungen
6	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim (2)	386,200 - 387,100	<u>Beginn</u> : Juni 2013 <u>Fertigstellung</u> : August 2013	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
7	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim (3)	Lampertheimer Altrhein 0,100 - 2,200	<u>Beginn</u> : Mai/Juni 2013 <u>Fertigstellung</u> : Juni 2013	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
8	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim (4)	442,540 - 443,300	<u>Beginn</u> : Februar 2013 <u>Fertigstellung</u> : März 2013	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
9	Geschiebemanagement Mittelrhein a) Geschiebefang Weisenau b) Geschiebezugabe Wallersheim	493,3–494,5  593,0–596,4	28. Leerung: Mitte bis Ende 2013  Vergabe: 14.12.2012 <u>Ausführung</u> : Februar 2013 bis Juli 2013	Keine

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
10	Flutmulde Rees	833,5 - 838,5	<u>Beginn</u> : September 2009 <u>Fertigstellung</u> : März 2015	Keine
11	Geschiebezugabe <u>„Oberer Niederrhein“</u>	700,5 - 701,1 710,5 - 712,0 721,0 - 722,0	<u>Beginn</u> : Ende 2013 <u>Fertigstellung</u> : Ende 2018	Keine
12	Geschiebezugabe <u>„Mittlerer Niederrhein“</u> Staffel 2	734,0 - 741,0 743,0 - 747,0 747,0 - 753,0 753,0 - 759,7 759,7 - 763,5 763,5 - 769,0	<u>Beginn</u> : Mitte 2012 <u>Fertigstellung</u> : Ende 2015	Keine
13	Geschiebezugabe <u>„Unterer Niederrhein“</u>	809,5 - 813,5 813,5 - 818,5 818,5 - 826,5 826,5 - 832,0 832,0 - 838,7 838,7 - 847,0 847,0 - 850,0 850,0 - 858,0	<u>Beginn</u> : März 2008 <u>Fertigstellung</u> : Dezember 2013	Keine
14	Sohlenstabilisierung Spyk	851,8 re. U	<u>Beginn</u> : Juni 2012 <u>Fertigstellung</u> : Mitte 2013	Keine
15	Baggerungen im Bereich des WSA Dbg.-Rhein		<u>Abarbeitung</u> : geplant in 2013/14	Keine
16	Bau einer PKW- Absetzstelle im fiskalischen Hafen Emmerich	851,8 re. U.	<u>Beginn</u> : Anfang 2013 <u>Fertigstellung</u> : Herbst 2013	Keine
17	Verbau von Bühnenkolken im Bereich des WSA Duisburg Rhein		<u>Beginn</u> : September 2013 <u>Fertigstellung</u> : Dezember 2014	Keine
18	Baggerungen im Bereich des WSA Köln		<u>Abarbeitung</u> : geplant in 2013	Keine
19	Bau einer 2-Kegel-Liegestelle im fiskalischen Schutzhafen Köln-Mülheim	691,4 re. U.	<u>Beginn</u> : Mitte 2013 <u>Fertigstellung</u> : Ende 2014	Keine

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem niederländischen Rhein  
in den Jahren 2012 – 2013**

Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
<b>Maßnahmen auf der Waal</b>				
1	Gewährleistung einer Fahrrinntiefe von 2,80 m unter GIW	857 – 924	Langfristig andauernde Maßnahme, Dauerprojekt	Behinderungen aufgrund von Baggerarbeiten
2	Neubau eines Übernachtungshafens bei Lobith	860	Verzögerungen in der Planungsphase, langfristig andauernde Maßnahme	keine Auswirkungen auf das Fahrwasser
3	Grenzprojekt Spijk	857	Stabilisierung des Strombettes durch feste Schicht und Sandvorspülung, Arbeiten wurden 2012 begonnen, Dauerprojekt	einige Behinderungen während der Arbeiten, mittelfristig besserer Tiefgang
4	Projekt Bühnenabsenkung im Rahmen von „Raum für den Fluss“ Phase 2	887 – 899	Programm Bühnenabsenkung Phase 2 wird 2012 fortgesetzt	einige Behinderungen während der Arbeiten
	Bühnenabsenkung Phase 3 mit Bau der Längsdämme km 911-922	911 – 954	Vorbereitung des Baus von 10 km Längsdamm Durchführung der Phase 3 beginnt im Juni 2013 und dauert bis Ende 2015	
5	Neubau Straßenbrücken Nimwegen und Ewijk	885,785 893,700	Neubau der Brücken Nimwegen und Ewijk Bau der beiden Brücken hat im Jahr 2011 begonnen und Fertigstellung ist für 2013 bzw. 2014 vorgesehen.	maximal 10-stündige Sperrung, intensive Betreuung und rechtzeitige Bekanntmachung an die Schifffahrt
6	Projekt Ausbau von Seitenarmen („Raum für den Fluss“)	verschiedene Stellen	in Vorbereitung	einige Behinderungen beim Bau der Ein- und Auslaufstellen
<b>Maßnahmen auf dem Neder-Rijn und Lek</b>				
7	Grundinstandsetzung der Schleusen und Wehre Driel, Amerongen und Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Zustimmung für weitere Ausarbeitung wurde erteilt. Plan wird vorbereitet.	geringfügige Behinderungen

## PROTOKOLL 22

### **Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke Wassertiefe über dem unteren Dremmel der Schleuse Iffezheim Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2012 (2012-I-15)**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

- 1974-I-35 zur Festsetzung einer Mindestwassertiefe über dem Unterdremmel 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,

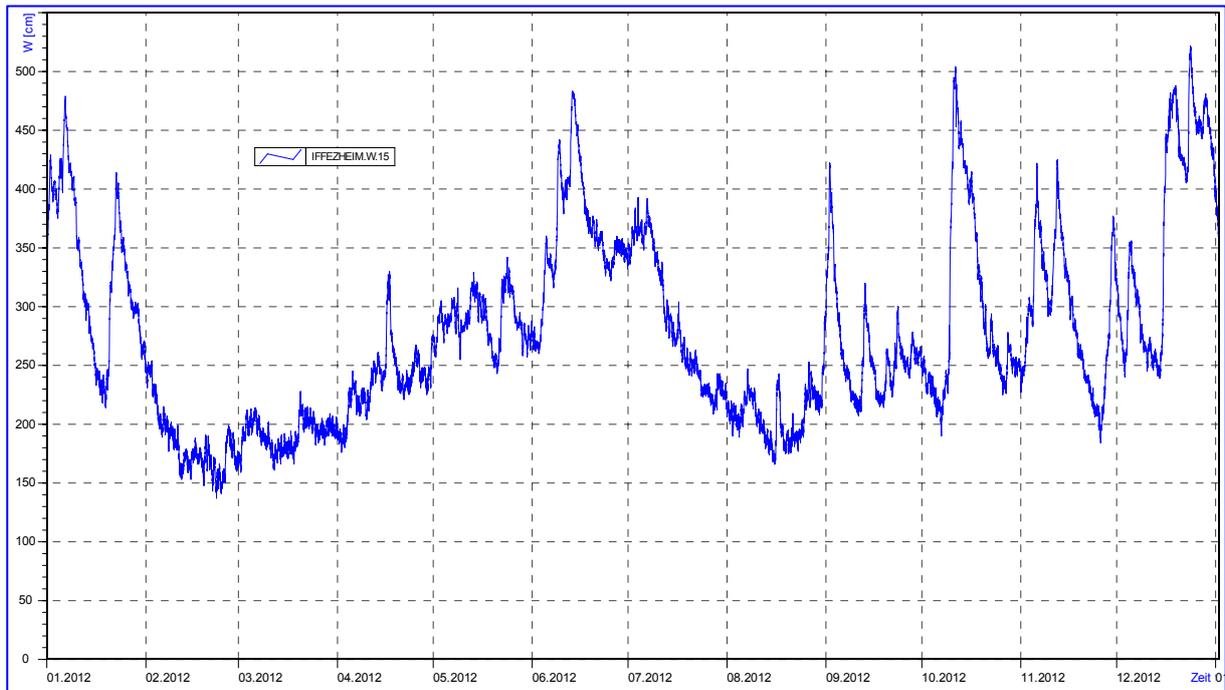
nimmt die Mitteilungen des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und insbesondere folgende Tatsache zur Kenntnis:

- Die Wassertiefe über dem Unterdremmel 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**

