

ZENTRAL-  
KOMMISSION  
FÜR DIE  
RHEINSCHIFF-  
FAHRT



**FRÜHJAHRSSITZUNG 2005**

**ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

**einschließlich der Anlagen**

**(2005 - I)**

**Straßburg, den 2. Juni 2005**



**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**

**CC/R (05) 1 – Endg.**

**FRÜHJAHRSSITZUNG 2005**

**ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

**(2005-I)**

**Straßburg, den 2. Juni 2005**



# INHALTSVERZEICHNIS

Seite

## I. Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung

Protokoll 1: Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentral- kommission - Genehmigung der Tagesordnung .....	1
--	---

## II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen

Protokoll 2: Antrag der Ukraine auf Einräumung des Status des Beobachterstaates .....	1
Protokoll 3: Beziehungen zu der Europäischen Kommission Kooperations- vereinbarung und Stand der Fragen von allgemeinen Interesse .....	2
Protokoll 4: Harmonisierung der Gemeinschaftsvorschriften über die Schiffsführerzeugnisse und der Rheinpatentverordnung .....	2
Protokoll 5: Kooperation mit der Donaukommission .....	18
Protokoll 6: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt .....	18
Protokoll 7: Beschwerde des Herrn Horst Herweck jun. gegen Französische Republik .....	18
Protokoll 8: Kennzeichnung und Registrierung der Binnenschiffe in Europa .....	19

## III. Wirtschaftsfragen

Protokoll 9: Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt .....	19
Protokoll 10: Marktbeobachtung .....	30

## IV. Fragen des Umweltschutzes und der Abfallbeseitigung

Protokoll 11: Umsetzung der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenlinie) .....	30
Protokoll 12: Unterschutzstellung von im und am Rhein gelegenen Bereichen unter das europäische FFH-Schutzregime nach den Richtlinien 92/43/EWG und 97/62/EG (Natura 2000) .....	30
Protokoll 13: Stand der Arbeiten zur Umsetzung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt .....	33

**V. Verordnungsrechtliche und technische Fragen**

Protokoll 14: Einleitende Mitteilung .....	33
Protokoll 15: Rheinschiffahrtspolizeiverordnung .....	33
Protokoll 16: Untersuchungsordnung – Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 (§§ 7.02 Nr. 2, 11.02 Nr. 5, 22a.05 Nr. 1) .....	33
Protokoll 17: Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 (§§ 10.03a, 10.03b, 24.06 Nr. 5) .....	34
Protokoll 18: Gleichwertigkeit der Anforderungen der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emissionen von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte mit denen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung .....	37
Protokoll 19: ADNR .....	37
Protokoll 20: Workshop zum Thema Simulatoren für die Schiffsführung .....	38
Protokoll 21: Instandsetzung und Verbreiterung der Kennedybrücke in Bonn bei Rhein-km 654,94 .....	38
Protokoll 22: Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein .....	42
Protokoll 23: Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleusen Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke - Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleusen Iffezheim - Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2004 .....	44
Protokoll 24: Einführung von Großleichtern auf dem Rhein .....	46
Protokoll 25 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden .....	46

**VI. Verwaltungsfragen**

Protokoll 26: Gestaltung des großen Sitzungssaals .....	75
Protokoll 27: Haushalt der Zentralkommission für 2006 .....	75
Protokoll 28: Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2006 .....	76
Protokoll 29: Vorläufiger Haushalt der internationalen Ausgleichs- und Koordi- nierungsstelle .....	76

**VII. Verschiedenes**

Protokoll 30: Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2004 .....	76
Protokoll 31: Pressemitteilung .....	76
Protokoll 32: Zeitpunkt der nächsten Sitzung .....	76





**CC/R (05) 1 – endg.**  
2. Juni 2005

Or. : fr fr/de/nl

## **ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 2005 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

---

### **PROTOKOLL 1**

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

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 2**

#### **Antrag der Ukraine auf Einräumung des Status des Beobachterstaates**

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

##### **I.**

nach Kenntnisnahme vom Antrag der Ukraine auf Einräumung des Beobachterstatus,

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

in der Feststellung, dass die Ukraine sich zu den Regeln für den Status der Beobachterstaaten bei der Zentralkommission bekannt hat,

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

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

beschließt, der Ukraine den Status des Beobachterstaates einzuräumen;

## II.

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

### PROTOKOLL 3

#### **Beziehungen zu der Europäischen Kommission Kooperationsvereinbarung und Stand der Fragen von allgemeinen Interesse**

Kein Beschluss.

### PROTOKOLL 4

#### **Harmonisierung der Gemeinschaftsvorschriften über die Schiffsführerzeugnisse und der Rheinpatentverordnung**

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf das Ersuchen der Europäischen Kommission um Angabe der Bedingungen, unter denen in Anwendung des Zusatzprotokolls Nr. 7 eine Anerkennung der Gemeinschaftszeugnisse auf dem Rhein möglich ist,

unter Hinweis auf ihr Bestreben nach europaweiter Harmonisierung der Schifferdokumente,

in dem Bewusstsein, dass eine wirksame Koordinierung zwischen den betroffenen Institutionen notwendig ist,

nimmt mit Befriedigung den von ihrem Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen verfassten Bericht über die Modalitäten und Bedingungen für eine Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse der Gemeinschaft auf dem Rhein zur Kenntnis,

beauftragt ihren Generalsekretär, diesen Bericht der GD TREN vorzulegen und ihr das beigefügte Schreiben zu übermitteln.

#### **Anlagen**

## Anlage 1 zu Protokoll 4

### Harmonisierung der Gemeinschaftsvorschriften über die Schiffsführerzeugnisse und der Rheinpatentverordnung

#### **BERICHT**

#### EINLEITUNG

1. Nach dem in die Mannheimer Akte eingegliederten Übereinkommen vom 14. Dezember 1922 ist für die Fahrt auf dem Rhein ein von der zuständigen Behörde eines Vertragsstaates ausgestelltes Rheinschifferpatent vorgeschrieben. Das Übereinkommen von 1922 bestimmt, dass im Schifferpatent die Wasserstraßen und die Schiffskategorien zu nennen sind, für die die Fahrt erlaubt ist. Es gibt vier Patentarten, die sich nach Schiffsgröße oder –funktion unterscheiden. Die Rheinpatentverordnung legt die Bedingungen für den Erwerb des Patents fest. Relevant sind in diesem Zusammenhang auch andere Verordnungen, wie die Verordnung über das Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt und die Radarpatentverordnung.

2. Das Rheinpatent ist auf dem Rhein zwar nach wie vor vorgeschrieben, doch sind in den Verordnungen Befreiungen und Abweichungen vorgesehen und erlauben den Bewerbern, die Inhaber von gültigen Patenten für andere Wasserstraßen sind, das Rheinpatent zu erwerben, ohne alle im Rahmen des normalen Verfahrens erforderlichen Prüfungen ablegen zu müssen. Allerdings gilt nie eine vollständige Befreiung. Denn Pflicht ist in jedem Falle eine spezielle Rheinpatentprüfung über die rheinschifffahrtsspezifischen Kenntnisse<sup>1</sup>, das heißt die Kenntnis der auf dem Rhein gültigen Verordnungen und die Kenntnis der Strecke, für die das Patent erworben werden soll. Somit wird durch diese Befreiungen und Abweichungen nur eine teilweise Gleichwertigkeit der Rheinpatente mit anderen Schiffsführerzeugnissen anerkannt. Das am 1. Dezember 2004 in Kraft getretene Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Revidierten Rheinschifffahrtsakte geht weiter und verleiht der ZKR die Möglichkeit, andere Zeugnisse als das Rheinpatent als gleichwertig anzuerkennen.

3. Seitens der Gemeinschaft sind im Bereich der Schiffsführerzeugnisse zwei Richtlinien beschlossen worden. Zunächst die Richtlinie 91/672/EWG, die für die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung bestimmter einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse einführt. Danach hat die Gemeinschaft die Arbeiten zur Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb der einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse in Angriff genommen. Schließlich schreibt die Richtlinie 96/50 ein einheitliches Muster für die einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse vor, wobei sie den Mitgliedstaaten die Modalitäten für die Erteilung der Zeugnisse überträgt. In den vorgenannten Richtlinien wird das Rheinpatent als Berechtigung zum Führen von Fahrzeugen auf allen Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft bezeichnet. Von diesen Richtlinien nicht betroffen sind auch die nationalen Wasserwege, die mit dem Schifffahrtsstraßennetz der anderen Mitgliedstaaten nicht verbunden sind.

4. In ihrem Weißbuch (COM 2001/370) hat die Europäische Kommission den Wunsch geäußert, die Harmonisierungsarbeit auf diesem Gebiet fortzuführen. So erklärt sich auch das Schreiben vom 29. April 2003 an die ZKR, mit dem die Kommission die Zentralkommission um Mitteilung ersucht, unter welchen Bedingungen eine Anerkennung des Gemeinschaftszeugnisses auf dem Rhein durch die ZKR möglich wäre. Die Prüfung dieser Bedingungen ist im Rahmen des Ausschusses STF und der Arbeitsgruppe STF/G der Zentralkommission erfolgt.

---

<sup>1</sup> § 3.05 Nr. 3

5. Bevor in der Folge die Schlussfolgerungen der ZKR dargelegt werden, ist das Feld dieser Analyse abzugrenzen. Zunächst ist festzustellen, dass das Gemeinschaftszeugnis schon heute zum Führen von Fahrzeugen auf dem Rhein auf der Strecke unterhalb der Spyck'schen Fähre berechtigt<sup>2</sup>. Für die Strecke oberhalb der Spyck'schen Fähre wird zum Führen von Schiffen von 35 m Länge und mehr und von Schiffen, die zur Beförderung von 12 Fahrgästen und mehr bestimmt sind, nach wie vor das Große Patent verlangt. Das Kleine Patent ist für Schiffe unter 35m Länge vorgeschrieben. Unter die Gemeinschaftsrichtlinie fallen Zeugnisse zum Führen von Güterschiffen ab 20 m Länge und von Schiffen, die zur Beförderung von 12 und mehr Personen bestimmt sind.<sup>3</sup> Somit sind zwei Fälle zu unterscheiden. Die einzelstaatlichen Schifferpatente nach Gemeinschaftsrichtlinie sind dem Kleinen Patent als gleichwertig anzuerkennen, das zum Führen von Güterschiffen bis 35 m Länge berechtigt. Für das Führen von Güterschiffen ab 35 m Länge und von Schiffen, die zur Beförderung von 12 Fahrgästen und mehr bestimmt sind und die bei weitem den überwiegenden Teil des Rheinverkehrs ausmachen, sind sie dagegen als dem Großen Patent gleichwertig anzuerkennen. Ausgangsbasis für diese Analyse sind in erster Linie die für den Erwerb des Großen Patents geforderten Bedingungen. Auf das Kleine Patent wird in diesem Dokument nur Bezug genommen, wenn hiervon abweichende Bedingungen vorliegen.

6. So abgegrenzt, können die Arbeiten zunächst zur Gegenüberstellung, dann zur Angleichung beider Regelwerke allerdings nur zu einem unvollkommenen Ergebnis führen, denn hier werden zwei Instrumente gegenübergestellt, die weder dieselbe Zielsetzung noch dieselbe Bedeutung haben. Die Gemeinschaftsrichtlinie legt per Definition die Bedingungen für den Erwerb der Zeugnisse nur in ihren Grundlinien fest und die Staaten behalten bei der Umsetzung in ihre einzelstaatliche Rechtsordnung einen Handlungsspielraum<sup>4</sup>. Zielsetzung der Richtlinie ist nicht eine Vereinheitlichung, sondern eine Harmonisierung der nationalen Regelungen in dem Maße, wie sie erforderlich ist, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und die Freizügigkeit der Arbeitnehmer sicherzustellen. Es besteht damit Einvernehmen darüber, dass die nationalen Regelungen innerhalb der durch das Gemeinschaftsrecht definierten Grenzen weiterhin Unterschiede aufweisen. Dagegen streben die Rheinschiffverkehrsverordnungen eine Vereinheitlichung der einschlägigen Regelungen der Mitgliedstaaten an. Sie bilden damit ein verordnungsrechtliches Ganzes, das dementsprechend zwangsläufig detaillierter als die Gemeinschaftsrichtlinie ist. Sie regeln nicht nur die Kriterien für den Erwerb des Patents, sondern auch die Verfahren für die Patentprüfung und Patenterteilung. Die für die Erteilung der Patente zuständigen Behörden werden namentlich bezeichnet und die an sie gerichteten ‚Richtlinien‘ enthalten präzise Vorgaben für ihr Vorgehen. In der Praxis arbeiten die zuständigen Behörden der verschiedenen Mitgliedstaaten eng zusammen. Durch ihr Maß an Präzision ist die Rheinschiffverkehrsregelung damit eher den nationalen Umsetzungsregelungen als der Gemeinschaftsrichtlinie gleichzusetzen.

7. Zwei Möglichkeiten sind denkbar, um die Gleichwertigkeit dieser beiden von Natur und Zielsetzung her unterschiedlichen Texte herzustellen:

- a) Entweder die Richtlinie wird geändert und an die Patentverordnung angeglichen („beschränkte“ Revision). Die Änderungen der Richtlinie würden in erster Linie in einer präziseren Festlegung bestimmter Anforderungen bestehen. Die Gleichwertigkeit würde hier durch Änderungen der Gemeinschaftsrichtlinie angestrebt, was der eigentlichen Zielsetzung entspricht. Dieses Vorgehen hat angesichts der schwerfälligen Entscheidungsverfahren in der Gemeinschaft allerdings den Nachteil, sehr schleppend zu sein. Zudem wäre das Endergebnis nie vollkommen, denn für den Rhein werden stets zusätzliche Anforderungen, vor allem Streckenkenntnisse, verlangt werden.

---

<sup>2</sup> § 1.03 RheinPatV

<sup>3</sup> Artikel 3 der Richtlinie

<sup>4</sup> Sie sind insbesondere berechtigt, vorbehaltlich der Anhörung der Kommission die Erfüllung zusätzlicher Anforderungen über die Kenntnis örtlicher Verhältnisse zu verlangen (Artikel 8§2).

b) Eine völlig neue Richtlinie wird von der EG beschlossen. Durch diese neue Richtlinie würden zum einen mehrere Arten von Gemeinschaftszeugnissen eingeführt, die ein mehr oder weniger hohes, den Schwierigkeiten der Schifffahrt auf den verschiedenen europäischen Flüssen und/oder dem Schiffstyp angepasstes Niveau haben. Zum anderen würde sich die neue Richtlinie nicht nur auf eine Festlegung der Bedingungen für den Erwerb des Gemeinschaftszeugnisses beschränken, sondern auch die Modalitäten für die Erteilung der Zeugnisse regeln, die derzeit im Ermessen der EG- Staaten liegen. Zudem könnte bei dieser Methode auch die Donau einbezogen werden.

8. Da die Durchführung einer wie immer auch gearteten Änderung der Richtlinie sich zeitlich möglicherweise über mehrere Jahre erstreckt, wäre eine Zwischenlösung in der Form möglich, dass die Gleichwertigkeit auf der Grundlage der einzelstaatlichen Umsetzungsregelungen für die Gemeinschaftsrichtlinie anerkannt wird. Denn es bleibt jedem Staat freigestellt, die Anforderungen der Richtlinie entsprechend der Patentverordnung und nach Bedingungen, die in der nach Zusatzprotokoll Nr. 7 vorgesehenen Durchführungsverordnung definiert würden, in sein einzelstaatliches Recht umzusetzen. Die Zentralkommission könnte so die Anerkennung der auf dieser Grundlage ausgestellten Zeugnisse beschließen.

9. Im Hinblick auf die mögliche Anerkennung der Gemeinschaftsschiffsführerzeugnisse auf dem Rhein ist unter Zugrundelegung folgender Aspekte eine Analyse durchgeführt worden:

- I. Erwerbskriterien
- II. Erwerbsverfahren
- III. Umsetzung und Kontrolle der Anerkennung.

## I – ANALYSE UND VERGLEICH DER ERWERBSKRITERIEN

10. Die Kriterien für den Erwerb des Patents und des Gemeinschaftszeugnisses können in drei Rubriken eingeteilt werden:

1. Berufliche Kompetenz, bestehend aus
  - 1.1 (theoretischen) Berufskennnissen im Führen von Binnenschiffen
  - 1.2 Berufserfahrung;
2. Eignung, die neben der Befähigung (s. Nr. 1) die gesundheitlichen Anforderungen an Personen und persönliche Integrität<sup>5</sup> umfasst, und Mindestalter.
3. zusätzliche Befähigungen, insbesondere Streckenkenntnis.

11. Im Rahmen der Analyse wurden diese drei Kriterien nacheinander untersucht und danach verglichen. Am Ende der Abschnitte wird jeweils eine zusammenfassende Tabelle aufgeführt. Diese enthält für den Fall, dass die Gemeinschaftsrichtlinie unverändert bleibt, die nach Zusatzprotokoll Nr. 7 zu beschließenden und in der ZKR- Verordnung anzugebenden zusätzlichen Anforderungen, damit die Gleichwertigkeit des Gemeinschaftszeugnisses anerkannt werden kann. In der zweiten Spalte der Tabelle werden die im Falle einer beschränkten Revision der Richtlinie, die der unter Absatz 7 a) dargelegten Hypothese entspricht, vorzunehmenden Änderungen an der Richtlinie vorgeschlagen.

### **Berufskennnisse**

12. Allgemeine Berufskennnisse: Berufskennnisse umfassen die nautische Kenntnis und die Kenntnis der Schifffahrtsregelung, insbesondere der Schifffahrtszeichen. Diese in der Anlage jedes der beiden Regelwerke festgelegten Anforderungen sind im Großen und Ganzen gleichwertig. In der Gemeinschaftsrichtlinie fehlt lediglich der Verweis auf die Regelung der Gefahrgutbeförderung. Eine Angleichung wird hier nicht vorgeschlagen, zumal diese Regelung durch eine andere derzeit in Ausarbeitung befindliche Richtlinie schon bald in das Gemeinschaftsrecht aufgenommen wird.

---

<sup>5</sup> Dieses letztgenannte Kriterium ist lediglich in der Patentverordnung vorgesehen.

Die Richtlinie fordert vom Bewerber die Kenntnis des CEVNI, die Rheinpatentverordnung hingegen die Kenntnis der RheinSchPV. Beide Regelwerke gelten insgesamt betrachtet jedoch als gleichwertig, so dass sich die zusätzliche Anforderung im Zusammenhang mit der Kenntnis der RheinSchPV auf spezifische schiffahrtspolizeiliche Regeln beschränken kann. Dies ist ein Aspekt, der im Rahmen der Streckenkenntnis geprüft werden könnte (s. Nr. 20 unten).

13. Ergänzende Berufskennnisse im Führen von Fahrgastschiffen: Gemeinschaftsrichtlinie und Rheinschifffahrtsregelung stellen für das Führen von Fahrgastschiffen zusätzliche Anforderungen, die hauptsächlich darin bestehen, dass an Bord ein Besatzungsmitglied sein muss (bei dem es sich nicht notgedrungen um den Schiffsführer handelt), der die vorgeschriebenen Sicherheitsverfahren kennt. Diese Bestimmungen sind in Artikel 10 der Richtlinie aufgeführt. Im Rahmen der Rheinschiffahrt sind diese Anforderungen Gegenstand einer separaten Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt (2004-II-22(II)). Bei diesen zusätzlichen Anforderungen handelt es sich nicht um eine Bedingung für den Erwerb des Schiffsführerzeugnisses, denn sie beziehen sich nicht zwangsläufig auf den Schiffsführer. Sie betreffen vielmehr die Zusammensetzung der Besatzungen und sind nicht Gegenstand eines Harmonisierungsvorschlags.

14. Vorgeschriebene zusätzliche Berufskennnisse für die Radarfahrt

Bei unsichtigem Wetter müssen alle Fahrzeuge Radar benutzen.<sup>6</sup> Rein theoretisch wird das Radarpatent damit nicht systematisch verlangt, doch es ist in der Praxis in der Rheinschiffahrt stets erforderlich. In der Gemeinschaftsrichtlinie werden sowohl das Radarschifferzeugnis als auch das Schiffsführerzeugnis behandelt, während diese Patente in der Rheinschiffahrt Gegenstand von zwei verschiedenen Verordnungen sind.

Die Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten (RadarPatV) legt für den Erwerb des Patents strengere und detailliertere Bedingungen fest als die Gemeinschaftsrichtlinie. In der Rheinschiffahrt muss der Bewerber insbesondere Inhaber eines Sprechfunkzeugnisses sein<sup>7</sup>, eine Forderung, die die Richtlinie nicht enthält. Die ZKR räumt ein, dass die Erfüllung dieser Anforderung nicht zur Bedingung für den Erwerb des Radarpatents gemacht zu werden braucht. Die Radarpatentprüfung umfasst einen theoretischen und einen praktischen Teil über die in Anlage 1 der Verordnung aufgeführten Fachgebiete. Die Richtlinie geht weniger auf die Einzelheiten des Inhalts der Prüfung ein, durch die die Tauglichkeit zur Radarfahrt nachgewiesen wird. Zum einen sieht sie nur eine theoretische Prüfung, ohne praktischen Teil, vor. Zum anderen enthält sie sehr viel weniger Details über die aufgeführten Fachgebiete. Die gemäß der Gemeinschaftsrichtlinie erteilten Radarzeugnisse können daher erst anerkannt werden, wenn in der Richtlinie genauere Angaben zu Prüfungsinhalt und Prüfungsverfahren gemacht werden. Nach der derzeitigen Lage können auf dem Rhein allein Radarzeugnisse anerkannt werden, die auf der Grundlage einer Prüfung ausgestellt worden sind, die vergleichbar mit der in der Anlage der RadarPatV beschriebenen Prüfung ist.

Was die Form des Zeugnisses angeht, so wird in der RadarPatV ein einheitliches Radarpatentmuster für die Mitgliedstaaten festgelegt, gleichzeitig aber auch die Möglichkeit vorgesehen, den Besitz dieses Patents auf der Schifferpatentkarte mit der Aufschrift „Radar“ zu dokumentieren<sup>8</sup>, wie dies auch nach der Richtlinie vorgesehen ist<sup>9</sup>.

Änderungen der RadarPatV	Zusätzliche Anforderungen, wenn die Richtlinie nicht geändert wird	Änderungsvorschläge für die Richtlinie im Rahmen einer beschränkten Revision
	Auf dem Rhein können allein Radarzeugnisse anerkannt werden, die auf der Grundlage einer Prüfung ausgestellt worden ist, die vergleichbar mit der in der Anlage der RadarPatV beschriebene Prüfung ist.	Angleichung der Bedingungen für den Erwerb des Radarzeugnisses an die der RadarPatV.

<sup>6</sup> § 6.30 RheinSchPV

<sup>7</sup> § 2.01 Buchstabe c RadarPatV

<sup>8</sup> § 3.04 Nr. 2

<sup>9</sup> Artikel 9 Abs. 2

## Berufserfahrung

15. Für das Große Patent und das Gemeinschaftszeugnis wird eine 4-jährige Berufserfahrung verlangt, für das Kleine Patent eine einjährige Berufserfahrung. Das Kriterium der Berufserfahrung, wie es in der Richtlinie festgesetzt ist, einschließlich der hiernach vorgesehenen Befreiungen und Abweichungen, ist konform mit den Anforderungen der Rheinpatentverordnung für den Erwerb des Kleinen Patents. In der nachstehenden Analyse wird daher nur auf die Frage der Gleichwertigkeit des Gemeinschaftszeugnisses mit dem Großen Patent eingegangen.

Die Rheinpatentverordnung ist präziser als die Richtlinie und schreibt eine zweijährige Berufserfahrung als Matrose oder Matrosen-Motorwart oder eine einjährige Berufserfahrung als Bootsmann vor<sup>10</sup>. In der Richtlinie heißt es dagegen nur, dass die Berufserfahrung als Mitglied einer Decksmannschaft erworben werden muss. Grund für diese fehlende Präzision ist, dass es auf Gemeinschaftsebene (noch) keine Regelung für die Zusammensetzung der Besatzungen mit einer genauen Definition der verschiedenen Funktionen an Bord der Schiffe gibt. Doch dies ist ein Problem, muss aber kein Hindernis dafür sein, die Gemeinschaftsbestimmungen als der Rheinverordnung gleichwertig zu erklären, selbst wenn es längerfristig wünschenswert erscheint, die Richtlinie in diesem Punkt zu präzisieren.

