

ZENTRAL-
KOMMISSION
FÜR DIE
RHEINSCHIFF-
FAHRT



FRÜHJAHRSSITZUNG 2010

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2010 - I)

Straßburg, den 2. Juni 2010

ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (10) 1 Endg.

FRÜHJAHRSSITZUNG 2010

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2010-I)

Straßburg, den 2. Juni 2010

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

I. Eröffnung der Sitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission – Genehmigung der Tagesordnung	
Protokoll 1: Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung	1
II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen	
Protokoll 2: Internationale Zusammenarbeit der ZKR – Beziehungen zur Europäischen Kommission	1
Protokoll 3: Beziehungen zu Nicht-Mitgliedstaaten und den anderen Flusskommissionen	1
Protokoll 4: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR.....	1
III. Sicherheit an der Schnittstelle Schiff-Land	
Protokoll 5: Fertigstellung des ISGINTT	6
Protokoll 6: ISGINTT Launch Event (8. Juni 2010 in Brüssel)	6
IV. Wirtschaftsaspekte	
Protokoll 7: Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt – Auswirkungen der Wirtschaftskrise	6
V. Schifferpatente und Besatzungen	
Protokoll 8: Annahme der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein („RheinSchPersV“) und Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsverordnung.....	18
VI. Schifffahrtsregeln	
Protokoll 9: Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt – Verpflichtung zur Installation und zum Betreiben von Inland AIS Geräten in der Rheinschifffahrt.....	29
VII. Technische Vorschriften für Schiffe	
Protokoll 10: Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06) Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 22a.01 bis 22a.06).....	30

VIII. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstrassen

Protokoll 11: Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstrassen.....	31
--	----

Seite

IX. Der Rhein als Schifffahrtsstrasse

Protokoll 12: Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2003-I-28 und 2009-I-23)	31
---	----

Protokoll 13: Erneuerung und Erweiterung der Brücke Schierstein (Rhein-km 504,400).....	35
---	----

Protokoll 14: Erweiterung der Wasserkraftanlage an der Staustufe Gamsheim (Rhein-km 309,100)	40
--	----

Protokoll 15: 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 2009	41
---	----

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

Protokoll 16: Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppe getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften	43
--	----

XI. Verwaltungs- und Finanzfragen

Protokoll 17: Haushalt der Zentralkommission für 2011	43
---	----

Protokoll 18: Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2011	43
--	----

Protokoll 19: Zusammensetzung des Sekretariats	44
--	----

Protokoll 20: Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2009	44
---	----

XII. Verschiedenes

Protokoll 21: 90. Jahrestag der ersten Sitzung der Zentralkommission in Straßburg (17. Juni 1920).....	52
--	----

Protokoll 22: Pressemitteilung	52
--------------------------------------	----

Protokoll 23: Zeitpunkt der nächsten Sitzung	52
--	----



ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 2010 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Zusammensetzung der Zentralkommission Genehmigung der Tagesordnung

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Internationale Zusammenarbeit der ZKR Beziehungen zur Europäischen Kommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 3

Beziehungen zu Nicht-Mitgliedstaaten und den anderen Flusskommissionen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 4

Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR

Kein Beschluss.

Anlage

Revidierte Rheinschiffahrtsakte

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

Inkraftgetretene Zusatzprotokolle

Zusatzprotokoll Nr. 1: Änderung des Artikels 40bis: Ahndung der Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtspolizeilichen Vorschriften
in Straßburg unterzeichnet am 25. Oktober 1972, in Kraft getreten am 25. Februar 1975

Zusatzprotokoll Nr. 2: Artikel 2 Absatz 3 und Artikel 4 (neu): Beförderungsbedingungen
in Straßburg unterzeichnet, am 17. Oktober 1979, in Kraft getreten am 1. Februar 1985

Zusatzprotokoll Nr. 3: Artikel 23, 32 und 37 (neu): Anpassung der Geldbußen bei Zuwiderhandlungen
in Straßburg unterzeichnet, am 17. Oktober 1979, in Kraft getreten am 1. September 1982

Zusatzprotokoll Nr. 4: Dieses Zusatzprotokoll ist gemäß seinem Artikel II am 31. Dezember 1999 abgelaufen. (Strukturbereinigungsmaßnahmen)
in Straßburg unterzeichnet, am 25. April 1989, in Kraft getreten am 1. August 1991.

Zusatzprotokoll Nr. 7: Ergänzung des Artikels 23 um einen Absatz 2 betreffend die Anerkennung der Schiffszeugnisse und Schifferpatente
in Straßburg unterzeichnet, am 27. November 2002, in Kraft getreten am 1. Dezember 2004

In der Ratifikation befindliche Protokolle

Zusatzprotokoll Nr. 5: Verlängerung der Strukturbereinigungsmaßnahmen bis zum 29. April 2003
in Straßburg unterzeichnet am 28. April 1999
Inkrafttreten : am ersten Tag des Monats nach Hinterlegung der fünften Ratifikationsurkunde

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
DEUTSCHLAND	18. Dezember 2002
BELGIEN	11. März 2004
FRANKREICH	
NIEDERLANDE	21. Januar 2000
SCHWEIZ	5. Oktober 2000

Zusatzprotokoll Nr. 6: Anhebung der Geldbußen auf 25.000 Euro
in Straßburg unterzeichnet am 21. Oktober 1999
Inkrafttreten : am ersten Tag des Monats nach Hinterlegung der fünften Ratifikationsurkunde

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
DEUTSCHLAND	18. Dezember 2002
BELGIEN	11. März 2004
FRANKREICH	
NIEDERLANDE	20. April 2000
SCHWEIZ	24. September 2001

Strassburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)

in Straßburg unterzeichnet, am 4. November 1988, in Kraft getreten am 1. September 1997.

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

1 Vorbehalte und Erklärungen Deutschlands nach diesem Übereinkommen

Vorbehalte :

1. Die Bundesrepublik Deutschland behält sich gemäß Artikel 18 Abs. 1 des Übereinkommens, dass das Übereinkommen das Recht vor, die Bestimmungen des Übereinkommens ganz oder teilweise nicht auf die in Artikel 18 Abs. 1 Buchstaben a bis c genannten Ansprüche sowie auf die in Artikel 18 Abs. 1 Buchstaben d und e CLNI genannten Fahrzeuge anzuwenden.
2. Die Bundesrepublik Deutschland erklärt nach Artikel 18 Abs. 2 des Übereinkommens, dass sie für Ansprüche aus einem Ereignis, das auf ihren Wasserstrassen eingetreten ist, die in Artikel 7 Abs. 1, Satz 2, Buchstaben a und b genannten Haftungshöchstbeträge nicht anwenden wird.

Erklärung :

Die Bundesrepublik Deutschland erklärt gemäß Artikel 15 Abs. 2 des Übereinkommens, dass das Übereinkommen für alle deutschen Gewässer gilt.

2 Vorbehalte und Erklärungen Luxemburgs nach diesem Übereinkommen

Vorbehalt:

Das Übereinkommen ist jedoch nicht anzuwenden auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden sowie auf Sport- und Vergnügungsschiffe und Schiffe, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt.

Erklärung:

Das Übereinkommen ist auch auf den schiffbaren Strecken der Sauer anwendbar.

Innerhalb der Grenzen von Artikel 6 Absatz 2 haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen Vorrang vor den anderen Ansprüchen.

3 Vorbehalte und Erklärungen der Niederlande nach diesem Übereinkommen

Vorbehalt:

Das Übereinkommen insgesamt ist nicht anzuwenden auf

- a) Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden;
- b) Ansprüche wegen Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher Güter durch diese verursacht werden, und dies gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstaben a) und b) des Übereinkommens.

Erklärung:

Das Königreich der Niederlande erklärt gemäß Artikel 15 Absatz 1 des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI), dass das Übereinkommen auf sämtlichen Binnenwasserstraßen der Niederlande zur Anwendung kommt.

4 Vorbehalte und Erklärungen der Schweiz nach diesem Übereinkommen

Vorbehalte:

- a) Die Schweizerische Eidgenossenschaft schließt die Anwendung des Übereinkommens auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden, aus (Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a) ;
- b) Die Schweizerische Eidgenossenschaft schließt die Anwendung des Übereinkommens auf Sport- und Vergnügungsschiffe sowie auf Schiffe aus, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt (Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe d) ;
- c) Die Schweizerische Eidgenossenschaft wird die nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben a und b des Übereinkommens vorgesehenen Haftungshöchstbeträge nicht anwenden (Artikel 18 Absatz 2).

Erklärung:

Der Bundesrat erklärt ferner gemäß Artikel 15 Absatz 2 des Übereinkommens, dass die schweizerische Eidgenossenschaft die Übereinkommensbestimmungen auch zwischen Basel und Rheinfelden anwenden wird.

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

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

Hinterlegung der Ratifikationsurkunde

Deutschland: 10. märz 2004

Belgien: 22. september 2009

Frankreich: 15. september 2005

Luxemburg¹: 14. mai 2002

Niederlande: 10. juli 2000

Schweiz: 16. juli 1998

¹ Abgegebene Erklärungen Luxemburg nach diesem Übereinkommen

Die luxemburgische Regierung ist berechtigt, als innerstaatliche Institution nach Artikel 9 (1) des Übereinkommens eine innerstaatliche Institution eines Mitgliedstaates der Europäischen Union zu bezeichnen.

Zuwiderhandlungen gegen die Artikel 3 (1), 11, 12 (2) und 13 des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt sowie Zuwiderhandlungen gegen die Artikel 2.01 (1) und (2), 2.02, 2.03 (1) und (2), 3.03 (1) 2. Absatz, 6.01 (1) und (3), 6.03, 7.01, 7.03, 7.04 (1) und (2), 7.05 (1) und (2), 7.09, 9.01, 9.03 und 10.01 werden mit einer Geldbuße zwischen zehntausend und eins und fünfundzwanzigtausend Francs belegt. *)

Die Zuwiderhandlungen werden durch Protokolle der großherzoglichen Polizeibeamten oder der Bediensteten des Schiffsamtes der mittleren Laufbahn der technischen Ingenieure gemäß Artikel 12 des Änderungsgesetzes vom 24. Januar 1990 zur Einrichtung und Ordnung eines Moselschiffahrtsgerichts festgestellt.

*) *Bemerkung des Sekretariats :*

Betrag in Euro : 247,92 € beziehungsweise 619,73 €

Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)

in Budapest unterzeichnet, am 22. Juni 2001, in Kraft getreten am 1. April 2005

Verwahrer: Regierung der Republik Ungarn

Hinterlegung der Ratifikationsurkunde:

Ungarn : 7. Mai 2002
Luxemburg : 25. März 2004
Rumänien : 3. April 2004
Schweiz : 19. Mai 2004
Kroatien : 7. Dezember 2004
Tschechische Republik : 14. November 2005
Bulgarien : 19. April 2006
Niederlanden : 20. Juni 2006
Russland : 11. April 2007
Frankreich : 11. Mai 2007
Deutschland : 10. Juli 2007
Slowakei : 27. November 2007
Moldau : 21. April 2008
Belgien : 5. August 2008

Europäisches Übereinkommen über internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstrassen (ADN)

unterzeichnet in Genf am 26. Mai 2000, in Kraft getreten am 29. Februar 2008

Die dem Übereinkommen beigefügte Verordnung ist am 28. Februar 2009 in Kraft getreten.

Verwahrer: Generalsekretär der Vereinten Nationen

Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde:

Russische Föderation : Beitritt am 10. Oktober 2002
Niederlande : Annahme am 16. Mai 2003
Ungarn : Beitritt am 4. Mai 2004
Österreich : Beitritt am 9. November 2004
Bulgarien : Ratifikation am 7. März 2006
Luxemburg : Ratifikation am 24. Mai 2007
Deutschland : Ratifikation am 31. Januar 2008
Moldau : Annahme am 19. Februar 2008
Frankreich : Genehmigung am 3. April 2008
Rumänien : Beitritt am 3. Dezember 2008
Kroatien : Ratifikation am 4. März 2009
Slowakei : Ratifikation am 20. Oktober 2009
Ukraine: Beitritt am 28. Januar 2010

PROTOKOLL 5

Fertigstellung des ISGINTT

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 6

ISGINTT Launch Event (8. Juni 2010 in Brüssel)

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 7

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt Auswirkungen der Wirtschaftskrise

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das Jahr 2009 und den Ausblick auf das Jahr 2010.