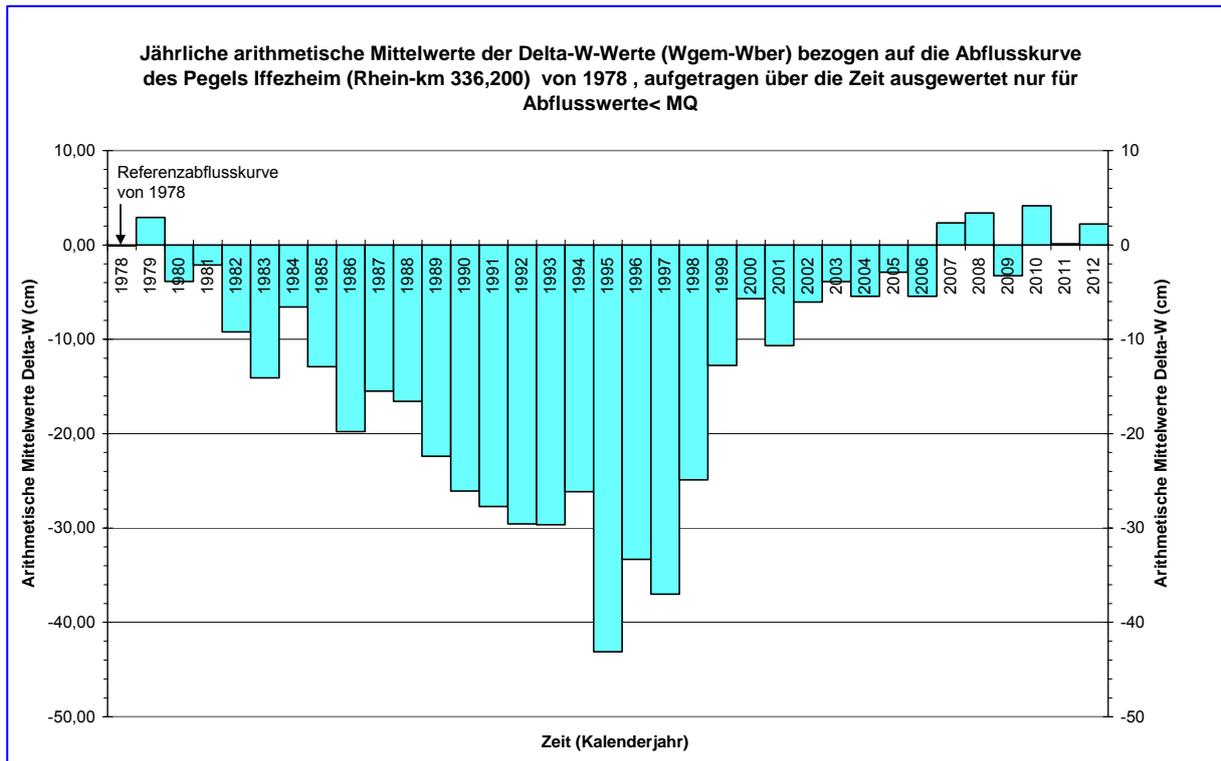
## Überprüfung des Vertragswasserstandes Iffezheim für das Jahr 2012

Das Jahr 2012 war durch keine ausgeprägten Niedrigwasserperioden gekennzeichnet. Abflüsse unter  $600 \text{ m}^3/\text{s}$  traten im Jahr 2012 nicht auf. Der kleinste Abfluss trat am 23.02. mit einem Wasserstand von  $137 \text{ cm}$  ( $= 111,43 \text{ m} + \text{NN}$ ) und ca.  $655 \text{ m}^3/\text{s}$  auf.

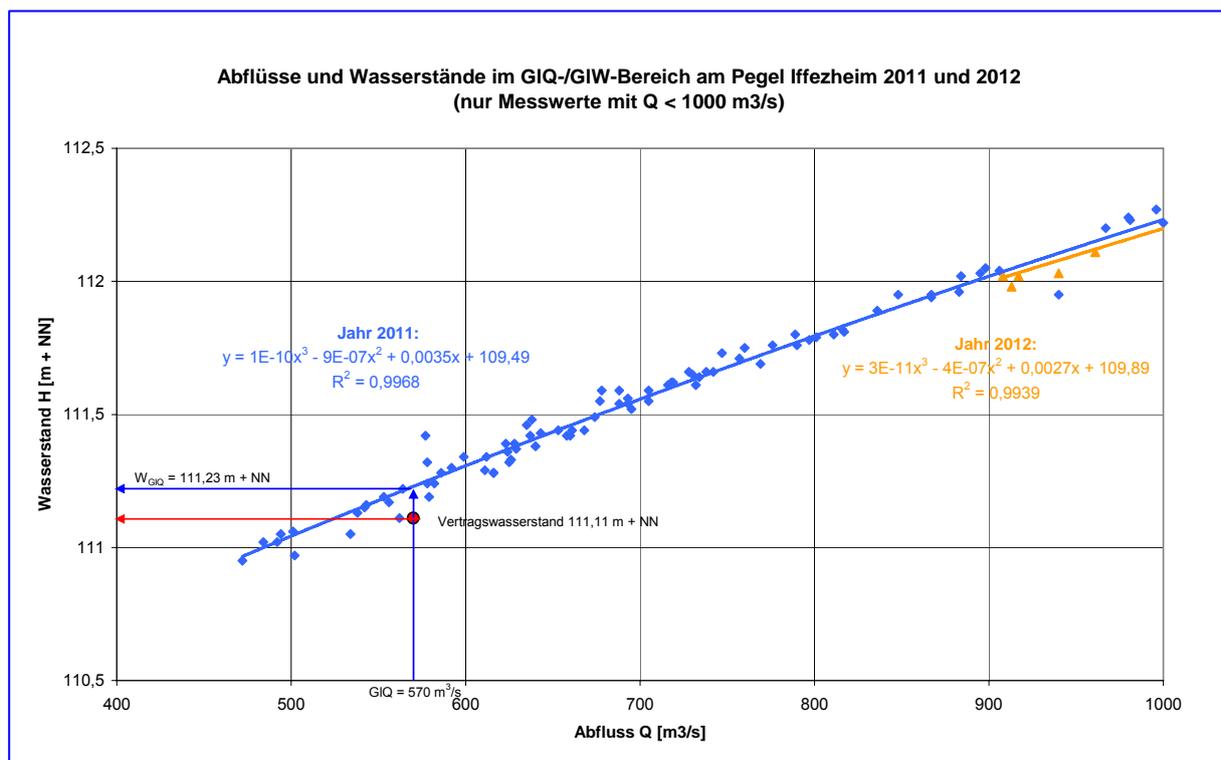


22 Abflussmessungen wurden am Pegel Iffezheim (Rhein-km 336,200) durchgeführt. Sie lagen zwischen  $913$  und  $2820 \text{ m}^3/\text{s}$ . Die Messungen erfolgten zwischen dem 10.01. und dem 20.12.2012.

Der arithmetische Mittelwert der Delta-W-Werte ( $W_{\text{gem}} - W_{\text{ber}}$ ) bezogen auf die Abflusskurve am Pegel Iffezheim aus dem Jahr 1978 (Referenzabflusskurve) liegt mit ca.  $2 \text{ cm}$  etwas über dem Wert von 1978.



Nach dem Diagramm „Abflüsse und Wasserstände im GIQ-/GIW- Bereich am Pegel Iffezheim im Jahr 2011 und 2012 (nur Messwerte mit  $Q < 1000 \text{ m}^3/\text{s}$ )“ zeigt sich für das Kalenderjahr 2012 keine grundsätzliche Veränderung gegenüber dem Jahr 2011. Der aktuelle Wasserspiegel bei GIQ kann weiterhin mit  $111,23 \text{ m} + \text{NN}$  angenommen werden und liegt damit über dem Vertragswasserstand von  $111,11 \text{ m} + \text{NN}$ .



## **PROTOKOLL 23**

### **Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

- von der Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften in ihren Vertragsstaaten, die in den Anlagen aufgeführt sind,
- von Entscheidungen ihrer Ausschüsse und Arbeitsgruppen, die aufgrund von Beschlüssen delegiert worden sind und die in den Anlagen aufgeführt sind sowie
- von der Nichtverlängerung von vorübergehenden Vorschriften.

#### **Anlagen**

**Anlage zu Protokoll 23**

**1. Polizeiverordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung**

**POLIZEIVERORDNUNG**

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften  
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2012-II-13	Änderung der RheinSchPV durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 – Änderung der Regelungen für die Wahrschaustrecke Oberwesel - St. Goar (Inhaltsverzeichnis, §§ 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 und Anlage 9)	I	1.12.2013				14.2.2013
2012-II-14	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 3.34, 9.01, 9.10, 10.01, 11.01, 11.02, 12.01, 13.01, 14.02 und Anlage 3)	I	1.12.2013				15.2.2013

Nichtverlängerung vorübergehender Vorschriften

Protokoll	Inhalt	**)	Vorgesehe- nes Außer- Kraft-Treten	Ursprünglicher, ab dem 1. April 2009 wieder geltender Verordnungstext
2005-II-17	§ 3.13 Nr. 1 Bst. e: Bezeichnung der Kleinfahrzeuge in Fahrt	N	31.3.2009	e) die Seitenlichter nach Buchstabe b; diese Lichter können jedoch unmittelbar nebeneinander oder in einer einzigen Laterne am oder nahe am Bug in der Schiffsachse gesetzt sein;

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung, N = Nichtverlängerung

## 2. Untersuchungsordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

### UNTERSUCHUNGSORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften  
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) 1995	I	1.1.1995	19.12.1994	**)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. § 23.11 RheinSchUO – Mindestbesatzung	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. § 23.14 RheinSchUO – Mindestbesatzung übrigen Fahrzeuge	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Änderung der Übergangs- und Schlussbestimmungen	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Änderung der RheinSchUO infolge der Revision der RheinPatVO	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. § 10.03 Nr. 5 Buchstabe b - Ansaugung der Verbrennungsluft von Antriebsmaschinen	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. § 9.17, 24.02 und 24.03 - Kontrolle der Signalleuchten	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Kapitel 20 - Sonderbestimmungen für Seeschiffe - Änderung Kap. 24 daraus folgend	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Schifferdienstbuch - Anlage F	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Revision der RheinSchUO	I	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. § 6.30 Nr. 7; § 9.05; § 9.09 Nr. 4 und § 12.01 Nr. 1 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein 2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. § 10.01 Nr. 4 - Ausrüstung mit Heckankern 2. § 23.05 zweiter Satz - Typgeprüfte Fahrtschreiber	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-18	Übergangsbestimmung zu § 15.07 Nr. 2 Buchstabe a - Lichte Breite von Türen von Fahrgastkabinen	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-19	Übergangsbestimmungen zu § 16.01 - Zum Schieben geeignete Fahrzeuge	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-20	§ 3.04 - Gemeinsame Wandung zwischen Fahrgasträumen und Brennstofftanks	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-II-18b	§ 8.05 Nr. 6, 9 - 13 - Sicherungen gegen den Austritt von Brennstoff beim Bunkern und § 24.02 Nr. 2	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-25	§ 24.02 Nr. 2 - zu § 15.08 Nr. 4 - Übergangsbestimmungen für Einzelrettungsmittel an Bord von Fahrgastschiffen	W	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-26	§ 11.01 - Sicherheit im Fahrgastbereich (betrifft nicht die franz. Fassung)	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	--	14.4.1999	3.12.1998