Die Rheinpatentverordnung bestimmt, dass 180 Fahrtage als ein Jahr gelten. Die Richtlinie enthält keinerlei solche Angaben und überlässt es jedem Mitgliedstaat, Einzelheiten wie die effektiven Fahrtage, festzulegen. Das führt zu erheblichen Unterschieden bei der Umsetzung. So schwankt diese Zahl erheblich von einer einzelstaatlichen Regelung zur anderen (zwischen 100 und 180 Tagen). Eine Anerkennung des Gemeinschaftszeugnisses in seiner jetzigen Form würde eine Ungleichbehandlung der Schiffsführer zur Folge haben, die hinsichtlich der Berufserfahrung nicht denselben Anforderungen unterliegen würden. Die Anerkennung ist damit erst nach einer vorherigen Harmonisierung beider Texte möglich, was eine Änderung der Richtlinie dahingehend voraussetzt, dass hierin die Anzahl der Tage, die als ein Jahr gelten, auf 180 festgelegt wird.

16. Bedingungen, unter denen eine Verkürzung der Mindestberufserfahrung möglich ist: Beide Texte sehen vor, dass die 4-jährige Mindestberufserfahrung in bestimmten Fällen verkürzt werden kann.

a) Auf See erworbene Berufserfahrung

Beide Regelungen sehen eine Verkürzung bei Seefahrterfahrung vor. Allerdings ist die nach der Richtlinie vorgesehene Verkürzung bedeutender als diejenige, die nach der Rheinpatentverordnung eingeräumt wird. Die Verordnung legt fest, dass die Verkürzung maximal 2 Jahre betragen darf und dass 250 Tage Seefahrt als ein Jahr gelten. Laut Richtlinie können die Mitgliedstaaten dem Bewerber, der eine Berufserfahrung auf See nachweisen kann, bis zu drei Jahre auf die vorgeschriebene vierjährige Berufserfahrung anrechnen. Die Richtlinie bestimmt nicht, dass diese Erfahrung als Mitglied einer Decksmannschaft erworben werden muss. Ebenso wenig gibt sie Auskunft darüber, wie viele Tage als ein Jahr Seefahrterfahrung gelten. Es wird vorgeschlagen, die Richtlinie an die entsprechenden Bestimmungen der Rheinschiffahrtsregelung anzugleichen. Denn nur ein Jahr Fahrzeit in der Binnenschiffahrt kann nicht als ausreichend angesehen werden, um die für die Binnenschiffahrt erforderliche Berufskennntnis zu erwerben.

b) Anerkennung einer praktischen Ausbildung

Auch hier sehen beide Regelwerke bei einer erfolgreich abgeschlossenen Ausbildung eine Verkürzung der geforderten Berufserfahrung vor, doch wiederum von unterschiedlicher Dauer. Die Rheinpatentverordnung gewährt eine Verkürzung um 2 Jahre, die Richtlinie dagegen eine höchstzulässige Verkürzung um 3 Jahre. Die Patentverordnung könnte geändert und an die Richtlinie angeglichen werden (s. auch *unten* Nr. 21 und 25).

---

<sup>10</sup> Die Funktion des Matrosen wird in den Besatzungsvorschriften definiert (Kapitel 23 RheinSchUO).

c) Praktische Prüfung

Die Richtlinie bestimmt, dass die Mindestberufserfahrung um höchstens 3 verkürzt werden kann, wenn der Bewerber eine praktische Prüfung über das Führen eines Schiffes ablegt; das Patent gilt dann nur für Schiffe mit ähnlichen Navigationsmerkmalen wie denen des Schiffes, auf dem die praktische Prüfung abgelegt wurde. Die Möglichkeit zur Verkürzung der Mindestberufserfahrung ist nach der Rheinschiffverkehrsregelung nicht vorgesehen. Die auf dieser Grundlage erteilten Zeugnisse können auf dem Rhein nur bei Vorlage des Dienstbuches anerkannt werden, das dokumentiert, dass der Inhaber die nach der Rheinpatentverordnung vorgeschriebene 4-jährige Berufserfahrung besitzt. Auf dem Zeugnis wird die Art, wie es erworben worden ist, vermerkt, so dass diese zusätzliche Bedingung in der Praxis leicht umsetzbar wäre. Schließlich ist noch festzustellen, dass die nach der Richtlinie vorgesehenen Einschränkungen vor allem hinsichtlich der Schiffstypen, für die ein so erworbenes Zeugnis gültig ist, auch weiterhin auf dem Rhein gelten.

Es sei darauf hingewiesen, dass von der praktischen Prüfung prinzipiell nicht Abstand genommen wird. Unter gewissen Bedingungen kann sie den Zugang zum Beruf erleichtern, und der Einsatz von Simulationstechnologien könnte dieses Modell attraktiver machen. Wichtig ist jedoch, vor der generellen Einführung dieser Prüfung deren Modalitäten festzulegen und deren Vorteile und Grenzen zu bewerten, sowie die Fahrzeitverkürzung zu bestimmen, die damit verbunden wäre.

Änderungen der PatV	Zusätzliche Anforderungen, wenn die Richtlinie nicht geändert wird	Änderungsvorschläge für die Richtlinie im Rahmen einer beschränkten Revision
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Änderung von § 2.01 Nr. 3</li> <li>a) Verkürzung um 3 Jahre bei erfolgreichem Abschluss einer Ausbildung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Zeugnisse, die auf der Grundlage einer einjährigen Berufserfahrung und einer praktischen Prüfung erteilt werden, werden auf dem Rhein nur bei Vorlage des Schifferdienstbuches anerkannt, das dokumentiert, dass der Inhaber über die nach der Rheinpatentverordnung vorgeschriebene Mindestberufserfahrung verfügt.</li> <li>- Die Zeugnisse, die auf der Grundlage einer Anzahl von weniger als 180 effektiven Fahrtagen/Jahr erteilt werden, werden auf dem Rhein nur bei Erfüllung zusätzlicher Anforderungen anerkannt, anhand deren die Einhaltung der nach der Rheinpatentverordnung vorgeschriebenen Anzahl der Tage nachweisbar ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Änderung des Art. 7 Abs. 3 Buchstabe b: Verkürzung um max. 2 Jahre bei Berufserfahrung auf See;</li> <li>- Angabe der Anzahl der Tage, die als 1 Jahr Fahrzeit in See- und Binnenschiffahrt angerechnet werden.</li> </ul>

## **Mindestalter und Eignung**

17. Mindestalter: Nach beiden Regelungen muss der Bewerber das Alter von 21 Jahren erreicht haben. Die Mitgliedstaaten haben nach der Richtlinie jedoch die Möglichkeit, Zeugnisse bereits ab dem Alter von 18 Jahren auszustellen, wobei in diesem Fall die anderen Mitgliedstaaten nicht verpflichtet sind, das Zeugnis anzuerkennen, bevor sein Inhaber nicht das nach ihrer eigenen Regelung vorgeschriebene Alter erreicht hat. Ebenso werden die Gemeinschaftsschiffsführerzeugnisse auf dem Rhein nur anerkannt, wenn der Zeugnisinhaber das 21. Lebensjahr vollendet hat.

18. Persönliche Integrität: Für die Erteilung des Gemeinschaftszeugnisses ist nicht die Vorlage eines polizeilichen Führungszeugnisses oder anderer Nachweise seiner persönlichen Integrität erforderlich. An dieser Bedingung wird für das Rheinpatent festgehalten, ohne sie jedoch als zusätzliche Anforderung für die Anerkennung des Gemeinschaftszeugnisses als gültige Fahrberechtigung auf dem Rhein einzuführen.

19. Gesundheitliche Anforderungen

### **1) Inhalt der ärztlichen Untersuchung**

Sachlich ist die Richtlinie vereinbar mit der Rheinpatentverordnung, doch sie ist, was den Prüfungsinhalt betrifft, nicht detailliert genug, um eine Anerkennung ohne weitere Garantien zu ermöglichen. Die Richtlinie regelt nur, welche gesundheitlichen Anforderungen zu kontrollieren sind, legt aber kein Kriterium für deren Beurteilung fest. Es wird daran erinnert, dass die Patentverordnung in diesem Punkt unlängst aktualisiert worden ist, so dass die betreffenden Bestimmungen die derzeitige Praxis auf diesem Gebiet widerspiegeln. Eine generelle Anerkennung des Gemeinschaftszeugnisses als solches würde eine Änderung der Richtlinie voraussetzen, durch die gewährleistet wird, dass die Ergebnisse der nach Maßgabe der Richtlinie durchgeführten ärztlichen Untersuchungen die gleiche Bedeutung haben wie die vergleichbaren Ergebnisse der gemäß der Rheinschiffahrtvorschriften durchgeführten ärztlichen Untersuchungen.

Gewiss, nichts in dieser Richtlinie hindert die Staaten der Europäischen Union daran, schon heute den nach der Rheinverordnung vorgesehenen Inhalt zu übernehmen, wie dies bereits einige ZKR-Mitgliedstaaten getan haben. Bevor die Richtlinie in diesem Punkt nicht abgeändert worden ist, werden auf dem Rhein nur die Gemeinschaftszeugnisse anerkannt, die auf der Grundlage von einzelstaatlichen Regelungen erteilt worden sind, welche eine inhaltlich übereinstimmende ärztliche Untersuchung wie diejenige nach Anlage B1 der Patentverordnung vorschreiben.

### **2) Wiederholungsuntersuchung**

Laut Rheinpatentverordnung ist der Nachweis der vorhandenen Tauglichkeit durch die ärztliche Untersuchung ab 50 Jahre alle 5 Jahre und ab 65 Jahre jedes Jahr zu erneuern (§ 4.01 Nr. 1). Die Richtlinie (Artikel 6) enthält nicht die Forderung nach einer Erneuerung der ärztlichen Untersuchung alle 5 Jahre ab dem Alter von 50 Jahren. Eine Harmonisierung in diesem Punkt wäre nur bei grundlegender Änderung der Richtlinie vorstellbar. Sollte diese grundlegende Änderung nicht vorgenommen werden, müsste der Inhaber eines Gemeinschaftszeugnisses ab 50 Jahre ein alle 5 Jahre erneuertes ärztliches Attest vorlegen, um auf dem Rhein zugelassen zu werden.

Änderung der PatV	Zusätzliche Anforderungen, wenn die Richtlinie nicht geändert wird	Änderungsvorschläge für die Richtlinie im Rahmen einer beschränkten Revision
-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Gemeinschafts-schiffs-führerzeugnisse werden auf dem Rhein nur anerkannt, wenn ihre Inhaber das Alter von 21 Jahren erreicht haben ;</li> <li>- Auf dem Rhein werden nur Gemeinschaftszeugnisse anerkannt, die auf der Grundlage nationaler Regelungen erteilt worden sind, welche eine ärztliche Untersuchung vergleichbaren Inhalts wie diejenige nach Anlage B1 der Patentverordnung fordern;</li> <li>- Der Inhaber eines Gemeinschaftszeugnisses, der das Alter von 50 Jahren erreicht hat, muss ein alle 5 Jahre erneuertes ärztliches Zeugnis bei der zuständigen Behörde vorlegen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anfügen eines Anhangs mit genauen Angaben zum Inhalt der ärztlichen Untersuchung.</li> </ul>

### Zusätzliche Befähigungen

#### 20. Streckenkenntnisse

Über die allgemeinen Schifffahrtskenntnisse hinaus muss der Bewerber Kenntnisse über die Strecke nachweisen, für die er das Patent erwerben will<sup>11</sup>. Diese Kenntnisse bestehen in einer praktischen Erfahrung mit dem Führen eines Schiffes auf der besagten Strecke (angegeben in Streckenfahrten, die im Schifferdienstbuch vermerkt werden) und in den für diese Strecke spezifischen theoretischen und verordnungsrechtlichen Kenntnissen (nachgewiesen durch die erfolgreiche Ablegung einer Prüfung). Allein die Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens sind berechtigt, die Prüfung über Streckenkenntnisse abzunehmen und das entsprechende Rheinpatent auszustellen.

Die Richtlinie sieht die Möglichkeit vor, dass die Mitgliedstaaten zusätzliche Anforderungen im Zusammenhang mit den Streckenkenntnissen stellen (Artikel 8 Abs. 2). Die Prüfungsregeln und -verfahren werden dabei den Mitgliedstaaten überlassen. Ebenso müssen die Inhaber von nichtrheinischen Befähigungsnachweisen dieselben zusätzlichen Anforderungen für den Erwerb der Streckenkenntnisse erfüllen, wie die Inhaber von Rheinpatenten und gemäß den Verfahren der Patentverordnung, bevor sie zur Fahrt auf dem Rhein zugelassen sind.

## II- ANALYSE UND VERGLEICH DER ERWERBSVERFAHREN

Die Gleichwertigkeit der Prüfungsverfahren und der Kontrollen der körperlichen und geistigen Eignung ist im Zusatzprotokoll Nr. 7 als Voraussetzung für die Anerkennung genannt worden<sup>12</sup>.

#### 21. Prüfungsverfahren zur Kontrolle der Kenntnisse

Die Rheinpatentverordnung legt im einzelnen das Prüfungsverfahren fest und erläutert die Besonderheiten der Prüfungskommissionen, die die Mitgliedstaaten einsetzen müssen (diese Bestimmungen sind in Richtlinien und spezifischen Dienstanweisungen aufgeführt). Demgegenüber bleibt es den Mitgliedstaaten der EG freigestellt, wie sie die Gemeinschaftsrichtlinie umsetzen.

<sup>11</sup> Diese Streckenkenntnisse werden jedoch nicht für die Strecke unterhalb der Spycck'schen Fähre verlangt.

<sup>12</sup> Artikel II des Zusatzprotokolls Nr. 7 bestimmt: „die Zentralkommission [kann] andere Schiffsatteste und andere Schifferpatente anerkennen, wenn diese auf der Grundlage von Vorschriften, die gleichwertig mit denjenigen sind, die sie in Anwendung dieser Akte festlegt, sowie von Verfahren, die deren tatsächliche Einhaltung gewährleisten, erteilt werden.“

Im Hinblick auf eine Angleichung an die Rheinpatentverordnung sollte das Prüfungsverfahren in der Richtlinie präziser festgelegt werden. Denkbar wäre, die Mitgliedstaaten aufzufordern, eine Liste der für die Abnahme der Prüfungen zuständigen Behörden aufzustellen und bekannt zu geben, wie das bereits nach Artikel 10 des Entwurfs einer Richtlinie über die technischen Vorschriften geschehen ist. Es erscheint äußerst wünschenswert, dass die zuständigen Behörden sich im Interesse einer möglichst einheitlichen Fortentwicklung von Richtlinie und Verordnung durch die Mitgliedstaaten harmonisierter praktischer Umsetzungsverfahren bedienen können. Dazu wäre eine Kooperation auf operationeller Ebene vorzusehen, die vor allem einen Informationsaustausch umfasst.

Das Gleiche gilt auch für die anerkannten Ausbildungen, die auf die Mindestfahrzeit angerechnet werden können. Die nach der Rheinpatentverordnung verabschiedete Richtlinie Nr. 1 Anhang 1 nennt die anerkannten Ausbildungsstätten und legt jeweils die in Tagen angegebene Fahrzeitverkürzung fest, auf die der Bewerber, der diese Ausbildung erfolgreich abgeschlossen hat, Anspruch hat. Nr. 2.1 der Richtlinie spricht von einer Ausbildung, die „einem von der ZKR geprüften Mindeststandard“ entspricht. So findet vor Einräumung einer Fahrzeitverkürzung eine Prüfung und ein Informationsaustausch statt. Ein solches System sollte auch auf Gemeinschaftsebene entwickelt werden, damit garantiert wird, dass die anerkannten Ausbildungen auch wirklich dem für eine Fahrzeitverkürzung notwendigen Standard entsprechen.

## 22. Verfahren für die ärztliche Untersuchung

In dem Rheinschiffahrtssystem kann die ärztliche Untersuchung nur von durch die „zuständige Behörde“ bestimmten Ärzten durchgeführt werden, deren Liste in Richtlinie Nr. 2 Anhang 1 aufgeführt ist. Dieses restriktive Verfahren ist darin begründet, dass für die Untersuchungen ein hoher Grad an fachärztlichen Kompetenzen notwendig sind, insbesondere hinsichtlich der berufsspezifischen Gesundheitsrisiken. Die EG-Richtlinie legt fest, dass der Arzt, der die Untersuchung durchführt, von der „zuständigen Behörde“, „anerkannt“ sein muss. Ungeachtet der unterschiedlichen Formulierungen in Rheinpatentverordnung und EG-Richtlinie ist es Aufgabe der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und liegt damit in ihrer Verantwortung, diejenigen Ärzte und/oder Stellen auszuwählen, die über die beschriebene Fachkompetenz verfügen.

Das Rheinschiffahrtssystem verfügt zudem über ein Muster für das ärztliche Zeugnis (Anlage B2 der Verordnung), das die spezifischen Kriterien und Grenzwerte nach Anlage B1 widerspiegelt (allerdings werden auch andere Dokumente als dieses Muster anerkannt, s. § 3.02 Nr. 2). Ein solches Muster wird nach der Richtlinie nicht vorgesehen. Es wird vorgeschlagen, die Richtlinie diesbezüglich zu ergänzen und ein Muster für ein ärztliches Zeugnis aufzunehmen, in der Art, wie es nach Anlage B2 der Patentverordnung vorgesehen ist.

23. Das im Zusatzprotokoll Nr. 7 für die Erwerbs- und Erteilungsverfahren festgelegte Kriterium, das die tatsächliche Einhaltung der Gleichwertigkeit der Bedingungen für die Erteilung der auf dem Rhein anerkannten Urkunden gewährleisten soll, ist gegenüber der Gemeinschaftsrichtlinie schwierig umzusetzen. Denn von dieser werden diese Aspekte nur in beschränktem Umfang geregelt und in das Ermessen der EU- Staaten gestellt, wenn sie die Richtlinie in ihre interne Rechtsordnung übertragen. Bei der jetzigen Fassung der Richtlinie würde ein Vergleich der Erwerbsverfahren somit erfordern, dass jede einzelstaatliche Umsetzungsregelung für die Gemeinschaftsrichtlinie analysiert wird. Dies wäre langwierig und wenig effizient. Die beste Lösung wäre damit eine Änderung der Richtlinie dahingehend, dass sie die Verfahren, nach denen die Fähigkeiten der Bewerber geprüft werden, nach der in Nummer 7 Buchstabe b dieses Papiers genannten Methode regelt. Für den Fall, dass diese Lösung keine Zustimmung findet, wären Mechanismen zur Umsetzung und Beobachtung der Anerkennung unverzichtbar.

### III- UMSETZUNG UND BEOBACHTUNG DER ANERKENNUNG

24. Die vorstehende Analyse und die hierin genannten Anerkennungsbedingungen legen fast ausschließlich die Gleichwertigkeit der Bedingungen für den Erwerb beider Zeugnisse zugrunde. Damit die Anerkennung dauerhaft möglich ist, ist es erforderlich, dass die Regelungen beiderseits entweder nicht oder aber gleichzeitig und in gleicher Weise geändert werden. Dazu bedarf es eines Kontrollmechanismus, der gewährleistet, dass trotz regelmäßiger Fortentwicklungen beider Texte die Anerkennung dauerhaft möglich ist. Denn solche Fortentwicklungen sind unvermeidlich. So werden sich die für den Rhein (oder andere Flüsse) geforderten Streckenkenntnisse beispielsweise mit der Einführung von integrierten Navigationssystemen in den kommenden Jahren verändern. Ebenso ist die Rheinpatentverordnung erst kürzlich abgeändert worden, um die ärztlichen Untersuchungen an die neueste Entwicklung auf diesem Gebiet anzupassen.

25. Darüber hinaus sollten im Idealfall die Verfahren, nach denen die Fähigkeiten der Bewerber kontrolliert werden, harmonisiert werden, damit die Gleichwertigkeit auf dem Papier auch in der Praxis überprüft werden kann. Wie vorstehend ausgeführt, sind solche Verfahren in der Gemeinschaftsrichtlinie nicht vorgesehen. Wird, bevor die Anerkennung der Gleichwertigkeit erklärt wird, die Gleichwertigkeit der Erwerbsverfahren nicht festgestellt, wären zumindest Mechanismen für den Informationsaustausch und für die schrittweise Harmonisierung einzusetzen. Diese müssten insbesondere die Harmonisierung der europäischen Schifferdienstbücher und anderen Nachweise der Fahrzeiten, die Harmonisierung der Prüfungs- und Kontrollverfahren für die Kenntnisse, die ärztliche Untersuchung oder die Erarbeitung gemeinsamer Kriterien, nach denen eine anerkannte Ausbildung auf die vorgeschriebene Fahrzeit angerechnet werden könnte, betreffen.

26. Die Kontrollmechanismen sind unverzichtbar. Sie könnten in einem ‚Memorandum of understanding‘ (MoU) festgelegt werden, das im Rahmen der Kooperationsvereinbarung zwischen ZKR und Europäischer Kommission abgeschlossen wird, nach dem Vorbild des Memorandum, das derzeit für die technischen Vorschriften erarbeitet wird.

27. Schließlich sollten die Mechanismen zur nachträglichen Kontrolle und die zu ergreifenden Maßnahmen für den Fall, dass diese Kontrollen eine Nichtkonformität des anerkannten Zeugnisses mit den Kriterien für den Erwerb des Rheinschifferpatents ergeben, in der Verordnung der ZKR festgelegt werden. Diese Maßnahmen sind um so notwendiger als die Erwerbsverfahren nicht gleichwertig sind. Die Kontrolle kann im wesentlichen in zwei Formen erfolgen:

- eine allgemeine Kontrolle zur Überprüfung der fortbestehenden Gleichwertigkeit der allgemeinen Bedingungen für den Erwerb der beiden Dokumente; wird festgestellt, dass diese Bedingungen nicht mehr gleichwertig sind, kann die ZKR mit einer Beschlussfassung die Anerkennung der Gleichwertigkeit beider Dokumente widerrufen; die durch das Memorandum of understanding eingeführten Kontroll- und Kooperationsmechanismen sollten jedoch durch regelmäßige Kontrolle und parallele Fortentwicklung beider Texte verhindern, dass diese Extremsituation eintritt;
- eine spezielle Kontrolle für einzelne Zeugnisse : Hier würde überprüft, ob der Inhaber des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses die vorgeschriebenen Bedingungen tatsächlich erfüllt, um auf dem Rhein fahren zu können; diese per Definition außergewöhnliche Kontrolle würde es der ZKR und den Mitgliedstaaten erlauben, die Gültigkeit auf dem Rhein des Zeugnisses eines Inhabers, der sich als ungeeignet für die Fahrt auf dem Rhein erweist, zu widerrufen oder auszusetzen.

## ZUSAMMENFASSENDE ÜBERSICHT

Die beigegefügte Tabelle gibt in zusammengefasster Form die in dem Bericht vorgestellten drei Möglichkeiten für eine Anerkennung der Gemeinschafts-schiffsführerzeugnisse auf dem Rhein wieder.

So enthält Spalte 1 dieser Tabelle die von der ZKR in einer Durchführungsverordnung aufgeführten zusätzlichen Anforderungen, denen die einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse, die auf der Grundlage der nationalen Umsetzungsregelungen der Richtlinie erteilt worden sind, genügen müssen, um auf dem Rhein anerkannt werden zu können. Dies gilt für den Fall, dass die Richtlinie nicht geändert wird.

Spalte 2 nennt die Änderungen der Richtlinie, für den Fall, dass die Revision auf Nachbesserungen beschränkt wird, die für eine generellere Anerkennung der Gemeinschaftszeugnisse auf dem Rhein unerlässlich sind.

Schließlich sind in Spalte 3 die Änderungen der Richtlinie aufgeführt, die für den Fall einer grundlegenden Revision der Richtlinie vorzusehen wären, durch die mehrere Gemeinschaftszeugnisarten von unterschiedlichem Schwierigkeitsgrad eingeführt und auch die Verfahren für die Erteilung der Schiffsführerzeugnisse geregelt würden.