Anlage

Bericht an die Zentralkommission über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

im Jahr 2009 und Ausblick auf das Jahr 2010

I. Allgemeines

a) Allgemeine Lage

Die Beförderungsnachfrage auf dem Rhein ist im Laufe des Jahres 2009 insgesamt um 17,8 % gesunken. Die wichtigsten von der Krise betroffenen Sektoren sind die Stahlindustrie mit einem Transportrückgang von 33,8 % im Vergleich zu 2008, die Baustoffindustrie mit einem Minus von 17,2 %, die Kohleindustrie (-18,7 %) und die Fertigwarenindustrie (-22,4 %). Der Tiefstand wurde gegen Ende des 1. Halbjahres 2009 erreicht. Seither konnte in der Trockenschifffahrt, insbesondere im Laufe des vierten Quartals, ein Anstieg der Nachfrage festgestellt werden. In der Tankschifffahrt war die Entwicklung gemischt, da sich der Chemiesektor unabhängig vom Erdölsektor entwickelte. 2010 dürfte sich die Beförderungsnachfrage in der Trockenschifffahrt und im Chemiesektor aufgrund des Aufschwungs in den wichtigsten Wirtschaftszweigen, die bei der Binnenschifffahrt Kunde sind, weiter erholen. Bei den Erdölerzeugnissen wird die Beförderungsnachfrage in den kommenden Monaten weitgehend von der Entwicklung der Erdölpreise abhängen. Sollte sich der derzeitige Aufwärtstrend fortsetzen, könnten lediglich saisonale Eindeckungskäufe für eine zeitweise Belebung des Marktes sorgen.

b) Wasserführung

Bei der Wasserführung waren 2009 insgesamt keine extremen Entwicklungen zu verzeichnen. Das zweite Halbjahr 2009 war gegen Ende des Sommers bis hin zum Herbst von einer Niedrigwasserperiode gekennzeichnet. Die Wasserführung verbesserte sich erst im Oktober und hielt sich bis zum Frühjahr 2010 insgesamt auf einem Niveau, das im Allgemeinen eine optimale Nutzung des Laderaums ermöglichte. Seit Beginn des Jahres 2010 tendiert die Wasserführung zu einem durchschnittlichen Niveau.

c) Treibstoffpreise

Nach einem starken Preistrückgang, der Ende des ersten Halbjahres 2009 einen Tiefstand erreichte, gingen die Treibstoffpreise analog zu den Preisen auf dem Erdölmarkt wieder nach oben. Zurzeit liegen die Preise bereits wieder 50 % über dem Tiefstand und eine Umkehrung dieses steigenden Trends ist in den kommenden Monaten nicht zu erwarten.

II. Lage in der Trockenschifffahrt

a) Beförderungsmengen

Auf dem Trockenschifffahrtmarkt sind die auf dem Rhein beförderten Gütermengen im Laufe des Jahres 2009 um mehr als 21 % zurückgegangen. In den meisten Sektoren scheint sich die Erholung der Beförderungsnachfrage, die Ende 2009 eingesetzt hat, im ersten Halbjahr 2010 zu verstärken. Diese Entwicklung schreitet in den einzelnen Sektoren jedoch unterschiedlich schnell voran. Der Anstieg der Beförderungsnachfrage könnte sich entsprechend den allgemeinen Konjunkturaussichten über das erste Halbjahr hinaus fortsetzen.

Landwirtschaftssektor

Die Beförderungen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen haben, begünstigt durch eine gute Ernte 2009, auf dem Rhein um 14,4 % zugenommen. Die Transporte von Nahrungs- und Futtermitteln sind gegenüber 2008 dagegen um 9,3 % gesunken, und auch die Beförderungen von Düngemitteln waren rückläufig (-25 %), da die Landwirte deren Einsatz aufgrund der hohen Düngemittelpreise reduzierten. Inzwischen sind die Preise wieder gesunken. Dies könnte sich auf die Beförderungsnachfrage bei dieser Art von Erzeugnissen positiv auswirken.

Stahlsektor

Der Stahlsektor wurde von der Wirtschaftskrise stark in Mitleidenschaft gezogen. Die Rohstoffbeförderungen gingen auf dem Rhein dementsprechend um 32,5 % und die Transporte von Eisen, Stahl und Metallabfällen um 37,3 % zurück. Die Stahlproduktion erreichte im April 2009 einen Tiefststand und verzeichnete seither einen schrittweisen Wiederanstieg. Bei den Rohstofftransporten war insbesondere im zweiten Halbjahr 2009 eine Zunahme zu beobachten. Gleichwohl lagen die Beförderungsmengen noch 20 % unter dem Niveau des zweiten Halbjahres 2008. Dieser Trend hat sich ab Dezember 2009 und in den ersten Monaten des Jahres 2010 deutlich verstärkt. Die Prognose, wonach die deutsche Stahlproduktion (die für diese Art von Beförderungen auf dem Rhein entscheidend ist) im Laufe des Jahres 2010 auf ein dem langfristigen Durchschnitt entsprechendes Niveau zurückkehren wird, scheint sich damit zu bewahrheiten. Die französische Produktion legte sogar noch stärker zu; sie spielt bei der Beförderungsnachfrage auf dem Rhein jedoch eine weniger wichtige Rolle. Angesichts der hohen Auftragsbestände in der Stahlindustrie dürfte sich diese insgesamt günstige Entwicklung das ganze erste Halbjahr 2010 hindurch im gesamten europäischen Stahlsektor fortsetzen.

Bei den Beförderungen von Stahlerzeugnissen konnte erst ab Januar 2010 eine Erholung der Beförderungsnachfrage festgestellt werden. Diese zeitliche Verschiebung gegenüber den Rohstofftransporten lässt sich zum Teil dadurch erklären, dass einige Hüttenwerke, die ein Jahr zuvor wegen der Krise geschlossen worden waren, schrittweise wieder in Betrieb genommen wurden. Dass die Arbeiten im Baugewerbe und bei den öffentlichen Bauaufträgen aufgrund des strengen Winters bis März unterbrochen wurden, hat dabei sicherlich auch eine Rolle gespielt. Was das Frühjahr angeht, so ist aufgrund der Zunahme der Tätigkeit in diesem Sektor sowie der Belebung im Automobilsektor in den kommenden Monaten mit einer weiteren Erholung der Beförderungsnachfrage zu rechnen.

Energiesektor: Kohle

Die Beförderungen fester mineralischer Brennstoffe auf dem Rhein sind über das gesamte Jahr 2009 um 18,7 % und im zweiten Halbjahr um 14 % gesunken. Diese Entwicklungen deuten an, dass die Kohletransporte von der Krise weniger stark betroffen waren als z. B. der Stahlsektor. So lagen die Kohletransporte Ende 2009 bereits wieder auf dem Niveau der Vorjahre. Dies ist auf die Nutzung von Kohle in Wärmekraftwerken insbesondere in Deutschland und den Niederlanden zurückzuführen. Die Elektrizitätserzeugung wurde von der Krise weniger hart getroffen, da sie neben der Industrie auch für private und öffentliche Zwecke bestimmt ist. Die Pläne zur Ansiedlung neuer kohlebetriebener Wärmekraftwerke entlang des Rheins sowie die schrittweise Schließung der letzten Abbaustätten in Deutschland lassen einen progressiven Anstieg der Einfuhren erwarten. Durch ihre Verbindung zum Wasserstraßennetz und vor allem zum Rhein sind die ARA-Häfen für Kohleimporte und deren Weiterbeförderung ins Hinterland aus logistischer Sicht besser geeignet als die norddeutschen Häfen. Kurz und mittelfristig unterstützten diese Bedingungen die Beförderungsnachfrage auf dem Rhein.

Sand, Kies, Steine, Erden und Baustoffe

Die Beförderungen von Baustoffen auf dem Rhein sind 2009 um 17,2 % zurückgegangen. Die Folgen der Wirtschaftskrise hielten sich in diesem Sektor also im Vergleich zu denen in anderen Sektoren in Grenzen. Die Nachfrage hat im ersten Halbjahr jedoch nur langsam wieder angezogen, da aufgrund des schlechten Wetters viele Baustellen stillstanden, einige davon bis März 2010. Im Laufe des Jahres 2010 ist insbesondere aufgrund der großen Bauvorhaben, welche die Regierungen als Antwort auf die Wirtschaftskrise initiiert haben, eine Neubelebung der Bautätigkeit zu erwarten. Dies dürfte sich auf die Beförderungsnachfrage positiv auswirken.

b) Frachtniveau

Die Frachtraten haben den im Herbst 2008 begonnenen Abwärtskurs unter dem Einfluss einer deutlich rückläufigen Beförderungsnachfrage im Laufe des ersten Halbjahres 2009 fortgesetzt. Mitte 2009 erreichten sie einen Tiefpunkt, auf dem sie mehrere Monate verharrten. Erst im Laufe des dritten Quartals 2009 stieg das Frachtniveau aufgrund einer gewissen Erholung der Beförderungsnachfrage und einer geringen Wasserführung wieder um 20 % an. Diese Entwicklung könnte sich 2010 im Zuge des weiteren wirtschaftlichen Aufschwungs aufgrund dessen Auswirkungen auf die Beförderungsnachfrage fortsetzen.

c) Containerverkehr

Insgesamt ist der Containerverkehr im Jahr 2009 auf dem Rhein um 9,6 % (in TEU) zurückgegangen, wobei vor allem der Transport von Leercontainern rückläufig war. Die Mengen von beladenen Containern sind hingegen um 4,5 % gestiegen. Der Seeseitige Containerumschlag in den ARA-Häfen ist in der gleichen Zeit noch deutlich zurück gegangen (-11,8 % für Rotterdam und - 15,6 % für Antwerpen).

Der Containerverkehrsmarkt wurde sehr früh (ab Mitte 2008) von den Folgen der Krise erfasst. Er ist jedoch seit dem zweiten Halbjahr 2009 wieder gewachsen. Der Aufwärtstrend hat sich Ende 2009 und Anfang 2010 deutlich beschleunigt. Die Tätigkeit in den Seehäfen von Antwerpen und Rotterdam hat im ersten Halbjahr 2010 spürbar zugenommen. Der Umschlag hat dadurch ein Niveau erreicht, das mit dem des Jahres 2008 vergleichbar ist. Die Beförderungen ins und aus dem Hinterland durch Binnenschiffe haben von dieser günstigen Entwicklung voll profitiert.

III. Lage in der Tankschifffahrt

a) Beförderungsmengen

Die von der Tankschifffahrt beförderten Gütermengen sind 2009 um 6,9 % gesunken.

Energiesektor: Erdölprodukte

Die Transporte von Erdölprodukten sind 2009 auf dem Rhein im Vergleich zum Vorjahr um 7,4 % zurückgegangen. Allerdings wurde das Jahr 2008 vom Gewerbe selbst insbesondere aufgrund des hohen Tätigkeits- und Einnahmenniveaus im zweiten Halbjahr als „Ausnahmejahr“ bezeichnet. Während die Beförderungen auf dem Rhein im ersten Halbjahr 2009, bedingt durch die niedrigen Erdölpreise auf dem Weltmarkt, noch von Eindeckungskäufen profitieren konnten, gingen sie im zweiten Halbjahr 2009 trotz der jahreszeitlichen Effekte um 14 % zurück, da die Lagerbestände größtenteils schon wieder aufgefüllt waren. Der konjunkturelle Aufschwung und der lange, strenge Winter haben den Verbrauch gestützt. Die derzeit hohen Erdölpreise auf dem Weltmarkt führten jedoch zum Aufschub von Käufen. Vor diesem Hintergrund war im ersten Halbjahr 2010 ein Rückgang der Beförderungen zu beobachten. Für das gesamte Jahr 2010 ist eine leichte Zunahme der Transporte zu erwarten, dies jedoch nur, wenn die Erdölpreise zumindest zeitweilig zurückgehen.

Chemiesektor

Die Beförderungen chemischer Erzeugnisse sind auf dem Rhein 2009 aufgrund der Wirtschaftskrise um fast 6 % gesunken. Die Chemieindustrie unterliegt zyklischen Schwankungen, deren Rhythmus in etwa dem der allgemeinen Wirtschaft entspricht. Die Produktion hat in diesem Sektor seit dem zweiten Halbjahr 2009 dementsprechend wieder zugenommen. Diese Entwicklung hat im zweiten Halbjahr im Vergleich zum zweiten Halbjahr 2008 zu einem Anstieg der Beförderungsnachfrage von 4,1 % in der Rheinschifffahrt geführt. Anfang 2010 hat sich dieser Trend deutlich verstärkt. Die aktuelle Lage, die durch eine steigende Nachfrage nach chemischen Erzeugnissen insbesondere aus Asien und einen für die Chemieindustrie trotz dessen Höhe derzeit noch erträglichen Erdölpreis gekennzeichnet ist, lässt für das gesamte Jahr 2010 auf eine weitere Belebung der Beförderungsnachfrage aus diesem Sektor hoffen.

b) Frachtniveau

Die Frachtraten setzten ihren Abwärtstrend im Laufe des ersten Halbjahres 2009 fort und erreichten zu Sommerbeginn einen Tiefststand. Im Laufe des zweiten Halbjahres 2009 und insbesondere mit dem Heranrücken des Herbstes sind sie unter dem kombinierten Einfluss von Saisonkäufen und einer schwachen Wasserführung zeitweise wieder gestiegen.

IV. Entwicklung des Laderaumangebots

Trockenschifffahrt

In der Trockenschifffahrt wurden 2009 72 Motorschiffe mit einer zusätzlichen Kapazität von 240 000 t in Betrieb genommen. Hinzu kamen noch 44 Schubleichter mit einer Kapazität von 98 000 t. Im Laufe des Jahres 2009 war der Zuwachs an neuem Laderaum auf dem Markt damit größer als jemals zuvor. Die ersten vorliegenden Zahlen deuten auf eine Verlangsamung dieser Entwicklung im Jahr 2010 hin. Im Jahr 2010 dürfte dem Markt laut Prognosen kaum ein Viertel so viel neue Kapazität dem Markt zugeführt werden.