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-14	§§ 3.02, 3.03 und 24.02 - Vorübergehende Anordnungen der RheinSchUO nach § 1.06	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-II-15	§ 23.04 Nr. 2 - Möglichkeit der Anerkennung von Dienstbüchern	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-III-16	§§ 15.02, 20.01 und 24.02 – Vorübergehende Änd. der RheinSchUO nach § 1.06	I	1.4.2000	11.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
1999-III-20	Kap. 22a RheinSchUO – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet	I	1.4.2000	16.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
2000-I-18	1. §§ 2.12, 9.11, 10.03, 14.04, 15.07, Anlage I RheinSchUO	I	1.10.2000	9.11.2000	**)	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
	2. § 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	**)	--	--	--
2000-I-19	Kap. 8a u. Anlage J RheinSchUO Emission von gasförmigen Schadstoffen u. luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	21.12.2001	**)	31.3.2003	12.4.2001	7.7.2000
2000-I-24	§ 24.05 Nr. 1 – Verwendung des neuen Schifferdienstbuches	I	1.4.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	12.4.2001	7.7.2000
2000-III-20	§ 7.02, 8.06, 10.05, 12.05, 24.01, 24.02, 24.06 u. Anlage B – vorübergehende Änderungen	I	1.4.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2000-III-21	§ 5.02, 5.06 – Schnelle Schiffe – vorübergehenden Anordnungen	I	1.10.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2001-I-17	1. § 3.04 Nr. 2 u. 3 – Gemeinsame Wandungen	W	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
	2. § 24.02 (zu § 15.07 Nr. 2a, 2. Satz – Lichte breite							
	3. § 24.02 Nr. 2 (zu § 16.01 Nr. 2) – Spezialwinden							
2001-I-18	1. § 22a.05 - Anordnungen vorübergehender Art – Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim – Basel 2. § 24.06 Nr. 2 zu § 22a.05 Nr. 2	I	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	§ 21.02 – Anordnungen vorübergehender Art Anwendung des Teils II auf Sportfahrzeuge	I	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	§ 24.04 Nr. 1 – Freibordberechnung für vor dem 1.4.1976 zugelassene Fahrzeuge	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Anpassung der Besatzungsvorschriften des Kapitels 23	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art	W	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Anordnungen vorübergehender Art – Fahrgastschiffe mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim - Basel	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Änd. RheinSchUO durch Anordnungen vorübergeh. Art	I	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*\*) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art - § 3.03	W	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.02; 7.02; 8a.03; 10.02; 10.05; 11.02; 11.13; 23.09; 24.02; 24.04; 24.06; Anlagen D und J §§ 10.05; 23.09, Nr.1; 24.02, Nr. 2 und 24.06, Nr. 5	I	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
		I	1.10.2003					
2002-I-32	Übergangsbestimmungen zum Kapitel 23 – Besatzungen	I	1.7.2002	15.6.2002	**)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Definitive Änderung der RheinSchUO	I	1.10.2003	6.5.2003	**)	24.11.2006	20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Änderung der RheinSchUO infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 1.01 und 7.06	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.02 Nr. 3 Leckrechnung (nur NL) 2. § 20.01 Nr. 5 d – Seeschiffe und §§ 22a.01, 22a.02, 22a.03, 22a.04 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6, 7 und 9 22a.06 – Fahrzeuge über 110 m	W	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
		I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.07, 3.04 Nr. 3, 8.02 Nr. 4, 10.02 Nr. 2, 15.10 Nr. 10, 21.02 Nr. 1 und 2, 22a.04 Nr. 5 und 8, 22a.05 Nr. 2, 23.07 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.06 und Anlage D	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Definitive Änderungen der Rhein-SchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	24.11.2006	16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Schnelle Schiffe auf dem Rhein – Ergänzung der UO durch ein Kap. 22b	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.07 Nr. 6 – Symbol „Zutritt für Unbefugte“ 2. § 15.09 Nr. 7 (nur NL) u. Nr. 9	W	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
		I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 und 24.06	I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 3 Steuerhaus, freies Blickfeld 2. Anlage B Nr. 36 – Eintragung der Absperrorgane 3. § 24.01 Nr. 3 – Anwendung von Übergangsbestimmungen 4. § 24.02 Nr. 2 – Übergangsbestimmungen zu § 10.05 Nr. 1 5. § 24.06 – Abweichungen für Fahrzeuge, die nicht unter § 24.01 fallen	I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
		I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*\*) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07	I	1.4.2004 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Neufassung des Kapitels 24	I	1.10.2004	16.8.2004	**)	28.11.2006	2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Einführung von Grenzwerten einer Stufe II durch die Änderung des § 8a.02 Nr. 2 sowie der entsprechenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO	I	1.7.2007	16.8.2004	**)	2.2.2008	8.11.2005	18.12.2003
2004-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.01 Nr. 83 2. § 5.02 Nr. 1 3. § 5.06 Überschrift 4. § 5.06 Nr. 3 5. § 22a.05 – Zusätzl. Anforder. 6. § 22a.05 Buchst. a Nr. 1 7. § 22a.05 Nr. 2 (nur FR-Text) 8. § 22a.05 Nr. 3	W	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 24.02 und 24.03	I	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03, 10.03a und 10.03b	W	1.4.2005	1.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-21	Anordnungen vorübergehender Art 1. § 22a.05 2. §§ 22b.03, 24.06 und zu Anl. J Teil IV	I	1.4.2005	3.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
			1.4.2005	3.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sicherheit der Fahrgastschifffahrt 1. § 1.01 2. § 3.02 3. § 9.02 4. § 9.18 5. § 10.02 Nr. 2 f) 6. §§ 10.03 bis 10.05 7. Kapitel 15 8. § 17.07 Nr. 4.3 9. § 22b.03 10. § 24.02 Nr. 2 - zu Kap.15 11. § 24.03 12. § 24.04 Nr. 3 13. § 24.06 14. Anlage I	I	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005
2005-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 2 - 2. § 11.02 Nr. 5 3. § 22a.05 Nr. 1a Absatz 1 (nur franz. Text)	W	1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Anordnungen vorübergehender Art – 1. §§ 10.03a Nr. 1 u. 10, 10.03b Nr. 1, 4, 5 u. 13, § 10.03c 2. 24.06 Nr. 5	I	1.1.2006	7.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
			1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*\*) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2005-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 1. § 21.02 Nr. 2 Buchstabe d 2. § 1.01 Nr. 20a 3. § 8.02 Nr. 4 4. § 10.02 Nr. 2 Buchstabe a 5. § 22a.01 bis 22a.04 (ohne Nr. 5 u. 8) und § 22a.06 6. § 22a.04 Nr. 5 u. 8 7. § 22b.01 bis 22b.12 8. Anlage D Muster 1 und 2	W	1.1.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
			1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-20	Anordnungen vorübergehender Art §§ 8a.01, 8a.03, 8a.07, 8a.11, Anlage A, Anlage J, Teil I, II u. VIII	I	1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03a Nr. 8, 10.03b Nr. 9, 15.03 Nr. 1 bis 4, 9 bis 11, 15.06 Nr. 3, 8 und 14, 15.09 Nr. 4, 15.10 Nr. 6, 15.11 Überschrift, Nr. 1, 2, 14 und 15, 15.12 Überschrift, Nr. 6 und 10, 15.15 Nr. 1, 5 und 10, 21.02 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.03 Nr. 1, 24.06 Nr. 5	I	zwischen 1.1.2006 u. 30.9.2007	12.1.2006	**)	18.4.2007	3.4.2006	9.12.2005
2006-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20 und 23.09	W	1.10.2006	15.8.2006	**)	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – § 23.03 Nr. 1 und § 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-20	Definitive Änderungen der RheinSchUO (§§ 23.03 Nr. 1 und 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h)	I	1.1.2009	10.7.2007	**)	31.12.2008	1.7.2009	5.12.2006
2006-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.02 Nr. 2, 7.02 Nr. 3, 8.03 Nr. 4 und 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5 und Anlage B Nr. 36)	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-25	Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 bis 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22a.05, 22b.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlage B	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-26	Einführung der einheitlichen europäischen Schiffsnummer – Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 2.17, 2.18, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, F, H, J, K, L	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*\*) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2006-II-27	Definitive Änderungen der - §§ 1.01 Nr. 20a, Nr. 83, 1.02 Nr. 2, 3.04 Nr. 3, 5.02 Nr. 1, 5.06 Überschrift und Nr. 3, 10.02 Nr. 2a, 10.03a Überschrift, Nr. 1 und 10, 10.03b, Überschrift, Nr. 1, 4, 5 und 13, 10.03c, 11.02 Nr. 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5, 21.02 Nr. 2d, 22b.01 bis 22b.12, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlagen A, B, D, J, Teil I)	W	1.10.2007	10.7.2007	**)	29.1.2009	13.9.2007	5.12.2006
2007-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-I-17	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 10.05, 15.09 und 24.04)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der RheinSchUO (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008	1.1.2009	**)	9.12.2008	1.7.2009	21.12.2007
2007-II-24	Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt – Typgenehmigung, Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten auf Binnenschiffen	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-25	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 2.01, 14.13, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen G, K, F)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-26	Änderung der RheinSchUO (§ 8a.02) (2003-II-27, 2006-I-23)	I	1.10.2008	15.2.2008	**)	19.2.2009	20.3.2008	21.12.2007
2007-II-27	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 8.05, 24.02, 24.06)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-28	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§ 10.01, Anlage B)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2008-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 und 24.06)	I	1.10.2008	12.9.2008	**)	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*\*) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2008-I-24	Definitive Änderungen der RheinSchUO (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlagen B und I)	I	1.4.2009	6.12.2008 20.12.2012 <sup>1</sup>	**)	9.6.2009	1.7.2009	13.6.2008
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der RheinSchUO, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt	I	1.12.2009	6.12.2008 20.12.2012 <sup>1</sup>	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Änderung der RheinSchUO im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschifffahrt sowie deren Einbau zur Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäische und weltweite Normen und zur Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission	I	1.12.2009	6.12.2008 20.12.2012 <sup>1</sup>	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchUO (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, H, L, P)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-16	Änderungen der RheinSchUO zum Ersatz des Begriffes Richtlinie durch den Begriff Dienstweisung (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.07, 2.12, Anlage J)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)	I	1.10.2009	6.12.2008	**)	16.7.2009	1.7.2009	5.6.2009