Fähigkeiten	Verordnung	Richtlinie	Durchführungsverordnung ohne Änderung der Richtlinie	Beschränkte Revision der Richtlinie	Grundlegende Revision der Richtlinie
<b>a. Berufskennnisse</b>	§. 2.01 Nr. 2 Buchstabe c	-----	-----	----	-----
<b>b. Berufserfahrung</b> Ausgangsbasis: 4 Jahre	§ 2.01 Nr. 1	Art. 7 Abs. 1	-----	-----	Einführung eines einheitlichen Dienstbuches.
Zusätzliche Anforderungen	Mind. 2 Jahre als Matrose oder Matrosen-Motorwart oder mind. 1 Jahr als Bootsmann (gem. Kap. 23 RheinSchUO)	Mitglied einer Decks-mannschaft	-----	Aufnahme einer Bestimmung in die Richtlinie, wonach ein Teil der Erfahrung in Funktionen, die dem Berufsprofil des Matrosen entsprechen, oder in einer anderen gleichwertigen Funktion zu erwerben ist.	Harmonisierung der Berufsprofile.
Verdeutlichung	§ 2.01 Nr. 3 1 Jahr = 180 Tage	-----	Zeugnisse, die auf der Grundlage einer Anzahl von effektiven Schifffahrtstagen < 180 T/j erteilt worden sind, werden auf dem Rhein nur unter zusätzlichen, durch das Schifferdienstbuch nachgewiesenen Bedingungen, anerkannt.	-----	Ergänzung der Richtlinie durch Definition der Dauer eines Jahres, in Tagen angegeben. Für die Art der Gemeinschaftszeugnisse, die zur Anerkennung auf dem Rhein bestimmt ist, sollte diese Dauer 180 Tage betragen.
Verkürzung der vorgeschriebenen Berufserfahrungsdauer  I] Seefahrt- erfahrung	§ 2.01 Nr. 3 Buchstabe b (2 Jahre)	Art. 7 Abs. 3 Buchstabe b (3 Jahre)	Die Gemeinschaftsrichtlinie erlaubt eine Verkürzung, die über der in der Patentverordnung gewährten Verkürzung liegt. Die Abweichung lässt sich nicht durch ergänzende Maßnahmen im Rahmen einer Durchführungsverordnung korrigieren. Gleichwertigkeit lässt sich nur durch Änderung der Richtlinie erreichen. In der Zwischenzeit wird die Abweichung Übergangsweise toleriert werden.	Verkürzung sollte auf 2 Jahre festgelegt werden.  Ergänzung der Richtlinie durch Definition der Dauer eines Jahres, in Tagen angegeben.  Die Dauer sollte 250 Tage betragen.	

Fähigkeiten	Verordnung	Richtlinie	Durchführungsverordnung ohne Änderung der Richtlinie	Beschränkte Revision der Richtlinie	Grundlegende Revision der Richtlinie
II] Ausbildung mit praktischer Erfahrung	§ 2.01 Nr. 3a) Änderung der Patentverordnung : Festsetzung der Verkürzung in der Verordnung auf 3 Jahre.	Art.7 Abs. 3a) (3 Jahre)	-----	-----	Nähere Angaben zu den Ausbildungsgängen, die einen Anspruch auf Verkürzung der Fahrzeiten begründen und Dauer dieser Verkürzung. Diese Angaben könnten entweder durch harmonisierte Verweise oder durch Unterrichtung der Kommission über die betreffenden Ausbildungsgänge durch die Mitgliedstaaten erfolgen.
III] Praktische Prüfung	-----	Art. 7 Abs. 4	Zeugnisse, die auf der Grundlage von einem Jahr Berufserfahrung und einer praktischen Prüfung erteilt worden sind, werden auf dem Rhein nach 3 zusätzlichen, im Schifferdienstbuch nachgewiesenen Jahren Berufserfahrung nach der Anfangsprüfung anerkannt. Die in der Richtlinie darüber hinaus festgelegten Beschränkungen und Bedingungen gelten auch auf dem Rhein.	-----	Harmonisierung - der Bedingungen für die praktische Prüfung bezogen auf den Rhein und auf die Gemeinschaft - der dadurch begründeten Verkürzung der Dauer der Berufspraxis in der Binnenschifffahrt.
c. Fahrgastschiffe	-----	Art. 10	Der Schiffsführer ist zum Führen eines Fahrgastschiffes auf dem Rhein berechtigt, wenn entweder er oder ein anderes Besatzungsmitglied im Besitz einer von der zuständigen Behörde ausgestellten Sonderbescheinigung sein, mit der der Nachweis für die erfolgreich abgelegte Prüfung über die einschlägigen Berufskennntnisse ist.	-----	-----
d. Radarschifferzeugnis	-----	Art. 9 Abs. 1 und 2	Radarzeugnisse, die auf der Grundlage einer Prüfung ausgestellt worden sind, die vergleichbar mit der in der Anlage der RadarPatV beschriebenen Prüfung ist, können anerkannt werden.	Den Inhalt der in der Anlage zur Richtlinie aufgeführten Prüfung detaillieren.	Einheitliches Europäisches Radarschifferzeugnis.

Eignung	Verordnung	Richtlinie	Durchführungsverordnung ohne Änderung der Richtlinie	Beschränkte Revision der Richtlinie	Grundlegende Revision der Richtlinie
<b>a. Gesundheitliche Anforderungen</b>	§ 2.01 Nr. 2 Buchstabe a	Art. 6 Abs. 1	-----	-----	-----
- Aspekte und Kriterien	Anlage B1	-----	Anerkennung des Gemeinschaftszeugnisses, das auf der Grundlage einer ärztlichen Untersuchung übereinstimmenden Inhalts wie diejenige des Musters der Anlage B1 der Patentverordnung erteilt wird.	Tauglichkeitsanforderungen harmonisieren und Inhalt und Umfang der ärztlichen Untersuchung im Anhang der Richtlinie präzisieren.	
- Muster für das Attest	Anlage B2	-----	-----	Einführung eines Musters für das Attest über die ärztlichen Untersuchungen.	
- Erneute Untersuchung ab 50 Jahren alle 5 Jahre	§ 4.01 Nr. 1	-----	Zeugnisinhaber über 50 Jahre müssen alle 5 Jahre ein neues ärztliches Attest bei den zuständigen Behörden vorlegen.	-----	Ärztliche Untersuchung alle 5 Jahre ab 50, für die Art von Gemeinschaftszeugnissen, die zur Anerkennung auf dem Rhein bestimmt ist.
- Mindestalter	§ 2.01 Nr. 1	Art. 5	Die Gemeinschaftszeugnisse werden auf dem Rhein anerkannt, sofern die Inhaber das Alter von 21 Jahren erreicht haben.	-----	Zeugnisart, die zur Anerkennung auf dem Rhein bestimmt ist, wird erst ab 21 ausgestellt.
<b>b. Persönliche Integrität</b>	§ 2.01 Nr. 2 Buchstabe b	-----	-----	*)	
<b>Zusätzliche Befähigung</b>	<b>Verordnung</b>	<b>Richtlinie</b>	<b>Durchführungsverordnung mit oder ohne Änderung der Richtlinie</b>	-----	
Streckenkenntnis	§ 2.01 Nr. 4	Art. 8 Abs. 2	Streckenkenntnis einschließlich der abweichenden oder streckenspezifischen Schifffahrtsregeln.	-----	

\*) Bei Änderung der Richtlinie könnte die deutsche Delegation einen Vorschlag unterbreiten, um dieses Kriterium als weitere Bedingung für den Erwerb des Gemeinschaftszeugnisses einzuführen.

## Anlage 2 zu Protokoll 4

### Schreiben an die Europäische Kommission

Straßburg, den ... Mai 2005

Herrn Fotis KARAMITSOS  
Direktor  
Direktion G  
Seeverkehr und Binnenschifffahrt,  
Intermodalität  
Europäische Kommission  
B – 1049 BRÜSSEL

Herr Direktor,

Mit Schreiben vom 29. April 2003 hat die Europäische Kommission die Zentralkommission um Auskunft darüber ersucht, welche Bedingungen im einzelnen nach Auffassung der ZKR erfüllt werden müssen, damit Schiffsführerzeugnisse der Gemeinschaft auf dem Rhein anerkannt werden können.

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt befürwortet die europaweite Harmonisierung der Regelungen für Schiffer und begrüßt den von der Europäischen Kommission bekundeten Wunsch nach Angleichung der Gemeinschaftsregelung, um diese Harmonisierung für die Schiffsführerzeugnisse zu fördern. Auch sie ist bereit, an der Rheinschifffahrtsregelung Änderungen, die in diese Richtung gehen, vorzunehmen, wird dabei aber stets auf die Gewährleistung des erforderlichen Sicherheitsstandards achten.

Zu diesem Zweck haben die zuständigen Gremien der Zentralkommission die Rheinpatentverordnung und die Gemeinschaftsrichtlinie im Einzelnen verglichen. Bestehende Unterschiede konnten aufgezeigt und mögliche Wege zur Angleichung im Hinblick auf eine Anerkennung der Gemeinschaftszeugnisse auf dem Rhein dargelegt werden. Der beigefügte Bericht vom dem die Zentralkommission auf ihrer kürzlich abgehaltenen Plenartagung Kenntnis genommen hat, gibt die Ergebnisse dieser Überlegungen wieder.

Der Vergleich zwischen beiden Regelwerken hat ergeben, dass die Hauptkriterien von Richtlinie und Rheinregelung zwar übereinstimmen, bei Handhabung und Durchführung aber Unterschiede bestehen. Daraus folgt, dass Voraussetzung für eine Anerkennung des Schiffsführerzeugnisses der Gemeinschaft auf dem Rhein eine Änderung der Richtlinie ist. Der Bericht schlägt hierfür mehrere Möglichkeiten vor, um zu einer Gleichwertigkeit der Rheinschifferpatente und der Gemeinschaftszeugnisse zu kommen. Die Möglichkeiten unterscheiden, zwischen einer Änderung der Richtlinie, die sich auf die unbedingt notwendigen Anpassungen beschränkt (beschränkte Revision), und einer umfassenden Neugestaltung (grundlegende Revision). In diesem letzten Fall könnte eine Möglichkeit sein, mehrere Kategorien von Zeugnissen zu unterscheiden, wobei eine davon den Bestimmungen der Rheinschifffahrtsregelung in vollem Umfang entsprechen würde, und andere Zeugnisarten nach erleichterten Bedingungen erworben werden könnten.

Um die bevorstehende Arbeit der Europäischen Kommission in dieser Frage zu erleichtern, macht die Zentralkommission den Vorschlag, nach dem Vorbild der im Bereich der technischen Vorschriften für Binnenschiffe eingesetzten Struktur eine gemeinsame Arbeitsgruppe ZKR-Europäische Union zu gründen, die zum einen die Europäische Kommission bei der Erarbeitung ihrer Änderungsvorschläge zur Richtlinie, und zum anderen die Zentralkommission bei der Vorbereitung der Revisionsarbeiten an der entsprechenden Rheinschifffahrtsregelung unterstützen könnte.

Für eine gemeinsame Prüfung dieser Vorschläge stehe ich zur Verfügung und verbleibe ...

Jean-Marie WOEHRLING  
Generalsekretär

## **PROTOKOLL 5**

### **Kooperation mit der Donaukommission**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 6**

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

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 7**

### **Beschwerde des Herrn Horst HERWECK jun. gegen Französische Republik**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission bittet ihren Generalsekretär, dem Beschwerdeführer das in der Anlage beigefügte Schreiben zu übermitteln.

#### **Anlage zu Protokoll 7**

##### **Schreiben an Herrn Horst Herweck jun.**

Die ZKR hat sich mit Ihrer Beschwerde vom 6. November 2003 befasst, die Sie gemäß Artikel 45a) der Revidierten Rheinschifffahrtsakte eingelegt haben.

Diese Beschwerde schließt sich an eine erste Beschwerde an, die Sie am 30. Mai 2001 gegen die Französische Republik und die Bundesrepublik Deutschland erhoben haben und mit der Sie das den Fahrgastschiffen und Containerschiffen durch die zuständigen deutschen und französischen Dienststellen zuerkannte Vorrecht auf Schleusung beanstanden. Mit Beschluss 2003-I-9(II) hat die ZKR Ihre erste Beschwerde als begründet erklärt. Zudem hat die Berufungskammer der ZKR am 10. Februar 2003 ein Urteil gefällt, mit dem sie das zuerkannte Vorrecht auf Schleusung als Verstoß gegen die Mannheimer Akte wertet.

In Ihrer Beschwerde vom 6. November 2003 erheben Sie gegen die zuständigen französischen Behörden den Vorwurf, dem vorgenannten Urteil der Berufungskammer (415 P – 1/03 und dem Beschluss 2003-I-9(II) nicht Rechnung zu tragen.

Mit Schreiben vom 26. März 2004 hat die französische Delegation den Generalsekretär davon in Kenntnis gesetzt, dass Frankreich infolge des ergangenen Urteils der Berufungskammer beschlossen hat, die Erteilung weiterer Schleusungsvorrechte auszusetzen, und die Inhaber gültiger Vorrechte informiert, dass es sich empfehle, diese Schleusungsvorrechte, die möglicherweise nicht ordnungsgemäß seien, nicht mehr in Anspruch zu nehmen“. In diesem Schreiben wird ferner darauf hingewiesen, dass „die interessierten Unternehmer und die Schleusenbetreiber einzeln schriftlich über diese Entscheidung informiert worden sind.“

Infolgedessen betrachtet die Zentralkommission Ihre Beschwerde damit als erledigt.

Hochachtungsvoll

## **PROTOKOLL 8**

### **Kennzeichnung und Registrierung der Binnenschiffe in Europa**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 9**

### **Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt den Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das Jahr 2004 und die Vorschau auf das Jahr 2005 zur Kenntnis.

#### **Anlage zu Protokoll 9**

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

#### **Jahr 2004 und Beginn des Jahres 2005**

##### **I. Allgemein**

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

Über das gesamte Jahr 2004 betrachtet, wies der traditionelle Rheinverkehr gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg von über 8 % bei der Beförderungsmenge und von über 9 % bei der Verkehrsleistung auf. Vor allem im zweiten Halbjahr haben die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung kräftig zugelegt. Diese Zuwachsraten sind allerdings zu relativieren, denn das Jahr 2003 war infolge sehr ungünstiger Wasserstände im zweiten Halbjahr durch einen deutlichen Beförderungsrückgang gekennzeichnet. Tatsächlich hat sich das Transportvolumen gegenüber dem Stand von 2002 nur um 1,8% erhöht und die Verkehrsleistung sogar um 1,5 % leicht verringert.

In den ersten drei Monaten des Jahres 2005 wurde für die Beförderungsmenge gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein Zuwachs um 7 % verzeichnet. Diese Entwicklung spiegelt den Trend wieder, der bei den Importen sowie bei den Exporten aus der Eurozone feststellbar ist. Da für diesen Zeitraum steigende Auftragseingänge bei der deutschen Industrie aus dem Aus- und Inland registriert werden, ist zu erwarten, dass die Beschäftigung auch in den kommenden Monaten auf dem derzeitigen Niveau bleiben wird.

##### **b) Wasserführung**

Im Jahr 2004 herrschten günstigere Wasserstände als 2003, vor allem im zweiten Halbjahr. Dadurch war eine bessere Auslastung des Laderaums möglich, was weitgehend die Zuwächse bei den Transportmengen erklärt.

Für die kommenden Monate dürfte angesichts der Schneereserven in den Alpen mit einer normalen Wasserführung zu rechnen sein.

### c) Treibstoffpreise

Die Gasölpreise erreichten nach einer vorübergehenden Verbilligung in den letzten drei Monaten des Jahres ab Ende Februar 2005 einen neuen Höchststand und wirkten sich damit nachteilig auf die Betriebskosten der Unternehmen aus.

## II. Lage in der Trockenschifffahrt

### a) Beförderungsmenge

Die Beförderungsmenge in der Trockenschifffahrt erhöhte sich gegenüber 2003 um insgesamt 9,6 % und gegenüber 2002 um 5,7 %.

Betrachtet man die Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung, so fällt auf, dass die Wasserstandslage nicht für alle Sektoren die gleichen Auswirkungen hatte. Denn bei Niedrigwasser (Sommer 2003), wenn der Laderaum knapp ist, räumt der Markt natürlich den Gütern der Stahlindustrie, der Kohle und den Containern Vorrang ein, deren Produktionsstätten oder Vertriebszentren an Wasserstraßen liegen und die nur schwer auf andere Landverkehrsträger umsteigen können. Güter wie landwirtschaftliche Erzeugnisse, Baustoffe werden bei der Beförderung mit Binnenschiffen nicht vorrangig behandelt und in diesem Fall entweder zurückgestellt oder aber vorübergehend mit anderen Landverkehrsträgern befördert. Ein Beleg dafür ist der Nachholbedarf bei den Beförderungen von Gütern aus diesen Sektoren, wenn wieder normale Wasserstände herrschen.

#### *Landwirtschaftssektor*

Beförderungsmenge und Verkehrsleistung dieses Sektors verbuchten zwar im Vergleich zu 2003 und vor allem zum zweiten Halbjahr einen Anstieg um 4 %, wiesen jedoch gegenüber 2002 ein Minus von 5% auf. Die 1%ige Erhöhung der Beförderungen von Lebensmitteln gegenüber 2002 lässt sich mit den hohen Exporten von landwirtschaftlichen Nahrungsmitteln in Gebiete außerhalb Europas erklären. Die rückläufige Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen ist die Folge der geringen Lagerbestände nach dem trockenen Sommer 2003.

#### *Stahlsektor*

Die Beförderungsmengen in diesem Sektor verzeichneten gegenüber 2003 eine Zunahme um 8 % bei den Rohstoffen und um 3,5 % bei Eisen, Stahl und Ne-Metallen. Die Zuwachsraten im zweiten Halbjahr waren gegenüber dem Vorjahreszeitraum dank der guten Wasserführung, die eine volle Auslastung ermöglichte, sehr hoch.

Allerdings ergibt sich selbst im Vergleich zu den Ergebnissen des Jahres 2002 eine effektive Zunahme der Beförderungen in diesem Bereich, die das durch die starke Nachfrage, insbesondere aus China und Indien, bedingte hohe Beschäftigungsniveau der deutschen Industrie widerspiegelt.

Im Jahre 2005 wird die Nachfrage nach Stahl auf dem Weltmarkt auf einem hohen Niveau bleiben und vermutlich sogar noch steigen, obwohl die europäische Stahlindustrie bald an die Grenzen ihrer Produktionskapazitäten stößt. Dies deutet für 2005 auf einen weiteren Anstieg der Beförderungen von Stahlerzeugnissen mit Binnenschiffen hin.

#### *Energiesektor: Kohle*

Die Beförderung von Kohle verzeichnete im Jahre 2004 einen Anstieg um 16%, der von der Nachfrage aus dem Stahlsektor getragen wurde. In Jahre 2005 dürfte die Entwicklung der Kohletransporte weiterhin positiv verlaufen, zumal das Wachstum der Stahlindustrie anhält und die rege Wirtschaftstätigkeit in Europa einen hohen Strombedarf erzeugt. Angesichts der sehr hohen Erdölpreise hat die Kohle das Öl als Brennstoff verdrängt, insbesondere in Industriezweigen, wie beispielsweise die Zementherstellung.

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

Für das Jahr 2004 wird gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme der Beförderungen von Baustoffen um 8,6% registriert. Allerdings ist diese starke Zunahme nicht auf strukturelle Veränderungen dieses Sektors zurückzuführen, sondern vielmehr darauf, dass die Transportvolumen wieder das Niveau erreicht haben, das der Nachfrage bei normalen Wasserständen entspricht. Denn gegenüber den im Jahre 2002 beförderten Mengen zeigen die Ergebnisse für 2004 eine Abnahme um 2% an, was ein Anzeichen dafür ist, dass sich der seit mehreren Jahren festgestellte Trend fortsetzen wird. Nach Meinung der Gewerbetreibenden dieses Sektors zeichnet sich bisher keine Trendwende ab.

#### **b) Frachtniveau**

Die Frachten haben nach einem Anstieg im zweiten Halbjahr 2004 gleich zu Beginn des Jahres 2005 wieder nachgegeben. Dieser Trend hat sich bis heute nicht umgekehrt. Ursächlich dafür ist, dass in Zeiten, in denen die Wasserführung eine volle Abladung der Schiffe zulässt, ein gewisser Kapazitätsüberhang besteht.

#### **c) Containerverkehr**

Auf dem traditionellen Rhein stieg die Beförderung von leeren Containern um 17 % und von beladenen Containern um 18 % an. Diese Entwicklung spiegelt die Zuwächse in den Seehäfen nur zum Teil wieder. Auf anderen Schifffahrtsstraßen, vor allem im Nord/Süd-Verkehr zwischen den Benelux-Ländern und Frankreich, konnten Zuwachsraten bis zu 35 % verbucht werden.

Der in 2004 in den Seehäfen festgestellte Abfertigungsstau für Binnenschiffe war ganz ohne Zweifel ein Faktor, der ein weiteres Wachstum der Beförderungen auf dem Rhein behindert hat. Um den starken Anstieg der Containerumschläge in den Seehäfen, der sich in den kommenden Jahren noch fortsetzen dürfte, bewältigen zu können, sind von den Hafenverwaltungen bereits Programme für den Ausbau weiterer Umschlagsstandorte entwickelt worden. Diese sollen kurzfristig allerdings immer noch nicht ausreichen, um Abfertigungsstaus zu vermeiden. Notwendig wäre auch eine Optimierung gewisser Verfahren betreffend die Beförderungspapiere und die Gruppierung von Containern zwecks Rationalisierung der Lade- und Löschvorgänge. Denn an den Umschlagsstellen stehen die Binnenschiffe, wenn es um den Zugang zu den Umschlagskais geht, in Konkurrenz zu den Seeschiffen, die in der Regel auf Grund ihrer Größe Vorrang erhalten. Die Folge sind lange Wartezeiten für die Binnenschiffe. Der Bau neuer Seeschiffahrtsterminals wie der, der im Hafen Rotterdam geplant ist, dürfte mittelfristig zu einer Verbesserung der Verhältnisse führen.

Werden hierfür keine angemessenen Lösungen gefunden, wird der Engpass bei der Abfertigung von See- und Binnenschiffen zu einem Faktor werden, der sich hemmend auf die Entwicklung des Marktanteils der Binnenschiffahrt auswirkt, zumal dieses Problem nicht im gleichen Umfang für die anderen Landverkehrsträger auftritt. Die ersten Monate des Jahres 2005 haben gezeigt, dass das Wachstum der Umschlagsmengen sich, wie vorgesehen, fortsetzt.

### **III. Lage in der Tankschiffahrt**

#### **a) Beförderungsmenge**

Die Beförderungsmengen in der Tankschiffahrt stiegen im gesamten Jahre 2004 im Vergleich zu 2003, einem Jahr mit besonders ungünstigen Wasserständen, zwar um 3,5 %, wiesen allerdings gegenüber 2002 erneut einen Rückgang um 5 % auf.

### *Erdölerzeugnisse*

Die Beförderungen von Erdölerzeugnissen auf dem traditionellen Rhein haben in 2004 um 1 % zugelegt; Grund hierfür war, dass in den letzten drei Monaten des Jahres infolge einer vorübergehenden relativen Ölpreissenkung auf dem Weltmarkt nicht getätigte Käufe zum Teil nachgeholt und die Bevorratungen vor Einbruch des Winters durchgeführt worden sind. Die im Jahre 2004 beförderten Gütermengen liegen jedoch um 7% unter den Ergebnissen des Jahres 2002. Auch die Tatsache, dass verstärkt die NATO-Pipelines in Anspruch genommen werden und die Haushalte von Öl auf Gas übergewechselt sind, trägt dazu bei, dass sich die Nachfrage nach Öl rückläufig entwickelt hat.

In der ersten drei Monaten des Jahres 2005 sind nur die unbedingt notwendigen Bevorratungen erfolgt, denn die Verbraucher warten, wie immer, auf bessere Preiskonditionen, um ihre Lager aufzufüllen.

### *Chemiesektor*

Die Beförderungen von Chemieprodukten verzeichneten Zuwächse um 9,5 %, die aus dem derzeitigen Wachstum im Chemiesektor resultieren. Dieser Zuwachsrate steht eine 9%ige Zunahme der Exporte von Chemieprodukten gegenüber. Für 2005 erwartet die chemische Industrie ein weiteres 4%iges Wachstum der Exporte, insbesondere in die Vereinigten Staaten und in den Südwesten Asiens. Angesichts dieser Wachstumsaussichten kann die Binnenschifffahrt in den kommenden Monaten weiterhin mit einer kräftigen Beförderungsnachfrage seitens dieses Sektors rechnen.