Tankschifffahrt

Im Tankschifffahrtsektor wurde 2009 eine Rekordzahl von 87 Motorschiffen mit einer Kapazität von über 335 000 t in Betrieb genommen. Im Vorjahr waren es 47 Einheiten gewesen. Der Sektor wird derzeit umstrukturiert; seit 2002 sind 352 Tankmotorschiffe mit einer Kapazität von rund 830 000 t auf den Markt gekommen. Diese Kapazität ist zu der Anfang 2002 vorhandenen Kapazität von 1 600 000 t noch hinzugekommen. Die Kapazität der auf dem Markt befindlichen Tankmotorschiffflotte betrug 2009 rund 2 400 000 t. Einige Einhüllenschiffe wurden zu Doppelhüllenschiffen oder Trockengüterschiffen umgebaut. Auch wenn eine bestimmte Zahl von Schiffen in die Donaustaaten oder nach Afrika verkauft wurde, scheint die tatsächlich vom Markt genommene Kapazität vorläufig begrenzt. Für das Jahr 2010 wird auf dem Markt nicht einmal halb so viel neue Kapazität erwartet.

V. Schlussfolgerungen und Perspektiven

Trockenschifffahrt

Die Beförderungsnachfrage aus den wichtigsten Wirtschaftszweigen, die bei der Binnenschifffahrt Kunde sind, hat Ende 2009 ihren Tiefststand erreicht und seither wieder eine Aufwärtsbewegung genommen. Diese Entwicklung hat sich seit Anfang 2010 verstärkt und dürfte sich in den kommenden Monaten insbesondere im Stahl-, Bau- und Kohlensektor fortsetzen. Die Erholung des internationalen Handels insbesondere in Bezug auf Asien hatte zur Folge, dass im Containerverkehr analog zur Entwicklung in den Seehäfen eine deutliche Zunahme der beförderten Mengen zu verzeichnen war.

Tankschifffahrt

Nach einem Winter 2008/2009, in dem die Tankschifffahrt im Rahmen der Beförderung von Erdölzeugnissen außergewöhnlich gut ausgelastet war, hat sich die Entwicklung in diesem Sektor im Jahr 2009 insgesamt als weniger günstig erwiesen. Insbesondere das zweite Halbjahr war ziemlich schlecht. Nach einer relativ langen Ruhephase während des gesamten Sommers zog die Beförderungsnachfrage erst im Herbst entsprechend dem jahreszeitlichen Zyklus vorübergehend wieder an. Der seit einigen Monaten zu beobachtende und vermutlich noch länger anhaltende Anstieg der Erdölpreise sowie das derzeitige Niveau der Lagebestände lassen auf diesem Markt 2010 kaum eine rege Tätigkeit erwarten, wenn man von Saisonkäufen absieht. Im Chemiesektor dürfte sich die Beförderungsnachfrage 2010 aufgrund des derzeitigen Anstiegs der Produktion dagegen günstig entwickeln.

Betriebsbedingungen im Jahre 2009

Kostenseite

Die Betriebskosten sind 2009 unter dem Einfluss der niedrigen Treibstoffpreise eher zurückgegangen. Auch bei den Instandhaltungsarbeiten waren die Kosten rückläufig. Hier lag der Grund hauptsächlich im Rückgang der Stahl- und Werftpreise. Eine an die verringerte Aktivität angepasste Betriebsform führte ebenfalls zu Kostenreduzierungen.

Einnahmenseite

Die Einnahmen sind 2009 im Vergleich zum Vorjahr sehr stark gesunken. Dies gilt insbesondere für den Trockenschifffahrtssektor. Die Ursache ist ein deutlicher Rückgang der beförderten Gütermengen zu außergewöhnlich niedrigen Frachtraten. Diese Situation, die allgemein zu einer schwachen Kapazitätsauslastung, insbesondere für die großen Einheiten führte, hat fast das gesamte Jahr über andauert und sich erst gegen Ende 2009 allmählich verbessert.

Finanzielle Lage der Unternehmen

Die finanzielle Lage der Schiffahrtsunternehmen bleibt trotz der wirtschaftlichen Neubelebung insgesamt besorgniserregend. Dadurch, dass viele Investitionen in den letzten Jahren mittels externer Finanzierungen getätigt wurden, ist das Gewerbe zurzeit sehr abhängig von dem Verhalten der Banken geworden.

Neubauten

Das Jahr 2009 war durch die Inbetriebnahme zahlreicher Neubauten gekennzeichnet. Sowohl in der Trocken- als auch in der Tankschiffahrt wurde ein Rekord verzeichnet (dies allerdings auch aufgrund eines technisch bedingten Rückstands aus dem Jahr 2008). Diese Entwicklung scheint sich zumindest in der Trockenschiffahrt den ersten Zahlen zufolge 2010 zu verlangsamen. So wurden in diesem Sektor seit Beginn der Krise keine neuen Schiffe bestellt. In der Tankschiffahrt werden hingegen im Rahmen des Restrukturierungsprozesses noch weiter neue Einheiten erwartet.

Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs

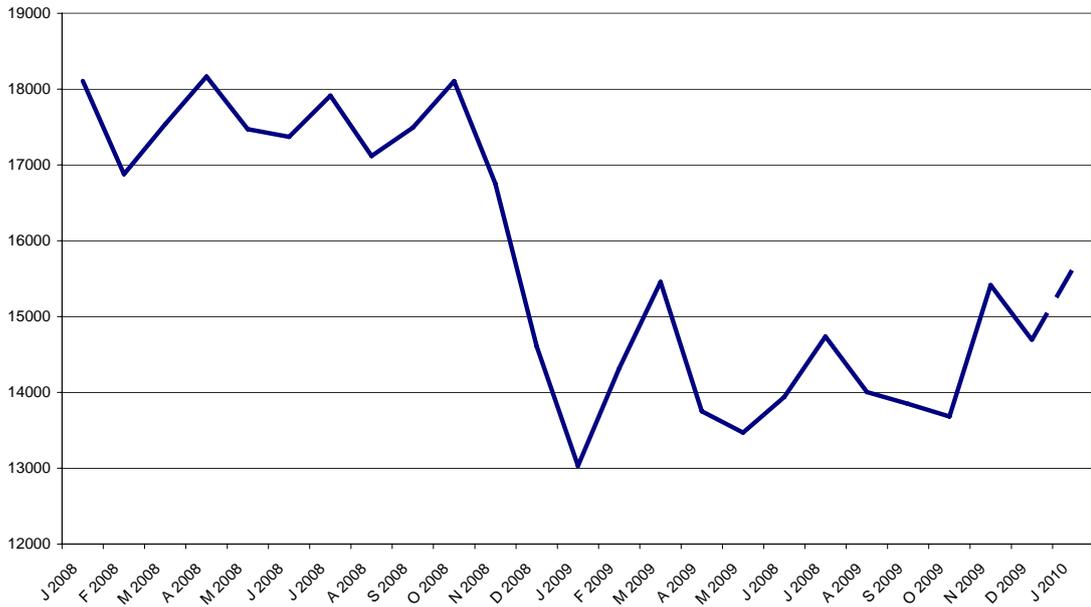
Jahr (in 1000 t)	2009	2008	Entwicklung 2009/2008	2. Halbjahr 2009	2. Halbjahr 2010	Entwicklung 2009/2008
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	8342	7292	14,4%	4109	3636	13,0%
1 Nahrungs- u. Futtermittel	10820	11934	-9,3%	5738	6086	-5,7%
2 Feste mineralische Brennstoffe	23017	28309	-18,7%	11774	13686	-14,0%
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	28126	30390	-7,4%	12682	16259	-22,0%
4 Erze u. Metallabfälle	22818	33788	-32,5%	13339	16797	-20,6%
5 Eisen, Stahl u. NE-Metalle	8140	12984	-37,3%	3835	6122	-37,4%
6 Steine, Erden u. Baustoffe	35501	42878	-17,2%	16943	20455	-17,2%
7 Düngemittel	3159	4212	-25,0%	1722	1884	-8,6%
8 Chemische Erzeugnisse	16448	17474	-5,9%	8616	8277	4,1%
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	14790	19059	-22,4%	7624	8791	-13,3%
insgesamt	171161	208320	-17,8%	86381	101993	-15,3%

Jahr	2009		2008		Entwicklung	
	leer	beladen	leer	beladen	leer	beladen
Container in TEU	372927	1317643	611028	1258562	-39,0%	4,5%

Zweites Halbjahr	2009		2008		Evolution	
	leer	beladen	leer	beladen	leer	beladen
Container in TEU	201573	668753	284189	578018	-29,1%	13,6%

Quelle: ZKR-Sekretariat, Destatis

Monatliche Entwicklung der Güterbeförderungen auf den traditionellen Rhein (in 1000 T)



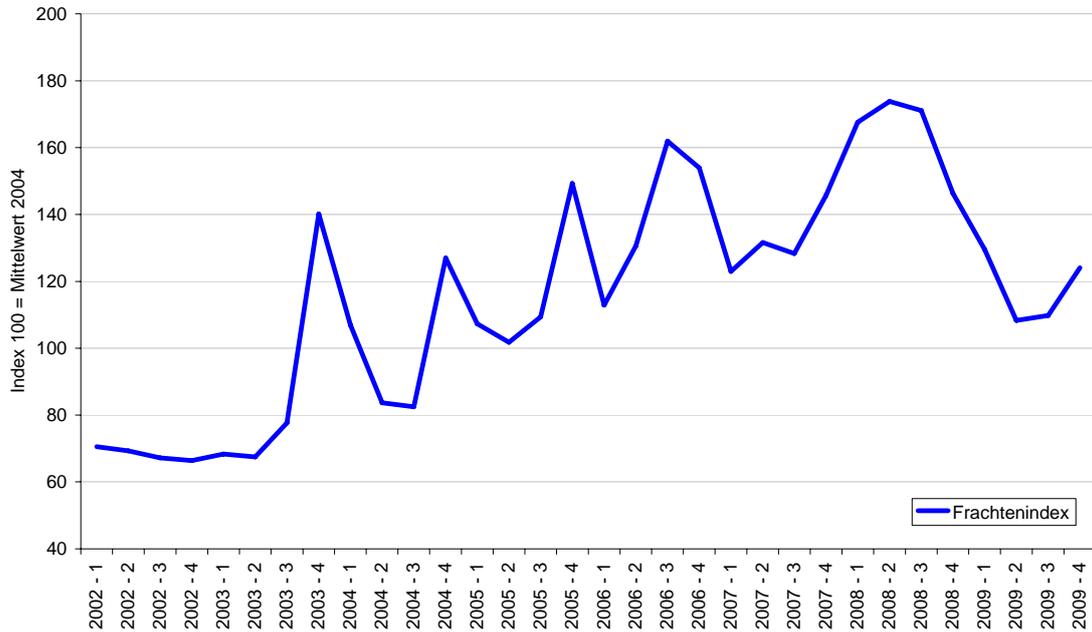
Quelle: ZKR-Sekretariat, Destatis

Monatliche Entwicklung der Containerbeförderungen auf dem traditionellen Rhein (in TEU)