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*\*) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

<sup>1</sup> Ergänzungen / Präzisierungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-19	Klarstellungen zu früheren Beschlüssen und definitive Änderungen der RheinSchUO (§§ 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 und Anlage D)	I	1.10.2009	20.12.2012	**)	25.8.2010	1.12.2009	***)
2009-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, Anlagen E, F und K)	I	1.4.2010	6.12.2009	**)	15.1.2010	1.7.2009	26.1.2010
2010-I-10	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 RheinSchUO (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2010	22.7.2010	**)	24.05.2011	1.7.2009	10.6.2010
2010-II-26	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen F, G, K und N)	I	1.4.2011	<sup>1)</sup>	**)	18.11.2011	1.7.2009	19.1.2011
2010-II-27	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 - Anforderungen an Bordkläranlagen (Kapitel 14a)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	5.3.2012	1.12.2011	19.1.2011
2010-II-28	Definitive Änderungen der RheinSchUO - Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet (Kapitel 22a)	I	1.12.2011	1.1.2009 20.12.2012 <sup>2)</sup>	**)	5.12.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-29	Definitive Änderungen der RheinSchUO - Prüfungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, Anlage B)	I	1.12.2011	20.12.2012	**)	25.11.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-30	Definitive Änderungen der RheinSchUO aufgrund praktischer Erfahrungen und zur Klarstellung bestimmter Anforderungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, Anlage G)	I	1.12.2011	20.12.2012	**)	27.1.2012	1.7.2009	20.1.2011
2011-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§ 7.02 Nr. 2)	I	1.10.2011	1.1.2009	**)	7.3.2012		15.6.2011

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*\*) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

\*\*\*) Gegenstandslos.

<sup>1)</sup> Durch die Einführung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zum 1.7.2011 wird der Beschluss nicht mehr umgesetzt.

<sup>2)</sup> Ergänzungen / Präzisierungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
2011-I-14	Änderungen der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten (Anlage N, Teil I)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	4.4.2012	1.12.2011	15.6.2011
2012-II-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 Nr. 1, 9.20 Nr. 2 a und f (§§ 7.02 Nr. 3, 8.02 Nr. 5, 9.15 Nr. 9 und 10, 24.02 Nr. 2)	W	1.10.2012	6.12.2008				14.2.2013
		W	1.4.2013					

### 3. Patentverordnung: Inkraftsetzung

#### RHEINPATENTVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften  
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-13	Anerkennung des tschechischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.10.2009	<sup>1)</sup>	17.10.2011	1.7.2011	1.10.2009	5.6.2009

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

\*\*\*) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

<sup>1)</sup> Durch die Einführung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zum 1.7.2011 wird der Beschluss nicht mehr umgesetzt.

#### 4. Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein („RheinSchPersV“): Inkraftsetzung

##### VERORDNUNG ÜBER DAS SCHIFFSPERSONAL AUF DEM RHEIN

Inkraftsetzung der Verordnung, von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften  
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
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 Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013					29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (§ 6.02)	I	1.12.2013					15.2.2013

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

#### 5.1 Polizeiausschuss (Beschluss 2003-I-22)

Richtlinien und Empfehlungen für Binnenschifffahrtsinformationsdienste, Edition 3.0, 2011  
(gesondert)

#### 5.2 Polizeiausschuss (Beschluss 2006-I-21)

Standard Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschiffahrt, Edition 1.2  
(gesondert)

#### 5.3 Polizeiausschuss (Beschluss 2006-II-23)

Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschiffahrt, Edition April 2013 – 23.4.2013  
(gesondert)

**6.1 Untersuchungsausschuss:** (Beschluss 2010-II-27)

**Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung anerkannten technischen Dienste  
gemäß § 14a.12 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Beschluss 2010-II-27)**

Ist für einen Staat kein technischer Dienst angegeben, wurde seitens des betreffenden Staates kein technischer Dienst anerkannt.

Land	Name	Adresse	Telefon-/Faxnummer	E-Mailadresse
Belgien				
Deutschland	SGS INSTITUT Fresenius GmbH Environmental Service	Im Maisel 14 D-65232 Taunusstein	T: +49 (0)6128 744-328 F: +49 (0)6128 744-9499	de.envi@sgs.com <a href="http://www.de.sgs.com">http://www.de.sgs.com</a>
	PIA - Prüfinstitut für Abwassertechnik GmbH	Hergenrather Weg 30 D-52074 Aachen	T: +49 (0)241 - 75082-20 F: +49 (0)241 - 75082-29	info@pia-gmbh.com
Frankreich				
Niederlande				
Schweiz				

### Aufstellung der Typgenehmigungen für Bordklärantagentypen

Zuständigen Behörde: D

1	2	3	4	5	6	7
Fabrikmarke <sup>(1)</sup>	Herstellerseitige Bezeichnung <sup>(1)</sup>	Nummer der Typgenehmigung	Datum der Typgenehmigung	Erweiterung, Verweigerung, Entzug <sup>(2)</sup>	Grund der Erweiterung, Verweigerung oder Entzug	Datum der Erweiterung, Verweigerung, Entzug <sup>(2)</sup>
Martin Membrane Systems GmbH Wald-Eck 7 D-19417 Warin	BMA R Kodierung: BMA 5 R BMA 13 R BMA 20 R BMA 35 R BMA 50 R BMA 75 R	R1*II*0001*00	8.5.2013	--	--	--

(1) Entsprechend Typgenehmigungsbogen.

(2) Zutreffendes eintragen.

**6.2 Untersuchungsausschuss:** (Beschluss 2008-II-11)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung  
**Anlage M, Teil V**

**3. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung  
 aufgrund gleichwertiger Typgenehmigungen zugelassenen Wendeanzeiger**

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
IVW 001	Falcon 300/500	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	25.10.2010	IVW / Scheepvaartinspectie	e-04-101
FVT 001	ST4710 + ST4790 ST4720 + ST4790	Schwarz Technik	Schwarz Technik Duisburg	30.4.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-090

#### 4. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung für den Einbau oder Austausch von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger anerkannten Fachfirmen

Ist für ein Land keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Land keine Anerkennung ausgesprochen.

...

##### Polen

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +48	E-Mailadresse
1.	Zakład Elektroniczny JUKO, Maciej Kolodziejczyk <sup>16</sup>	Celna 1 70-644 Szczecin	914623632	biuro@jukomarine.eu

##### Schweiz

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +41	E-Mailadresse
1.	JFS electronic Sturtzel & Co. AG	Rothusstrasse 9 6331 Hünenberg	41 790 16 16	jfs-electronic@swissradar.com
2.	NAUTICTRONIC GmbH, Veit Zgraggen <sup>16</sup>	Service-Center Tramstrasse 66 Postfach 112 4142 Münchenstein 3	61 411 48 20	info@nautictronic.ch

...

---

<sup>16</sup> SWISS Radar Geräten des Typs Precision Navigator II / JFS 364 C

### **6.3 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 1997-II-28)**

#### **ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**

#### **EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

#### **EMPFEHLUNG Nr. 10/2012 vom 11. Dezember 2012**

#### **Vereinfachtes und standardisiertes Verfahren zur Anwendung des § 24.04 Nr. 4 der RheinSchUO im Hinblick auf drei Bestimmungen, um die Folgen des Ablaufs der Übergangsbestimmungen näher untersuchen zu können**

Aufgrund nachfolgender Bestimmungen können für ein Schiff mit einem entsprechenden Antrag Ausnahmen gemäß § 24.04 Nr. 4 gestattet werden, sofern der Antrag sich auf die Mindestlichtdurchlässigkeit von Steuerhausfensterscheiben nach § 7.02 Nr. 5, die Anker-ausrüstung nach § 10.01 oder die Auslösung von Alarmsystemen auf Tagesausflugsschiffen, deren  $L_{WL}$  25 m nicht überschreitet, an den Stellen nach § 15.08 Nr. 3 Buchstabe a Doppelbuchstaben bb und cc der RheinSchUO bezieht:

1. Eine generelle Befreiung von der Untersuchung eines Fahrzeugs ist nicht möglich.
2. Die Vorschrift N.E.U. für die betreffenden Übergangsbestimmungen bleibt von der Einführung dieses Verfahrens unberührt und gilt weiterhin.
3. Die Anwendung der betreffenden Übergangsbestimmungen wird nicht aufgehoben, sondern lediglich bis zur nächsten Erneuerung des Schiffsattests verschoben.
4. Der Eigner des Schiffes muss dem Antrag eine Erklärung beifügen, aus der hervorgeht, dass die Kosten der notwendigen Maßnahmen für ihn unzumutbar sind.
5. Hinsichtlich der Kosten der an einem Fahrzeug durchzuführenden Maßnahmen wurde für die oben genannten Bestimmungen ein Mindestbetrag von 2.500,- € festgesetzt, der für einen Unternehmer als Untergrenze für eine Antragstellung zur Teilnahme an dem Verfahren gilt.
6. Die Kosten für durchzuführende Maßnahmen sind vom Schiffseigner anzugeben.
7. Diese Empfehlung gilt bis zum 31. Dezember 2014.