### **b) Frachtniveau**

In den letzten Monaten des Jahres 2004 war in der Tankschifffahrt ein deutliches Anziehen der Frachten feststellbar. Grund hierfür war eine erhöhte Beförderungsnachfrage, die zum einen auf die vorübergehende Verbilligung der Erdölpreise, die zur Auffüllung der Lager genutzt wurde, und zum anderen auf die Bevorratungen vor Einbruch des Winters zurückzuführen war. Doch schon Anfang des Jahres 2005 gaben die Frachten erneut nach. Gleichzeitig hat der weitere Anstieg der Ölpreise in den letzten Wochen den Anteil der Bunkerkosten an den Betriebskosten noch erhöht. Die Beförderungsnachfrage beschränkte sich auf die absolut notwendigen Bevorratungen und dies bei Wasserstandsbedingungen, die eine volle Abladung der Schiffe ermöglichen.

## **IV. Entwicklung des Laderaumangebots**

Im Laufe des Jahres 2004 hat sich nach Angaben der nationalen Behörden die Beförderungskapazität auf den Binnenmärkten der ZKR- Mitgliedstaaten für die Trockenladungsflotte um 1,5 % und für die Tankflotte um 5,2 % erhöht. Diese Entwicklungen sind im Vergleich zur Nachfrageentwicklung auf dem Markt zu sehen.

Auf dem traditionellen Rhein zum Beispiel lagen im Jahre 2004 die Beförderungsmengen in der Trockenschifffahrt um 3,2 % über dem Durchschnittswert der letzten 5 Jahre. Für die Tankschifffahrt wiesen die Beförderungsmengen auf dem traditionellen Rhein ein Minus von 3 % gegenüber dem Durchschnittswert der letzten 5 Jahre auf. In diesem Sektor zeichnet sich vor allem bei den Beförderungen von Erdölerzeugnissen eine rückläufige Entwicklung des Transportvolumens ab.

Somit ist feststellbar, dass die Entwicklung der Trockenladungskapazität mit derjenigen der Nachfrage im Einklang steht. Dies gilt nicht für die Tankflotte, für die die Nachfrage sinkt und das Laderaumangebot steigt. Die regelmäßig geäußerten Befürchtungen, dass in diesem Sektor eine Überkapazität entstehen kann, sind damit nach wie vor voll und ganz gerechtfertigt.

## **V. Schlussfolgerungen und Aussichten**

Angesichts des nach wie vor hohen Beschäftigungsniveaus in den wichtigsten Industrien, die sich für ihre Beförderungen der Binnenschifffahrt bedienen, dürfte in der Trockenschifffahrt und für chemische Erzeugnisse weiterhin mit einer regen Beförderungsnachfrage zu rechnen sein.

Auch die mit Containern beförderten Gütermengen von und nach den Seehäfen werden vermutlich weitere Zuwächse verzeichnen. Trotz der unternommenen Anstrengungen sind kurzfristig Abfertigungsstaus in den Seehäfen zu befürchten. Denn für größere Ausbauten zur Erhöhung der Umschlagskapazitäten bedarf es eines längeren Zeitraums.

In der Tankschifffahrt, oder genauer gesagt für die Beförderung von Erdölprodukten, hat sich die Inbetriebnahme neuer Kapazitäten auf dem Markt im Jahre 2004 in einem Rhythmus fortgesetzt, der befürchten lässt, dass Angebot und Nachfrage immer stärker auseinander klaffen. Die Frachten auf diesem Markt bewegen sich in Zeiten, in denen die Wasserführung eine volle Abladung der Schiffe zulässt, immer häufiger auf einem niedrigen Niveau. Angesichts dieses relativen Laderaumüberhangs wendet sich die Verkehrsnachfrage verstärkt den Doppelhüllenschiffen zu. Damit sind die Vorboten einer Überkapazitätskrise erkennbar, der in erster Linie die Einhüllenschiffe zum Opfer fallen werden. Es sieht so aus, als würden bei der Entscheidung zur Inbetriebnahme neuen Laderaums in keiner Weise die kurz- und langfristigen Aussichten für die Beförderungsnachfrage in diesem Sektor berücksichtigt. Unter diesen Umständen kann nur wiederholt ein Appell an das Gewerbe gerichtet werden, bei ihren Investitionsentscheidungen größte Wachsamkeit an den Tag zu legen.

### Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs (Jährlich)

2004	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
<b>0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse</b>	7113	1959	5693	1585	1420	374
<b>1 Nahrungs- u. Futtermittel</b>	11784	2823	4613	937	7171	1886
<b>2 Feste mineralische Brennstoffe</b>	27168	5491	1070	99	26098	5392
<b>3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse</b>	31925	8330	6917	1481	25008	6849
<b>4 Erze u. Metallabfälle</b>	35584	4407	2062	345	33522	4062
<b>5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle</b>	11458	2318	6497	1165	4961	1153
<b>6 Steine, Erden u. Baustoffe</b>	39110	7448	28745	5494	10365	1954
<b>7 Düngemittel</b>	4562	1324	1862	512	2700	812
<b>8 Chemische Erzeugnisse</b>	15473	3296	6305	1017	9168	2279
<b>9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren</b>	17937	5782	11742	3698	6195	2084
<b>99 darunter besondere Transportgüter</b>	16671	5513	10793	3473	5878	2040
<b>Total</b>	<b>202114</b>	<b>43178</b>	<b>75506</b>	<b>16333</b>	<b>126608</b>	<b>26845</b>

2003	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
<b>0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse</b>	6943	1863	5631	1502	1309	361
<b>1 Nahrungs- u. Futtermittel</b>	11022	2742	4137	860	6886	1882
<b>2 Feste mineralische Brennstoffe</b>	23382	4705	869	65	22514	4639
<b>3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse</b>	31674	8271	5455	1160	26213	7109
<b>4 Erze u. Metallabfälle</b>	32921	3949	2016	314	30904	3635
<b>5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle</b>	11071	2134	6884	1162	4191	971
<b>6 Steine, Erden u. Baustoffe</b>	36009	6659	26361	4916	9696	1745
<b>7 Düngemittel</b>	4192	1191	1674	453	2518	737
<b>8 Chemische Erzeugnisse</b>	14130	3034	5784	973	8347	2062
<b>9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren</b>	15630	4920	10124	3092	5506	1828
<b>99 darunter besondere Transportgüter</b>	14395	4667	9213	2885	5183	1783
<b>Total</b>	<b>186974</b>	<b>39468</b>	<b>68935</b>	<b>14497</b>	<b>118084</b>	<b>24969</b>

Entwicklung im Vergleich zu 2003 (in %)						
<b>0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse</b>	2,45	5,15	1,10	5,53	8,48	3,60
<b>1 Nahrungs- u. Futtermittel</b>	6,91	2,95	11,51	8,95	4,14	0,21
<b>2 Feste mineralische Brennstoffe</b>	16,19	16,71	23,13	52,31	15,92	16,23
<b>3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse</b>	0,79	0,71	26,80	27,67	-4,60	-3,66
<b>4 Erze u. Metallabfälle</b>	8,09	11,60	2,28	9,87	8,47	11,75
<b>5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle</b>	3,50	8,62	-5,62	0,26	18,37	18,74
<b>6 Steine, Erden u. Baustoffe</b>	8,61	11,85	9,04	11,76	6,90	11,98
<b>7 Düngemittel</b>	8,83	11,17	11,23	13,02	7,23	10,18
<b>8 Chemische Erzeugnisse</b>	9,50	8,64	9,01	4,52	9,84	10,52
<b>9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren</b>	14,76	17,52	15,98	19,60	12,51	14,00
<b>99 darunter besondere Transportgüter</b>	15,81	18,13	17,15	20,38	13,41	14,41
<b>Total</b>	<b>8,10</b>	<b>9,40</b>	<b>9,53</b>	<b>12,66</b>	<b>7,22</b>	<b>7,51</b>

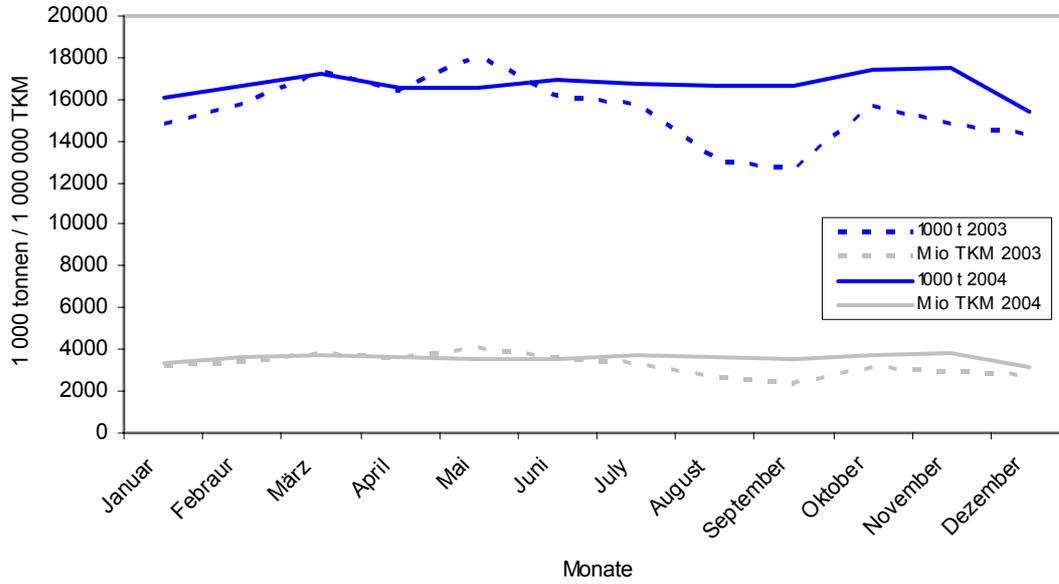
### Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs (halbjährlich)

2. Halbjahr 2004	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
<b>0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse</b>	3998	1190	3400	1033	598	157
<b>1 Nahrungs- u. Futtermittel</b>	6052	1509	2473	537	3579	972
<b>2 Feste mineralische Brennstoffe</b>	12840	2622	388	45	12452	2577
<b>3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse</b>	17177	4497	3514	787	13663	3710
<b>4 Erze u. Metallabfälle</b>	17547	2203	974	158	16573	2045
<b>5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle</b>	5757	1136	3174	589	2583	547
<b>6 Steine, Erden u. Baustoffe</b>	18609	3330	13546	2378	5063	952
<b>7 Düngemittel</b>	2264	632	969	263	1295	369
<b>8 Chemische Erzeugnisse</b>	7866	1687	3228	532	4638	1155
<b>9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren</b>	8952	2885	5867	1859	3085	1026
<b>99 darunter besondere Transportgüter</b>	8310	2751	5404	1749	2906	1002
<b>Total</b>	<b>101062</b>	<b>21691</b>	<b>37533</b>	<b>8181</b>	<b>63529</b>	<b>13510</b>

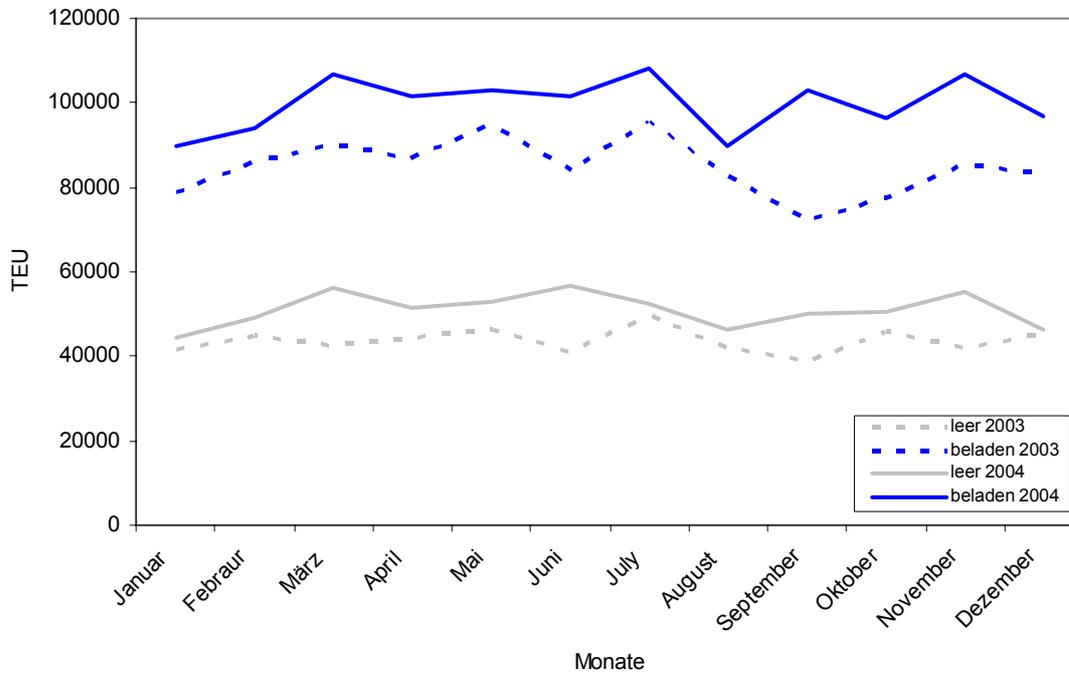
2. Halbjahr 2003	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
<b>0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse</b>	3136	807	2435	618	700	190
<b>1 Nahrungs- u. Futtermittel</b>	5504	1340	2136	431	3369	909
<b>2 Feste mineralische Brennstoffe</b>	11204	1967	617	40	10588	1928
<b>3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse</b>	14418	3589	2692	529	11813	3061
<b>4 Erze u. Metallabfälle</b>	15308	1730	863	136	14445	1595
<b>5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle</b>	5146	938	3300	561	1839	377
<b>6 Steine, Erden u. Baustoffe</b>	16482	2784	11884	1974	4585	808
<b>7 Düngemittel</b>	1984	552	802	218	1183	335
<b>8 Chemische Erzeugnisse</b>	6696	1373	2854	460	3841	913
<b>9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren</b>	7479	2347	4856	1479	2624	869
<b>99 darunter besondere Transportgüter</b>	6963	2241	4473	1391	2491	850
<b>Total</b>	<b>87357</b>	<b>17427</b>	<b>32439</b>	<b>6446</b>	<b>54987</b>	<b>10985</b>

Entwicklung im Vergleich zum 2. Halbjahr 2003 (in %)						
<b>0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse</b>	27,49	47,46	39,63	67,15	-14,57	-17,37
<b>1 Nahrungs- u. Futtermittel</b>	9,96	12,61	15,78	24,59	6,23	6,93
<b>2 Feste mineralische Brennstoffe</b>	14,60	33,30	-37,12	12,50	17,60	33,66
<b>3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse</b>	19,14	25,30	30,53	48,77	15,66	21,20
<b>4 Erze u. Metallabfälle</b>	14,63	27,34	12,86	16,18	14,73	28,21
<b>5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle</b>	11,87	21,11	-3,82	4,99	40,46	45,09
<b>6 Steine, Erden u. Baustoffe</b>	12,90	19,61	13,99	20,47	10,43	17,82
<b>7 Düngemittel</b>	14,11	14,49	20,82	20,64	9,47	10,15
<b>8 Chemische Erzeugnisse</b>	17,47	22,87	13,10	15,65	20,75	26,51
<b>9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren</b>	19,70	22,92	20,82	25,69	17,57	18,07
<b>99 darunter besondere Transportgüter</b>	19,35	22,76	20,81	25,74	16,66	17,88
<b>Total</b>	<b>15,69</b>	<b>24,47</b>	<b>15,70</b>	<b>26,92</b>	<b>15,53</b>	<b>22,99</b>

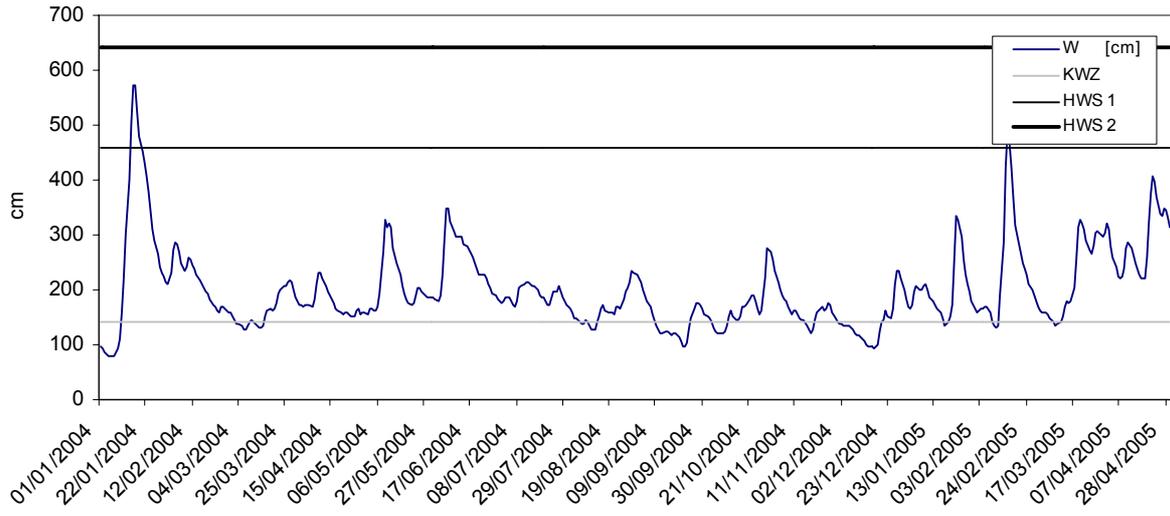
### Entwicklung der beförderten Gütermengen und Verkehrsleistungen



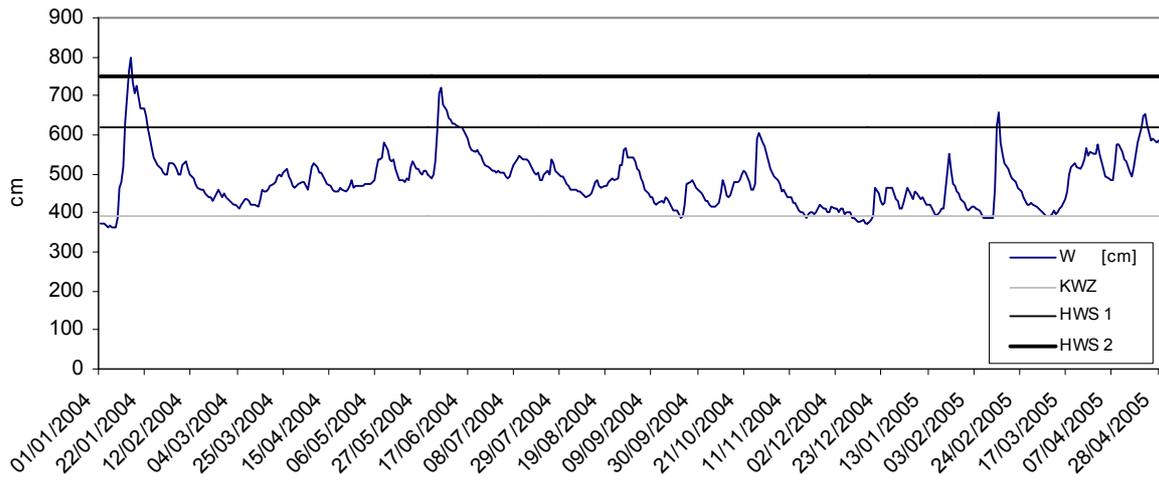
### Monatliche Entwicklung der Containerbeförderungen



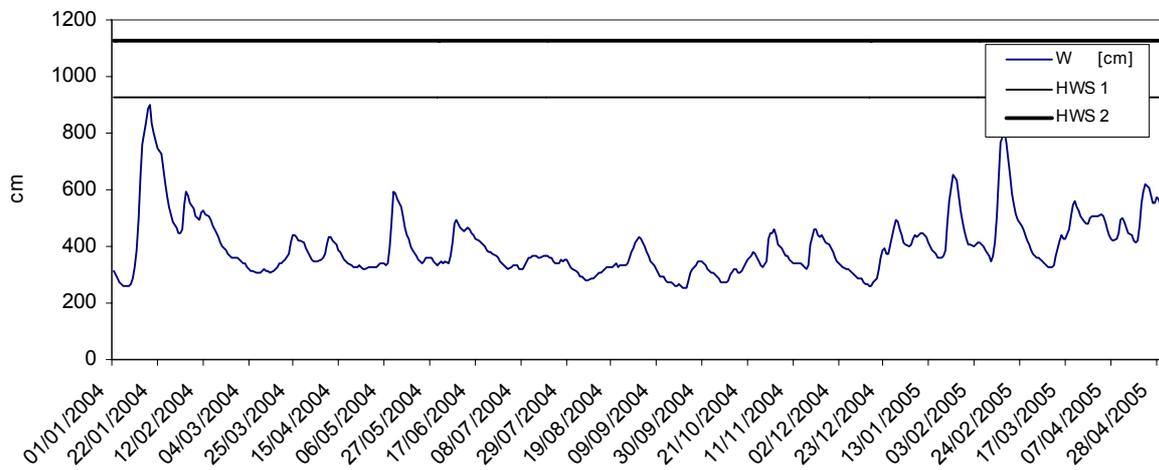
### Wasserstände in Kaub

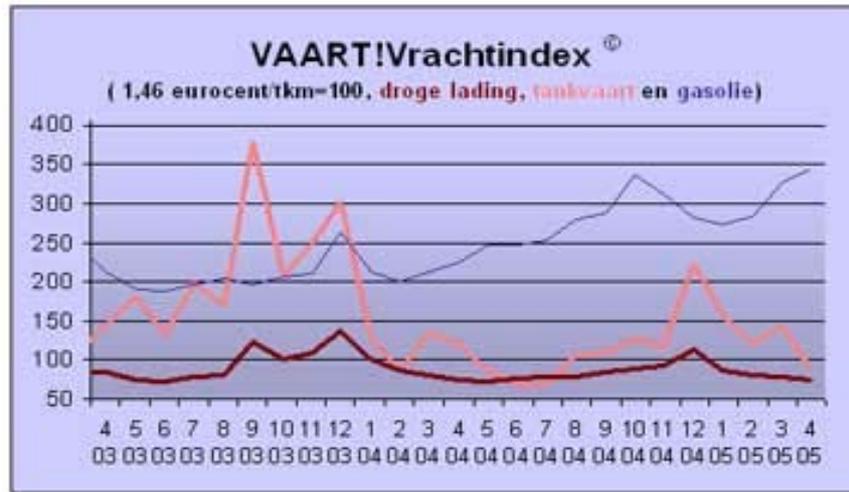


### Wasserstände in Maxau

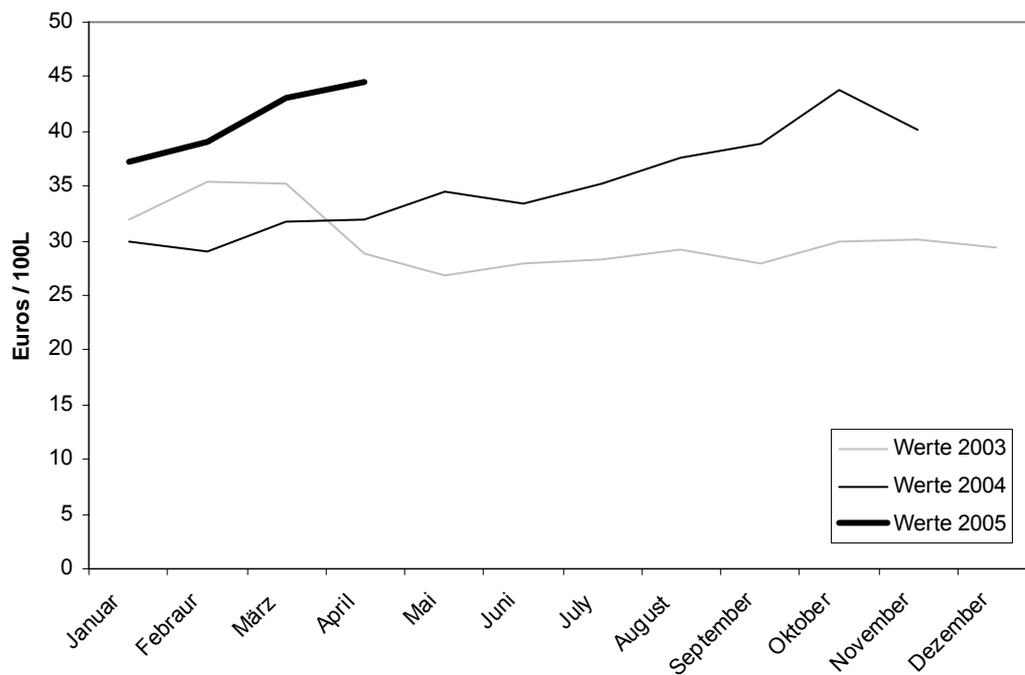


### Wasserstände in Ruhrort





### Entwicklung der Gasölpreise



(Quelle CBRB)

**Neubauten im Jahr 2004**

Flagge	Gütermotorschiffe			Schubleichter			Tankmotorschiffe			Tankschubleichter		Schubboote	
	Anzahl	Tonnage	Durch.	Anzahl	Tonnage	Durch.	Anzahl	Tonnage	Durch.	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Leistung
<b>Deutschland</b>	1	3206	3206	2	4539	2270	2	4281	2141	0	0	0	0
<b>Belgien</b>	6	11614	1936	6	2525	421	3	7818	2606	0	0	0	0
<b>Frankreich</b>	0	0	0	16	8757	547	0	0	0	2	2900	3	
<b>Niederlande</b>	15	52355	3490	21	44454	2117	21	87020	4144			1	304
<b>Schweiz</b>	0	0	0	1	1258	1258	0	0	0	0	0	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>22</b>	<b>67175</b>	<b>3053</b>	<b>46</b>	<b>61533</b>	<b>1338</b>	<b>26</b>	<b>99119</b>	<b>3812</b>	<b>2</b>	<b>2900</b>	<b>4</b>	<b>304</b>

**Total tonnage cale sèche**                      **128708**                      Verlängerungen NL :                      **12622** also :                      **141330** Tonnen                      neuer Schiffsraum  
**Total tonnage cale citerne**                      **99119**                      Verlängerungen NL :                      **1799** also :                      **100918** Tonnen                      neuer Schiffsraum

NB :

- 1) über 90% der neuen Tonnage wird auf dem Rhein eingesetzt.
- 2) Unter den in den Niederlanden in Betrieb genommenen Tankmotorschiffen befindet sich auch ein Bunkerschiff mit einer Tragfähigkeit von 10 000 t, dass die durchschnittliche Tragfähigkeit der in Betrieb genommenen Einheiten erhöht.