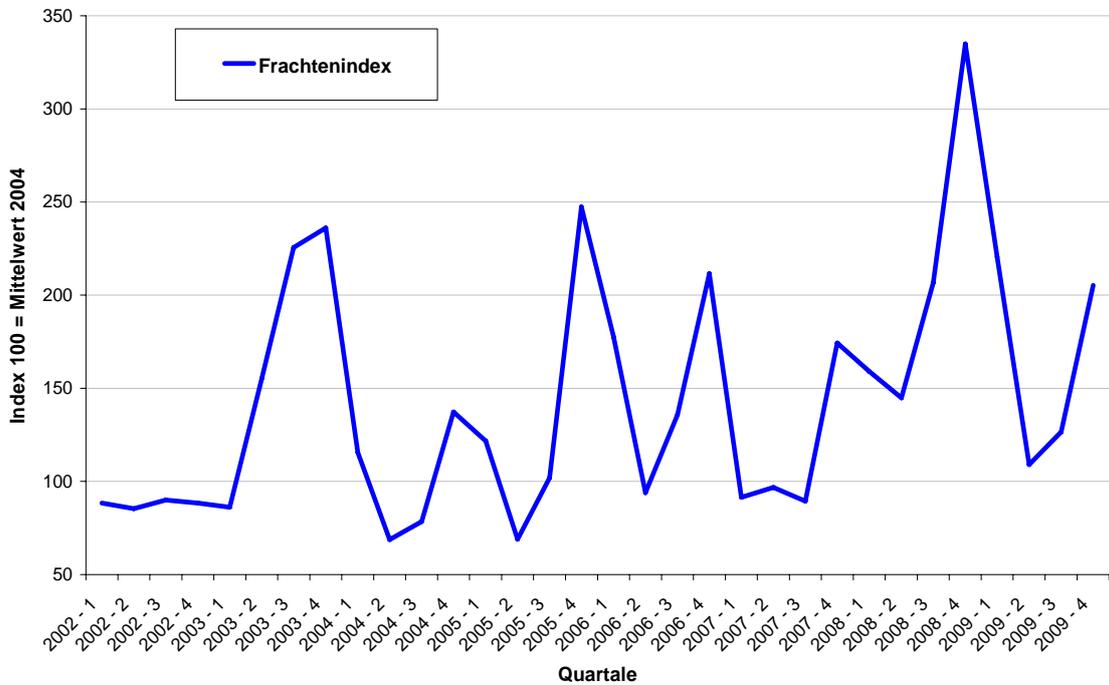
Quelle: ZKR-Sekretariat, Destatis

Entwicklung der Frachten in der Trockenschifffahrt



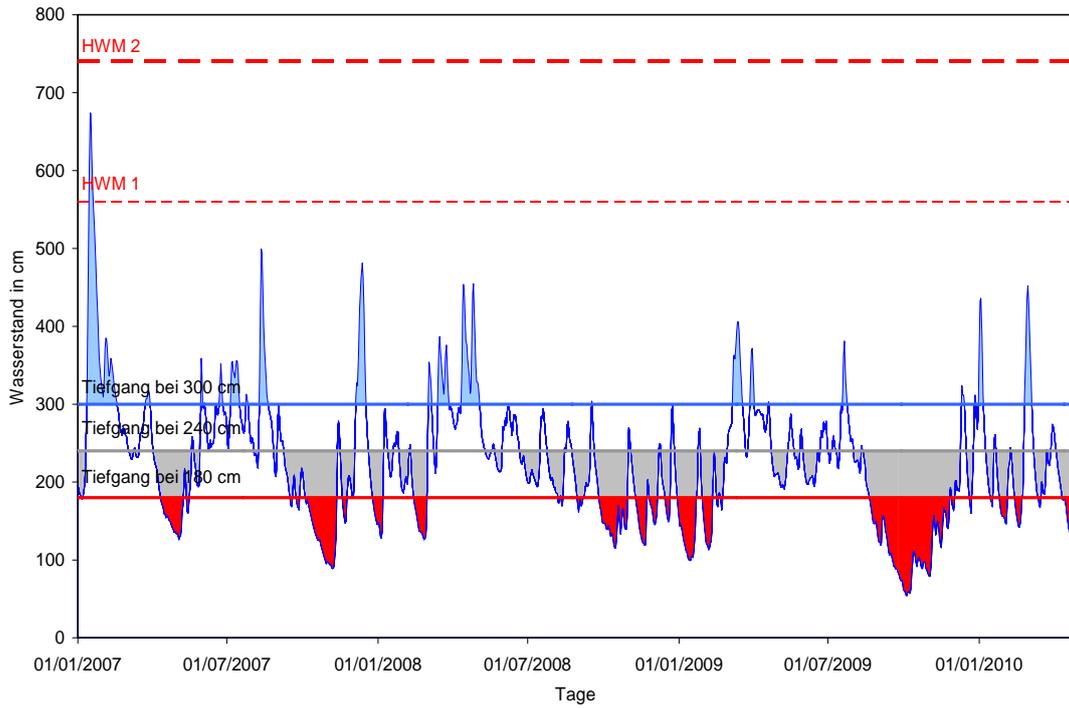
Quelle: NEA

Entwicklung der Frachten in der Tankschifffahrt (Erdölsektor)



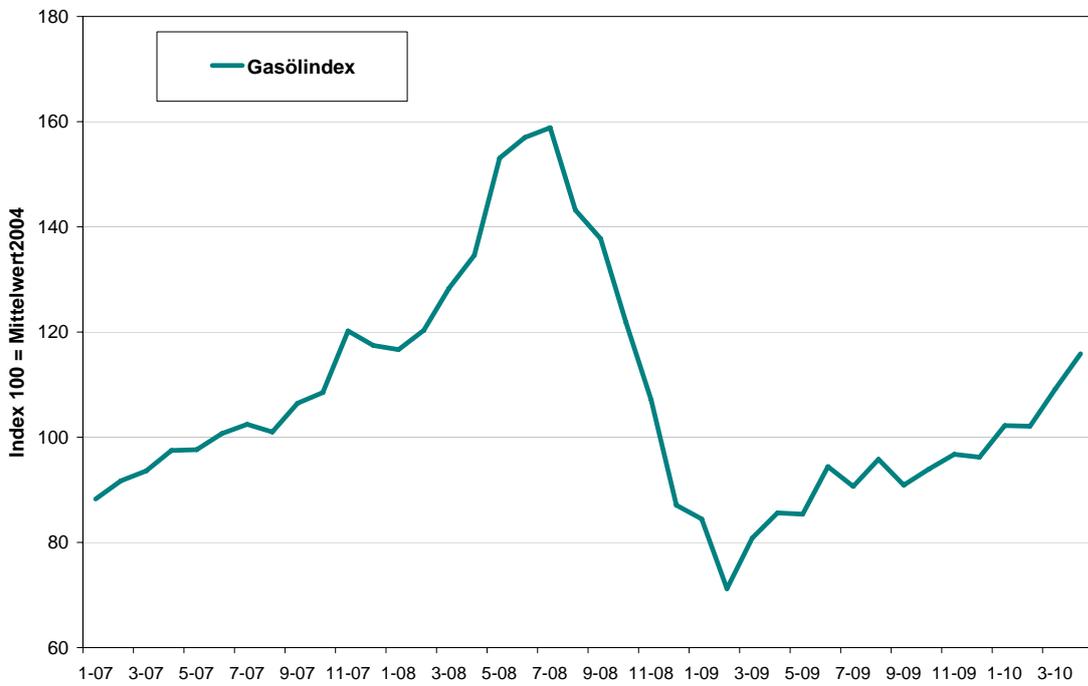
Quelle: NEA, PJK international

Entwicklung der Wasserführung in Kaub



Quelle: BAFG

Entwicklung des Gasölpreises



Quelle: CBRB

Stand der Neubauten am Anfang des Jahres 2009

Schiffstyp	2002			2003			2004		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
Güterschubleichter	29	37180		28	78156		14	23636	
Insgesamt	74	150294	56138	62	167832	41894	42	94962	34400
Tankmotorschiffe	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
Tankschubleichter	2	178		1	1800		3	2427	
Insgesamt	24	65726	30547	46	133255	50332	57	142145	61236
Schubboote	2		1276	0		0	1		992
Schleppboote	3		11670	1		279	1		177
Insgesamt	5		12946	1		279	2		1169
Kabinenschiffe	17		13251	10		7238	5		4021
Ausflugsschiffe	9		4834	1		1566	1		662
Insgesamt	26		18085	11		8804	6		4683

Schiffstyp	2005			2006			2007		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	34	87645	27490	33	93985	26637	35	111655	31460
Güterschubleichter	12	11401		18	18385		29	54336	
Insgesamt	46	99046	27490	51	112370	26637	64	165991	31460
Tankmotorschiffe	46	130860	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Tankschubleichter	2	2527		0	0	0	0	0	0
Insgesamt	48	133387	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Schubboote	0		0	0		0	1		0
Schleppboote	0		0	0		0	0		0
Insgesamt	0		0	0		0	1		0
Kabinenschiffe	5		6280	4	1644	3186	2		1816
Ausflugsschiffe	5		2832	2	1959	2244	1		1570
Insgesamt	10		9112	6	3603	5430	3		3386

Schiffstyp	2008			2009			2010(5 Monate)		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	68	226750	92944	72	237668	114002	10	26113	13758
Güterschubleichter	38	70260		44	97461		2	2300	
Insgesamt	106	297010	92944	116	335129	114002	12	28413	13758
Tankmotorschiffe	47	117500	31870	87	228020	72778	4	8164	4822
Tankschubleichter	0	0		0	0		0	0	
Insgesamt	47	117500	31870	87	228020	72778	4	8164	4822
Schubboote	3		1684	6		11188	0		0
Schleppboote	3		0	6		1697	0		0
Insgesamt	6		1684	12		12885	0		0
Kabinenschiffe	3		5092	9			1		2710
Ausflugsschiffe	6		3092	1			1		1942
Insgesamt	9		8184	10		0	2		4652

Quelle: IVR

PROTOKOLL 8

Annahme der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein („RheinSchPersV“) und Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung

Beschluss

I

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, die Pflichten der Gewerbetreibenden zur Förderung der Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschiffahrtsmarktes zu vereinfachen,

unter Hinweis auf die Basler Erklärung vom 16. Mai 2006, wonach die Rheinschiffahrt mit möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren soll,

in der Auffassung, dass es zweckmäßig ist, alle Vorschriften betreffend das Binnenschiffahrtspersonal gemäß den Schlussfolgerungen, die die ZKR im Rahmen der Neuordnung ihrer Regelungen gezogen hat, in einer einzigen Verordnung zusammenzufassen⁵,

im Hinblick auf die Annahme der Richtlinie 2006/87/EG und in dem Bestreben, eine größtmögliche Übereinstimmung zwischen den rheinischen und den Gemeinschaftsregelungen zu gewährleisten,

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

- nimmt die als Anlage 1 beigefügte Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (Schiffspersonalverordnung-Rhein/RheinSchPersV) an;
- nimmt die als Anlage 2 bzw. 3 beigefügten Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) an;
- hebt die Verordnung über die Patente für die Schifffahrt auf dem Rhein (Patentverordnung Rhein), angenommen in ihrer letztgültigen Fassung durch Beschluss 2007-I-10; mit Wirkung zum 1. Juli 2011 auf;
- hebt die Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt (FSV), angenommen durch Beschluss 2004-II-22, mit Wirkung zum 1. Juli 2011 auf.

Die neue Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein und die Änderungen der RheinSchPV und der RheinSchUO, die als Anlage beigefügt sind, treten am 1. Juli 2011 in Kraft. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in den Anlagen 2 und 3 aufgeführten Bestimmungen, die am 1. Juli 2011 noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

⁵ Beschluss 2008-I-3.

II

Die Zentralkommission,

im Interesse einer schnellen Inkraftsetzung der Dienstanweisungen nach §1.03 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rein,

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

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

Anlagen

Anlage 1: Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein („RheinSchPersV“)
(gesondert)

Anlage 2: Änderungen der RheinSchPV

1. *In § 1.01 wird wie folgt geändert:*

a) *Buchstabe ac wird wie folgt gefasst:*

„ac) „Inland AIS Gerät“: ein Gerät, das auf einem Fahrzeug eingebaut ist und im Sinne des Standards „Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt“ (Beschluss 2006-I-21) genutzt wird;“

2. *§ 1.02 Nummer 1 wird wie folgt abgeändert:*

„1. Jedes Fahrzeug sowie jeder Schwimmkörper muss unter der Führung einer hierfür geeigneten Person stehen. Diese wird als „Schiffsführer“ bezeichnet. Seine Eignung gilt als vorhanden, wenn er

- ein Rheinpatent für die betreffende Fahrzeugart und -größe und die zu durchfahrende Strecke,
- ein anderes nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zugelassenes oder
- ein nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein als gleichwertig anerkanntes Schiffsführerzeugnis für die Fahrzeugart und -größe besitzt.

Bei als gleichwertig anerkannten Zeugnissen muss er auf bestimmten Streckenabschnitten zusätzlich das nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein geforderte Streckenzeugnis besitzen.“

3. *§1.02 Nummer 7 wird wie folgt geändert:*

„7. Die Fähigkeiten des Schiffsführers dürfen nicht durch Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Medikamenten, Drogen oder aus einem anderen Grund beeinträchtigt sein.

Bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Promille oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt, oder bei einem gleichwertigen Alkoholgehalt in der Atemluft ist es dem Schiffsführer verboten, das Fahrzeug zu führen.“

4. *§ 1.03 Nummer 4 wird wie folgt geändert:*

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

Bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Promille oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt, oder bei einem gleichwertigen Alkoholgehalt in der Atemluft, ist es den in Satz 1 genannten Personen verboten, den Kurs und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs zu bestimmen.“

5. § 1.08 Nummer 3 wird wie folgt geändert:

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

6. § 1.09 Nummer 5 wird wie folgt geändert:

„5. Auf jedem in Fahrt befindlichen schnellen Schiff muss das Ruder von einer Person besetzt sein, die ein für die zu befahrende Strecke nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein erteiltes Rheinpatent oder zugelassenes oder als gleichwertig anerkanntes Schiffsführerzeugnis sowie ein nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein erteiltes oder als gleichwertig anerkanntes Radarzeugnis besitzt.

Eine zweite Person, die ebenfalls die beiden oben genannten Zeugnisse besitzt, muss sich im Steuerhaus befinden, ausgenommen beim An- und Ablegen sowie in den Schleusenvorhöfen und in den Schleusen.“

7. § 1.10 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe b) wird wie folgt gefasst:

„b) ein für die zu befahrende Strecke nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein erteiltes Rheinpatent oder zugelassenes oder als gleichwertig anerkanntes Schiffsführerzeugnis, und für die anderen Mitglieder der Besatzung das ordnungsgemäß ausgefüllte Schifferdienstbuch oder ein nach dieser Verordnung erteiltes großes Patent oder als gleichwertig anerkanntes Schiffsführerzeugnis; bei als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnissen hat der Schiffsführer auf bestimmten Streckenabschnitten zusätzlich das nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein geforderte Streckenzeugnis mitzuführen,“

b) Buchstabe c) wird wie folgt gefasst:

„c) das ordnungsgemäß ausgefüllte Bordbuch einschließlich der Bescheinigung nach Anlage A4 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein oder einer Kopie der Seite mit den Eintragungen der Fahr- beziehungsweise Ruhezeiten aus dem Bordbuch des Schiffes, auf dem die letzte Reise des Besatzungsmitgliedes stattgefunden hat,“

c) Buchstabe h) wird wie folgt gefasst:

„h) ein nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein erteiltes oder als gleichwertig anerkanntes Radarzeugnis; dieses Dokument ist an Bord nicht erforderlich, wenn die Rheinpatentkarte die Eintragung „Radar“ oder ein anderes Schiffsführerzeugnis, das nach dieser Verordnung zugelassen ist, die entsprechende Eintragung enthält; wenn die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt das Schiffsführerzeugnis und das Radarzeugnis eines Staates als gleichwertig anerkannt hat, wird das Radarzeugnis nicht gefordert, sofern das Schiffsführerzeugnis einen entsprechenden Vermerk enthält,“

d) Buchstabe aa) wird wie folgt gefasst:

„aa) die Bescheinigungen, die nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für das Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen vorgeschrieben sind.“

8. § 4.06 Buchstabe b wird wie folgt geändert:

„b) sich an Bord eine Person befindet, die ein nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein erteiltes oder als gleichwertig anerkanntes Radarzeugnis besitzt; bei guter Sicht kann jedoch Radar zu Übungszwecken verwendet werden, auch wenn sich eine solche Person nicht an Bord befindet.“

9. § 6.32 Nummer 1 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„1. Fahrzeuge dürfen nur mit Radar fahren, wenn sich eine Person, die für die zu befahrende Strecke ein nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein erteiltes Rheinpatent oder zugelassenes oder als gleichwertig anerkanntes Schiffsführerzeugnis und ein nach dieser Verordnung erteiltes oder als gleichwertig anerkanntes Radarzeugnis besitzt, und eine zweite Person, die mit der Verwendung von Radar in der Schifffahrt vertraut ist, ständig im Steuerhaus aufhalten.

