



**FRÜHJAHRSSITZUNG 2025  
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE  
(2025-I)**

Straßburg, den 5. Juni 2025



**FRÜHJAHRSSITZUNG 2025**

**ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

**(2025-I)**

**Straßburg, den 5. Juni 2025**



# INHALTSVERZEICHNIS

	Seiten
<b>I. Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung - Zusammensetzung .....</b>	<b>5</b>
PROTOKOLL 1 Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung .....	5
PROTOKOLL 2 Zusammensetzung der Zentralkommission .....	5
<b>II. Rechtliche Fragen .....</b>	<b>5</b>
PROTOKOLL 3 Akkreditierung eines anerkannten nichtstaatlichen Verbandes bei der ZKR .....	5
<b>III. Wirtschaftsaspekte .....</b>	<b>6</b>
PROTOKOLL 4 Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt.....	6
<b>IV. Schifferpatente und Besatzungen .....</b>	<b>14</b>
PROTOKOLL 5 Schifferpatente und Besatzungen Änderung der Rheinschiffpersonalverordnung: Änderung des § 12.05 (Sportpatent) und der Anlage 2 (Prüfungsprogramm für den Erwerb eines Sportpatentes und eines Behördenpatentes).....	14
PROTOKOLL 6 Änderung der Rheinschiffpersonalverordnung:.....	19
Ergänzung des § 5.01 (Schifferdienstbuch).....	19
<b>V. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtswegdienste am Rhein .....</b>	<b>22</b>
PROTOKOLL 7 Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Änderung von § 14.09 RheinSchPV – Änderung von Liegstellen im Bereich der Reede Wesseling.....	22
PROTOKOLL 8 Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) betreffend die Nutzung alternativer Energiequellen in der Binnenschifffahrt – Methanol und Akkumulatoren – durch eine Anordnung vorübergehender Art (§ 8.14) und durch definitive Änderungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 2.06, 3.29, 6.28, 7.01, 7.08, 8.11, 8.12, 8.13, 15.07, Anlagen 3, 7 und 13).....	25
<b>VI. Technische Vorschriften für Binnenschiffe.....</b>	<b>49</b>
PROTOKOLL 9 Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) Anpassung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB) .....	49
<b>VII. Automatisierte Navigation.....</b>	<b>49</b>
PROTOKOLL 10 Automatisierte Navigation .....	49
<b>VIII. Der Rhein als Wasserstraße.....</b>	<b>50</b>
PROTOKOLL 11 Verlegung eines Betonschutzrohres mittels Microtunneling zur Unterquerung des Oberrheins für ein grenzüberschreitendes Wärmenetz bei Rhein-km 294,300.....	50
PROTOKOLL 12 Bau einer neuen Brücke und Ersatz der bestehenden Brücke über die Lek bei Hagestein (Rhein-km 949,000).....	56
PROTOKOLL 13 Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein .....	63

PROTOKOLL 14	Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleuse Iffezheim Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2024.....	65
PROTOKOLL 15	Instandhaltungsarbeiten an der Schleusen- und Stauwehrranlage Amerongen auf dem Nederrijn .....	68
PROTOKOLL 16	Modernisierung des industriellen Automatisierungssystems an der Schleusen- und Stauwehrranlage auf dem Nederrijn (Driel, Amerongen und Hagestein) .....	74
PROTOKOLL 17	Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe bei Rhein-km 363,400 (angenommen im schriftlichen Verfahren am 28. April 2025) .....	90
<b>IX.</b>	<b>Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art .....</b>	<b>98</b>
PROTOKOLL 18	Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art.....	98
<b>X.</b>	<b>Haushalt und Verwaltung .....</b>	<b>117</b>
PROTOKOLL 19	Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2024.....	117
PROTOKOLL 20	Haushalt der Zentralkommission für 2026 .....	117
PROTOKOLL 21	Zusammensetzung des Sekretariats – Verlängerung des Mandats der Generalsekretärin .....	118
PROTOKOLL 22	Zusammensetzung des Sekretariats.....	119
PROTOKOLL 23	Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2024 .....	119
<b>XI.</b>	<b>Querschnittsfragen und Verschiedenes .....</b>	<b>135</b>
PROTOKOLL 24	Annahme des Berichts über die Fortschritte bei der Umsetzung der Roadmap und die Notwendigkeit einer Aktualisierung.....	135
<b>XII.</b>	<b>Sonstige Mitteilungen und Punkte zur Kenntnisnahme .....</b>	<b>148</b>
PROTOKOLL 25	Mündlicher Bericht der internationalen Organisationen und Beobachterstaaten .....	148
PROTOKOLL 26	Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) .....	148
PROTOKOLL 27	Genehmigung der Niederschrift der Plenartagung vom 5. Dezember 2024.....	148
PROTOKOLL 28	Pressemitteilung .....	148
PROTOKOLL 29	Termin der nächsten Sitzung .....	148

## **ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 2025 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

---

### **I. Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung - Zusammensetzung**

#### **PROTOKOLL 1 Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung**

Kein Beschluss.