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 11/2012**  
**vom 11. Dezember 2012**

VINOTRA 10

Dem Tankschiff "Vinoira 10" mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02333565 wird hiermit die Genehmigung zur Nutzung des Hydrogen Diesel Enrichement (HDE)-Systems unter Anwendung eines gasförmigen Zusatzes beim fossilen Kraftstoff für Generatoren erteilt.

Aufgrund der Bestimmungen in § 2.19 Nr. 3 darf bei dem genannten Schiff von den Bestimmungen in § 8.01 Nr. 3 bis zum 1. Juli 2017 abgewichen werden. Die Nutzung des HDE-Systems wird als ausreichend sicher angesehen, sofern jederzeit den nachfolgend aufgeführten Bedingungen entsprochen wird:

1. Für den Einbau des Systems muss eine Nullmessung auf der Grundlage der EN ISO 8178 (D2)-Messung, durchgeführt von einer akkreditierten Prüfstelle, Erkenntnisse zu den Motoremissionen liefern.
2. Nach dem Einbau wird eine zweite Emissionsmessung durchgeführt, um aufzuzeigen, dass das System ordnungsgemäß funktioniert.
3. Die Messergebnisse werden vom Schiffseigentümer in einen Bericht aufgenommen und zwecks Informationserteilung der zuständigen Behörde zugesandt.
4. Die Komponenten, die Gas erzeugen, behandeln und verteilen, sind in einem Gehäuse zusammengebaut, in welchem ein Gaserkennungssystem angebracht ist.
5. Das Auftreten von Störfällen wird mittels Sensoren erkannt, die ein Signal abgeben, damit das System ausgeschaltet wird, wenn es nicht ordnungsgemäß funktioniert. Diese Sensoren verfügen über eine Doppelausführung.
6. Bei Störfällen wird das System automatisch unverzüglich ausgeschaltet; das System kann im Steuerhaus und im Maschinenraum durch eine entsprechende Vorrichtung auch manuell ausgeschaltet werden.
7. Sollte sich die Funktionsweise des Systems als nicht verlässlich erweisen, wird die Anlage vom Schiff entfernt.
8. Der Schiffseigentümer sendet der zuständigen Behörde jährlich einen Bericht zu den Motoremissionen, dem Kraftstoffverbrauch und den Stör- sowie den Zwischenfällen zu.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (12) 52 zu entnehmen.)

## ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

### EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

#### EMPFEHLUNG Nr. 12/2012 vom 11. Dezember 2012

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz  
von Wohn-, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

#### VIKING EMBLA

In Anwendung des und abweichend von § 10.03a RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Viking Embla“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001956 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löscheinleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>) bei einem Betriebsdruck von 5 bar < p<sub>Wasser</sub> < 18 bar.
4. Das Sprühsystem ist in Abschnitte unterteilt, die bis zu 102 Sprühdüsen umfassen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem ausgelegt.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, werden Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet. In Küchen sind Sprühdüsen bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt ist, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen sind Trockensprinkler installiert.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, ist mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
  - niedriges Niveau im Wassertank;
  - Spannungsausfall;
  - Druckverlust im Leitungssystem.Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (11) 53 rev. 2 zu entnehmen.)

## ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

### EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

#### EMPFEHLUNG Nr. 13/2012 vom 11. Dezember 2012

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz  
von Wohn-, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

#### VIKING AEGIR

In Anwendung des und abweichend von § 10.03a RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Viking Aegir“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001957 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von  $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ , wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsen haben eine Typp Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 verspricht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von  $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$  bei einem Betriebsdruck von  $5 \text{ bar} < p_{\text{Wasser}} < 18 \text{ bar}$ .
4. Das Sprühsystem ist in Abschnitte unterteilt, die bis zu 102 Sprühdüsen umfassen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem ausgelegt.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, werden Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu  $141 \text{ °C}$  verwendet. In Küchen sind Sprühdüsen bis zu  $93 \text{ °C}$  verwendet, wobei sichergestellt ist, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen sind Trockensprinkler installiert.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, ist mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
  - niedriges Niveau im Wassertank;
  - Spannungsausfall;
  - Druckverlust im Leitungssystem.Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (11) 53 rev. 2 zu entnehmen.)

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 1/2013**  
**vom 29. März 2013**

TYP I-TANKER 1403

Das Motortankschiff „Typ I-Tanker“ (Baunummer 1403 der Schiffswerft Peters in Kampen, einheitliche europäische Schiffsnummer muss noch erteilt werden), wird hiermit als Typ-C-Tanker, so die Bezeichnung im ADN, für den Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff für die Antriebsanlage zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nr. 3 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nr. 3, 8.05 Nr. 1, 8.05 Nr. 6, 8.05 Nr. 9, 8.05 Nr. 11 und 8.05 Nr. 12 bis zum 30.6.2017 zulässig. Der Einsatz von LNG gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Die Konstruktion und Klassifikation des Schiffes soll unter der Aufsicht und Einhaltung der zu befolgenden Regeln einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft erfolgen, welche besondere Regeln für Flüssigerdgas-Antriebssysteme hat. Die Klassifikation ist beizubehalten.
2. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem muss jährlich von der Klassifikationsgesellschaft, welche das Schiff klassifiziert hat, inspiziert werden.
3. Von der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat, wurde eine umfassende HAZID-Studie (siehe **Anlage 1**) vorgenommen.
4. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem erfüllt den IGF-Code (IMO Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009) mit Ausnahme der in **Anlage 2** aufgelisteten Punkte.
5. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem ist so ausgeführt, dass Methan-Emissionen auf ein Minimum reduziert werden.
6. Die zwei Flüssigerdgas-Vorrattanks erfüllen die Anforderungen der Europäischen Norm EN 13458-2 : 2002. Die Tanks müssen auf dem Schiff so angebracht sein, dass sie unter jeglichen Umständen mit dem Schiff verbunden bleiben. Die Tanks sind mit Zeichen versehen, die deutlich darauf hinweisen, dass es sich um Flüssigerdgas-Tanks handelt.
7. Das Bunkern des Flüssigerdgases muss unter Einhaltung der im **Anlage 3** aufgeführten Verfahren erfolgen.
8. Die Instandhaltung des Flüssigerdgas-Antriebssystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen. Nach jeder erheblichen Änderung oder Reparatur muss das Flüssigerdgas-Antriebssystem vor der erneuten Inbetriebnahme von der Klassifikationsgesellschaft untersucht werden, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat.
9. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Flüssigerdgas-Antriebssystems nach den in **Anlage 4** festgelegten Verfahren zu schulen.
10. Eine Sicherheitsrolle ist an Bord des Schiffes vorzusehen. Die Sicherheitsrolle beschreibt die Pflichten der Besatzung und enthält einen Sicherheitsplan.

11. Alle Daten zum Einsatz des Flüssigerdgas-Antriebssystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.
12. Ein jährlicher Auswertungsbericht, der alle erfassten Daten enthält, wird zur Verteilung an die Mitgliedstaaten an das Sekretariat der ZKR gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
  - a) Systemausfall;
  - b) Leckage;
  - c) Bunkerdaten (Flüssigerdgas);
  - d) Druckdaten;
  - e) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des Flüssigerdgassystems einschließlich der Tanks;
  - f) Betriebsdaten;
  - g) Emissionsdaten, einschließlich Methan-Emissionen;
  - h) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffs vorgenommen hat.

**Anlagen:**

- Anlage 1: Bericht Nr. ROT/11.M.0090 Ausgabe 2, vom 23. Mai 2011 (in Englisch)
- Anlage 2: Übersicht über die Abweichungen vom IGF-Code (IMO-Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009)
- Anlage 3: Verfahren für das Bunkern von Flüssigerdgas
- Anlage 4: Beschreibung der Schulung von Besatzungen an Bord von Binnenschiffen mit Flüssigerdgasantrieb
- Anlage 5: Allgemeine Informationen zum Flüssigerdgassystem an Bord des I-Tanker 1403

(Das Schiff ist ein identisches Schwesterschiff des I-Tankers 1401, für das die Empfehlung Nr. 2/2012 ausgestellt wurde.)

(Die Anlagen sind dem Dokument RV/G (12) 68 zu entnehmen.)