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

Anlage 3: Änderungen der RheinSchUO

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

- a) *Die Angabe zu § 19.03 wird gestrichen.*
- b) *Die Angabe zu § 20.02 wird gestrichen.*
- c) *Die Angabe zu § 21.03 wird gestrichen.*
- d) *Die Angabe zu Kapitel 23 wird wie folgt gefasst:*
 - *Titel: „Ausrüstung der Schiffe im Hinblick auf die Besatzung“*
 - *§§ 23.01 bis 23.08: (ohne Inhalt)*
 - *§§ 23.10 bis 23.15: (ohne Inhalt)*
- e) *Die Angabe zu Anlage E wird wie folgt gefasst: (ohne Inhalt).*
- f) *Die Angabe zu Anlage F wird wie folgt gefasst: (ohne Inhalt).*
- g) *Die Angabe zu Anlage K wird wie folgt gefasst: (ohne Inhalt).*

2. *§ 2.01 Nummer 2 Buchstabe c wird wie folgt geändert:*

„c) ein Sachverständiger für Nautik mit Schifferpatent, das zum Führen des zu untersuchenden Fahrzeugs berechtigt“.

3. *§ 2.04 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:*

„1. Stellt die Untersuchungskommission bei der Untersuchung des Fahrzeuges fest, dass die Bestimmungen über Bau, Einrichtung und Ausrüstung dieser Verordnung eingehalten sind, erteilt sie dem Antragsteller ein Schiffsattest nach Anlage B. Ferner hat die Untersuchungskommission die ihr nach §§ 3.18 und 3.19 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zugewiesenen Aufgaben.“

4. *§ 19.03 wird gestrichen.*

5. *§ 20.02 wird gestrichen.*

6. *§ 21.03 wird gestrichen.*

7. *Kapitel 23 wird wie folgt geändert:*

a) *die Überschrift wird wie folgt gefasst:*

„Ausrüstung der Schiffe im Hinblick auf die Besatzung“.

b) *§ 23.01 wird wie folgt gefasst:*

**„§ 23.01
(ohne Inhalt)“**

c) § 23.02 wird wie folgt gefasst:

„§ 23.02
(ohne Inhalt)“

d) § 23.03 wird wie folgt gefasst:

„§ 23.03
(ohne Inhalt)“

e) § 23.04 wird wie folgt gefasst:

„§ 23.04
(ohne Inhalt)“

f) § 23.05 wird wie folgt gefasst:

„§ 23.05
(ohne Inhalt)“

g) § 23.06 wird wie folgt gefasst:

„§ 23.06
(ohne Inhalt)“

h) § 23.07 wird wie folgt gefasst:

„§ 23.07
(ohne Inhalt)“

i) § 23.08 wird wie folgt gefasst:

„§ 23.08
(ohne Inhalt)“

j) § 23.09 Nr 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Unbeschadet der übrigen Bestimmungen dieser Verordnung und in Anwendung des § 3.14 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein, müssen Motorschiffe, Schubboote, Schubverbände und Fahrgastschiffe, die mit der Mindestbesatzung nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gefahren werden sollen, einem der nachfolgenden Ausrüstungsstandards genügen.“

k) § 23.10 wird wie folgt gefasst:

„§ 23.10
(ohne Inhalt)“

- l) § 23.11 wird wie folgt gefasst:
„§ 23.11
(ohne Inhalt)“
- m) § 23.12 wird wie folgt gefasst:
„§ 23.12
(ohne Inhalt)“
- n) § 23.13 wird wie folgt gefasst:
„§ 23.13
(ohne Inhalt)“
- o) § 23.14 wird wie folgt gefasst:
„§ 23.14
(ohne Inhalt)“
- p) § 23.15 wird wie folgt gefasst:
„§ 23.15
(ohne Inhalt)“

8. Anlage B, Punkt 47, wird wie folgt geändert:

47. Ausrüstung des Schiffes nach § 23.09 Das Schiff erfüllt*) / erfüllt nicht*) § 23.09 Nr. 1.1*) / § 23.09 Nr. 1.2*) Die Mindestbesatzung muss nach § 3.18 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein wie folgt erhöht*) / nicht erhöht*) werden:			
	Betriebsform		
	A1	A2	B
Matrose .....	.....	.....	.....
Ersatz Matrose durch Matrosen-Motorwart .....	.....	.....	.....
Bemerkungen und besondere Auflagen:			

9. Anlage B, Punkt 48, wird wie folgt geändert:

48. Mindestbesatzung nach § 3.19 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein

	Betriebsform		
	A1	A2	B
Schiffsführer
Steuermann
Bootsmann
Matrose
Leichtmatrose
Matrosen-Motorwart
Maschinist
.....

Bemerkungen und besondere Auflagen:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

*) Änderung(en) unter Nummer(n):

Neuer Wortlaut:

.....

.....

*) Diese Seite wurde ersetzt.

Ort, Datum

Untersuchungskommission

Siegel

.....

(Unterschrift)

.....

*) Nichtzutreffendes streichen

10. Anlage D, (Muster 1: Trockengüterschiff), Punkt 6, wird wie folgt geändert:

6. Besatzung:			
6.1 Das Fahrzeug ist geeignet für die Betriebsform A1 ^{*)} , A2 ^{*)} , B ^{*)} .			
6.2 Ausrüstung des Schiffes nach § 23.09 Das Schiff erfüllt ^{*)} / erfüllt nicht ^{*)} § 23.09 Nr. 1.1 ^{*)} / § 23.09 Nr. 1.2 ^{*)} . Die Mindestbesatzung muss nach § 3.18 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein wie folgt erhöht ^{*)} / nicht erhöht ^{*)} werden:			
	Betriebsform		
	A ₁	A ₂	B
Matrose .....	.....	.....	.....
Ersatz Matrose durch Matrosen-Motorwart .....	.....	.....	.....
Bemerkungen und besondere Auflagen:			
6.3 Mindestbesatzung nach § 3.19 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein.			

11. Anlage D, (Muster 2: Tankschiff), Punkt 6, wird wie folgt geändert:

6. Besatzung:			
6.1 Das Fahrzeug ist geeignet für die Betriebsform A1 ^{*)} , A2 ^{*)} , B ^{*)} .			
6.2 Ausrüstung des Schiffes nach § 23.09 Das Schiff erfüllt ^{*)} / erfüllt nicht ^{*)} § 23.09 Nr. 1.1 ^{*)} / § 23.09 Nr. 1.2 ^{*)} . Die Mindestbesatzung muss nach § 3.18 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein wie folgt erhöht ^{*)} / nicht erhöht ^{*)} werden:			
	Betriebsform		
	A ₁	A ₂	B
Matrose .....	.....	.....	.....
Ersatz Matrose durch Matrosen-Motorwart .....	.....	.....	.....
Bemerkungen und besondere Auflagen:			
6.3 Mindestbesatzung nach § 3.19 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein.			

12. *Anlage E wird wie folgt geändert:*

„Anlage E
(ohne Inhalt)“.

13. *Anlage F wird wie folgt geändert:*

„Anlage F
(ohne Inhalt)“.

14. *Die Überschrift der Anlage H wird wie folgt gefasst:*

„Anforderungen an den Fahrtenschreiber und Vorschriften betreffend den Einbau von
Fahrtenschreibern an Bord
Rückgriff auf Anlage A3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein“.

15. *Anlage K wird wie folgt geändert:*

„Anlage K
(ohne Inhalt)“.

PROTOKOLL 9

Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt Verpflichtung zur Installation und zum Betreiben von Inland AIS Geräten in der Rheinschifffahrt

1. Die Zentralkommission, in dem Bewusstsein, dass für die Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt ein Bedarf an Systemen zum automatischen Austausch von nautischen Daten zwischen Schiffen sowie zwischen Schiffen und Einrichtungen an Land besteht, hat im Frühjahr 2006 den Standard Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt und im Frühjahr 2007 einheitliche Betriebs- und Leistungsanforderungen, Prüfmethode und geforderte Prüfergebnisse (Test Standard) für Inland AIS Geräte beschlossen.
2. In der Erkenntnis, dass bereits Geräte für das Automatische Identifizierungssystem für die Binnenschifffahrt (Inland AIS) auf Binnenschiffen installiert werden, und dass Vorschriften für den Einbau und Betrieb dieser Geräte auf Binnenschiffen notwendig sind, damit diese Systeme sicher arbeiten, hat die Zentralkommission im Herbst 2007 die notwendigen Änderungen und Ergänzungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung im Hinblick auf die Typgenehmigung, den Einbau und den Betrieb von Inland AIS Geräten beschlossen.
3. Im Jahre 2009 haben die Verkehrsverwaltungen in Deutschland und den Niederlanden Förderprogramme für die Binnenschifffahrt eingerichtet, mit denen die Beschaffung und der Einbau von Inland AIS Geräten finanziell unterstützt werden. Um einen wichtigen Anreiz zur Nutzung der Förderprogramme durch das Schifffahrtsgewerbe zu geben und ihm außerdem eine Planungssicherheit im Hinblick auf die Ausrüstung der Fahrzeuge in der Rheinschifffahrt mit Inland AIS Geräten zu bieten, ist es wünschenswert, dass die Zentralkommission ihre mittel- und langfristigen Absichten dazu frühzeitig kommuniziert.
4. Die Förderprogramme in Deutschland und den Niederlanden sowie in anderen Ländern werden wohl dazu führen, dass in wenigen Jahren ein sehr großer Teil der Rheinflotte mit Inland AIS Geräten ausgerüstet sein wird. Automatisierte Systeme zur Verfolgung und Aufspürung von Schiffen können die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie den Schutz der Umwelt verbessern. Die Zentralkommission sollte deshalb Überlegungen bezüglich der Verpflichtung zur Installation und zum Betrieb von Inland AIS Geräten anstellen. Nur wenn alle Verkehrsteilnehmer mit Inland AIS Geräten ausgerüstet sind, kann der potentielle Nutzen des Systems voll ausgeschöpft werden.

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihre Beschlüsse 2006-I-21 und 2007-I-15 zur Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt sowie 2007-II-24 zu Typgenehmigung, Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten auf Binnenschiffen,

in der Überzeugung, dass die Sicherheit und die Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie der Schutz der Umwelt durch automatisierte Systeme zur Verfolgung und Aufspürung von Schiffen weiter verbessert werden, jedoch der potentielle Nutzen der Systeme erst dann voll ausgeschöpft werden kann, wenn alle Verkehrsteilnehmer mit Inland AIS Geräten ausgerüstet sind,

in der Erkenntnis, dass in Deutschland und den Niederlanden sowie in anderen Ländern Förderprogramme für die Beschaffung und den Einbau von Inland AIS Geräten eingerichtet wurden, und dass diese Förderprogramme dazu führen, dass in wenigen Jahren ein sehr großer Teil der Rheinflotte mit Inland AIS Geräten ausgerüstet sein wird,

in dem Wunsch, einen wichtigen Anreiz zur Nutzung der Förderprogramme durch das Schifffahrtsgewerbe zu geben und ihm außerdem eine Planungssicherheit im Hinblick auf die Ausrüstung der Fahrzeuge in der Rheinschifffahrt mit Inland AIS Geräten zu bieten,

bekundet ihre Absicht, frühestens ab 2013 eine Verpflichtung zur Installation und zum Betrieb von Inland AIS Geräten zu beschließen,

beauftragt ihren Polizeiausschuss,

- durch die Arbeitsgruppe RIS und die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung sowie in Zusammenarbeit mit der europäischen Expertengruppe „Tracking and Tracing on Inland Waterways“ und, sofern notwendig, unter Beteiligung der Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung die bereits im Arbeitsprogramm aufgenommenen Arbeiten wie vorgesehen abzuschließen und notwendig werdende Änderungen und Ergänzungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung erarbeiten zu lassen,
- durch die Arbeitsgruppe RIS und die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung eine Inland ECDIS Ausrüstungsverpflichtung zu prüfen, sofern eine Visualisierung von Inland AIS Informationen mit Hilfe von Inland ECDIS für die sichere Navigation notwendig erscheinen sollte,
- durch die Arbeitsgruppe RIS einen Katalog der Funktionen von Inland AIS für die Binnenschifffahrt und einen Katalog der Dienste, die von den Wasserstraßenverwaltungen künftig über Inland AIS angeboten werden sollen, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Binnenschiffsverkehrs sowie den Schutz der Umwelt weiter zu verbessern, erstellen zu lassen,
- ihr im Frühjahr 2011 einen Bericht über den Stand der Arbeiten und den Ausrüstungsgrad der Rheinflotte mit Inland AIS Geräten vorzulegen, der der Zentralkommission ermöglicht, einen Grundsatzbeschluss über die Verpflichtung zur Installation und zum Betrieb von Inland AIS Geräten herbeizuführen,
- bis zum Herbst 2011 den Entwurf für eine endgültige Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung im Hinblick auf die Verpflichtung zur Installation und zum Betrieb von Inland AIS Geräten vorzulegen einschließlich eines Vorschlags des Datums der Inkrafttretung dieser Änderung.