## **PROTOKOLL 10**

### **Marktbeobachtung**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

angesichts der Nachfrage, die seitens des Binnenschiffahrtsgewerbes und der Europäischen Kommission nach Einrichtung eines europäischen Instruments der Marktbeobachtung in der Binnenschiffahrt besteht,

erteilt ihrem Sekretariat unter Bezugnahme auf dessen Ausführungen die Befugnis, die Arbeiten für dieses Vorhaben im Rahmen seiner Möglichkeiten durchzuführen, und erklärt ihre Zustimmung zur Subventionsvereinbarung, die von der Europäischen Kommission vorgeschlagen wird,

richtet die Aufforderung an ihren Generalsekretär, dass ihrem Wirtschaftsausschuss regelmäßig Bericht über den Verlauf dieser Arbeiten und deren Ergebnisse erstattet wird und Überlegungen darüber angestellt werden, wie dieses Instrument über das Jahr 2006 hinaus fortgeführt und erweitert werden kann.

## **PROTOKOLL 11**

### **Auswirkungen der Umweltschutzgesetzgebung auf die Binnenschiffahrt Umsetzung der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenlinie)**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 12**

### **Auswirkungen der Umweltschutzgesetzgebung auf die Binnenschiffahrt Unterschutzstellung von im und am Rhein gelegenen Bereichen unter das europäische FFH-Schutzregime nach den Richtlinien 92/43/EWG und 97/62/EG (Natura 2000)**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2004-I-12,

nimmt Kenntnis von dem in der Anlage beigefügten Bericht ihres Ständigen Technischen Ausschusses,

fordert die betroffenen Delegationen auf, dem Ständigen Technischen Ausschuss weiterhin alle sachdienlichen Hinweise zu Auswirkungen der Umsetzung dieser Richtlinien auf die Rhein- und Binnenschiffahrt zu geben.

**Anlage**

## Anlage zu Protokoll 12

### **Unterschutzstellung von im und am Rhein gelegenen Bereichen unter das europäische FFH-Schutzregime nach den Richtlinien 92/43/EWG und 97/62/EG (Natura 2000)**

#### **Bericht des Ständigen Technischen Ausschuss der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt**

##### 1. Zusammenfassung

Die Ausweisung von Schutzgebieten am Rhein erfolgt sehr unterschiedlich: In Deutschland sind im großen Umfang Wasserflächen des Rheins als Schutzgebiete ausgewiesen, in den Niederlanden hingegen lediglich einige Landflächen am Ufer. In bestimmten Fällen dürften Betrieb, Unterhaltung und ein möglicher Ausbau der Wasserstraße auch dort den Verfahren der Richtlinien unterworfen werden, wo Schutzgebiete außerhalb der Fahrrinne oder am Ufer oder wo Wasserflächen als Schutzgebiete nach der Vogelschutzrichtlinie ausgewiesen sind.

##### 2. Berichterstattung

###### 2.1 Die Zentralkommission hat mit Beschluss 2004-I-12 ihren Ständigen Technischen Ausschuss unter anderem beauftragt, durch die Ständige Technische Arbeitsgruppe

- die seitens der Zentralkommission bei der Umsetzung dieser Richtlinien notwendigen Beiträge zu erbringen,
- andere möglicherweise betroffene Ausschüsse kontinuierlich und ausführlich zu unterrichten,
- ihr regelmäßig Bericht zu erstatten.

Der vorliegende Bericht ist eine Zusammenfassung und Interpretation der Berichte der Delegationen, der Richtlinien selbst sowie von Dokumenten der Europäischen Kommission und anderer relevanter Stellen.

###### 2.2 Die Delegationen haben durch ihre Experten in der Arbeitsgruppe mündlich wie auch schriftlich über die Unterschutzstellung berichtet. Die Umsetzung der Richtlinien steht erst am Anfang, so dass Aussagen zu den Auswirkungen der Richtlinien eher den Charakter von Expertenprognosen haben.

##### 3. Unterschutzstellung

###### 3.1 Aus den dem Sekretariat übersandten Berichten der Delegationen<sup>13</sup> über die Unterschutzstellung geht hervor, dass

- in Frankreich keine Wasserflächen des Rheins, wo er als Schifffahrtsstraße dient, aber große landseitige Uferbereiche,
- in Deutschland am
  - Ober- und Mittelrhein auf ca. 50% der Länge des Rheins Wasserflächen, davon ein großer Teil von Ufer bis Ufer, und landseitige Uferbereiche,
  - Niederrhein auf ca. 15 % der Länge des Rheins Wasserflächen, alle außerhalb der Fahrrinne, und landseitige Uferbereiche,
- in den Niederlanden keine Wasserflächen des Rheins, aber einige landseitige Uferbereiche als Gebiete zur Unterschutzstellung ausgewiesen sind.

---

<sup>13</sup> Dem Sekretariat wurden die folgenden Berichte über die Unterschutzstellung übersandt:

- Niederlande – TP/G (04) 4 vom 11. Februar 2004, ergänzt mit Dokument TP/G (04) 4 ad 1 vom 6. Mai 2004,
- Deutschland– TP/G (04) 19 vom 5. Mai 2004, ergänzt mit Dokument TP/G (04) 19 ad1 vom 8. Oktober 2004, und TP/G (04) 24 vom 21. Juni 2004,
- Frankreich – TP/G (04) 28 vom 22. Juli 2004.

3.2 Die globale Unterschutzstellung erfolgt sehr unterschiedlich: Auf der einen Seite stehen die Niederlande, die keine Wasserflächen und relativ wenige Uferbereiche als Schutzgebiete ausweisen, auf der anderen Seite Deutschland, wo der Rhein in bestimmten Abschnitten vollständig unter Schutz gestellt wurde. Auch im Detail ergeben sich erheblich Unterschiede: Während Frankreich die Wasserflächen des deutsch-französischen Rheins nicht ausgewiesen hat, haben die deutschen Behörden die gleichen Abschnitte bis zur Flussmitte sehr wohl ausgewiesen. Der gleiche Sachverhalt ist stellenweise innerhalb Deutschlands, hier zwischen den einzelnen Bundesländern, festzustellen.

#### 4. Weitere bedeutsame Aspekte

4.1 Die Unterschutzstellung landseitiger Uferbereiche dürfte unter Umständen ähnliche Auswirkungen für Betrieb, Unterhaltung und Ausbau der Wasserstraßen haben wie eine Unterschutzstellung von Wasserflächen. Nach Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie erfordern Pläne und Projekte, z.B. für Unterhaltungsarbeiten, die ein solches Gebiet erheblich beeinträchtigen könnten, entsprechende Verträglichkeitsprüfungen. Entscheidend dürfte damit sein, ob Pläne oder Projekte Auswirkungen auf in der Nähe liegende Schutzgebiete haben könnten und nicht, ob die Schutzgebiete die Fahrrinne einschließen. Die deutsche Delegation weist zudem in einer ihrer Mitteilungen eindringlich darauf hin, dass umfangreiche Arbeiten außerhalb der Fahrrinne notwendig sind, um die Wasserstraße Rhein – auch unter einer ökologischen Zielsetzung – angemessen zu unterhalten.

4.2 Aus den von der französischen Delegation vorgelegten Unterlagen geht hervor, dass weite Flächen des Rheins als Schutzgebiete nach der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG) ausgewiesen sind. Aufgrund von Angleichungen und Verschmelzungen beider Richtlinien finden für die nach der letztgenannten Richtlinie ausgewiesenen Schutzgebiete die gleichen rechtlichen Verfahren Anwendung wie nach dem Schutzregime der Richtlinien 92/43/EWG und 97/62/EG. (Die Umsetzung der Vogelschutzrichtlinie im Hinblick auf die Rheinschifffahrt ist bisher von der Ständigen Technischen Arbeitsgruppe noch nicht vertieft betrachtet worden.)

4.3 Beeinträchtigungen von Schutzgebieten können nicht nur von Bau- und Unterhaltungsarbeiten ausgehen. Bei der Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen sind auch Umweltverschmutzung und Risiken von Unfällen zu betrachten, damit also auch mögliche Auswirkungen des Betriebs von Wasserstraßen.

4.4 In einem Urteil vom September 2004 hat der Europäische Gerichtshof<sup>14</sup> die Richtlinien eng mit einer ökologischen Zielsetzung ausgelegt. Das Urteil dürfte so zu verstehen sein, dass selbst Unterhaltungsbaggerungen umfangreiche Prüfungen hinsichtlich der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen der betreffenden Schutzgebiete erfordern.

4.5 Ist beabsichtigt, trotz negativer Ergebnisse einer Verträglichkeitsprüfung hinsichtlich prioritärer Schutzgebiete, Maßnahmen für die Rheinschifffahrt durchzuführen, davon ausgehend, dass dafür ein zwingendes öffentliches Interesse besteht, hat die zuständige nationale Behörde die Europäische Kommission zu konsultieren.

---

<sup>14</sup> URTEIL DES GERICHTSHOFES der Europäischen Gemeinschaften vom 7. September 2004 „Richtlinie 92/43/EWG – Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen – Begriffe ‚Plan‘ oder ‚Projekt‘ – Prüfung der Verträglichkeit bestimmter Pläne oder Projekte für das Schutzgebiet“ In der Rechtssache C-127/02, eingereicht vom niederländischen Raad van State.

### **PROTOKOLL 13**

#### **Stand der Arbeiten zur Umsetzung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 14**

#### **Einleitende Mitteilung**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 15**

#### **Rheinschifffahrtspolizeiverordnung**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 16**

#### **Untersuchungsordnung - Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 (§§ 7.02 Nr. 2, 11.02 Nr. 5, 22a.05 Nr. 1)**

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission verlängert in Anwendung des § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung folgende Anordnungen vorübergehender Art:

- a) § 7.02 Nr. 2 - Sichtschatten  
(angenommen mit Beschluss 2002-I-31),
- b) § 11.02 Nr. 5 – Geeignete Einrichtungen und Ausrüstungen  
(angenommen mit Beschluss 2002-I-31),
- c) § 22a.05 Nr. 1 Buchstabe a Absatz 1 Punkt 1 (nur französischer Text) –  
Mehrschraubenantrieb  
(angenommen mit Beschluss 2002-I-31).

Die Vorschriften nach Buchstabe a und b gelten vom 1. Oktober 2005 bis zum 30. September 2008.

Die Vorschrift nach Buchstabe c gilt vom 1. Oktober 2005 bis zum 30. September 2007.

## PROTOKOLL 17

### Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art (§§ 10.03a, 10.03b, 24.06 Nr. 5)

#### Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

gemäß § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,

beschließt die Änderungen zu den §§ 10.03a, 10.03b und 24.06 Nr. 5, die in den Anlagen zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage 1 aufgeführten Änderungen gelten vom 1. Januar 2006 bis zum 30. September 2008, die in der Anlage 2 aufgeführte Änderung gilt vom 1. Oktober 2005 bis zum 30. September 2007.

#### Anlage 1 zu Protokoll 17

1. § 10.03a ist in folgender Fassung anzuwenden:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

#### „§ 10.03a

*Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz  
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen“.*

b) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Für den Schutz von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen dürfen nur geeignete selbsttätige Druckwassersprühanlagen als fest installierte Feuerlöschanlagen eingesetzt werden.“

c) Nummer 10 wird gestrichen.

2. § 10.03b ist in folgender Fassung anzuwenden:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

#### „§ 10.03b

*Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz  
von Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen“.*

b) *Nummer 1 wird wie folgt gefasst:*

„1. Löschmittel

Für den Schutz von Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen dürfen in fest installierten Feuerlöschanlagen folgende Löschmittel verwendet werden:

- a) CO<sub>2</sub> (Kohlenstoffdioxid);
- b) HFC 227ea (Heptafluorpropan);
- c) IG-541 (52 % Stickstoff, 40 % Argon, 8 % Kohlenstoffdioxid)
- d) FK-5-1-12 (Dodecafluoro-2-methylpentan-3-on).

Andere Löschmittel sind nur auf Grund von Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zulässig.“

c) *Nummer 4 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:*

„b) Die Austrittsdüsen müssen so bemessen und angebracht sein, dass das Löschmittel gleichmäßig verteilt wird. Insbesondere muss das Löschmittel auch unter den Flurplatten wirken.“.

d) *Nummer 5 Buchstabe e Doppelbuchstabe cc wird wie folgt gefasst:*

„cc) das Verhalten der Besatzung bei Auslösung und bei dem Betreten des zu schützenden Raumes nach Auslösung oder Flutung insbesondere hinsichtlich des möglichen Auftretens gefährlicher Substanzen;“.

e) *Folgende Nummer 13 wird wie folgt gefasst:*

„13. FK-5-1-12 - Feuerlöschanlagen

Feuerlöschanlagen, die mit FK-5-1-12 als Löschmittel betrieben werden, müssen über die Anforderungen nach Nummer 1 bis 9 hinaus den folgenden Bestimmungen entsprechen:

- a) Sind mehrere zu schützende Räume mit unterschiedlichen Bruttoraumvolumina vorhanden, ist jeder Raum mit einer eigenen Feuerlöschanlage zu versehen.
- b) Jeder Behälter, der FK-5-1-12 enthält und in dem zu schützenden Raum aufgestellt ist, muss mit einer Überdrucksicherung ausgerüstet sein. Diese hat den Inhalt des Behälters gefahrlos in den zu schützenden Raum abzugeben, wenn der Behälter Brandeinwirkungen ausgesetzt ist und die Feuerlöschanlage nicht ausgelöst wurde.

- c) Jeder Behälter muss mit einer Einrichtung, die die Kontrolle des Gasdrucks erlaubt, ausgestattet sein.
- d) Der Füllungsgrad der Behälter darf 1,00 kg/l nicht überschreiten. Für das spezifische Volumen des entspannten FK-5-1-12 sind 0,0719 m<sup>3</sup>/kg zu Grunde zu legen.
- e) Das Volumen an FK-5-1-12 für den zu schützenden Raum muss mindestens 5,5 % dessen Bruttoraumvolumens betragen. Dieses Volumen muss innerhalb von 10 Sekunden zugeführt sein.
- f) Die FK-5-1-12 - Behälter sind mit einer Drucküberwachung zu versehen, die im Steuerhaus bei einem unzulässigen Verlust von Treibgas ein akustisches und optisches Alarmsignal auslöst. Wenn kein Steuerhaus vorhanden ist, muss dieses Alarmsignal außerhalb des zu schützenden Raumes erfolgen.
- g) Nach Flutung darf die Konzentration im zu schützenden Raum nicht größer als 10,0 % sein.“

3. Nach § 10.03b wird folgender § 10.03c eingefügt:

**„§ 10.03c**

*Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Objektschutz*

Für den Objektschutz sind fest installierte Feuerlöschanlagen nur auf Grund von Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zulässig.“

**Anlage 2 zu Protokoll 17**

*In der Tabelle zu § 24.06 Nr. 5 ist die Angabe zu Kapitel 22a in folgender Fassung anzuwenden:*

„22a.05 Nr. 2	Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit L von mehr als 110 m, die oberhalb von Mannheim fahren wollen	Für Fahrzeuge, die eine am 30.9.2001 gültige Sondererlaubnis einer zuständigen Behörde besitzen, gelten die Vorschriften auf dem Streckenabschnitt nicht, für den die Sondererlaubnis erteilt worden ist.	1.10.2001“.
---------------	---	---	-------------

## **PROTOKOLL 18**

### **Gleichwertigkeit der Anforderungen der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emissionen von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte mit denen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

nach intensiven Beratungen mit den von ihr anerkannten Verbänden der Motorenhersteller und des Schifffahrtsgewerbes,

in der Erkenntnis, dass die Grenzwerte der Richtlinie 97/68/EG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/26/EG, hinsichtlich ihrer ökologischen und technischen Auswirkungen denen der Stufe II der Zentralkommission entsprechen,

mit dem Ziel, die Entwicklung eines einheitlichen Marktes für Binnenschiffsmotoren in Europa zu unterstützen,

stellt grundsätzlich die Gleichwertigkeit der Anforderungen der Richtlinie 97/68/EG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/26/EG, mit denen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung fest,

beauftragt ihren Untersuchungsausschuss, bis zur Plenartagung im Herbst 2005 einen Vorschlag für die notwendigen Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung vorzulegen, der unter Berücksichtigung der Vorschriften der Richtlinie 97/68/EG die Zulassung von Fahrzeugen mit Motoren mit Typpgenehmigungen nach dieser Richtlinie für Fahrzeuge der Rheinschifffahrt regelt,

beabsichtigt, zusammen mit den von ihr akkreditierten Verbänden der Motorenhersteller und des Schifffahrtsgewerbes einen Vorschlag für die Festlegung von Grenzwerten einer nächsten Stufe auszuarbeiten, der zu einer Harmonisierung der Vorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung und der Richtlinie 97/68/EG führen könnte, und diesen im Rahmen ihrer Kooperationsvereinbarung mit der Europäischen Kommission zu erörtern.

## **PROTOKOLL 19**

#### **ADNR**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 20**

### **Workshop zum Thema Simulatoren für die Schiffsführung**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf die Überlegungen, die in ihren Gremien zu den Schiffen und der Schifffahrt der Zukunft durchgeführt worden sind,

interessiert an den Möglichkeiten, die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt durch den Einsatz neuer Technologien zu steigern,

nimmt mit Befriedigung die Initiative zur Kenntnis, im Herbst 2005 in Rotterdam einen Workshop über die Simulatortechnik zu organisieren, um die Möglichkeiten für deren Einsatz im Rahmen der Ausbildung des Schifffahrtspersonals und der Schifffahrtsprüfungen zu bewerten,

beauftragt ihr Sekretariat alle Vorbereitungsmaßnahmen für diesen Workshop zu treffen,

begrüßt die Unterstützung dieser Initiative durch die niederländische Delegation.

## **PROTOKOLL 21**

### **Instandsetzung und Verbreiterung der Kennedybrücke in Bonn bei Rhein-km 654,94**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des Berichtes ihres Ständigen Technischen Ausschusses,

stellt fest, dass die Instandsetzung und die Verbreiterung der Kennedybrücke in Bonn keine Einwände aus der Sicht der Rheinschifffahrt hervorrufen.

Der Bericht des Ständigen Technischen Ausschusses ist dem Beschluss als Anlage beigefügt.

#### **Anlage**

## Anlage zu Protokoll 21

### Instandsetzung und Verbreiterung der Kennedybrücke in Bonn bei Rhein-km 654,94

#### Bericht des Ständigen Technischen Ausschusses

1. **Art der Brücke**  
Stahlbrücke mit Hauptlängsträgern in Bogenform mit geschlossenen Stegblechen und Querrahmen in Fachwerkausführung
  2. **Nächster Ort/Stadt**  
Bonn
  3. **Rhein-km**  
Rhein-km 654,94
  4. **Art der Baumaßnahme**  
Die geplante Lösung sieht für den Endzustand einen neuen Hauptlängsträger je Seite in Gestalt der derzeitigen Außenträger vor. Zwischen den bestehenden Querrahmen werden zusätzliche Querrahmen als Fachwerkkoppelträger so angeordnet, dass sie durch Anheben der neuen Hauptlängsträger zur Entlastung der vorhandenen Bauteile führen.
  5. **Fahrwasserbreite**  
Keine Änderung
  6. **Fahrrinnenbreite**  
Keine Änderung, 150m
- A. Allgemeine Beschreibung**
7. **Anzahl der Pfeiler im Strom**  
Keine Änderung, zwei Strompfeiler
  8. **Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne/Fahrwasser**  
Keine Änderung, zwei Strompfeiler im Fahrwasser
  9. **Breite des Brückenüberbaues in Fahrrinnenmitte**  
25,00 m statt bisher 18,00m
  10. **Abstand des nächsten Brückenbauwerkes (Oberstrom/Unterstrom)**  
Oberstrom: Südbrücke, Rhein-km 651,38  
Unterstrom: Nordbrücke, Rhein-km 657,15

## **B. Lichtraumprofil für die Schifffahrt**

### **Bogenbrücke**

- 11. Höchster Punkt des Bogenscheitels (NAP/NN + m)**  
Keine Änderung, 62,245 müNN
- 12. HSW/HBW/HWS (NAP/NN + m)**  
50,34 müNN
- 13. Minimale Durchfahrtshöhe im Bereich der Durchfahrtsbreite**  
Keine Änderung
- 14. Durchfahrtsbreite mit einer Höhe von (9,10 m / 7,00 m)**  
Keine Änderung

## **C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt**

- 15. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut**  
Begutachtung des Vorentwurfs im Jahre 2002 durch die FVT Koblenz
- 16. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden**  
Berücksichtigung der Stellungnahme der FVT Koblenz.  
Markierung der Pfeiler mit Radarreflektoren.
- 17. Geplante Konstruktionsform der Brücke**  
Analog zu der bestehenden Konstruktion
- 18. Geplantes Konstruktionsmaterial**  
Stahl

## **D. Schifffahrtszeichen**

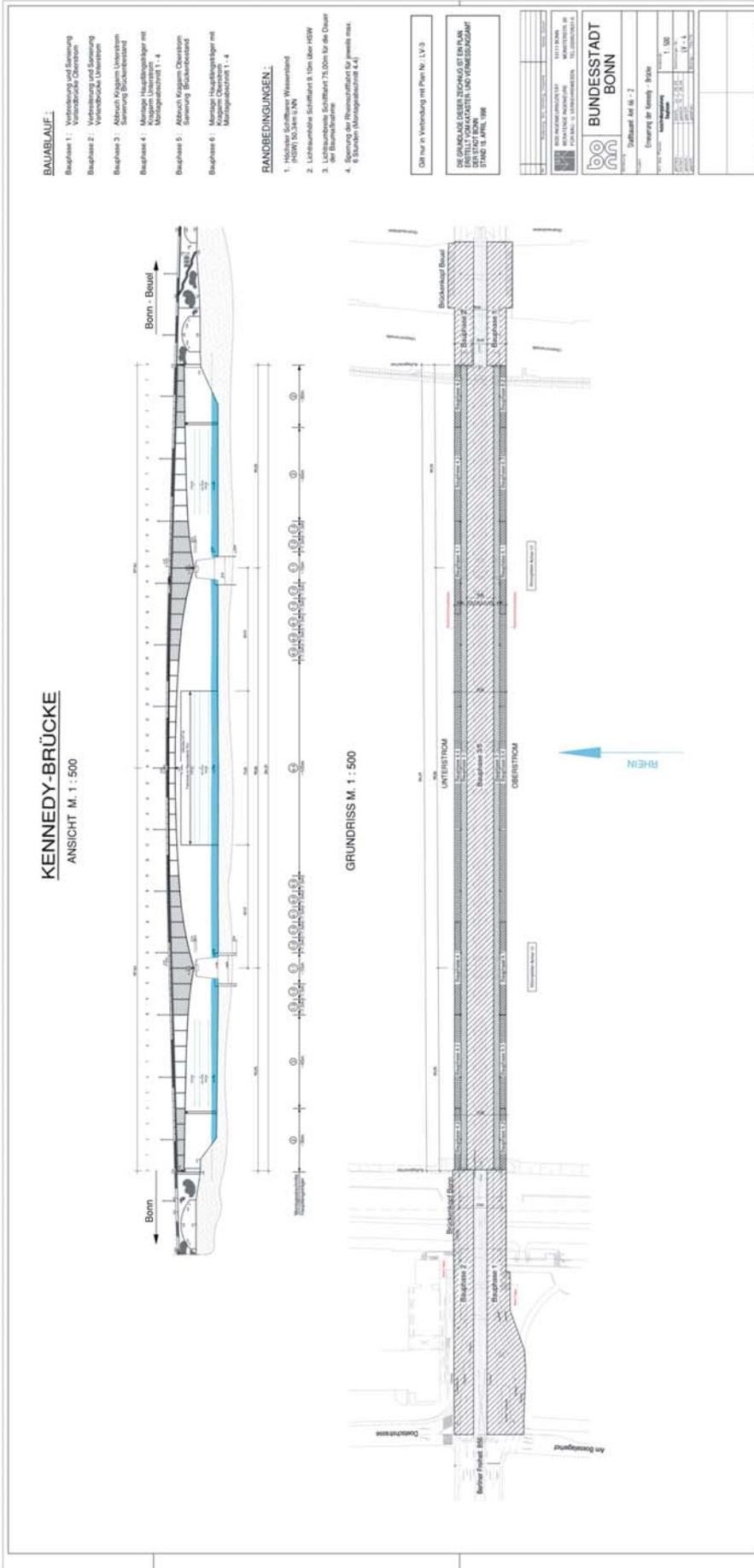
- 19. Schifffahrtszeichen nach Anlage 7 der RheinSchPV für die Berg- und Talfahrt**  
Keine Änderung

## **E. Angaben zum Bauablauf**

- 20. Art der Brückenmontage**  
Teilweise Freivorbau der Längsträger von den Strompfeilern, dabei Einschwimmen der Träger mittels Schwimmkran. Danach Einschwimmen der mittleren Längsträger in der Mittelöffnung ebenfalls mittels Schwimmkran (siehe Erläuterungsbericht).
- 21. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung**  
Als Ursache des bogenförmigen Überbaus hat die Kennedy-Brücke in ihrer heutigen Form, die auch weiterhin Bestand haben wird, eine Durchfahrtsöffnung von etwa 110,00 m Breite, in der 9,10 m über HSW vorhanden sind.  
Aufgrund der Einrüstung der gesamten Brücke, für die Dauer der Baumaßnahme, ist die Durchfahrtshöhe während der Bauzeit eingeschränkt. Ständig werden 75,00 m mit einer Durchfahrtshöhe von 9,10 m über HSW gewährleistet.
- 22. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/Halbseitig)**  
Für das Einschwimmen der Längsträger wird es Sperrungen der Schifffahrt von drei Stunden (Freivorbau) bis zu sechs Stunden (Einschwimmen Mittelträger) geben.