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 2/2013**  
**vom 29. März 2013**

TYP I-TANKER 1404

Das Motortankschiff „Typ I-Tanker“ (Baunummer 1404 der Schiffswerft Peters in Kampen, einheitliche europäische Schiffsnummer muss noch erteilt werden), wird hiermit als Typ-C-Tanker, so die Bezeichnung im ADN, für den Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff für die Antriebsanlage zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nr. 3 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nr. 3, 8.05 Nr. 1, 8.05 Nr. 6, 8.05 Nr. 9, 8.05 Nr. 11 und 8.05 Nr. 12 bis zum 30.6.2017 zulässig. Der Einsatz von LNG gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Die Konstruktion und Klassifikation des Schiffes soll unter der Aufsicht und Einhaltung der zu befolgenden Regeln einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft erfolgen, welche besondere Regeln für Flüssigerdgas-Antriebssysteme hat. Die Klassifikation ist beizubehalten.
2. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem muss jährlich von der Klassifikationsgesellschaft, welche das Schiff klassifiziert hat, inspiziert werden.
3. Von der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat, wurde eine umfassende HAZID-Studie (siehe **Anlage 1**) vorgenommen.
4. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem erfüllt den IGF-Code (IMO Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009) mit Ausnahme der in **Anlage 2** aufgelisteten Punkte.
5. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem ist so ausgeführt, dass Methan-Emissionen auf ein Minimum reduziert werden.
6. Die zwei Flüssigerdgas-Vorrattanks erfüllen die Anforderungen der Europäischen Norm EN 13458-2 : 2002. Die Tanks müssen auf dem Schiff so angebracht sein, dass sie unter jeglichen Umständen mit dem Schiff verbunden bleiben. Die Tanks sind mit Zeichen versehen, die deutlich darauf hinweisen, dass es sich um Flüssigerdgas-Tanks handelt.
7. Das Bunkern des Flüssigerdgases muss unter Einhaltung der im **Anlage 3** aufgeführten Verfahren erfolgen.
8. Die Instandhaltung des Flüssigerdgas-Antriebssystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen. Nach jeder erheblichen Änderung oder Reparatur muss das Flüssigerdgas-Antriebssystem vor der erneuten Inbetriebnahme von der Klassifikationsgesellschaft untersucht werden, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat.
9. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Flüssigerdgas-Antriebssystems nach den in **Anlage 4** festgelegten Verfahren zu schulen.
10. Eine Sicherheitsrolle ist an Bord des Schiffes vorzusehen. Die Sicherheitsrolle beschreibt die Pflichten der Besatzung und enthält einen Sicherheitsplan.

11. Alle Daten zum Einsatz des Flüssigerdgas-Antriebssystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.
12. Ein jährlicher Auswertungsbericht, der alle erfassten Daten enthält, wird zur Verteilung an die Mitgliedstaaten an das Sekretariat der ZKR gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
  - a) Systemausfall;
  - b) Leckage;
  - c) Bunkerdaten (Flüssigerdgas);
  - d) Druckdaten;
  - e) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des Flüssigerdgassystems einschließlich der Tanks;
  - f) Betriebsdaten;
  - g) Emissionsdaten, einschließlich Methan-Emissionen;
  - h) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffs vorgenommen hat.

**Anlagen:**

Anlage 1: Bericht Nr. ROT/11.M.0090 Ausgabe 2, vom 23. Mai 2011 (in Englisch)

Anlage 2: Übersicht über die Abweichungen vom IGF-Code (IMO-Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009)

Anlage 3: Verfahren für das Bunkern von Flüssigerdgas

Anlage 4: Beschreibung der Schulung von Besatzungen an Bord von Binnenschiffen mit Flüssigerdgasantrieb

Anlage 5: Allgemeine Informationen zum Flüssigerdgassystem an Bord des I-TANKER 1404

(Das Schiff ist ein identisches Schwesterschiff des I-Tankers 1401, für das die Empfehlung Nr. 2/2012 ausgestellt wurde.)

(Die Anlagen sind dem Dokument RV/G (12) 69 zu entnehmen.)

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

1. Die Dienstanweisungen nach § 1.03 RheinSchPersV an die zuständigen Behörden werden wie folgt geändert:

a) Anhang 1 (Auskunftsstellen für arbeitsmedizinische Dienste und anerkannte Ärzte) zur Dienstanweisung Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

”

F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 STRASBOURG Cedex Tel.: 00 33 (0)3 88 88 91 00
---	--

“

b) Anhang 4 (Ausstellende Behörden) zur Dienstanweisung Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

”

F	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 DOUAI Cedex Tel.: 00 33 (0)3 27 94 55 60	alle Patente
F	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 PARIS Tel.: 00 33 (0)1 44 06 19 62	alle Patente
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 STRASBOURG Cedex Tel.: 00 33 (0)3 88 88 91 00	alle Patente
F	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 NANTES Tel.: 00 33 (0)2 40 67 26 20	alle Patente

“

F	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 LYON Cedex 03 Tel.: 00 33 (0)4 72 56 59 63	alle Patente
F	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09 Tel.: 00 33 (0)5 61 10 60 80	alle Patente

“

c) *Anhang 1 (Ausstellende Behörden nach § 7.20 RheinSchPersV) zur Dienstanweisung Nr. 3 wird wie folgt gefasst:*

”

F	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 DOUAI Cedex Tel.: 00 33 (0)3 27 94 55 60
F	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 PARIS Tel.: 00 33 (0)1 44 06 19 62
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 STRASBOURG Cedex Tel.: 00 33 (0)3 88 88 91 00

F	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 NANTES Tel.: 00 33 (0)2 40 67 26 20
F	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports ( AUT ) Unité Permis et Titres de Navigation ( UPTN ) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 LYON Cedex 03 Tel.: 00 33 (0)4 72 56 59 63
F	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09 Tel.: 00 33 (0)5 61 10 60 80

“

d) Anhang 1 (Liste der zuständigen Behörden für die Ausstellung von Schifferdienstbüchern) zur Dienstanweisung Nr. 4 wird wie folgt gefasst:

“

Frankreich		+33
Préfet du Nord	Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 DOUAI Cedex	Tel.: 03 27 94 55 60 Fax: 03 28 24 98 21 ddtm-dmlni-douai@nord.gouv.fr
Préfet de Paris	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 PARIS	Tel.: 01 44 06 19 62 Fax: 01 40 61 85 85 dstf.sst.driea-if@developpement-durable.gouv.fr
Préfet du Bas-Rhin	Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 STRASBOURG Cedex	Tel.: 03 88 88 91 00 Fax: 03 88 88 91 91 ddt-pn@bas-rhin.gouv.fr

Préfet de Loire-Atlantique	Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 NANTES	Tel.: 02 40 67 26 20 Fax: 02 40 71 02 19 ddtm-st-sfl@loire-atlantique.gouv.fr
Préfet du Rhône	Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 LYON Cedex 03	Tel.: 04 72 56 59 63 Fax: 04 78 37 96 84 ddt-ptn@rhone.gouv.fr
Préfet de la Haute Garonne	Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09	Tel.: 05 61 10 60 80 Fax: 05 81 97 71 90 ddt-unsf-srgc@haute-garonne.gouv.fr

e) *Anhang 1 (Ausstellende Behörden für die Anerkennung von Lehrgängen) zur Dienstanweisung Nr. 5 wird wie folgt gefasst:*

Frankreich:	Préfet du Bas-Rhin – Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin
-------------	---

f) *Anhang 3 zur Dienstanweisung Nr. 5 wird wie folgt ergänzt:*

lfd. Nr.	Bezeichnung des Lehrgangs	Ausbildungsstelle	Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung
D-003	Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastsschiffahrt	Binnenschiffer-Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstr. 11a 39218 Schönebeck	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV

g) *Anhang 6 (Zuständige Behörden für die Ausstellung von Bescheinigungen für Sicherheitspersonal auf Fahrgastsschiffen) zur Dienstanweisung Nr. 5 wird wie folgt gefasst:*

Frankreich:	Préfet du Bas-Rhin – Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin
-------------	---

## **PROTOKOLL 24**

### **Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2011**

#### **Beschluss**

Nach Kenntnisnahme des Berichts des Generalsekretärs und des Rechnungsprüfers genehmigt die Zentralkommission die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2011 und erteilt dem Generalsekretär Entlastung.

## **PROTOKOLL 25**

### **Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2011**

#### **Beschluss**

Nach Kenntnisnahme des Berichts des Generalsekretärs und des Rechnungsprüfers genehmigt die Zentralkommission die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2011 der Zentralen Verwaltungsstelle. Die Jahresrechnung wird der Zentralen Verwaltungsstelle bekanntgegeben.

## **PROTOKOLL 26**

### **Haushalt der Zentralkommission für 2014**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission nimmt den Haushalt für 2014 an, der auf **2 681 600.- €** festgesetzt wird.

Der Beitrag jedes Staates beläuft sich unter Berücksichtigung der Überweisung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer in Höhe von **22 000.- €** und des dem Reservefonds im Rahmen einer Haushaltsanpassung entnommenen Anteils in Höhe von **100 000.- €** auf **511 920.- €**

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

## **PROTOKOLL 27**

### **Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2014**

#### **Beschluss**

Der Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer wird für 2014 auf **45 000.- €** festgesetzt. Der Beitrag jedes beteiligten Staates beläuft sich auf **7 500.- €**. Dieser Haushalt wird der Zentralen Verwaltungsstelle bekanntgegeben.

## **PROTOKOLL 28**

### **Revision des Stellenplans des Sekretariats**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

in der Erwägung, dass der Stellenplan gemäß Artikel 7 der Personalordnung von der Zentralkommission genehmigt werden muss;

in der Erwägung, dass der Stellenplan alle im Sekretariat besetzten Stellen, unabhängig von der Beschäftigungsdauer und der Art der Finanzierung, erfassen sollte;

genehmigt den beigefügten Stellenplan.