PROTOKOLL 10

Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 22a.01 bis 22a.06)

Beschluss

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

- a) §§ 22a.01 bis 22a.04 und 22a.06 - Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet
(angenommen mit Beschluss 2007-I-16),
- b) § 22a.05 - Zusätzliche Anforderungen
(angenommen mit Beschluss 2007-II-27).

Die Vorschriften gelten vom 1. Oktober 2010 bis zum 30. September 2013.

PROTOKOLL 11

Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 12

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2003-I-28 und 2009-I-23)

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 baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse zur Kenntnis,

begrüßt die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse,

stellt fest, dass die Maßnahmen

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

Anlagen

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem deutschen Rhein
im Jahre 2010**

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
1	Geschiebezugabe Iffezheim	336,0-338,0	laufende Durchführung	keine
2	Sohlenstabilisierung unterhalb Iffezheim	336,0-352,0	laufende Durchführung	keine
3	Nachregelung zwischen Karlsruhe und Germersheim	362,6-384,6	Beginn: 1999 Ende: 2011	keine
4	Geschiebemanagement Mittelrhein			
	a) Geschiebefang Weisenau b) Geschiebezugabe Wallersheim	493,3-494,5 593,0-596,4	laufende Durchführung laufende Durchführung	keine
5	Sohlenstabilisierung „Königswardt / Marwick“	820,5- 824,0	Beginn: 16.2.2009 Fertigstellung: Mitte 2010	keine
6	Flutmulde Rees	833,5- 838,5	Beginn: 7.9.2009 Fertigstellung: Aug. 2014	keine
7	Geschiebezugabe „Unterer Niederrhein“	810,0- 811,5 813,5- 814,5 824,0- 826,0 835,0- 838,0 847,0- 850,0	Beginn: 3.3.2008 Fertigstellung: Ende 2013	keine
8a	Baggerungen im Bereich des WSA Duisburg-Rhein	760,1-761,5 770,9- 771,2 773,2-773,8 777,9-780,0 833,7-834,0 834,6-835,4	Abarbeitung / geplant in 2010	keine

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schiffahrt während der Bauzeit
9	Geschiebezugabe „Mittlerer Niederrhein“	734,0- 741,0 743,0-747,0 753,0-759,7 759,7-763,5	Beginn: Anfang 2010 Fertigstellung: Ende 2011	keine
9a	Baggerungen im Bereich des WSA Köln	640,3- 668,8 681,8-682,0 682,2-683,6 687,1-687,7 705,1-737,3 743,0-743,2 745,6-748,3	Abarbeitung / geplant in 2010	keine
10	Sohlenstabilisierung Spyk	856,1-858,0	Beginn: Sept. 2010 Fertigstellung: Mitte Nov. 2011	keine
11	Verbesserung der Liegemöglichkeiten im fiskalischen Hafen Emmerich	851,8 rechtes Ufer	Beginn: 15.2.2010 Fertigstellung: Ende Juni 2010	keine

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem niederländischen Rhein
in den Jahren 2009 - 2010**

Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
Maßnahmen auf der Waal				
1	Gewährleistung einer Fahrrinntiefe von 2,80 m unter GIW	857 – 924	Langfristig andauernde Maßnahme, Dauerprojekt	Behinderungen aufgrund von Baggerarbeiten
2	Neubau eines Übernachtungshafens bei Lobith	860	Verzögerungen in der Planungsphase aufgrund von rechtlichen Verfahren	keine Auswirkungen auf das Fahrwasser
3	Kolkverbau in Spijk	857	Stabilisierung des Strombettes	einige Behinderungen während der Arbeiten, mittelfristig besserer Tiefgang
4	Projekt Bühnenabsenkung		Im Jahr 2009 wurden auf einer ca. 30 km langen Strecke der Waal 70 Bühnen um etwa 1 Meter abgesenkt. Dieses Projekt wird im Jahr 2010 auf insgesamt mindestens 100 Bühnen ausgedehnt. Möglicherweise werden nach einer Bewertung 650 weitere Bühnen gesenkt.	einige Behinderungen während der Arbeiten
5	Neubau Straßenbrücken Nimwegen und Ewijk	885,785 893,700	Vorbereitungsarbeiten für den Neubau der Brücken Nimwegen und Ewijk Bau der beiden Brücken voraussichtlich im Jahr 2011	maximal 10-stündige Sperrung, intensive Betreuung und rechtzeitige Bekanntmachung an die Schifffahrt
6	Projekt Ausbau von vier Seitenarmen (Raum für den Fluss)	verschiedene Stellen	in Vorbereitung	einige Behinderungen beim Bau der Ein- und Auslaufstellen
Maßnahmen auf dem Neder-Rijn und Lek				
7	Grundinstandsetzung der Schleusen und Wehre Driel, Amerongen und Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	erneute Vorbereitung nach einem problematischen Start	geringfügige Behinderungen

PROTOKOLL 13

Erneuerung und Erweiterung der Brücke Schierstein (Rhein-km 504,400)

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des Berichtes ihres Ständigen Technischen Ausschusses,

billigt nach Abwägung aller Sachverhalte und gemäß den bestehenden Vertragswerken die Erneuerung und Erweiterung der Brücke Schierstein.

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

Anlage

Bundesautobahn A 643: 6-streifiger Ausbau zwischen AD Mainz (A 60) und AK Wiesbaden-Schierstein (A 66)

Autobahnbrücke über den Rhein zwischen Mainz und Wiesbaden

1. Art der Brücke

Autobahnbrücke über den Rhein

2. Ort

Zwischen Mainz-Mombach und Wiesbaden-Schierstein

3. Rhein-km

504,400

4. Art der Baumaßnahme

Erneuerung des vorhandenen Brückenoberbaus und Neubau einer Brücke ca. 15 m unterstromig der vorhandenen Brücke.

5. Fahrwasserbreite

200 m (zwischen den vorhandenen Brückenpfeiler)

6. Fahrrinnenbreite

120 m

A. Allgemeine Beschreibung

7. Anzahl der Pfeiler im Strom

Die Autobahnbrücke Schierstein überspannt den Mombacher Stromarm, die Insel Rettbergsaue und den Biebricher Stromarm. Im Biebricher Stromarm, durch den die Fahrrinne verläuft, stehen zwei Brückenpfeiler der heutigen Autobahnbrücke. Der Mombacher Stromarm ist pfeilerfrei überspannt.

Die bestehenden Strompfeiler im Biebricher Stromarm bleiben erhalten. Nur der darauf aufliegende Brückenoberbau wird erneuert. Für die neue Brücke unterstrom der heutigen Brücke sehen die Planfeststellungsunterlagen zwei neue Pfeiler im Biebricher Stromarm vor. Sie liegen in der Flucht der vorhandenen Pfeiler und haben die gleiche Breite.

Im Mombacher Stromarm sehen die Planfeststellungsunterlagen 2 neue Strompfeiler in einem Abstand von ca. 20 m vom linken (südlichen) Ufer vor. Der Bau der Pfeiler wird aufgrund der Minimierung von Eingriffen im Natur-, FFH- und Vogelschutzgebiet auf der Rettbergsaue sowie der daraus folgenden architektonischen Gesamtgestaltung im Fahrwasser geplant.

8. Anzahl der Pfeiler im Fahrwasser

Das Fahrwasser im Biebricher Stromarm ist durch die beiden vorhandenen Strompfeiler vorgegeben. Die beiden neuen Pfeiler schränken das Fahrwasser im Biebricher Stromarm wegen ihrer Ausrichtung in Flucht der vorhandenen Pfeiler nicht weiter ein. Die heutige Fahrwasserbreite bleibt auch zukünftig erhalten.

Der Mombacher Stromarm ist im heutigen Zustand in seiner ganzen Breite befahrbar. Seitens der WSV wird dort keine Fahrrinne unterhalten und verkehrsgesichert. Bis Rhein-km 503,6 dient er als Zufahrt zum Industriehafen Mainz. Oberstrom der Einfahrt ins Hafenbecken findet kein durchgehender Schiffsverkehr statt. Die Unterhaltung und Verkehrssicherung der Hafenzufahrt obliegt den Stadtwerken Mainz.

9. Breite des Brückenüberbaus

Die Breite des Überbaus einer Brücke beträgt 21,50 m.

Zwischen den beiden Brücken verbleibt ein lichter Abstand von 10 m im Bereich der Fahrrinne.

10. Abstand des nächsten Brückenbauwerkes

Stromaufwärts: Rhein-km 501,0 – Eisenbahnbrücke Mainz-Nord
Stromabwärts: Rhein-km 588,5 – Südbrücke Koblenz

B. Lichtraumprofil für die Schifffahrt

11. Höchster Punkt des Bogenscheitels

95,90 m ü. NN = 11,80 m ü. HSW

12. HSW

84,10 m ü. NN

13. Minimale Durchfahrtshöhe im Bereich der Durchfahrtsbreite

91,67 m ü. NN = 7,57 m ü. HSW (unmittelbar an den Pfeilern)

Im Rahmen der Stellungnahme zu den Planfeststellungsunterlagen wird gefordert:

- Die Konstruktionsunterkante (KUK) der neuen Bauwerke darf nicht tiefer liegen als die KUK der bestehenden Brücke.
- Vor Ausführungsbeginn sind die Höhenpläne zur Zustimmung vorzulegen.

14. Durchfahrtsbreite mit einer Höhe von 9,10 m ü. HSW

165 m

C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt

15. Begutachtung durch Sachverständige

Die radartechnische Begutachtung der Planungsunterlagen erfolgt von der Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.

Die Hinweise der ZKR zur Verminderung störender Radarechos beim Bau von neuen Brücken wurden berücksichtigt.

16. Getroffene Maßnahmen um Scheinziele zu vermeiden

Die Ergebnisse der Begutachtung fließen in die weiteren Planungen ein.

Die Brückenpfeiler werden, wie bisher, mit Radarreflektoren ausgerüstet und erhalten eine Pfeilerbeleuchtung.

17. Geplante Konstruktionsform der Brücke

Hohlkastenprofil

18. Geplantes Konstruktionsmaterial

Stahl, Verbund (Vorlandbrücken)

D. Schifffahrtszeichen

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

Es ist keine Beschilderung geplant. Auch bei der vorhandenen Brücke ist keine verkehrsregelnde Beschilderung vorhanden.

Die Stellungnahme des WSA zu den Planfeststellungsunterlagen fordert, dass der Träger des Vorhabens ggf. erforderliche Schifffahrtszeichen auf Weisung des WSA an den Bauwerken anzubringen hat.

E. Angaben zum Bauablauf

20. Art der Brückenmontage

Die Brückensegmente sollen im Bereich der Wasserstraße eingeschwommen werden. Genaue Angaben zum Bauablauf liegen noch nicht vor.

21. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung in der Bauphase

Hierzu können noch keine Aussagen getroffen werden, da noch keine genaue Beschreibung des Bauablaufes vorliegt.

Durch die Auflagen im Genehmigungsverfahren wird sichergestellt, dass bei einer Reduzierung der Durchfahrtshöhe zumindest in Teilbereichen die Mindestdurchfahrtshöhe von 9,10 m über HSW der Schifffahrt zur Verfügung steht.

22. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren

Hierzu können noch keine Aussagen getroffen werden, da noch keine genaue Beschreibung des Bauablaufes vorliegt.

Eine Auflage im Genehmigungsverfahren legt jedoch fest, dass der Neubau so zu planen ist, dass Schifffahrtssperren mit einer Dauer von mehr als 10 Stunden nicht erforderlich werden. Der Bauablaufplan ist mit dem WSA abzustimmen. Für das Ausheben der alten Brückenteile wird eine Schifffahrtssperre von ca. 1 Tag als ausreichend angesehen. Bei längeren Sperren wird die ZKR beteiligt.

PROTOKOLL 14

Erweiterung der Wasserkraftanlage an der Staustufe Gamsheim (Rhein-km 309,100)

Beschluss

Die Zentralkommission,
nach Kenntnisnahme des Berichtes ihres Ständigen Technischen Ausschusses,
unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 1969-II-34, in dem der Bau der Staustufe und die Wasserentnahme des Kraftwerks genehmigt wurden,

billigt gemäß den bestehenden Vertragswerken die Erweiterung der Wasserkraftanlage an der Staustufe Gamsheim durch den Zubau eines fünften Turbinensatzes.

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

Anlage

Bericht des Ständigen Technischen Ausschusses über die Erweiterung der Wasserkraftanlage an der Staustufe Gamsheim (Rhein-km 309,100)

1. Allgemeine Beschreibung

Der geplante fünfte Turbinensatz befindet sich in unmittelbarer Nähe zum bestehenden Wasserkraftwerk, an der Ostseite. Der Nenndurchfluss des neuen Turbinensatzes 5 beträgt $320 \text{ m}^3/\text{s}$. Der Turbinendurchfluss des Wasserkraftwerks wird dadurch auf insgesamt $1420 \text{ m}^3/\text{s}$ erhöht.