#### **PROTOKOLL 2 Zusammensetzung der Zentralkommission**

Kein Beschluss.

### **II. Rechtliche Fragen**

#### **PROTOKOLL 3 Akkreditierung eines anerkannten nichtstaatlichen Verbandes bei der ZKR**

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter Hinweis auf den von der European Association of Developers of Inland Nautical Software eingereichten Anerkennungsantrag vom 13. Dezember 2024,

unter Hinweis auf die Geschäftsordnung der ZKR, insbesondere deren Abschnitt 12 über die Akkreditierung und Beteiligung nichtstaatlicher anerkannter Verbände,

unter Hinweis auf die Regelung des Status eines nichtstaatlichen anerkannten Verbandes (Beschluss ZKR 2001-I-3-III, Punkt I-2), insbesondere Artikel 1 über die Einräumung des Status,

nach eingehender Prüfung der Übereinstimmung des Antrags der European Association of Developers of Inland Nautical Software mit den Kriterien für die Einräumung des Status gemäß Artikel 1 der Regelung,

in der Feststellung, dass die European Association of Developers of Inland Nautical Software sich zur Einhaltung der Pflichten, die mit dem Status eines anerkannten Verbandes nach Artikel 3 der Regelung des Status eines nichtstaatlichen anerkannten Verbandes verknüpft sind, verpflichtet,

beschließt, der European Association of Developers of Inland Nautical Software den Status eines anerkannten nichtstaatlichen Verbandes für eine stillschweigend verlängerbare Dauer von fünf Jahren einzuräumen,

lädt die European Association of Developers of Inland Nautical Software ein, sich an den Arbeiten der ZKR zu beteiligen, insbesondere in den Bereichen Digitalisierung (einschließlich der Vorschriften im Zusammenhang mit der Nutzung von RIS) und Automatisierung,

weist darauf hin, dass die Umsetzung der Beschlüsse zu den nichtstaatlichen anerkannten Verbänden im Verfahren für die Teilnahme der nichtstaatlichen anerkannten Verbände an den Arbeiten der ZKR festgelegt ist (Anlage zur Regelung des Status eines nichtstaatlichen anerkannten Verbandes),

beauftragt die Generalsekretärin, vorstehenden Beschluss an die European Association of Developers of Inland Nautical Software zu übermitteln.

### **III. Wirtschaftsaspekte**

#### **PROTOKOLL 4 Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt**

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das Jahr 2024.