#### **Anlage**

**Stellenplan des Sekretariats  
am 1. Januar 2013**

Regelung	Dienstgrad	Anzahl	Einstufung
<b>Bedienstete nach Artikel 10</b>			
Generalsekretär	A6 – A7	1	1 A7
Stellv. Generalsekretär	A4 – A5	1	1 A4
Chefingenieur	A4 – A5	1	1 A4
<b>Bedienstete nach Artikel 12 (Gesamthaushalt)</b>			
Hauptverwaltungsrat	A3 – A4	2	2 A4
Verwaltungsrat * davon 0,75 durch das CDNI finanziert	A2 – A3	3	1 A3 – 2 A2
Verwaltungsrat Netzwerk	A1 – A3	1	1 A2
Übersetzer	L1 – L3	3,5	1 L3 – 2,5 L2
Ökonometriker * davon 0,5 durch die Marktbeobachtung finanziert	A1 – A2	1	1 A2
Direktionsassistent(in) * davon 0,5 durch das CDNI finanziert	B2 – B5	6,5	2,9 B5 + 1 B4 + 2,6 B2
Dokumentations- /Kommunikationsbeauftragte	B2 – B4	1	1 B4
Drucktechniker	C4 – C6	1	1 C6
Reinigungskraft	Außer Tarif	1	
<b>Insgesamt</b>		<b>23</b>	

**Anmerkung:**

*Einige Bedienstete sind Projekten zugeordnet, die aus eigenen Budgets finanziert werden.*

*\* Die Marktbeobachtung finanziert 0,5 Bedienstete.*

*\* Das CDNI finanziert 1,25 Bedienstete.*

## **PROTOKOLL 29**

### **Archivbestände der Zentralkommission**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf den Bericht des Sekretariats,

in der Erwägung, dass die Hinterlegung eines Teils der Archivbestände der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, deren Aufbewahrungsfristen abgelaufen sind, bei einer öffentlichen Einrichtung, die auf die Aufbewahrung und Konsultierung solcher Dokumente spezialisiert ist, ein angemessenes Verfahren darstellt,

in der Erwägung, dass die Zentralkommission bei der Direktion des Departementarchivs Bas-Rhin bereits einige Bestände hinterlegt hat,

ermächtigt ihren Generalsekretär, beim Departementarchiv Bas-Rhin weitere Bestände zu hinterlegen und alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die einwandfreie Erhaltung ihrer historischen Dokumente zu gewährleisten.

## **PROTOKOLL 30**

### **Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2012**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2012.

**Anlage**

## Anlage zu Protokoll 30

### Bericht über die Tätigkeit der Zentralkommission im Jahre 2012

#### I) ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRAKKOMMISSION UND IHRES SEKRETARIATS IM JAHRE 2012

Frau BELLIARD, Staatsrätin, Direktorin der Direktion für Rechtsfragen des Ministeriums für auswärtige und europäische Angelegenheiten der Französischen Republik und Leiterin der französischen Delegation bei der ZKR, nimmt seit dem 1. Januar 2012 das Amt des Präsidenten der ZKR wahr.

Herr HUYSER, Direktor Maritime Angelegenheiten beim Ministerium für Infrastruktur und Umwelt der Niederlande, Leiter der niederländischen Delegation bei der ZKR, nimmt seit dem 1. Januar 2012 das Amt des Vizepräsidenten der ZKR wahr.

Herr REUTLINGER, Leiter der Schiffsregistrierung, Internationales und Recht der Schweizerischen Rheinhäfen Basel, wurde mit Wirkung vom 1. Januar 2012 zum Kommissar der Schweiz bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Herrn FEIERABEND, der in den Ruhestand getreten ist.

Herr KRATZENBERG, Leiter der Sektion Schifffahrt im Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation wurde mit Wirkung vom 1. Januar 2012 zum Kommissar der Schweiz bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Herrn STÜCKELBERGER, der eine neue Aufgabe übernommen hat.

Herr SUTER, Jurist im Schweizerischen Seeschiffahrtsamt, wurde mit Wirkung vom 1. Januar 2012 zum Stellvertretenden Kommissar der Schweiz bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Herrn REUTLINGER, der zum Kommissar ernannt wurde.

Herr GUYONVARCH, Unterabteilungsleiter für See- und Binnenschiffahrtsrecht in der Direktion für Rechtsfragen des Ministeriums für auswärtige und europäische Angelegenheiten der Französischen Republik, wurde mit Wirkung zum September 2012 zum Stellvertretenden Kommissar Frankreichs ernannt, als Nachfolger von Herrn SEGURA, der eine neue Aufgabe übernommen hat.

Herr ARDUI, Botschaftsrat bei der Generaldirektion Bilaterale Angelegenheiten des FÖD Auswärtige Angelegenheiten, wurde mit Wirkung vom 12. November 2012 zum Kommissar und Leiter der belgischen Delegation bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Herrn VAN KEER, der in den Ruhestand getreten ist.

Somit setzte sich die Zentralkommission Ende 2012 folgendermaßen zusammen:

#### DEUTSCHLAND:

Kommissare:	Herr WEHRMANN, Herr HÖNEMANN, Herr KAUNE, Herr WEMPE,
Stellvertretende Kommissare:	Herr HÄUSLER, Herr KLICHE;

BELGIEN:

Kommissare: Herr ARDUI,  
Herr CROO,  
Frau VANLUCHENE,  
Stellvertretende Kommissare: Herr ADAM,  
Herr VERSCHUEREN;

FRANKREICH:

Kommissare: Frau BELLIARD, **Präsidentin**  
Herr BEURAIN,  
Herr JEROME,  
Herr MORIN,  
Stellvertretende Kommissare: Herr SEGURA (bis August),  
Herr GUYONVARCH (seit September)  
Herr PIET;

NIEDERLANDE:

Kommissare: Herr HUYSER, **Vizepräsident**  
Herr ten BROEKE,  
Herr MULLER,  
Herr POST,  
Stellvertretende Kommissare: Herr MENSINK,  
Frau AUGUSTIJN;

SCHWEIZ:

Kommissare: Herr DÜRLER,  
Herr REUTLINGER,  
Herr HADORN,  
Herr KRATZENBERG,  
Stellvertretende Kommissare: Herr BÜHLER,  
Herr SUTER;

Das Sekretariat wurde zu gleicher Zeit geleitet von:

Generalsekretär: Herr WOEHLING  
Herr VAN DER WERF ab dem 1. September 2012  
Stellvertretender Generalsekretär: Herr VAN DER WERF bis zum 31. August 2012  
Chefingenieur: Herr PAULI

**II) TÄTIGKEIT DER ZENTRAKKOMMISSION**

1) Plenarsitzungen, Ausschusssitzungen, Arbeitsgruppen und Rundtischgespräche in der ZKR

- a) Die Zentralkommission hielt unter dem Vorsitz von Frau BELLIARD zwei ordentliche Plenarsitzungen am 30. Mai sowie am 29. November in Straßburg ab.

b) Die Ausschüsse, Ad-hoc-Gruppen und Arbeitsgruppen der ZKR traten wie folgt zusammen:

der Haushaltsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn BELLENGER, am 29. Mai in Straßburg;

der Unterausschuss für Verwaltungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn BELLENGER, am 9. März in Straßburg;

der Vorbereitende Ausschuss, unter dem Vorsitz von Frau BELLIARD, am 28. März, am 29. Mai, am 10. Oktober und am 28. November in Straßburg;

der Wirtschaftsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn HADORN, am 27. März und am 28. November in Straßburg;

der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, unter dem Vorsitz von Frau VANLUCHENE am 9. Februar und unter dem Vorsitz von Herrn SUTER am 28. März und am 10. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht und die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer, unter dem Vorsitz von Herrn SUTER: gemeinsame Sitzung über den Begriff des Sitzes der Betreibergesellschaft am 29. Oktober in Straßburg;

der Polizeiausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn KAUNE, am 26. April und am 16. Oktober in Straßburg;

der Polizeiausschuss, die Arbeitsgruppe RIS und die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, unter dem Vorsitz von Herrn Ten BROEKE: gemeinsame Sitzung mit dem Binnenschifffahrtsgewerbe über die RIS-Strategie der ZKR am 17. Januar in Straßburg;

der Untersuchungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn CROO, am 25. April, am 17. Oktober: Sondersitzung: Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen der Rheinschifffahrt und am 18. Oktober in Straßburg;

Zweite gemeinsame Sitzung der Untersuchungskommissionen der Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Europäischen Union, unter dem Vorsitz von Herrn CROO, vom 8. bis 10. Mai in Wrocław;

der Ausschuss für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Herrn KLICHE, am 24. April in Straßburg;

die Informelle Arbeitsgruppe „Stoffe“, unter dem Vorsitz von Herrn KRISCHOK, am 5. und 6. Juni in Straßburg;

die Informelle Arbeitsgruppe „Explosionsschutz auf Binnentankschiffen“, unter dem Vorsitz von Frau Dr. BRANDES, am 6. und 7. Juni in Straßburg;

der Ständige Technische Ausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn JEROME, am 26. April in Straßburg;

der Ausschuss Infrastruktur und Umwelt (IEN) (Zusammenführung des Ausschusses für Abfallbeseitigung und Umweltfragen und des Ständigen Technischen Ausschusses durch Beschluss 2012-I-5), unter dem Vorsitz von Herrn JEROME, am 30. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Frau AUGUSTIJN, am 27. März, am 30. Mai und am 8. Oktober in Straßburg;

der Polizeiausschuss, der Untersuchungsausschuss, der Ständige Technische Ausschuss: gemeinsame Sitzung am 29. Mai und am 27. November in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, unter dem Vorsitz von Herrn GERHARDT, am 24. und 25. Januar und am 4. und 5. September: zwei Sondersitzungen zur Harmonisierung der Verkehrs-vorschriften (CEVNI); am 26. und 27. Januar sowie am 6. und 7. September in Straßburg;

die Koordinierungsgruppe Implementierung von Inland AIS und Inland ECDIS, unter dem Vorsitz von Herrn STUURMAN, am 23. August und am 31. Oktober in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, unter dem Vorsitz von Herrn BÜHLER, am 8. März in Straßburg, am 13. Juni in Brüssel, am 25. und 26. September in Wien, am 11. und 12. Dezember in Straßburg;