2. Maßnahmen in Bezug auf die Schifffahrt

Auf der Rheinstrecke des Wasserkraftwerks Gamsheim wird der Binnenschiffsverkehr am Kraftwerk flussauf- und flussabwärts mittels Trennmolen vorbeigeführt. Um auf der flussauf- und flussabwärts gelegenen Strecke das Auftreten von Schwall und Sunk bei einem plötzlichen Abschalten des Kraftwerks z. B. in Folge eines Stromausfalls zu vermeiden, werden die Turbinen zurzeit automatisch in den Entlasterbetrieb geschaltet und führen weiterhin mindestens 60 % ihres Nenndurchflusses ab.

Dem Beispiel des gesamten Kraftwerks folgend ist eine solche Betriebsform gemäß dem Zweck dieses Betriebszustands auch für den fünften Turbinensatz vorgesehen, so dass zum Zeitpunkt der Entlastung ein Turbinendurchfluss von 60 % des Nenndurchflusses durch das gesamte Kraftwerk sichergestellt ist.

Der Betrieb im Entlastungszustand wird bis zur Öffnung des Wehrs und der Wiederherstellung der Durchflussbedingungen aufrechterhalten.

Die Inbetriebnahme des fünften Turbinensatzes wird unter ähnlichen Bedingungen erfolgen wie jenen, die für die Sätze 1 bis 4 festgelegt wurden, d. h. in Abhängigkeit von der Wasserführung des Rheins, damit sämtliche Schwankungen sehr langsam verlaufen.

3. Schlussfolgerung

Die Schifffahrt wird durch die geplante Erweiterung des Wasserkraftwerks an der Staustufe Gamsheim nicht beeinträchtigt werden.

PROTOKOLL 15

Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleusen Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke Wassertiefe über dem unteren Dremmel der Schleusen Iffezheim Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2009

Beschluss

Die Zentralkommission,

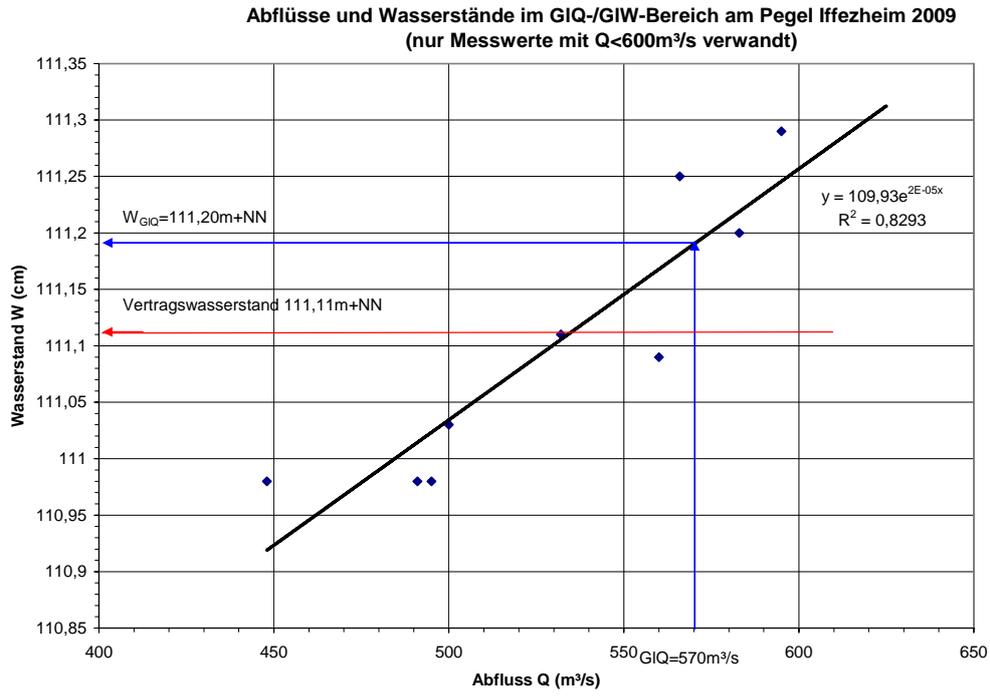
mit Bezug auf ihre Beschlüsse

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

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

- Die Wassertiefe über dem Unterdremmel der Schleuse Iffezheim betrug bei GIW mindestens 2,80 m. Das Kriterium des Beschlusses 1974-I-35 wurde eingehalten.
- Unterhalb der Schleuse Iffezheim wurde eine Fahrrinntiefe von 2,10 m bei GIW vorgehalten. Das Kriterium des Beschlusses 1984-I-29 wurde eingehalten.
- Im Jahre 2009 konnte die Abflusskurve (Anlage) mit Messungen nahe GLQ entsprechend erstellt werden. Die Einhaltung des Vertragswasserstandes von 111,11 m + NN bei einem Abfluss von 570 m³/s wurde nachgewiesen.

Anlage



PROTOKOLL 16

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

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

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

Anlagen

(gesondert)

PROTOKOLL 17

Haushalt der Zentralkommission für das Jahr 2011

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt den Haushalt für 2011 an, der **auf 2 509 100 €** festgesetzt wird.

Der Beitrag jedes Staates beläuft sich, unter Berücksichtigung der Überweisung in Höhe von **20 000.- €** von Seiten der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer und des dem Reservefonds im Rahmen einer Haushaltsanpassung entnommenen Anteils in Höhe von **30 000 €** auf **501 820.- €**

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

PROTOKOLL 18

Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2011

Beschluss

Der Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer wird für 2011 **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 19

Zusammensetzung des Sekretariats

Beschluss

Die Zentralkommission beschließt, den Dienstvertrag von Herrn Jean-Marie Woehrling für das Amt des Generalsekretärs mit Wirkung vom 1. September 2010 für eine Dauer von zwei Jahren zu verlängern.

PROTOKOLL 20

Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2009

Beschluss

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2009.

Anlage

Bericht über die Tätigkeit der Zentralkommission im Jahre 2009

I. ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRALKOMMISSION UND IHRES SEKRETARIATS IM JAHRE 2009

Herr LINGEMANN, Botschafter, stellvertretender Leiter der Abteilung für Wirtschaft und nachhaltige Entwicklung im Auswärtigen Amt der Bundesrepublik Deutschland und Leiter der deutschen Delegation, nimmt seit dem 11. Juli 2008 das Amt des Präsidenten der ZKR als Nachfolger von Herrn WITTER wahr, der andere Aufgaben übernommen hat.

Herr VAN KEER, Generalrat bei der Generaldirektion Bilaterale Angelegenheiten, Direktion: Nachbarländer – grenzüberschreitende Kooperation – BENELUX beim Föderalen Öffentlichen Dienst Auswärtige Angelegenheiten und Leiter der belgischen Delegation, nimmt seit 1. Januar 2008 das Amt des Vizepräsidenten der ZKR wahr.

Herr STÜCKELBERGER wurde mit Wirkung vom 1. Januar 2009 als Nachfolger von Herrn MARTI, der andere Aufgaben übernommen hat, zum Kommissar der Schweiz bei der ZKR ernannt.

Herr POST, Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten der Niederlande, wurde mit Wirkung vom 1. April 2009 zum Kommissar der Niederlande bei der ZKR ernannt.

Herr HUYSER, Leiter der Abteilung Seeangelegenheiten im Ministerium für Öffentliche Arbeiten und Wasserwirtschaft der Niederlande, wurde als Nachfolger von Herrn van HOORN, der andere Aufgaben übernommen hat, mit Wirkung vom 1. März 2009 zum Kommissar der Niederlande bei der ZKR und als Leiter der niederländischen Delegation ernannt.

Herr ROSENBERG, Auswärtiges Amt der Bundesrepublik Deutschland, wurde mit Wirkung vom 5. Oktober 2009 als Nachfolger von Herrn ERNST, der andere Aufgaben übernommen hat, zum stellvertretenden Kommissar für Deutschland bei der ZKR ernannt.

Somit setzte sich die Zentralkommission Ende 2009 folgendermaßen zusammen:

DEUTSCHLAND:

Kommissare:	die Herren	LINGEMANN, HÖNEMANN, KAUNE, WEMPE,	Präsident
Stellvertretende Kommissare:	Frau Herr	ACKERMANN, ROSENBERG;	

BELGIEN:

Kommissare:	die Herren	VAN KEER, ARDUI, CROO,	Vizepräsident
Stellvertretende Kommissare:	Frau die Herren	VANLUCHENE, SUTTELS, VERSCHUEREN;	

FRANKREICH:

Kommissare	Frau die Herren	BELLIARD, JEROME, MATHIEU, VERDEAUX, BELLENGER, PIET;
Stellvertretende Kommissare:	die Herren	

NIEDERLANDE:

Kommissare	die Herren	HUYSER, ten BROEKE, MULLER, POST, MENSINK;
Stellvertretende Kommissare:	Herr	

SCHWEIZ:

Kommissare:	die Herren	SEGER, FEIERABEND, HADORN, STÜCKELBERGER,
Stellvertretende Kommissare:	die Herren	BÜHLER, REUTLINGER;

Das Sekretariat wird zu gleicher Zeit geleitet von:

Generalsekretär:	Herr WOEHLING
Stellvertretender Generalsekretär:	Herr VAN DER WERF
Chefingenieur:	Herr PAULI

II. TÄTIGKEIT DER ZENTRAKKOMMISSION

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

- a) Die Zentralkommission hielt unter dem Vorsitz von Herrn LINGEMANN zwei ordentliche Plenarsitzungen jeweils am 4. Juni und am 3. Dezember in Straßburg ab.
- b) Die Ausschüsse, Ad-hoc-Gruppen und Arbeitsgruppen traten wie folgt zusammen:

der Haushaltsausschuss unter dem Vorsitz von H. LINGEMANN am 3. Juni in Straßburg;
der Unterausschuss für Verwaltungsfragen unter dem Vorsitz von H. BELLENGER am 16. Februar, 10. März und 3. Dezember in Straßburg;

der Vorbereitende Ausschuss unter dem Vorsitz von H. LINGEMANN am 1. April, 3. Juni, 14. Oktober und 2. Dezember in Straßburg;

der Wirtschaftsausschuss unter dem Vorsitz von H. VERSCHUEREN, am 31. März, 2. Juni, 14. Oktober, 4. November: Themensitzung: „Tankschiffahrt“ und 2. Dezember in Straßburg;
Auf Vorschlag der französischen Delegation wurde am 19. Januar in Straßburg unter dem Vorsitz des STELLVERTRETENDEN GENERALSEKRETÄRS informell und ad hoc eine Sitzung mit Konsultationscharakter „Schiffahrt auf dem Oberrhein“ organisiert. Die unmittelbar betroffenen Parteien seitens der französischen Verwaltung und ZKR-Delegationen so wie Vertreter des Gewerbes wurden hinzugezogen.

der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht am 2. April unter dem Vorsitz von H. MENSINK, am 15. Oktober unter dem Vorsitz von H. BELLENGER und am 24. November unter dem Vorsitz von H. MENSINK in einer Sondersitzung über die Bordpersonalbescheinigung in Straßburg;

der Polizeiausschuss unter dem Vorsitz von H. CROO am 22. April und 28. Oktober in Straßburg;

der Untersuchungsausschuss unter dem Vorsitz von H. ten BROEKE am 23. April und 27. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für gefährliche Güter unter dem Vorsitz von H. VERDEAUX am 21. April und unter dem Vorsitz von H. REIN am 26. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt unter dem Vorsitz von H. REUTLINGER am 31. März und 12. Oktober in Straßburg;

der Exekutivausschuss im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten für das Inkrafttreten der Abfallübereinkommens (EXCOM) unter dem Vorsitz von H. ten BROEKE am 4. Februar, 18. März, 8. April, 20. Mai und 29. Juni in Brüssel sowie am 22. September in Straßburg;

die Prüfungskommission im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten für das Inkrafttreten des Abfallübereinkommens (CODEX) unter dem Vorsitz von Frau ZEGEL am 4. März in Straßburg, 12 März, 16. April sowie am 18. und 19. Mai in Brüssel;

der Informelle Ausschuss der Innerstaatlichen Institutionen (CINNA) unter dem Vorsitz des stellvertretenden GENERALSEKRETÄRS am 8. April in Brüssel sowie am 8. Juli und 23. September in Straßburg;

der Ständige Technische Ausschuss unter dem Vorsitz von H. ten BROEKE am 22. April und 28. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen unter dem Vorsitz von H. MATHIEU am 13. Januar, 1. April, 2. Juni, 9. Juli: außerordentliche Sitzung „Anerkennung von Schifferdienstbüchern“, 15. Oktober und 1. Dezember in Straßburg;

der Polizeiausschuss, der Untersuchungsausschuss, der Ständige Technische Ausschuss: gemeinsame Sitzung am 2. Juni und 1. Dezember in Straßburg;

die Arbeitsgruppe „Marktbeobachtung in der Europäischen Binnenschifffahrt“ unter dem Vorsitz des STELLVERTRETENDEN GENERALSEKRETÄRS am 26. Februar mit Workshop in Brüssel;

die Expertengruppe des Gewerbes für die Marktbeobachtung unter dem Vorsitz des STELLVERTRETENDEN GENERALSEKRETÄRS am 9. Januar in Rotterdam, am 13. Februar in Brüssel und am 11. September in Rotterdam;