### **Bauzeit**

Die Bauzeit beträgt voraussichtlich 35,5 Monate; geplanter Baubeginn Sommer 2005



## **PROTOKOLL 22**

### **Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2003-I-28)**

#### **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 Ständigen Technischen Ausschusses die für 2005 vorgesehenen baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse zur Kenntnis,

begrüßt die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse,

stellt fest, dass die Schifffahrt während der Ausführung dieser Maßnahmen nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

#### **Anlage**

Anlage zu Protokoll 22

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein  
im Jahr 2005**

<b>lfd. Nr.</b>	<b>Baumaßnahme</b>	<b>Rhein-km</b>	<b>Stand der Arbeiten</b>	<b>Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit</b>
1	Geschiebezugabe Iffezheim	336 - 338	Beginn: 1978 Seither laufende Durchführung	Keine Auswirkungen
2	Sohlenstabilisierung unterhalb Iffezheim	337 - 352	Beginn: 1998 Seither bedarfsweise Durchführung	Keine Auswirkungen
3	Nachregelung zwischen Karlsruhe und Germersheim	362,6 - 384,6	Beginn: im Jahr 1999	Keine Auswirkungen
4	Geschiebezugabe Mittelrhein	582 - 603	Beginn: II. Quartal 2002	Keine Auswirkungen
5	Geschiebezugabe „Steinerne Bänke 2“	746,9 - 753,0	Beginn: Februar 2005 Fertigstellung: Ende 2005	Keine Auswirkungen
6	Buhnenergänzung Beeckerwerth	782,0 - 785,0	Beginn : Oktober 2004 Fertigstellung: April/Mai 2005	Keine Auswirkungen
7	Grundswellenverfüllung Emmerich und Buhnenergänzung Emmericher Warth	849,0 - 851,8 und 851,8 - 856,1	Beginn : Mitte 2005 Fertigstellung: Frühjahr 2006	Keine Auswirkungen
8	Umgestaltung der Schwelle bei Ravenpollswelle (Emmerich)	853,0 - 854,0	Beginn : September 2002 Fertigstellung: Frühjahr 2005	Keine Auswirkungen
9	Waal	884 - 924	Langfristige Baggerarbeiten zum Erhalt der Fahrrinnenabmessungen (150 m x 2,5 m); längerfristig wird 170 m x 2,8 m angestrebt	Keine Auswirkungen
10	Übernachtungshafen IJzendoorn an der Waal	909,2	Verbreiterung des Zugangs	Keine Auswirkungen

## PROTOKOLL 23

### Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleusen Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke

- **Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleusen Iffezheim**
- **Wasserstand am Pegel Iffezheim**

für das Jahr 2004

### Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

1974-I-35 zur Festsetzung einer Mindestwassertiefe über dem Unterdrempel der Schleuse Iffezheim von 2,80 m bei GIW,

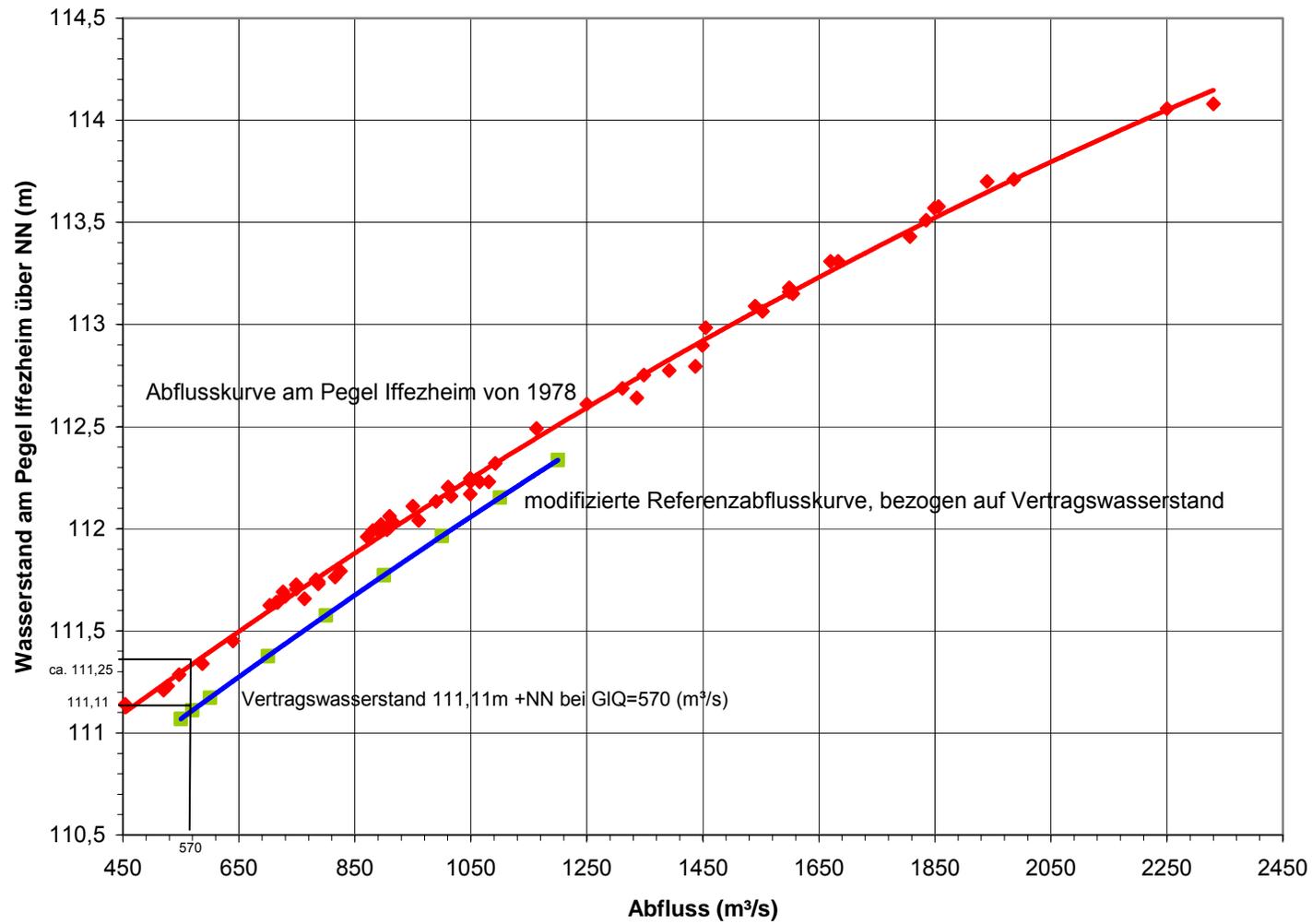
1982-I-35 zum Ausbau des Rheins zwischen Iffezheim/Beinheim und Neuburgweier/Lauterburg auf eine Fahrrinntiefe von 2,10 m unter GIW,

1984-I-29, mit dem sie von der Vereinbarung zur Änderung und Ergänzung der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1975 zum Vertrag vom 4. Juli 1969 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Ausbau des Rheins zwischen Kehl/Straßburg und Neuburgweier/Lauterburg und damit von den Kriterien zur Beurteilung der Wasserstandsverhältnisse unterhalb der Staustufe Iffezheim und auf der erwähnten Strecke Kenntnis erhalten hat,

nimmt die Mitteilungen des Vorsitzenden ihres Ständigen Technischen Ausschusses und insbesondere folgende Tatsache zur Kenntnis:

- Die Wassertiefe über dem Unterdrempel der Schleuse Iffezheim betrug bei GIW mindestens 2,80 m. Das Kriterium des Beschlusses 1974-I-35 wurde eingehalten.
- Unterhalb der Schleuse Iffezheim wurde eine Fahrrinntiefe von 2,10 m bei GIW vorgehalten. Das Kriterium des Beschlusses 1984-I-29 wurde eingehalten.
- Die Auswertung der vorgelegten Dokumente zeigt die Einhaltung der vertraglichen Bedingungen, d. h. die Einhaltung des Vertragswasserstand von 111,11m + NN bei einem Abfluss von 570 m<sup>3</sup>/s.

**Veranschaulichung zum  
Vergleich der Abflusskurve von 1978 am Pegel Iffezheim mit der modifizierten  
Referenzabflusskurve, bezogen auf Vertragswasserstand (111,11 m+NN bei GLQ = 570 m³/s)**



**PROTOKOLL 24**

**Einführung von Großleuchtern auf dem Rhein**

Kein Beschluss.

**PROTOKOLL 25**

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

**Beschluss**

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis von

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

**Anlagen zu Protokoll 25**

**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
2002-II-16	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.1.2004			24.8.2004	29.1.2003
2002-II-17	Änd. Vorschriften betreffend Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschiffahrt, die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Rheinschiff. sowie die Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschiffahrt	I	1.1.2004	2.7.2003		24.8.2004	29.1.2003
2002-II-18	Änd. der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt	I	1.1.2004	19.12.2003		3.7.2003	29.1.2003
2004-II-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.03 Nr. 4 und § 9.11 2. § 1.07 Nr. 2 3. § 4.01 Nr. 2	W					
			1.4.2005	1.3.2005	7.1.2005	21.3.2005	9.12.2004
			1.4.2005	1.3.2005	7.1.2005	21.3.2005	9.12.2004
2004-II-17	Änd. der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art 1. § 4.06, Kap. 6, Anlage 6 2. §§ 9.10, 11.02, 12.01, 15.06	I	1.4.2005	1.3.2005	7.1.2005	21.3.2005	9.12.2004
1.4.2005			1.3.2005	7.1.2005	21.3.2005	9.12.2004	
2004-II-18	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2006				21.12.2004

) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

## 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 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 Rheinschiffsuntersuchungsordnung	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	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	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	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. § 23.05 zweiter Satz - Typgeprüfte Fahrtenschreiber	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 Untersuchungsordnung 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 Untersuchungsordnung 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	I	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
	2. § 24.06 Nr. 2 zu § 22a.05 Nr. 2							
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 I 1.10.2003	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
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	**)		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
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	**)		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
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 = 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  I 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	**)		2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Einführung von Grenzwerten einer Stufe II durch die Änderung des § 8a.02 Nr. 2 sowie der entspre- chenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO	I	1.7.2007	16.8.2004	**)			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 1.4.2005	3.3.2005 3.3.2005	**) **)	7.1.2005 7.1.2005	9.2.2005 9.2.2005	9.12.2004 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 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		**)			14.2.2005

) 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.

### 3. ADNR: Inkraftsetzung

#### ADNR

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
1994-I-24	ADNR 1995	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-I-25	Änderungen zum revidierten ADNR	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-II-22	ADNR - Übergangsvorschriften	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	16.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1995-I-23	Änderungen zum revidierten ADNR	I	1.1.1996	20.12.1995	**)	3.12.1996	11.12.1995	1.6.1995
1996-I-28	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1997	30.12.1996	**)	16.9.1998	22.11.1996	5.6.1996
1996-II-19	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1997	30.12.1996	**)	2.12.1998	22.11.1996	11.12.1996
1997-I-24	Änderungen zum ADNR - Anlage B2, Anhang 4 - Stoffliste	I	1.1.1998	4.12.1997	**)	2.12.1998	9.12.1997	17.6.1997
1998-I-21	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1999	22.12.1998	**)	31.5.1999	24.12.1998	2.10.1998
1998-II-18c	Sicherheits- und Kontroll- einrichtungen bei Bunkerbooten (ADNR Rn 331 221)	I	1.4.1999	22.12.1998	**)	18.1.1999	24.12.1998	3.12.1998
1998-II-27	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1999	22.12.1998	**)	15.7.1999	24.12.1998	2.10.1998
1999-II-17	Änderung der Liste der zur Beför- derung in Tankschiffe zugelasse- nen Stoffe - Anlage B2, Anhang 4	I	1.1.2000	11.4.2002	**)	1.9.2000	27.12.1999	8.6.1999
2000-II-3	Änderungen zum ADNR	I	1.1.2001	11.4.2002	**)	11.12.2000	19.12.2000	7.7.2000
2001-II-27	ADNR 2003	I	1.1.2003	12.7.2003	**)	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2002-I-37	ADNR 2003	I	1.1.2003	12.7.2003	**)	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2004-I-21	ADNR 2005	I	1.1.2005		**)		7.12.2004	9.6.2004
2004-II-23	Änderungen zum ADNR	I	1.1.2005		**)		7.12.2004	13.12.2004

\*) 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.

#### 4. Patentverordnung: Inkraftsetzung

##### RHEINPATENTVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften  
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	Vorgesehene In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in					
			D	B	F	NL	CH	
1999-II-18	§§ 3.06, 3.07neu, Anlagen A1 u. B1	I	1.4.2000	27.3.2000	**)	18.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
1999-III-22	§ 1.03 Nr. 5	I	1.1.2001	26.6.2000	**)	25.1.2001	22.3.2001	7.7.2000
2000-I-25	§§ 1.01 Nr. 2, 1.03 Nr. 5, 5.02 Nr. 3	I	1.1.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	22.3.2001	7.7.2000
2001-I-23	§§ 2.01, 2.02, 3.02, 5.01 – Ergänzung der RheinpatentVO	I	1.4.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	23.4.2002	27.6.2001
2001-II-25	Anpassung der RheinpatentVO - § 4.04 (neu) und Anlage C	I	1.10.2002	1.8.2002	**)	21.7.2003	22.7.2002	21.12.2001
2002-II-24	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten – §§ 1.01	I	1.1.2004	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003
2003-I-26	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- §§ 1.01, 5.02	I	1.1.2004	19.12.2003	**)		14.11.2003	17.6.2003
2003-II-28	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- § 3.02, Anlagen B1 und B2	I	1.4.2004	25.2.2004	**)	23.1.2004	2.3.2005	12.12.2003

#### 5. Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt: Inkraftsetzung

##### VERORDNUNG ÜBER SICHERHEITSPERSONAL IN DER FAHRGASTSCHIFFFAHRT

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

Protokoll	Inhalt	Vorgesehene In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in					
			D	B	F	NL	CH	
2004-II-22 (II)	Billigung einer Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt	I	1.1.2006		**)			14.2.2005

<sup>\*)</sup> I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

<sup>\*\*)</sup> 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.

## 6. Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten: Inkraftsetzung

### VERORDNUNG ÜBER DIE ERTEILUNG VON RADARPATENTEN

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
1998-II-28	Revision der Radarschifferpatent- verordnung	I	1.1.2000	26.6.2000	**)	1.9.2000	1.12.1999	4.3.1999
1999-II-19	§§ 3.04 Nr. 1 und 4, 3.06 und 4.02	I	1.1.2000	26.6.2000	**)	1.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
2002-I-36	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	21.7.2003	16.7.2003	7.6.2002
2002-II-25	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten	I	1.1.2004	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003

\*) 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.

**7. Untersuchungsausschuss** (Beschluss 1994-II-21 (II))

a) *Richtlinie Nr. 15*

**RICHTLINIE Nr. 15 für die UNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN  
nach § 1.07 RheinSchUO**

**Fortbewegung aus eigener Kraft**

(§ 10.03b Nr. 2 Buchstabe a, § 15.07 Nr. 1, § 22a.05 Nr. 1 Buchstabe a)

**1. Mindestanforderung an die Fortbewegung**

Die Fortbewegung aus eigener Kraft im Sinne des § 10.03b Nr. 2 Buchstabe a, des § 15.07 Nr. 1 und des § 22a.05 Nr. 1 Buchstabe a gilt als ausreichend, wenn mit dem Bugruderantrieb das Schiff oder die von dem Schiff fortbewegte Zusammenstellung eine Geschwindigkeit von 6,5 km/h gegenüber Wasser erreicht, eine Drehgeschwindigkeit von 20 °/min eingeleitet und bei einer Fahrgeschwindigkeit gegenüber Wasser von 6,5 km/h gestützt werden kann.

**2. Probefahrten**

Bei Überprüfung der Mindestanforderungen müssen §§ 5.03 und 5.04 eingehalten werden.

b) *Richtlinie Nr. 21*

**RICHTLINIE Nr. 21 FÜR DIE UNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN  
nach § 1.07 RheinSchUO**

**Anforderungen an SICHERHEITSLIETSYSTEME**

(§ 15.06 Nr. 7; § 22b.10 Buchstabe d)

1. ALLGEMEIN

- 1.1 Nach den vorstehend aufgeführten Bestimmungen müssen auf Fahrgastschiffen und schnellen Schiffen geeignete Sicherheitsleitsysteme vorhanden sein, um die Fluchtwege und Notausgänge deutlich erkennbar zu machen, wenn die Wirksamkeit der normalen Notbeleuchtung aufgrund von Rauchbildung eingeschränkt ist. Solche Sicherheitsleitsysteme müssen als bodennahe Sicherheitsleitsysteme ausgeführt sein. Diese Richtlinie betrifft die Genehmigung, den Einbau und die Wartung dieser Sicherheitsleitsysteme.
- 1.2 Zusätzlich zur Notbeleuchtung nach § 15.10 Nr. 3 müssen die Fluchtwege, einschließlich der Treppen, Ausgänge und Notausgänge, in ihrem gesamten Verlauf, insbesondere an Ecken und Kreuzungen, mit einem Sicherheitsleitsystem versehen sein.
- 1.3 Das Sicherheitsleitsystem muss nach Aktivierung mindestens dreißig Minuten funktionieren.
- 1.4 Produkte von Sicherheitsleitsystemen dürfen weder radioaktiv noch giftig sein.
- 1.5 Erläuterungen des Sicherheitsleitsystems müssen neben dem Sicherheitsplan nach § 15.13 Nr. 2 und in jeder Kabine angebracht sein.

2. DEFINITIONEN

- 2.1 Bodennahe Sicherheitsleitsysteme (Low-Location Lighting – LLL): Elektrische Beleuchtung oder langnachleuchtende Hinweisschilder entlang der Fluchtwege, so dass alle Fluchtwege leicht erkennbar sind.
- 2.2 Langnachleuchtendes System (PL): Sicherheitsleitsystem aus langnachleuchtendem Werkstoff. Diese Werkstoffe enthalten einen chemischen Stoff (Beispiel: Zinksulfid), der fähig ist, bei Beleuchtung durch sichtbare Strahlung Energie zu speichern. Die langnachleuchtenden Werkstoffe strahlen Licht aus, das sichtbar wird, wenn die umgebende Beleuchtungsquelle an Wirksamkeit verliert. Ist keine Lichtquelle vorhanden, die für eine weitere Anregung erforderlich ist, geben die langnachleuchtenden Werkstoffe die angesammelte Energie in Form von Lichtemissionen wieder ab, die sich mit der Zeit abschwächen.
- 2.3 Elektrisch gespeistes System (EP): Sicherheitsleitsystem, das für seinen Betrieb elektrische Energie benötigt, beispielsweise Systeme, die Glühlampen, Leuchtdioden, Elektrolumineszenz-Bänder oder –Lampen, Fluoreszenz-Lampen usw. verwenden.

### 3. GÄNGE UND TREPPEN

- 3.1 In allen Gängen muss das LLL ununterbrochen sein, abgesehen von den Unterbrechungen durch Gänge oder Kabinentüren, damit sich eine erkennbare Leitlinie entlang des Fluchtweges ergibt. LLL, die einer internationalen Norm entsprechen und eine sichtbare aber nicht durchgehende Leitlinie beinhalten, können ebenfalls eingesetzt werden. Die Leitmarkierung ist mindestens auf einer Seite des Ganges vorzusehen: an der Wand höchstens 0,3 m über dem Boden oder auf dem Boden höchstens 0,15 m von der Wand entfernt. In Gängen, die über 2 m breit sind, ist die Leitmarkierung auf beiden Seiten vorzusehen.
- 3.2 In Sackgassen soll das LLL in Abständen von nicht mehr als 1 m mit Pfeilen oder gleichwertigen Richtungsweisern versehen sein, die in Fluchtrichtung zeigen.
- 3.3 Auf allen Treppen ist das LLL mindestens auf einer Seite höchstens 0,3 m über den Stufen anzubringen. Es muss die Position jeder Stufe für eine Person erkennbar machen, die sich oberhalb oder unterhalb dieser Stufe befindet. Bei Treppenbreiten über 2 m ist das LLL an beiden Seiten anzubringen. Jeder Treppenabsatz ist so zu markieren, dass Beginn und Ende erkennbar sind.

### 4. TÜREN

- 4.1 Die bodennahe Leitmarkierung muss zum Griff der Ausgangstür führen. Um Verwechslungen zu vermeiden, dürfen so andere Türen nicht gekennzeichnet werden.
- 4.2 Sofern Türen in Trennflächen nach § 15.11 Nr. 2 und Türen in Schotten nach § 15.02 Nr. 5 als Schiebetüren ausgeführt sind, muss die Öffnungsrichtung gekennzeichnet sein.

### 5. SCHILDER UND MARKIERUNGEN

- 5.1 Die Schilder zur Kennzeichnung von Fluchtwegen müssen aus einem langnachleuchtenden Werkstoff oder elektrisch beleuchtet sein. Die Maße der Schilder und die Markierungen müssen dem LLL angepasst sein.
- 5.2 An allen Ausgängen sind entsprechende Schilder anzubringen. Diese Schilder sind ebenfalls in dem genannten Bereich an der Seite der Türen anzubringen, an der sich der Türgriff befindet.
- 5.3 Alle Schilder müssen einen Farbkontrast zu den Hintergründen (Wand oder Boden) bilden.
- 5.4 Für die LLL sind normierte Symbole (beispielsweise, diejenigen, die in dem Beschluss A.760 (18) IMO beschrieben werden) zu verwenden.