die gemeinsame Expertengruppe der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der ZKR für die technischen Vorschriften für Binnenschiffe, unter dem Vorsitz von Herrn HENRY, am 6. und 7. März in Straßburg, am 7. März: Anhörung zu Traditionsfahrzeugen, unter dem Vorsitz von Herrn THEOLOGITIS, am 12. und 13. Juni in Brüssel, unter dem Vorsitz von Herrn HENRY, am 12. und 13. Dezember in Straßburg;

die Gemeinsame Arbeitsgruppe, unter dem Vorsitz von Herrn HENRY: Anhörung zu den Möglichkeiten zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen in der Binnenschifffahrt am 6. März in Straßburg;

die Arbeitsgruppe RIS, unter dem Vorsitz von Herrn BRAUNROTH, am 11. Januar, am 21. und 22. März, am 29. und 30. August sowie am 18. und 19. Dezember in Straßburg;

die Arbeitsgruppe für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn GRIES, am 8. und 9. Februar sowie am 3. und 4. Mai in Straßburg;

die Ständige Technische Arbeitsgruppe, unter dem Vorsitz von Herrn URSENBACHER, am 28. Februar sowie am 19. September in Straßburg;

die Arbeitsgruppe des „International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals“ (ISGINTT/WG), unter dem Vorsitz von Herrn PÖTTMANN, am 1. Juni in Duisburg;

die Gemeinsamen Arbeitsgruppen mit WP 15/AC2 der UN-ECE:

- der ADN-Sicherheitsausschuss (Gemeinsame Expertentagung für die dem Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen beigefügte Verordnung (ADN-CS)), unter dem Vorsitzen von Herrn REIN, vom 23. bis 27. Januar und vom 27. bis 31. August in Genf;
- der Verwaltungsausschuss des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn Rein, am 27. Januar und 31. August in Genf;

die Informelle Arbeitsgruppe „ADN – Fragenkatalog“, unter dem Vorsitz von Herrn BÖLKER, am 28. und 29. März in Straßburg sowie am 12. und 13. September in Ludwigshafen;

die Informelle Arbeitsgruppe „ADN – Redaktions- und Übersetzungskonferenz“, unter dem Vorsitz des TECHNISCHEN VERWALTUNGSRATES, vom 26. bis 28. März in Straßburg;

die Gruppe Straßburger Übereinkommen von 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI), unter dem Vorsitz von Frau Dr. CZERWENKA, am 23. April in Straßburg;

Die Gemeinsame Gruppe ZKR – EDINNA und PLATINA über Berufsbilder traf sich am 23. Februar in Brüssel.

Am 13. März organisierte die ZKR im Rahmen des 6. Weltwasserforums in Marseille ein Treffen internationaler Akteure der Binnenschifffahrt. Im Mittelpunkt dieses Treffens stand der gegenseitige Informations- und Erfahrungsaustausch sowie die Unterzeichnung einer gemeinsamen Erklärung zur Begründung einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Organisationen in den kommenden Jahren.

Fast 15 verschiedene Nationen nahmen an dem Treffen teil. So waren Vertreter zahlreicher wichtiger Strombecken (Mississippi, Mekong, Jangtse, Amazonas, Ganges, Donau, Rhein usw.) anwesend.

Am 27. September wurde auf einer von der ZKR einberufenen Diplomatischen Konferenz zur Revision des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) das Straßburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) geschlossen.

Ziel dieser Revision ist, mehr Rechtssicherheit im internationalen Schiffsverkehr zu schaffen und zu gewährleisten, dass Geschädigte ausreichenden Ersatz erhalten.

Am 13. November fand auf Initiative der Zentralkommission in Straßburg ein Runder Tisch zum Thema Beschaffung & Transport von LNG in der Binnenschifffahrt statt, an dem zahlreiche Vertreter dieses zukunftssträchtigen Sektors teilnahmen. Bei dieser Gelegenheit wurde LNG eine wesentliche Rolle in der Energiestrategie der Binnenschifffahrt und ein großes Potential als Transportgut für diesen Sektor zuerkannt. Die Zentralkommission hat dies zum Anlass genommen, diesem Thema in ihrem Arbeitsprogramm hohe Priorität einzuräumen.

c) Die ordentliche beratende Konferenz der anerkannten Verbände tagte am 9. Oktober in Straßburg unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS.

d) Zwischen dem Sekretariat der ZKR und der EU fanden verschiedene Sitzungen zur Stärkung der Zusammenarbeit statt: informelle Sitzung zwischen der GD MOVE und dem Sekretariat der ZKR am 17. Januar in Brüssel, Treffen zwischen der GD MOVE und dem Sekretariat der ZKR am 20. März in Brüssel, Begegnung zwischen der Präsidentin der ZKR, Frau BELLIARD, dem Vizepräsidenten der ZKR, Herrn HUYSER, und dem Vizepräsidenten der Europäischen Kommission und Verkehrskommissar, Herrn KALLAS, am 25. Mai in Brüssel, Treffen zwischen der GD MOVE und der Präsidentin der ZKR, Frau BELLIARD, am 20. Juli in Brüssel und Sitzung der GD MOVE und dem Sekretariat der ZKR am 19. September in Brüssel.

Das Sekretariat war bei den Sitzungen zu NAIADES am 25. Juni und am 18. Dezember in Brüssel vertreten.

e) Im Rahmen der Kooperation zwischen ZKR und Moselkommission nahm der CHEFINGENIEUR an der Frühjahrsplenartagung am 19. Juni in Metz und an der Herbstplenartagung am 4. Dezember in Bonn teil.

Außerdem fanden folgende weitere Veranstaltungen statt:

Der CHEFINGENIEUR beteiligte sich auf Einladung der Europäischen Kommission an den Sitzungen der „Gemeinsamen Sachverständigengruppe zur Reduzierung der Emissionen der Binnenschiffahrtsflotte“, die am 18. September, 23. Oktober, 22. November und 17. Dezember in Brüssel stattfanden.

Der CHEFINGENIEUR nahm an der „Stakeholder Conference EU Transport GHG : Routes to 2050 II“ der Europäischen Kommission am 23. Februar in Brüssel teil.

Der CHEFINGENIEUR nahm an den Sitzungen des VBW-Fachausschusses Binnenschiffe am 23. Januar in Duisburg und am 3. September in Hamburg teil.

Der TECHNISCHE VERWALTUNGSRAT nahm auf Einladung der Europäischen Kommission an einem Workshop „2nd Stakeholder Workshop for the Fitness Check of EU Freshwater Policy“ teil, der am 9. und 10. Februar in Brüssel stattfand.

Der TECHNISCHE VERWALTUNGSRAT nahm an der Sitzung „ADN und Kohlentransport“ des BMVBS am 26. Oktober in Bonn teil.

Der CHEFINGENIEUR nahm an einer Sitzung der informellen Arbeitsgruppe „ADN: LNG als Ladegut“ am 30. und 31. Oktober in Bonn teil.

Die RECHTSBERATERIN nahm an den Sitzungen des Ausschusses für den sektoralen Dialog am 15. Februar, 17. April, 18. September und 12. November 2012 in Brüssel teil.

2) Die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer trat unter dem Vorsitz von Herrn BLOEMHEUVEL (niederländische Delegation) am 29. März und am 30. November in Straßburg zusammen.

3) Beziehungen zu weiteren internationalen Organisationen

a) Das Sekretariat vertrat die Zentralkommission

- bei der Europäischen Kommission (Sitzungen verschiedener mit Binnenschifffahrts- und Umweltfragen befasster Arbeitsgruppen; *siehe oben*);
- beim Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa in Genf sowie dessen Arbeits- und Expertengruppen, soweit Fragen der Binnenschifffahrt behandelt wurden;
- bei den Anhörungen und Kolloquien des Internationalen Verkehrsforums;
- bei der Donaukommission (Plenartagung und Sitzungen der technischen Experten);
- bei der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR);
- bei der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters (IVR);
- beim Internationalen Ständigen Verband für Schifffahrtkongresse (PIANC);
- bei der Moselkommission (*siehe oben*);
- bei der Internationalen Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR);
- bei „Education in Inland Navigation“ (EDINNA).

b) Die Europäische Kommission wurde in der ordentlichen Frühjahrs- und Herbstplenartagung durch Herrn THEOLOGITIS vertreten.

Die Moselkommission wurde in der ordentlichen Frühjahrs- und Herbstplenartagung durch Frau BRUCKNER vertreten.

### III) BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten ab dem 1. Januar 2012 folgende Mitglieder an:

als Richter:

Herr BALL (Deutschland)  
Herr CRAEYBECKX (Belgien)  
Frau GEBHARDT (Frankreich)  
Herr DE SAVORNIN-LOHMAN (Niederlande)  
Herr RAPP (Schweiz)

als Stellvertretende Richter:

Herr GÖBEL (Deutschland)  
Herr VERSTREKEN (Belgien)  
Herr BANGRATZ (Frankreich)  
Herr HAAK (Niederlande)  
Frau STAMM (Schweiz)

Gerichtskanzlerin: Frau TOURNAYE

Die Kammer tagte unter dem Vorsitz von Frau GEBHARDT und Herrn BALL am 5. April und am 15. November in Straßburg und fällte in letzter Instanz drei zivil- und zwei strafrechtliche Urteile.

**PROTOKOLL 31**

**Pressemitteilung**

**Beschluss**

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

**PROTOKOLL 32**

**Zeitpunkt der nächsten Sitzung**

**Beschluss**

Die nächste Plenarsitzung findet am 5. Dezember 2013, in Straßburg, statt.