##### **Anlage**

## 1. Güterverkehr im Jahr 2024

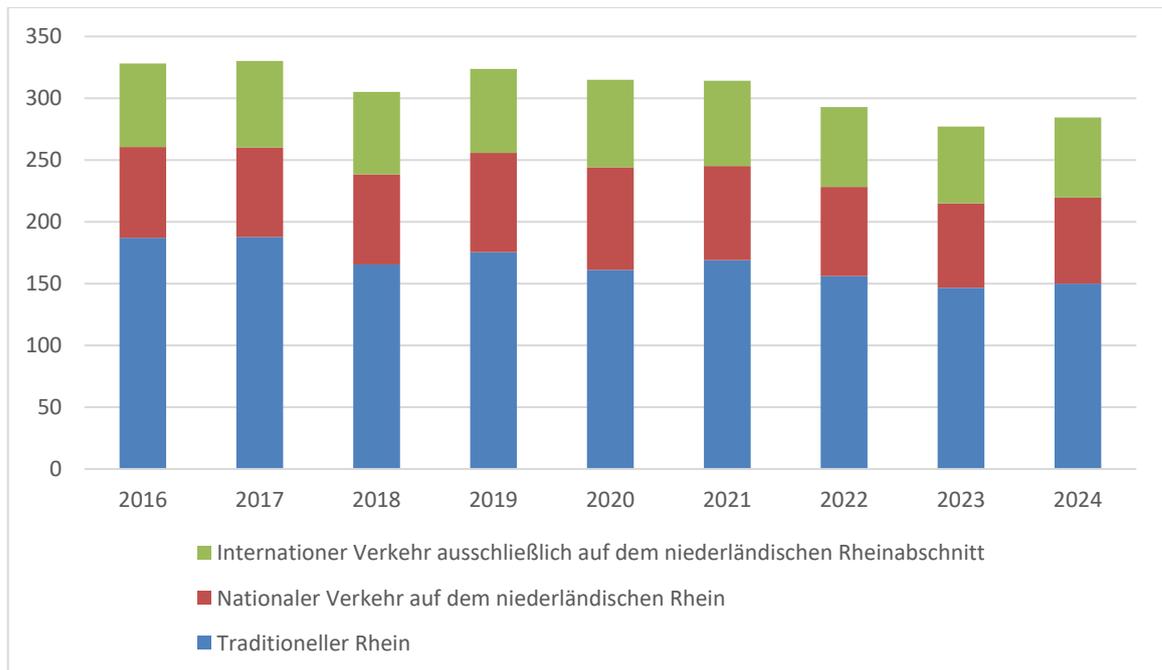
Der Güterverkehr auf dem gesamten Rhein (von Basel bis zur Nordsee) belief sich 2024 auf 284,5 Mio. Tonnen, gegenüber 276,5 Mio. Tonnen im Jahr 2023 und 292,3 Mio. Tonnen im Jahr 2022; das Ergebnis im Jahr 2024 war um 2,6% höher als im Jahr 2023.

Der traditionelle Rhein (von Basel bis zur deutsch-niederländischen Grenze) belief sich im Jahr 2024 auf 150,1 Millionen Tonnen, gegenüber 146,7 Millionen Tonnen im Jahr 2023 und 156,2 Millionen Tonnen im Jahr 2022; das Ergebnis im Jahr 2024 lag um 2,3% über dem Ergebnis von 2023.

Der niederländische Rhein (von der deutsch-niederländischen Grenze bis zur Nordsee, einschließlich der Verbindung nach Antwerpen über die Rhein-Schelde-Verbindung) belief sich auf 234,0 Millionen Tonnen, gegenüber 227,2 Millionen Tonnen im Jahr 2023 und 237,8 Millionen Tonnen im Jahr 2022; das Ergebnis im Jahr 2024 lag 3,0% über dem Ergebnis von 2023.

Bei der Berechnung des Gesamtvolumens der auf dem gesamten Rhein beförderten Güter wurden alle Maßnahmen ergriffen, um eine Doppelzählung der auf beiden Abschnitten beförderten Volumina zu vermeiden. Aus diesem Grund können die Volumina auf diesen beiden Strecken nicht einfach addiert werden, da bestimmte Mengen auf beiden Strecken befördert werden.

**ABBILDUNG 1: GÜTERVERKEHRSAUFKOMMEN (IN MILLIONEN TONNEN) AUF DEM GESAMTEN RHEIN \***



Quelle: Analyse ZKR nach Daten von Destatis und Rijkswaterstaat

\* In früheren Berichten wurden nur die Beförderungsmengen auf dem traditionellen Rhein, d. h. dem Rhein von Basel bis zur deutsch-niederländischen Grenze, gemeldet. Von nun an wird es möglich sein, über die Beförderungsmengen auf dem gesamten Rhein von Basel bis zur Nordsee (einschließlich der Verbindung nach Antwerpen über die Rhein-Schelde-Verbindung) zu berichten.

## Rheinverkehr nach Gütersegmenten

Im Hinblick auf das globale Güterverkehrsaufkommen auf dem gesamten Rhein sind die Segmente Mineralölerzeugnisse, chemische Erzeugnisse und Sand, Steine und Kies sowohl 2022 als auch 2023 und 2024 die drei wichtigsten Marktsegmente.

Insgesamt wurde der Güterverkehr auf dem gesamten Rhein im Jahr 2024 durch Faktoren wie eine Erholung der Gesamtnachfrage aufgrund der rückläufigen Inflation und einer Indexierung der Löhne positiv beeinflusst. Beide Trends stimulierten den privaten Konsum. Der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine und andere geopolitische Konflikte waren zwar im Jahr 2024 immer noch zu spüren, aber die Auswirkungen dieser Faktoren waren weniger ausgeprägt als in früheren Jahren.