### 6. LANGNACHLEUCHTENDE SYSTEME

- 6.1 Die Breite der langnachleuchtenden Bänder muss mindestens 0,075 m betragen. Abweichend davon können auch schmalere langnachleuchtende Bänder verwendet werden, wenn ihre Leuchtdichte entsprechend erhöht wird, um die fehlende Breite auszugleichen.
- 6.2 Langnachleuchtende Stoffe müssen 10 Minuten nach Ausfall aller äußeren Beleuchtungsquellen mit einer Leuchtdichte von mindestens  $15 \text{ mcd/m}^2$  nachleuchten. Das System muss danach noch 20 Minuten lang eine Leuchtdichte von über  $2 \text{ mcd/m}^2$  aufweisen.

6.3 Alle Stoffe eines langnachleuchtenden Systems müssen wenigstens die Mindestmenge des umgebenden Lichtes aufnehmen können, die erforderlich ist, um die langnachleuchtenden Stoffe hinreichend aufzuladen, damit sie den vorgenannten Anforderungen an die Leuchtdichte genügen können.

## 7. ELEKTRISCH GESPEISTE SYSTEME

7.1 Elektrische gespeiste Systeme müssen an die nach § 15.10 Nr. 4 vorgeschriebenen Notstromquellen angeschlossen sein, damit sie unter normalen Umständen durch die Hauptstromquelle und bei Einschalten der Notstromquelle durch diese Notstromquelle versorgt werden können. Um die Bemessung der Kapazität der Notstromquelle zu ermöglichen, müssen die elektrisch gespeisten Systeme auf die Liste der Verbraucher in Notfällen gesetzt werden.

7.2 Elektrisch gespeiste Systeme müssen sich entweder selbsttätig einschalten oder mit einem Handgriff vom Steuerstand aus aktiviert werden können.

7.3 Bei Einbau von elektrisch gespeisten Systemen müssen folgende Normen für die Leuchtdichte eingehalten werden:

1. Die aktiven Teile der elektrisch gespeisten Systeme müssen eine Leuchtdichte von mindestens  $10 \text{ cd/m}^2$  aufweisen.
2. Die einzelnen Quellen der Systeme mit Miniaturglühlampen müssen eine durchschnittliche sphärische Lichtstärke von mindestens 150 mcd besitzen, wobei der Abstand zwischen den einzelnen Lampen nicht mehr als 0,1 m betragen darf.
3. Die einzelnen Quellen der Systeme mit Leuchtdioden müssen eine Spitzenstärke von mindestens 35 mcd aufweisen. Der Winkel des Lichtkegels, in dem die Lichtstärke nur noch halb so groß ist, muss an die voraussichtliche Annäherungs- und Blickrichtung angepasst sein. Der Abstand zwischen den einzelnen Lampen darf nicht mehr als 0,3 m betragen.
4. die Elektroluminiszenz-Systeme müssen nach Ausfall der Stromversorgungsquelle, an die sie nach Abschnitt 7.1 angeschlossen sein müssen, noch 30 Minuten weiter funktionieren.

7.3 Alle elektrisch gespeisten Systeme müssen so konzipiert sein, dass der Ausfall einer einzelnen Lichtquelle, eines einzelnen Leuchtbandes oder einer einzelnen Batterie die Markierungen nicht unwirksam macht.

7.4 Elektrisch gespeiste Systeme müssen hinsichtlich Vibrationsprüfung und Wärmeprüfung § 9.20 genügen. Abweichend von § 9.20 Nr. 2 Buchstabe c kann die Wärmeprüfung bei einer Bezugslufttemperatur von  $40^\circ \text{C}$  erfolgen.

7.5 Elektrisch gespeiste Systeme müssen hinsichtlich der elektromagnetischen Verträglichkeit den Anforderungen des § 9.21 genügen.

7.6 Elektrisch gespeiste Systeme müssen nach IEC 60529 : 1992 eine Mindestschutzart von IP 55 aufweisen.

## 8. PRÜFUNG

Die Leuchtdichte der LLL muss mindestens alle fünf Jahre von einem Sachverständigen geprüft werden. Über die Prüfung ist eine vom Sachverständigen unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung hervorgeht. Genügt die Leuchtdichte bei einer einzelnen Messung nicht den Anforderungen dieser Richtlinie, sind Messungen an mindestens 10 Stellen gleichen Abstands vorzunehmen. Erfüllen über 30 % der Messungen nicht die Anforderungen dieser Richtlinie, müssen die Sicherheitsleitsysteme ausgetauscht werden. Genügen 20 bis 30 % der Messungen nicht den Anforderungen dieser Richtlinie, sind die Sicherheitsleitsysteme im Laufe eines Jahres erneut zu prüfen.

**8. Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen** (Beschluss 1996-I-31)

ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

**RICHTLINIEN**

**NACH § 1.05 RHEINPATV**

**AN DIE ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN**

**Änderungen :**

**Anhang 1 zur Richtlinie Nr. 2**

**Anhang 6 zur Richtlinie Nr. 2**

**Anhang 8 zur Richtlinie Nr. 2**

**Februar 2005**

Anhang 1 zur Richtlinie Nr. 2

**Auskunftsstellen für arbeitsmedizinische Dienste und anerkannten Ärzte  
(§ 3.02 Nr. 2 Buchstabe a)**

B	1. Antwerpen Sociaal-medische Rijkdienst Pelikaanstraat 4 - 6 - 8 B-2018 ANTWERPEN 1 Tel.: 00 32 3/22 6 69 62
	2. Brugge Sociaal-medische Rijkdienst Zandstraat 144 B-8200 St. ANDRIES Tel.: 00 32 50/45 68 30
	3. Brussel/Bruxelles Sociaal-medische Rijkdienst Wetstraat 56 B-1040 BRUSSEL Tel.: 00 32 2/287 06 62 oder 00 32 2/287 05 35
	4. Charleroi Centre médical de l'Office médico-social Place Albert I, Centre Albert I (16 <sup>ème</sup> étage) B-6000 CHARLEROI Tel.: 00 32 71/31 97 76
	5. Kortrijk Sociaal-medische Rijkdienst Ijzerkaai 26 - 27 B-8500 KORTRIJK Tel.: 00 32 56/22 47 21
	6. Gent Sociaal-medische Rijkdienst "Ter Plaeten" Sint-Lievenslaan 23 bus 1 B-9000 GENT Tel.: 00 32 9/268 64 22
	7. Hasselt Sociaal-medische Rijkdienst Gouv. Verwilghensingel 75 B-3500 HASSELT Tel.: 00 32 11/29 56 57
	8. Libramont Centre médical de l'Office médico-social Rue du Dr. Lomry B-6800 LIBRAMONT Tel.: 00 32 61/23 00 52
	9. Liège Centre médical de l'Office médico-social Avenue Frère Orban 25 B-4000 LIEGE Tel.: 00 32 4/252 78 00
	10. Leuven Sociaal-medische-Rijkdienst Philipssite 3b/bus 1 B-3001 LEUVEN Tel.: 00 32 16/31 89 11

**Anhang 1 zur Richtlinie Nr. 2**

B	11. Namur Centre médical de l'Office médico-social Place des Célestines 25 B-5000 NAMUR Tel.: 00 32 81/30 19 21
	12. Tournai Centre médical de l'Office médico-social Blvd. Eisenhower 87 B-7500 TOURNAI Tel.: 00 32 69/88 87 10
	13. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B -2060 ANTWERPEN (nur für Lehrlinge „Cenflumarin“) Tel.: 00 32 3/232 23 82
	14. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY (nur für Schüler der Schule in Huy) Tel.: 00 32 85/21 12 50
CH	1. Ophthalmologische Universitätspoliklinik Basel, Mittlere Straße 31, CH-4012 BASEL und
	2. Kantonsspital Liestal, Augenabteilung, Rheinstraße 26, CH-4410 LIESTAL.
D	1. Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst GmbH, Düsseldorfer Straße 193, D – 47053 DUISBURG (Zentrum), Tel. : 0203/29 52 21, Fax : 0203/295223, e-mail : info@asd-rhein-ruhr.de
	2. Arbeitsmedizinischer Dienst der Seeberufsgenossenschaft, Betriebsärzte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes oder der Verwaltung eines Landes, Ärzte eines hafenärztlichen Dienstes.
F	Service de la Navigation de Strasbourg Cité Administrative, 2, rue de l'Hôpital Militaire, F-67084 STRASBOURG Cedex
NL	Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart, Medisch adviseur Scheep- vaart, Postbus 8634, NL-3009 AP ROTTERDAM, Tel.: 00 31 10 266 86 84

**Anhang 2 zur Richtlinie Nr. 2**

**Strafregisterauszüge oder Dokumente, die dem Strafregisterauszug  
als gleichwertig gelten  
(§ 3.02 Nr. 3)**

- B      Getuigschrift van goed zedelijk gedrag  
Certificat de bonne conduite, vie et mœurs
- CH      Auszug aus dem Strafregister
- D      Führungszeugnis für Behörden (Belegart O) nach §§ 31, 30 Abs. 5 des Bundeszentral-  
registergesetzes
- F      Extrait du casier judiciaire, Bulletin n° 3
- NL      Verklaring omtrent het gedrag

**Anhang 6 zur Richtlinie Nr. 2**

**Gültige Befähigungszeugnisse der Rheinuferstaaten und Belgiens**

Anmerkung: KVR: Kollisionsverhütungsregeln (Anlage C RheinPatV, Nr. 1.2)  
(§ 3.05 Nr. 3)

Staat Etat	lfd. Nr./ n° d'or- dre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Damit verbundene Berechtigung Qualification	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à
B	1 2 3 4	Stuurbrevet A Stuurbrevet B Stuurbrevet C Stuurbrevet D	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Güterbeförderung Güterbeförderung Fahrgastbeförderung Fahrgastbeförderung	§ 2.01 (einschl. KVR) § 2.01 (ohne KVR) § 2.01 (einschl. KVR) § 2.01 (ohne KVR)
B	5 6 7 8	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A + vermelding P Vaarbewijs B + vermelding P	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Güterbeförderung Güterbeförderung Alle Fahrzeuge  Alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR) § 2.01 (ohne KVR) § 2.01 (einschl. KVR)  § 2.01 (ohne KVR)
CH	1	Hochrheinschiffer- patent Hochrheinpatent	Rheinschiff- fahrtsdirektion Basel	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR)
CH	2	Führerausweis Schiffahrt Kategorie A (bis 15 m Länge)	Kantonale Schiffahrts- und/oder Straßen- verkehrsämter	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
D	1	Weitergeltende Befähigungszeugnisse der DDR, ausgenommen Zeugnisse MI bis MIII, und weitergeltende Patente nach der BinnenschifferpatentV sind aus Gründen der Gleichbehandlung und der Rechtsvereinheitlichung in das entsprechende Dokument nach der BinnenschifferpatentV umzutauschen.			
D	2	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	3	Schifferpatent A	Wasser- und Schiffahrts- direktionen Nord und Nordwest	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR)
D	4	Schifferpatent B	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (ohne KVR)
D	5	Schifferausweis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrtsämter	Fahrzeuge bis 150 t oder 150 m³ oder bis 12 Fahrgäste	§ 2.02 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	6	Schifferpatent C1	Wasser- und Schiffahrts- direktionen Nord und Nordwest	Fahrzeuge < 35 m oder ≤ 12 Fahrgäste oder Schub- und Schleppboote ≤ 73,6 kW	§ 2.02 (einschl. KVR)
D	7	Schifferpatent C2	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Fahrzeuge < 35 m Länge oder ≤ 12 Fahrgäste oder Schub- und Schleppboote ≤ 73,6 kW	§ 2.02 (ohne KVR)
D	8	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes, Sportfahrzeuge bis 60 m³	§ 2.05 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	9	Feuerlöschbootpatent D1	Wasser- und Schiffahrts- direktionen Nord und Nordwest	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes	§ 2.05 (einschl. KVR)
D	10	Feuerlöschbootpatent D2	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes	§ 2.05 (ohne KVR)

**Anhang 6 zur Richtlinie Nr. 2**

Staat Etat	lfd. Nr./ n° d'or- dre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Damit verbundene Berechtigung Qualification	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à
D	11	Sportschifferzeugnis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Sportfahrzeuge bis 60 m <sup>3</sup>	§ 2.03 (ohne KVR)
D	12	Sportschifferzeugnis E	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Sportfahrzeuge ≤ 25 m Länge	§ 2.03 (ohne KVR)
D	13	Sportbootführerschen- Binnen (ausgestellt bis 31.12.1997)	DMYV/DSV	Sportboote bis 15 m <sup>3</sup>	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
D	14	Sportbootführerschen- Binnen	DMYV/DSV	Sportboote < 15 m Länge	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
D	15	Fährführerschein	Wasser- und Schiffahrtsämter	Fähren	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
D	16	Fährführerschein E	Wasser- und Schiffahrtsämter, ab 11.5.2000: Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Fähren	§ 1.03 Nr. 4 (mit KVR, wenn Geltung für Seeschiffahrtsstraße)
D	17	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Regierungsprä- sidium Freiburg	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR)
D	18	Dienstberechtigungsscheine, soweit nicht Anhang 5, laufende Nr. 9	insb. Bundes- wehr, Zoll, Bundesgrenz- schutz, Polizei	Dienstfahrzeuge	mindestens § 1.03 Nr. 4, überwiegend § 2.05 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrts- straßen: einschl. KVR)
D	19	Schifferdienstbuch (Mindestqualifikation Matrose)	Wasser- und Schiffahrtsämter	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
F	1	Allgemeiner Befähigungsnachweis <u>mit</u> Stempelaufdruck „A“	Service de la Navigation	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR) und § 2.04
F	2	Besondere Befähigungsnachweis <u>e mit</u> Stempelaufdruck „A“	Service de la Navigation	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR) und § 2.04
F	3	Allgemeiner Befähigungsnachweis <u>ohne</u> Stempelaufdruck „A“	Service de la Navigation	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (ohne KVR) und § 2.04
F	4	Besondere Befähigungsnachweise <u>ohne</u> Stempelaufdruck „A“	Service de la Navigation	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (ohne KVR) und § 2.04
F	5	Certificat de Capacité, catégories C et S	Service de la Navigation	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
F	6	Certificat de Capacité, catégorie P.P.	Service de la Navigation	Sportfahrzeuge über 15 m Länge	§ 2.03 (ohne KVR)
NL	1	Groot Vaarbewijs II	KOF	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR)
NL	2	Groot Vaarbewijs I	KOF	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (ohne KVR)
NL	3	Klein Vaarbewijs I	ANWB	Fahrzeuge ≤ 25 m Länge oder > 20 km/h	§ 2.03 (ohne KVR)
NL	4	Klein Vaarbewijs II	ANWB	Fahrzeuge ≤ 25 m Länge oder > 20 km/h	§ 2.03 (einschl. KVR)

**Von der Zentralkommission als Nachweis der Tauglichkeit anerkannte  
Befähigungszeugnisse und ärztliche Zeugnisse**

**1. Befähigungszeugnisse**

Staat Etat	lfd. Nr. n° d'ordre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Bemerkungen Remarques
B	1 2 3 4	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A+ Vermerk P Vaarbewijs B + Vermerk P	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Bis zu einem Alter von 50 Jahren dann ab 65 Jahren
D	1	Schifferpatent A – Schifferpatent B	Wasser- und Schiffahrtsdirektionen	
D	2	Schifferpatent C1/Schifferpatent C2	Wasser- und Schiffahrtsdirektionen	
D	3	Feuerlöschbootpatent D1/ Feuerlöschbootpatent D2	Wasser- und Schiffahrtsdirektionen	
D	4	Sportschifferzeugnis E	Wasser- und Schiffahrtsdirektionen	
D	5	Fährführerschein E	Wasser- und Schiffahrtsämter, ab 11.05.2000: Wasser- und Schiffahrtsdirektionen	
NL	1	Groot Vaarbewijs II	KOF	
NL	2	Groot Vaarbewijs I	KOF	
CH	1	Großes Hochrheinpatent	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	2	Kleines Hochrheinpatent	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	3	Sportpatent für den Hochrhein	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	4	Behördenpatent für den Hochrhein	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	5	Führerausweis – Kategorie B und C	Kantonale Schiffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	

**Anhang 8 zur Richtlinie Nr. 2**

**2. Ärztliche Zeugnisse**

Staat Etat	Ifd. Nr. n° d'ordre	Bezeichnung des ärztlichen Zeugnisses Dénomination du certificat médical	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Bemerkungen Remarques
	1			
	2			

**9. Empfehlungen ADNR** (Beschluss 2001-II-27 (IV))  
a) *Empfehlung Nr. 2/2004*

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**

**EMPFEHLUNG ADNR Nr. 2/2004**

vom 8. Dezember 2004

Die Arbeitsgruppe „gefährliche Güter“, aufgrund des Beschlusses 2001-II-27 (IV), durch den sie durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ermächtigt worden ist, Empfehlungen gemäß 1.5.1.3 ADNR auszusprechen,

genehmigt den Antrag der niederländischen Delegation auf Anerkennung der Gleichwertigkeit für den Bau des Motortankschiffes "INA", amtliche Schiffsnummer 200 4713, für die Beförderung von Stoffen nach der beigefügten Liste.

Das Schiff wird mit zwei Tankgruppen gebaut, Tankgruppe 1 als Typ N-offen und Tankgruppe 2 als Typ N-geschlossen.

Das Schiff muss ganz den Voraussetzungen für die Erteilung eines Zulassungszeugnisses für die Beförderung von gefährlichen Gütern als Motortankschiff des Typs N geschlossen entsprechen, jedoch darf wegen der Materialverträglichkeit die in den nachstehend aufgeführten Nummern geforderte Bauweise eine spezielle Bauweise nachweisen:

9.3.3.0.1 Material der Ladetankluken (nur die geschlossenen Ladetanks)

9.3.3.0.3 Material der Lade- und Löschleitungen und Gassammelleitung und die Über- und Unterdruckventile (nur die geschlossenen Ladetanks).

9.3.3.21.1 g) Die Ladetanks sind nicht mit einer Probeentnahmeöffnung ausgerüstet (nur die geschlossenen Ladetanks).

Aus einem Bericht der niederländischen Delegation geht hervor, dass die Sicherheit gewährleistet ist und dass das Schiff bei der Beförderung der in obengenannter Liste aufgeführten Stoffe den zutreffenden Bedingungen des ADNR entspricht.

**Bericht der niederländischen Delegation  
zur Empfehlung Nr. 2/2004**

Dieser Bericht betrifft ein Motortankschiff vom Typ N mit 4 Ladetanks geschlossen und 6 Ladetanks offen.

Das Schiff wird im Bereich der Ladung als Glatdeck-Doppelhüllenschiff mit Wallgängen, Doppelboden und ohne Trunk ausgeführt.

Das Schiff wird teils als Typ N offen und teils als Typ N geschlossen zertifiziert für die Beförderung von Stoffen, wofür kein Explosionschutz gefordert wird.

Das Schiff entspricht den Anforderungen des ADNR mit Ausnahme der Nummern 9.3.3.0.3 (i.B.z. Materialien) und 9.3.3.21.1 g).

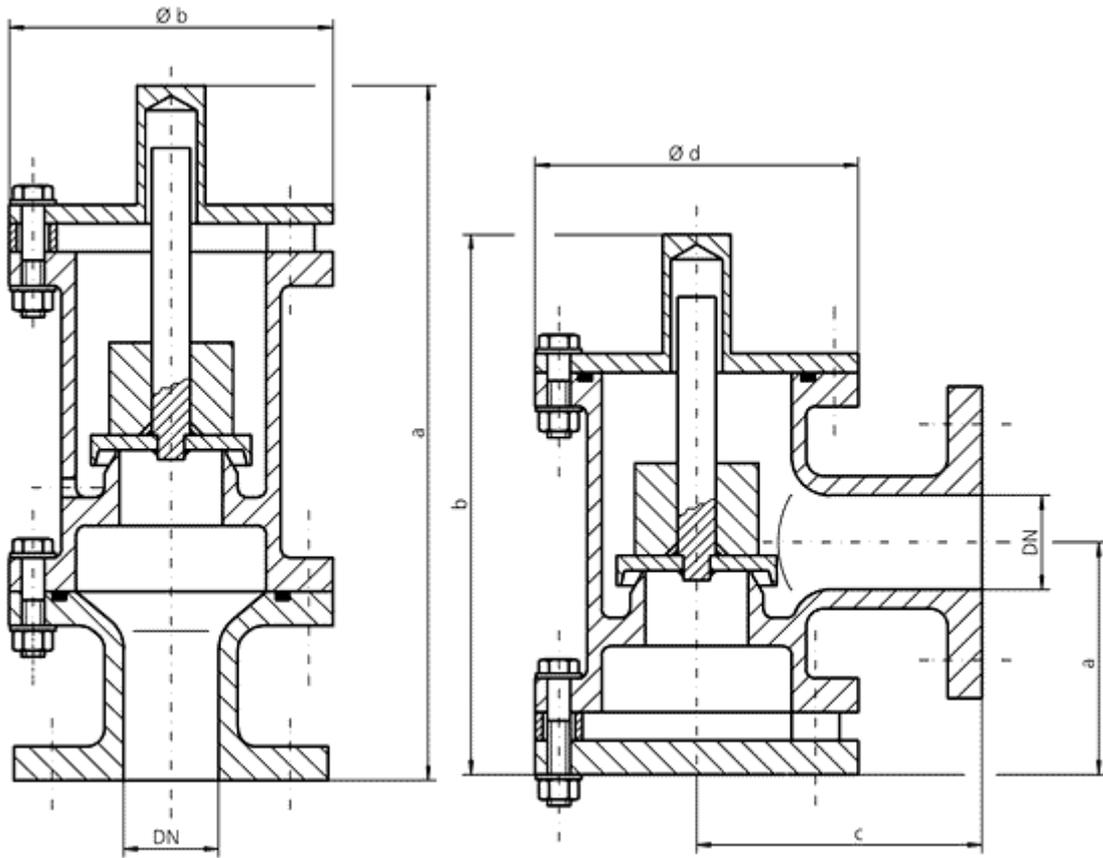
Die Ladetanks sind mit einer Gummiauskleidung versehen. Weil es nicht möglich ist, dies für alle anderen Materialien, welche mit der Ladung in Berührung kommen, zu tun, wird für die Ladetankluken, die Lade- und Löschleitungen, die Gassammelleitung der geschlossenen Ladetanks und das Über- und Unterdruckventil Polyethylen als Material benützt (Materialeigenschaften siehe Anlage).

Diese Ausführung ist nach Meinung der Niederländischen Delegation in Bezug auf die Sicherheit gleichwertig mit einer konventionellen Ausführung in Stahl.

Die Probeentnahmeöffnung ist nicht erforderlich, weil das Schiff im Werksverkehr eingesetzt wird und keine Proben genommen werden.