die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung unter dem Vorsitz von H. KOEDAM am 3. Februar sowie am 11. bis 13. Februar: Sondersitzung der Arbeitsgruppe Polizeiverordnung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und des Ausschusses für Schifffahrtspolizei und Fahrwasserbezeichnung der Moselkommission zur Frage der Revision des CEVNI; unter dem Vorsitz von H. BAUMANN am 18. und 19. Februar zu Punkt 2 der Tagesordnung: Fremdsprachenanforderungen an Schiffsführer und Besatzungsmitglieder; unter dem Vorsitz von H. GRIES am 27. April: Sondersitzung der Arbeitsgruppe Polizeiverordnung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und des Ausschusses für Schifffahrtspolizei und Fahrwasserbezeichnung der Moselkommission zur Frage der Revision des CEVNI unter dem Vorsitz von H. BÜHLER vom 25. bis 27. August; am 28. August: gemeinsame Sitzung mit der Arbeitsgruppe RIS in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung unter dem Vorsitz von H. CROO vom 10. bis 12. März, vom 9. bis 11. Juni in London, unter dem Vorsitz von H. GRIES, am 8. Oktober: gemeinsame Sitzung mit der Arbeitsgruppe für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von H. CROO vom 15. bis 17. Dezember in Straßburg;

die gemeinsame Expertengruppe der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der ZKR für die technischen Vorschriften für Binnenschiffe unter dem Vorsitz von H. STELMASZCZYK vom 6. bis 8. April in Brüssel, unter dem Vorsitz von H. KLICHE, vom 8. bis 10. September in Straßburg sowie unter dem Vorsitz von H. STELMASZCZYK am 3. und 4. November in Brüssel;

die Arbeitsgruppe RIS unter dem Vorsitz von H. BÜHLER am 21. und 22. Januar, vom 11. bis 13. Mai in Bonn, am 28. August: gemeinsame Sitzung mit der Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, am 2. und 3. September sowie am 10. und 11. Dezember in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen unter dem Vorsitz von H. REUTLINGER am 10. und 11. März in Bonn, vom 18. bis 20. Mai in Duisburg unter dem Vorsitz von H. GRIES, am 8. Juli in Straßburg, unter dem Vorsitz von H. GRIES, am 8. und 9. Oktober (einschließlich gemeinsamer Sitzung mit der Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung am 8. Oktober) sowie am 8. und 9. Dezember in Straßburg;

die Ständige Technische Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz von H. FEVER am 20. und 21. Januar, unter dem Vorsitz von H. ROBERJOT am 1. und 2. September in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt unter dem Vorsitz von H. KLICHE am 30. März, 7. Juli, 22. September und 12. November in Brüssel;

das Steuerungskomitee des International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT) unter dem Vorsitz von H. JAEGER am 15. Januar in Amsterdam, am 29. April in Duisburg, am 31. August in Duisburg und am 26. November in Rotterdam;

die Ad-hoc-Gruppe Information, Kommunikation und Kooperation bei schweren Unfällen unter dem Vorsitz von H. KAUNE am 24. März in Straßburg und am 23. November in Bonn; am 11. September: Sitzung im kleinen Kreis unter dem Vorsitz des STELLVERTRETENDEN GENERALSEKRETÄRS in Rotterdam;

die Ad-hoc-Gruppe für die Vorbereitung des ZKR-Kongresses unter dem Vorsitz des STELLVERTRETENDEN GENERALSEKRETÄRS am 31. März, 2. Juni und 16. September in Straßburg;

die Arbeitsgruppe „Statistische Informationen“ unter dem Vorsitz von H. JUSTEN am 17. März in Straßburg;

die gemeinsame Gruppe mit WP 15/AC2 der UN-ECE (Ausschuss für Sicherheitsfragen (ADN-CS) und Ausschuss für Verwaltungsfragen (ADN-CA)) unter dem Vorsitz von H. REIN vom 26. bis 29. Januar und am 24. und 28. August in Genf;

eine internationale Arbeitsgruppe für CLNI-Angelegenheiten, bestehend aus Regierungssachverständigen, unter dem Vorsitz von Fr. CZERWENKA am 4. und 5. Juni in Straßburg;

Außerdem fanden die folgenden anderen Veranstaltungen statt:

ein Runder Tisch zum Thema „Kommunikation und Sprache in der Binnenschifffahrt“ fand am 17. Februar unter Leitung von H. WEMPE am Sitz der ZKR in Straßburg statt. Dieser Runde Tisch befasste sich mit der Sprache, die in der Binnenschifffahrt benutzt wird, mit der Zielsetzung, die derzeitige Situation zu untersuchen, die auf dem Rhein durch eine wachsende Zahl von Schiffen unterschiedlicher Sprache bestimmt ist, und nach Möglichkeiten zu suchen, wie effiziente und sichere Kommunikationsbedingungen garantiert werden können.

eine zweite Informationsveranstaltung über die Einführung des elektronischen Meldens in der Rheinschifffahrt wurde von der ZKR mit dem Titel „Elektronisches Melden – wie geht es weiter?“ organisiert und fand am 12. Mai in Bonn statt. Zweck dieser Informationsveranstaltung war, einen Beitrag zur Einführung des elektronischen Meldewesens zu leisten, über zwischenzeitlich von den Verwaltungen getroffene Maßnahmen und ihre Ergebnisse zu informieren und vor allem zusammen mit den betroffenen Parteien eventuell noch bestehende Schwierigkeiten herauszuarbeiten und nach weiteren Lösungsmöglichkeiten zu suchen.

eine gemeinsame Gruppe ZKR – EDINNA und PLATINA und Sozialpartner über Berufsbilder traf sich am 12. März in Bonn.

eine gemeinsame Sitzung der Wasserschutzpolizeien der Mitgliedstaaten der ZKR fand am 6. und 7. Oktober in Straßburg statt.

der Kongress der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt „Rheinschifffahrt und Klimawandel – Herausforderung und Chance“ fand am 24. und 25. Juni unter dem Vorsitz des Präsidenten der Zentralkommission, H. LINGEMANN, in Bonn statt. Die möglichen Folgen des Klimawandels sowie Anpassungsstrategien der Rhein- und Binnenschifffahrt standen im Mittelpunkt der Diskussionen. Informationen aus erster Hand über den derzeitigen Stand der Klimaforschung und die im Gang befindliche politische Diskussion stellten für rund 250 Vertreter aus Wissenschaft, Wirtschaft sowie Verkehrs- und Umweltpolitik eine herausragende Grundlage für die Untersuchung technischer, ökonomischer und infrastruktureller Anpassungsmöglichkeiten dar.

ein Runder Tisch zum Thema Digitaler Fahrtenschreiber fand unter dem Vorsitz von H. CROO am 7. Oktober in Straßburg statt zu einem ersten Meinungsaustausch über die Zweckmäßigkeit des Einsatzes digitaler Fahrtenschreiber als Kontrollinstrument für die Einhaltung der Ruhezeiten der Besatzungsmitglieder nach dem Vorbild der im Straßenverkehr gebräuchlichen Methode, oder ob andere Methoden vorzuziehen wären.

Schließlich fand am 5. und 6. November in Straßburg ein internationales Kolloquium: „Ökologischer Verkehrsträger: saubere Schifffahrt“ statt. Dieses Kolloquium wurde im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten (1. November) des Übereinkommens vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen aus der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) veranstaltet.

Dank dieses Treffens konnten sich die betroffenen Gewerbebereiche und Verwaltungen über den neuesten Stand dieser stark erwarteten neuen Regelung informieren. Auf Grund der langen Zeit, die nach der Unterzeichnung dieses Vertragsdokuments für die komplizierten Ratifizierungsverfahren erforderlich war, war es in der Tat nötig, sich mit den betroffenen Parteien wegen einer ganzen Reihe von Fragen ins Benehmen zu setzen, unter anderem wegen einiger Anpassungen der 1996 erstellten Anwendungsverordnung.

Hierzu wurden Vertreter der Binnenschifffahrt, der Häfen, der Verladerschaft und der Industrie sowie des Abfall verwertenden Gewerbes, der Bunkerunternehmen und die in den Verwaltungen der Vertragsstaaten zuständigen Personen eingeladen.

- c) Die Beratende Konferenz der anerkannten Verbände tagte am 13. Oktober unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS.
- d) Im Rahmen ihrer verstärkten Kooperation setzten die Zentralkommission und die Donaukommission ihre Kontakte und ihren Informationsaustausch fort.

Der Generalsekretär vertrat die ZKR als Beobachter in den Sitzungen des Vorbereitenden Ausschusses zur Revision der Belgrader Akte.

- e) Die Europäische Kommission und die ZKR trafen sich am 23. Februar zu einer informellen Begegnung. Eine Sitzung über verstärkte Kooperation von ZKR und EU fand am 29. Juli in Brüssel statt. Die Europäische Kommission war dabei durch den Leiter der Abteilung Seeverkehrspolitik der Generaldirektion Energie und Verkehr, H. SCHEELE, vertreten und die ZKR durch ihren Präsidenten, H. LINGEMANN, und ihren Generalsekretär, H. WOEHRLING.

Sitzungen der gemeinsamen Arbeitsgruppe der GD TREN und GD ENV „rivers“ am 19. Februar und 2. Oktober in Brüssel.

- f) Das Sekretariat der ZKR nahm an der Konferenz „Smart Rivers“ vom 6. bis 9. September in Wien teil.
- g) Zum Thema zukünftiger Organisationsrahmen für die europäische Binnenschifffahrt wurde eine Brainstorming-Gruppe ins Leben gerufen. Sie hielt ihre erste Sitzung am 28. Oktober in Brüssel ab. Das Sekretariat der ZKR war dabei durch den stellvertretenden Generalsekretär vertreten.

h) Im Rahmen der Kooperation zwischen der ZKR und der Moselkommission nahm der Chefsingenieur an der Jahrestagung der Moselkommission am 5. Juni in Metz teil.

2. Die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer trat unter dem Vorsitz von H. HERMANS am 12. Mai und 29. September in Straßburg zusammen.

3. Die Konferenz der Vertragsparteien (KVP) des CDNI tagte unter dem Vorsitz von H. CHAMAILLARD am 13. Oktober sowie am 1. und 2. Dezember in Straßburg;

4. Beziehungen zu weiteren internationalen Organisationen

a) Das Sekretariat vertrat die Zentralkommission in folgenden Organisationen:

- Europäische Kommission (Sitzungen verschiedener mit den Belangen der Binnenschifffahrt befasster Arbeitsgruppen);
- Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa in Genf und dessen Arbeits- und Expertengruppen soweit Fragen bezüglich der Binnenschifffahrt behandelt wurden;
- Anhörungen und Kolloquien des Internationalen Verkehrsforums;
- Lenkungsausschuss für Soziale Sicherheit des Europarats;
- Donaukommission (Tagung der technischen Experten und Kooperation der beiden Sekretariate);
- Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR);
- Internationale Vereinigung des Rheinschiffsregisters (IVR);
- Internationaler Ständiger Verband für Schifffahrtskongresse (PIANC);

b) Die Europäische Kommission war bei der ordentlichen Frühjahrsplenartagung durch den Direktor der Direktion B – Verkehr Logistik – TEN-T und Verbundverkehr, H. SCHEELE, und bei der ordentlichen Herbstplenartagung durch den Abteilungsleiter, Direktion B.3 – Logistik, Verbundverkehr, Schifffahrtsstraßen, Seeautobahnen und Marco Polo, M. STELMASZCZYK vertreten.

Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa wurde in der ordentlichen Herbstplenartagung durch H. MAGOLD vertreten.

Die Donaukommission wurde in der ordentlichen Frühjahrs- und der Herbstplenartagung durch den Generaldirektor des Sekretariats, H. VALKAR, vertreten.

Die Internationale Kommission zum Schutz des Rheins wurde in der ordentlichen Frühjahrsplenartagung durch H. BRAUN und in der ordentlichen Herbstplenartagung durch den Geschäftsführer, H. van de WETERING, vertreten.

Die Moselkommission wurde in der ordentlichen Frühjahrs- und der ordentlichen Herbstplenartagung durch ihre Sekretariatsleiterin, Fr. BRUCKNER, vertreten.

III. BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten ab dem 1. Januar 2008 folgende Mitglieder an:

als Richter:		als stellvertretende Richter:	
H. BALL	(<i>Deutschland</i>)	H. FROMMELT	(<i>Deutschland</i>)
H. CRAEYBECKX	(<i>Belgien</i>) Vorsitzender	H. VERSTREKEN	(<i>Belgien</i>)
H. HAEGEL	(<i>Frankreich</i>)	Fr. GEBHARDT	(<i>Frankreich</i>)
H. HAAK	(<i>Niederlande</i>)	H. DE SAVORNIN-LOHMAN	(<i>Niederlande</i>)
H. STAEHELIN	(<i>Schweiz</i>)	H. RAPP	(<i>Schweiz</i>)

Gerichtskanzlerin : Fr. TOURNAYE

Die Kammer tagte mit H. CRAEYBECKX als vorsitzendem Richter am 12. Februar in Straßburg, am 14. und 15. Mai in Antwerpen und am 3. Dezember in Straßburg und fällte in letzter Instanz fünf zivilrechtliche und drei strafrechtliche Urteile.

PROTOKOLL 21

**90. Jahrestag der ersten Sitzung der Zentralkommission in Straßburg
(17. Juni 1920)**

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 22

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird gebilligt.

PROTOKOLL 23

Zeitpunkt der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 9. Dezember 2010 in Straßburg statt.

Die Zentralkommission nimmt die Einladung der belgischen Delegation zur Abhaltung der Frühjahrssitzung 2011 in Brüssel befriedigt zur Kenntnis