Anhang: Ventile, Stoffliste und Materialblatt Polyethylen

## Ventile



**Protego Überdruckventil D/KS**

**Protego Unterdruckventil V/KS**

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(17)	(18)	
UN-Nummer oder Stoffnummer	Beschreibung und Benennung	Klasse	Klassifizierungscode	Verpackungsgruppe	Gefahren	Tankschrifttyp	Ladetankzustand	Ladetanktyp	Ladetankausrüstung	Öffnungsdruck des H.-J.-Ventils in kPa	Explosionsschutz erforderlich	Ladetankgruppe
1718	BUTYLPHOSPHAT	8	C3	III	8	N	4	3			nein	
1719	ÄTZENDER ALKALISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	8	C5	II	8	N	4	2			nein	
1719	ÄTZENDER ALKALISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	8	C5	III	8	N	4	2			nein	
1742	BORTRIFLUORID-ESSIGSÄURE-KOMPLEX, FLÜSSIG	8	C3	II	8	N	4	2			nein	
1760	ÄTZENDER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	8	C9	I	8	N	2	3		10	nein	
1760	ÄTZENDER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	8	C9	II	8	N	2	3		10	nein	
1760	ÄTZENDER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	8	C9	III	8	N	4	3			nein	
1760	ÄTZENDER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. (NATRIUMMERCAPTOBENZO-THIAZOL 50%, WÄSSERIGE LÖSUNG)	8	C9	II	8	N	4	2			nein	
1760	ÄTZENDER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. (FETTALKOHOL C <sub>12</sub> - C <sub>14</sub> )	8	C9	III	8	N	4	2			nein	
1760	ÄTZENDER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. (ETHYLENDIAMINTETRA-ESSIGSÄURETETRANATRIUM-SALZ, 40%, WÄSSERIGE LÖSUNG)	8	C9	III	8	N	4	2			nein	
1778	FLUORKIESELSÄURE	8	C1	II	8	N	2	3		10	nein	
1789	CHLORWASSERSTOFFSÄURE	8	C1	II	8	N	2	3		10	nein	
1789	CHLORWASSERSTOFFSÄURE	8	C1	III	8	N	4	3			nein	
1805	PHOSPHORSÄURE, LÖSUNG MIT 80 VOL.-% SÄURE ODER WENIGER	8	C1	III	8	N	4	3			nein	
1814	KALIUMHYDROXIDLÖSUNG	8	C5	II	8	N	4	2			nein	
1814	KALIUMHYDROXIDLÖSUNG	8	C5	III	8	N	4	2			nein	
1824	NATRIUMHYDROXIDLÖSUNG	8	C5	II	8	N	4	2			nein	
1824	NATRIUMHYDROXIDLÖSUNG	8	C5	III	8	N	4	2			nein	
1830	SCHWEFELSÄURE mit mehr als 51% Säure	8	C1	II	8	N	4	3			nein	
1832	SCHWEFELSÄURE, GEBRAUCHT	8	C1	II	8	N	4	3			nein	
2079	DIETHYLENTRIAMIN	8	C7	II	8	N	4	2			nein	
2209	FORMALDEHYDLÖSUNG mit mindestens 25% Formaldehyd	8	C9	III	8	N	4	2			nein	
2320	TETRAETHYLEN-PENTAMIN	8	C7	III	8	N	4	2			nein	
2496	PROPIONSÄUREANHYDRID	8	C3	III	8	N	4	3			nein	
2582	EISEN(III)CHLORID, LÖSUNG	8	C1	III	8	N	4	3			nein	
2586	ALKYLSULFONSÄUREN, FLÜSSIG oder ARYLSULFONSÄUREN, FLÜSSIG mit höchstens 5% freier Schwefelsäure	8	C1	III	8	N	4	3			nein	

2672	AMMONIAKLÖSUNG in Wasser, mit relative Dichte zwischen 0,880 kg/l und 0,957 kg/l bei 15°C, mehr als 10% aber höchstens 35% Ammoniak	8	C5	III	8	N	2	2		10	nein	
2693	HYDROGENSULFIT, WÄSSERIGE LÖSUNG, N.A.G.	8	C1	III	8	N	4	3			nein	
2735	AMINE, FLÜSSIG, ÄTZEND, N.A.G. oder POLYAMINE, FLÜSSIG, ÄTZEND, N.A.G.	8	C7	I	8	N	4	2			nein	
2735	AMINE, FLÜSSIG, ÄTZEND, N.A.G. oder POLYAMINE, FLÜSSIG, ÄTZEND, N.A.G.	8	C7	II	8	N	4	2			nein	
2735	AMINE, FLÜSSIG, ÄTZEND, N.A.G. oder POLYAMINE, FLÜSSIG, ÄTZEND, N.A.G.	8	C7	III	8	N	4	2			nein	
2790	ESSIGSÄURE, LÖSUNG, mit mindestens 50 Masse-% und höchstens 80 Masse-% Säure	8	C3	II	8	N	2	3		10	nein	
2790	ESSIGSÄURE, LÖSUNG, mit mindestens 10 Masse-% und höchstens 50 Masse-% Säure	8	C3	III	8	N	2	3		10	nein	
2796	BATTERIEFLÜSSIGKEIT, SÄUER	8	C1	II	8	N	4	3			nein	
2796	SCHWEFELSÄURE mit höchstens 51% Säure	8	C1	II	8	N	4	3			nein	
2815	N-AMINOETHYLPIPERAZIN	8	C7	III	8	N	4	2			nein	
2820	BUTTERSÄURE	8	C3	III	8	N	2	3		10	nein	
2829	CAPRONSÄURE	8	C3	III	8	N	4	3			nein	
3145	ALKYLPHENOLE, FLÜSSIG, N.A.G. (einschliesslich C <sub>2</sub> -C <sub>12</sub> -Homologe)	8	C3	II	8	N	4	3			nein	
3145	ALKYLPHENOLE, FLÜSSIG, N.A.G. (einschliesslich C <sub>2</sub> -C <sub>12</sub> -Homologe)	8	C3	III	8	N	4	3			nein	
3264	ÄTZENDER SAURER ANORGANISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	8	C1	I	8	N	2	3		10	nein	
3264	ÄTZENDER SAURER ANORGANISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	8	C1	II	8	N	2	3		10	nein	
3264	ÄTZENDER SAURER ANORGANISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	8	C1	III	8	N	4	3			nein	
3264	ÄTZENDER SAURER ANORGANISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. (WÄSSERIGE LÖSUNG von PHOSPHORSÄURE und SALPETERSÄURE)	8	C1	I	8	N	2	3		10	nein	
3264	ÄTZENDER SAURER ANORGANISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. (WÄSSERIGE LÖSUNG von PHOSPHORSÄURE und SALPETERSÄURE)	8	C1	II	8	N	4	3			nein	
3264	ÄTZENDER SAURER ANORGANISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. (WÄSSERIGE LÖSUNG von PHOSPHORSÄURE und SALPETERSÄURE)	8	C1	III	8	N	4	3			nein	
3265	ÄTZENDER SAURER ORGANISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	8	C3	I	8	N	2	3		10	nein	

3265	ÄTZENDER SAURER ORGANISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	8	C3	II	8	N	2	3		10	nein	
3265	ÄTZENDER SAURER ORGANISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	8	C3	III	8	N	4	3			nein	
3266	ÄTZENDER BASISCHER ANORGANISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	8	C5	I	8	N	4	2			nein	
3266	ÄTZENDER BASISCHER ANORGANISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	8	C5	II	8	N	4	2			nein	
3266	ÄTZENDER BASISCHER ANORGANISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	8	C5	III	8	N	4	2			nein	
3267	ÄTZENDER BASISCHER ORGANISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	8	C7	I	8	N	4	2			nein	
3267	ÄTZENDER BASISCHER ORGANISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	8	C7	II	8	N	4	2			nein	
3267	ÄTZENDER BASISCHER ORGANISCHER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G.	8	C7	III	8	N	4	2			nein	
9003	STOFFE MIT EINEM FLAMMPUNKT ÜBER 61°C UND HÖCHSTENS 100°C oder STOFFE MIT $61\text{ °C} < F_p \leq 100\text{ °C}$ , die nicht anderen Klassen zuzuordnen sind, (N.A.G.)	9				N	4	2			nein	
9003	STOFFE MIT EINEM FLAMMPUNKT ÜBER 61°C UND HÖCHSTENS 100°C oder STOFFE MIT $61\text{ °C} < F_p \leq 100\text{ °C}$ , die nicht anderen Klassen zuzuordnen sind, (N.A.G.) (ETHYLENGLYCOLMONOBUTYLETHER)	9				N	4	2			nein	
9003	STOFFE MIT EINEM FLAMMPUNKT ÜBER 61°C UND HÖCHSTENS 100°C oder STOFFE MIT $61\text{ °C} < F_p \leq 100\text{ °C}$ , die nicht anderen Klassen zuzuordnen sind, (N.A.G.) (ETHYLACRYLAT, STABILISIERT)	9				N	4	2			nein	

## Der Werkstoff Polyethylen

### Allgemeines

Alle Polymere, die aus Kohlenwasserstoffen der Formel  $C_nH_{2n}$  mit einer Doppelbindung (Ethylen, Propylen, Buten-1, Isobuten) aufgebaut sind, werden mit dem Sammelbegriff Polyolefine bezeichnet. Zu ihnen gehört auch Polyethylen. Dabei handelt es sich um einen teilkristallinen Thermoplasten. Polyethylen ist wohl der bekannteste Massenkunststoff. Die chemische Formel lautet:  $-(CH_2-CH_2)_n$ , es ist also ein umweltverträgliches Kohlenwasserstoffprodukt.

Die größte Verbreitung im Rohrleitungsbau hat PE für den Bau von erdverlegten Gas- und Wasserleitungen gefunden. In diesem Anwendungsbereich ist Polyethylen in zahlreichen Ländern zum dominierenden Werkstoff geworden. Aber auch in der Haustechnik und im industriellen Rohrleitungsbau werden die Vorteile dieses Materials genutzt.

Dazu zählen:

- geringes Gewicht
- ausgezeichnete Flexibilität
- gute Abriebbeständigkeit
- Korrosionsbeständigkeit
- duktile Brucheigenschaften
- schlagzäh auch bei sehr niedrigen Temperaturen
- gute chemische Widerstandsfähigkeit
- schweisbar
- niedriger Preis

PE zählt, wie auch PP, zu den unpolaren Werkstoffen. Das Material ist daher in üblichen Lösungsmitteln nicht löslich und außerdem kaum quellbar. PE-Rohre können daher nicht durch Kleben mit Fittings verbunden werden. Die werkstoffgerechte und geeignete Verbindungsmethode ist das Schweißen. Für den Rohrleitungsbau bieten wir in unserem Sortiment drei Verbindungsverfahren an: das Heizelement-Stumpfschweißen, das Heizelement-Muffenschweißen und das Heizwendelschweißen, besser unter dem Namen Elektroschweißen bekannt. Das letztgenannte Verbindungsverfahren wird bevorzugt bei Rohrleitungen verwendet, durch die Gas, Wasser, Druckluft oder andere weniger aggressive Medien befördert werden. Das Stumpf- und das Muffenschweißen werden vorzugsweise durchmesserspezifisch angewendet.

Im industriellen Rohrleitungsbau haben sich hochmolekulare Typen mittlerer bis hoher Dichte durchgesetzt. Die Typen werden bezüglich ihrer Zeitstandfestigkeit in PE80 (MRS 8 Mpa) und PE100 (MRS 10 Mpa) klassifiziert.

Man spricht hier auch von PE-Typen der 3. Generation, wohingegen PE80 Typen vorwiegend der 2. Generation zuzuordnen sind. Von den PE-Typen erster Generation - nach heutiger Klassifizierung PE63 - sind kaum noch Vertreter auf dem Markt.

## Werkstoffeigenschaften von Polyethylen (Richtwerte)

	PE 80	PE 100		
Eigenschaften	Wert	Wert	Einheit	Prüfnorm
Dichte	0,93	0,95	g/cm <sup>3</sup>	ISO 1183
Streckspannung bei 23 °C	18	25	N/mm <sup>2</sup>	EN ISO 527-1
Zug-E-Modul bei 23 °C	700	900	N/mm <sup>2</sup>	EN ISO 527-1
Kerbschlagzähigkeit bei 23 °C	110/p	83/p	kJ/mm <sup>2</sup>	DIN EN ISO 179/1eA
Kerbschlagzähigkeit bei -40 °C	7	13	kJ/mm <sup>2</sup>	DIN EN ISO 179/1eA
Kugeldruckhärte (132 N)	37		MPa	DIN EN ISO 2039-1
Kristallitschmelzpunkt	131	130	°C	DIN 51007
Wärmeausdehnungskoeffizient	20*10 <sup>-5</sup>		m/m K	DIN 53752
Wärmeleitfähigkeit bei 23 °C	0,43	0,38	W/m K	DIN 52612
Wasseraufnahme bei 23 °C	0,01-0,04		%	DIN 53495
Farbe	9005		-	RAL
Sauerstoffindex	17,4		%	ISO 4589

### Mechanische Eigenschaften

Moderne PE 100 Typen weisen eine bimodale Molmassenverteilung auf, d.h. es sind zwei unterschiedliche Arten von Molekülketten (kurze und lange) vorhanden. Diese Polyethylene haben eine hohe Zugfestigkeit sowie einen hohen Widerstand gegen schnelle und langsame Rissfortpflanzung. Der Anteil der kurzen Molekülketten sorgt außerdem für eine gute Verarbeitbarkeit. Wie ABS weist auch PE eine sehr hohe Schlagzähigkeit auf, auch bei niedrigen Temperaturen. Diese Eigenschaft wird an gekerbten, spritzgegossenen Probekörpern ermittelt, indem ein Schlagbolzen die Probe zerstört und dabei die vom Material aufgenommene Schlagenergie gemessen wird. Aus diesem Grund ist Polyethylen unempfindlich gegenüber Oberflächenschäden mit anschließender Schlagbeanspruchung.

Das Langzeitverhalten bei Innendruckbeanspruchung wird durch das Zeitstanddiagramm basierend auf der Norm prEN ISO 15494-1 dargestellt (siehe dazu auch die Kapitel Berechnung und Zeitstandverhalten von PE). Daraus leiten sich die Anwendungsgrenzwerte für Rohre und Fittings ab, die im Druck-Temperatur-Diagramm für PE dargestellt sind.

### Die Nenndruckbezeichnung PN (Druckstufe)

Die praktisch in der ganzen Welt übliche Verwendung des PN als Angabe der Rohrdimension birgt beim Stumpfschweißen grosse Verwechslungsgefahren in sich. Während in der Vergangenheit Materialverbesserungen über die Erhöhung des Design Faktors (früher Sicherheitsfaktor) kompensiert wurden, will man beim PE100 nun die verbesserten Möglichkeiten ausschöpfen. Wir empfehlen daher, immer Dimension und Wanddicke sowie Rohrserie oder SDR anzugeben.

### Chemikalien-, Witterungs-, und Abrasionsbeständigkeit

Wegen seiner unpolaren Natur als hochmolekularer Kohlenwasserstoff weist Polyethylen eine hohe Beständigkeit gegen den Angriff durch Chemikalien auf. PE ist beständig gegen Säuren, Laugen, Lösungsmittel, Alkohol und Wasser. Fette und Öle quellen PE nur wenig an. Gegen oxidierende Säuren, Ketone, aromatische Kohlenwasserstoffe und chlorierte KW ist PE nicht beständig. Für detailliertere Informationen beachten Sie bitte die ausführliche Liste der chemischen Widerstandsfähigkeit von Georg Fischer oder wenden sich an Ihre Georg Fischer Niederlassung.

Bei längerer Lagerung oder Verwendung im Freien wird Polyethylen wie die meisten Natur- und Kunststoffe vor allem durch die kurzwelligen UV-Anteile der Sonnenstrahlung unter Beteiligung des Luftsauerstoffs (Photooxidation) geschädigt. Die von uns verarbeiteten schwarzen Polyethylentypen sind deshalb mittels Aktivruß gegen UV-Lichteinwirkung wirksam stabilisiert.

Bitte wenden Sie sich an Georg Fischer, wenn Sie eine solche Anwendung planen, wir beraten Sie gerne über die Eignung unseres PE, ABS und anderer Materialien für Ihr Medium.

Wie ABS besitzt auch PE eine exzellente Beständigkeit gegen abrasive Beanspruchung. Deshalb findet man PE-Rohrleitungssysteme in zahlreichen Anwendungen zur Beförderung von Feststoffen und feststoffhaltigen Medien. Für viele Anwendungen zeigt sich PE besonders gegenüber Metallen als vorteilhaft.

### **Thermische Eigenschaften**

Polyethylenrohre sind einsetzbar im Temperaturbereich von -50°C bis 60°C. Bei höheren Temperaturen sinken Festigkeit und Steifigkeit des Materials. Bitte beachten Sie das Druck-Temperatur-Diagramm besonders für Ihre maximale Einsatztemperatur. Bei Temperaturen unter 0 °C muss, wie bei jedem anderen Rohrwerkstoff, verhindert werden, dass das Medium gefriert und dadurch das Rohrsystem beschädigt wird.

Wie alle Thermoplaste weist PE einen höheren thermischen Längenausdehnungskoeffizienten auf als Metalle und beträgt  $13 \cdot 10^{-5}$  m/mK. Damit ist er z.B. 1,5 mal so hoch wie der von PVC-U. Solange diese Tatsache bei der Planung der Installation berücksichtigt wird, ergibt sich daraus jedoch kein Problem.

Die Wärmeleitfähigkeit beträgt 0,38 W/mK. Durch die daraus resultierenden Isolationseigenschaften ist ein PE-Rohrleitungssystem im Vergleich zu Metallen wie Kupfer energetisch wirtschaftlicher.

### **Brandverhalten**

Polyethylen gehört zu den brennbaren Kunststoffen. Der Sauerstoffindex beträgt 17%. (Unter 21% gilt der Kunststoff als brennbar).

PE tropft und brennt ohne zu russen nach Entfernen der Flamme weiter. Grundsätzlich entstehen bei allen Verbrennungsprozessen toxische Substanzen, meist spielt hier Kohlenmonoxid die größte Rolle. Bei der Verbrennung von PE entstehen primär Kohlendioxid, Kohlenmonoxid und Wasser.

Es liegen folgende Einstufungen nach unterschiedlichen Brandnormen vor: Nach UL94 ist PE als HB (Horizontal Burning) und nach DIN 53438 als K2 eingestuft. Nach DIN 4102 Teil 1 und ÖNORM B3800 Teil 1 ist PE B2 (normalentflammbar) gelistet. In der Französische Klassifizierung von Baustoffen entspricht Polyethylen M3 (mittelmäßig entflammbar).

Die Selbstentzündungstemperatur beträgt 350 °C.

Als Feuerlöschmittel kommen Wasser, Schaum, Kohlendioxid oder Pulver in Frage.

### **Elektrische Eigenschaften**

Aufgrund der geringen Wasseraufnahme von PE werden die elektrischen Eigenschaften durch Wasserlagerung kaum beeinflusst.

Da es sich bei PE um ein unpolares Kohlenwasserstoffpolymerisat handelt, verhält sich Polyethylen als ausgezeichneter Isolator. Durch Verunreinigung, Einwirkung von Oxidationsmitteln oder Bewitterung können sich diese Eigenschaften wesentlich verschlechtern. Der spez. Durchgangswiderstand beträgt  $>10^{17}$   $\Omega$ cm, die Durchschlagfestigkeit 220 kV/mm.

Aufgrund der daraus resultierenden möglichen elektrostatischen Aufladung ist bei Anwendungen, bei denen Entzündungs- oder Explosionsgefahr besteht, Vorsicht geboten.

### **Physiologische Eigenschaften**

Die von Georg Fischer verwendeten schwarzen Materialtypen sind lebensmittelrechtlich zulässig. Die Fittings sind geruchs- und geschmacksfrei sowie physiologisch unbedenklich. Eine Verwendung in allen diesbezüglichen Bereichen ist daher möglich.

b) *Empfehlung Nr. 1/2005*

## ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

### EMPFEHLUNG ADNR Nr. 1/2005

vom 17. März 2005

Die Arbeitsgruppe „gefährliche Güter“, aufgrund des Beschlusses 2001-II-27 (IV), durch den sie durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ermächtigt worden ist, Empfehlungen gemäß 1.5.1.3 ADNR auszusprechen,

genehmigt den Antrag der deutschen Delegation abweichend von ADNR 9.3.2.14.2 (Stand 1.1.2005) die Berechnung zur Stabilität (Intakt) für das Tankmotorschiff Typ C „Marten Deymann“, GL-Nr. 070232, nach den Bedingungen des angenommenen ADNR-Änderungsantrags Nr. 492 durchzuführen:

„Für Schiffe mit Tankbreiten von mehr als  $0,70 \cdot B$  sind folgende Stabilitätsanforderungen nachzuweisen:

- a) Innerhalb des positiven Bereiches der Hebelarmkurve bis zum Eintauchen der ersten nicht wetterdicht verschlossenen Öffnung, muss ein aufrichtender Hebelarm (GZ) von mindestens 0,10 m vorhanden sein.
- b) Die Fläche des positiven Bereichs der Hebelarmkurve bis zum Eintauchen der ersten nicht wetterdicht verschlossenen Öffnung, jedoch vor einem Neigungswinkel  $\leq 27^\circ$  darf 0,024 m·rad nicht unterschreiten.
- c) Die metazentrische Höhe (MG) muss mindestens 0,10 m betragen.

Diese Anforderungen müssen eingehalten werden unter Berücksichtigung des Einflusses aller freien Flüssigkeitsoberflächen in Tanks für alle Stadien des Be- und Entladens.

### **Bericht der deutschen Delegation zur Empfehlung Nr. 1/2005**

Dieser Bericht betrifft ein Tankmotorschiff vom Typ C, Doppelhülle, integrale Ladetanks, Öffnungsdruck Hochgeschwindigkeitsventil/Sicherheitsventil  $p = 50 \text{ kPa}$ , zugelassene Dichte  $1,0 \text{ t/m}^3$ .

Mit dem ADNR-Änderungsantrag Nr. 492 werden die Anforderungen zur Berechnung der Intaktstabilität von Tankschiffen der Typen C und N für Tankbreiten von mehr als  $0,70 B$  geändert.

Der ADNR-Änderungsantrag wurde im September 2004 in der Arbeitsgruppe MD/G behandelt und mit der Übergangsvorschrift „N.E.U.“ angenommen. Damit können die Änderungen der ADNR-Unterabschnitte 9.3.2.14.2 und 9.3.3.14 zum 1.1.2007 wirksam werden.

Die Firma SARC (Scheepsbouwkundig Advies en RekenCentrum SARC BV, Eikenlaan 3, 1406 PK Bussum, Nederland) führt derzeit die Berechnungen für die Leck- und Intaktstabilität eines Chemikalientankers mit der GL-Nr. 070232 durch. Sie beantragen die Anerkennung einer Gleichwertigkeit gemäß ADNR 1.5.1.3, um die geänderten Anforderungen zur Berechnung der Intaktstabilität für den genannten Neubau vor dem 1.1.2007 anwenden zu können.

## PROTOKOLL 26

### Gestaltung des großen Sitzungssaals

#### Beschluss

Die Zentralkommission,

in Anbetracht des aktuellen Zustands des großen Sitzungssaals, der eine Erneuerung des Mobiliars erforderlich macht,

in Anbetracht der Notwendigkeit, den Saal vollständig zu räumen, um sicherheitsrelevante Arbeiten an den elektrischen Leitungen zu ermöglichen,

beschließt, den großen Sitzungssaal unter Einhaltung der Vorgaben ihres Haushaltsausschusses umzugestalten,

stimmt der Gestaltung des Saals nach dem Entwurf des Architekturbüros Denu/Paradon, vorbehaltlich der von der hierzu eingesetzten Ad hoc-Arbeitsgruppe gewählten Optionen, grundsätzlich zu,

beauftragt ihren Generalsekretär, im Rahmen eines Gesamtbetrags von maximal 270 000 € die notwendigen Aufträge und Arbeiten zur Durchführung des Vorhabens im Sommer 2005 in die Wege zu leiten,

ermächtigt ihren Generalsekretär, ein Bankdarlehen in Höhe von 200 000 € aufzunehmen und die restliche Summe für die Finanzierung der vorgenannten Arbeiten dem Reservefonds der Zentralkommission zu entnehmen.

## PROTOKOLL 27

### Haushalt der Zentralkommission für das Jahr 2006

#### Beschluss

Die Zentralkommission nimmt den Haushalt für 2006 an, der auf **2 110 690 €** festgesetzt wird.

Der Beitrag jedes Staates beläuft sich, unter Berücksichtigung der Überweisung in Höhe von **15 500 €** von Seiten der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer, der Überweisung in Höhe von **44 000 €** von Seiten der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle und der übrigen Einnahmen, auf **423 238 €** zahlbar in Euros.

Die Beiträge werden auf das Konto der Zentralkommission beim Crédit Industriel d'Alsace et de Lorraine in Straßburg überwiesen.

## **PROTOKOLL 28**

### **Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2006**

#### **Beschluss**

Der Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer wird für 2006 **auf 42 840 €** festgesetzt. Der Beitrag jedes beteiligten Staates beläuft sich auf **7 140 €**. Dieser Haushalt wird der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer bekanntgegeben.

## **PROTOKOLL 29**

### **Vorläufiger Haushalt der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission nimmt den vorläufigen Haushalt der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle, für 2006, zur Kenntnis. Er beläuft sich auf **137 910 €**.

Der Beitrag jedes Staates für 2006 würde **22 985 €** betragen.

Dieser Haushalt gilt jedoch erst nach Ratifizierung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt.

## **PROTOKOLL 30**

### **Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2004**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2004.

## **PROTOKOLL 31**

### **Pressemitteilung**

#### **Beschluss**

Die Pressemitteilung wird gebilligt.

## **PROTOKOLL 32**

### **Zeitpunkt der nächsten Sitzung**

#### **Beschluss**

Die nächste Plenarsitzung findet am 1. Dezember 2005 in Straßburg statt.