Die Beförderungsnachfrage nach flüssigen Massengütern wuchs um 5,5% bei Mineralölerzeugnissen und um 6,7% bei chemischen Erzeugnissen. Bei der Beförderung von Mineralölerzeugnissen ist eine strukturelle Verschiebung zu beobachten. Die Transporte ins Hinterland stagnieren oder sind aufgrund der geringeren Nachfrage langfristig rückläufig, während die Transporte zu den ARA-Häfen zunehmen. Der Grund für diesen Anstieg ist ein Ungleichgewicht zwischen der Raffinerieproduktion von Kraftstoffen und der Kraftstoffnachfrage in Westeuropa. Aufgrund des langfristigen Rückgangs der Kraftstoffnachfrage wird die Raffinerieproduktion mehr und mehr auf den Export nach Übersee über die ARA-Häfen ausgerichtet. Bei den Raffinerien im niederländischen und deutschen Rheingebiet ist ein zunehmender Transport zu den ARA-Häfen zu beobachten, über welche die Kraftstoffe nach Übersee exportiert werden.

Die Beförderung chemischer Erzeugnisse zeigte eine begrenzte Erholung gegenüber dem schwachen Jahr 2023. Tatsächlich lag die Transportnachfrage 2024 immer noch 3% unter dem mehrjährigen Durchschnitt des Zeitraums 2019-2021 (Vor-Ukraine-Kriegszeit). Hingegen lag das Niveau der Chemieproduktion in Deutschland im Jahr 2024 um 16% unter der durchschnittlichen deutschen Chemieproduktion im Zeitraum 2019-2021. Für die Niederlande, ein weiteres wichtiges Produktionsland für Chemikalien, betrug diese Zahl -13%. Die chemische Industrie litt im Jahr 2024 somit nach wie vor unter hohen Energiepreisen und einer sich verschlechternden Wettbewerbsfähigkeit. Vor dem Hintergrund eines stark rückläufigen Niveaus der Chemieproduktion in Deutschland und den Niederlanden ist der Transport von Chemikalien um 6,7% gestiegen.

Bei den Trockenladungssegmenten ergab sich je nach Marktsegment ein anderes Bild. Das größte Trockenladungssegment ist der Transport von Sand, Steinen, Kies und Baumaterial. Es weist seit einigen Jahren ein rückläufiges Niveau auf (siehe Abbildung 2). Ein Hauptgrund dafür ist die schwache Entwicklung der Bautätigkeit in den meisten Rheinstaaten. Nach den Zahlen von Eurostat war die Produktion des gesamten Baugewerbes in Deutschland im Jahr 2024 um 8,8% niedriger als im Jahr 2020. Seit 2020 ist ein negativer linearer Trend zu beobachten. In Frankreich war der Trend ebenfalls negativ. In Belgien war die durchschnittliche Produktion in den letzten Jahren ebenfalls schwächer. Nur in den Niederlanden ist ein positiver Trend der Bautätigkeit zwischen 2015 und 2024 zu beobachten.

Die Seeverkehrsstatistik ist repräsentativ für den Welthandel, da 75% des gesamten Welthandels über den Seeverkehr abgewickelt werden. Unter diesem Gesichtspunkt ist es wichtig, darauf zu verweisen, dass der Seecontainerverkehr (in Tonnen) im Rotterdamer Hafen im Jahr 2024 im Vergleich zu 2023 einen Anstieg von +2,5% aufwies. Dieser Anstieg war der erste seit drei Jahren, in denen der Container-Seeverkehr einem rückläufigen Trend folgte. Der Grund für den Rückgang des Containerumschlags vor 2024 war zum Teil der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine, der zu einem Anstieg der europäischen Energiepreise führte, wodurch die Kaufkraft und damit der Verbrauch sank. Dieser Rückgang des Volumens wurde 2024 gestoppt. Die Hauptgründe dafür sind höhere Verbrauchereinkommen aufgrund der niedrigeren Inflation und der Lohnindexierung. Die wichtigsten Wachstumstreiber waren somit Konsumgüter und Lebensmittel.

Auch die Containerschifffahrt auf dem Rhein verzeichnete 2024 eine Wachstumsrate von +2,0%, nachdem der Containerverkehr zwei Jahre lang rückläufig war.

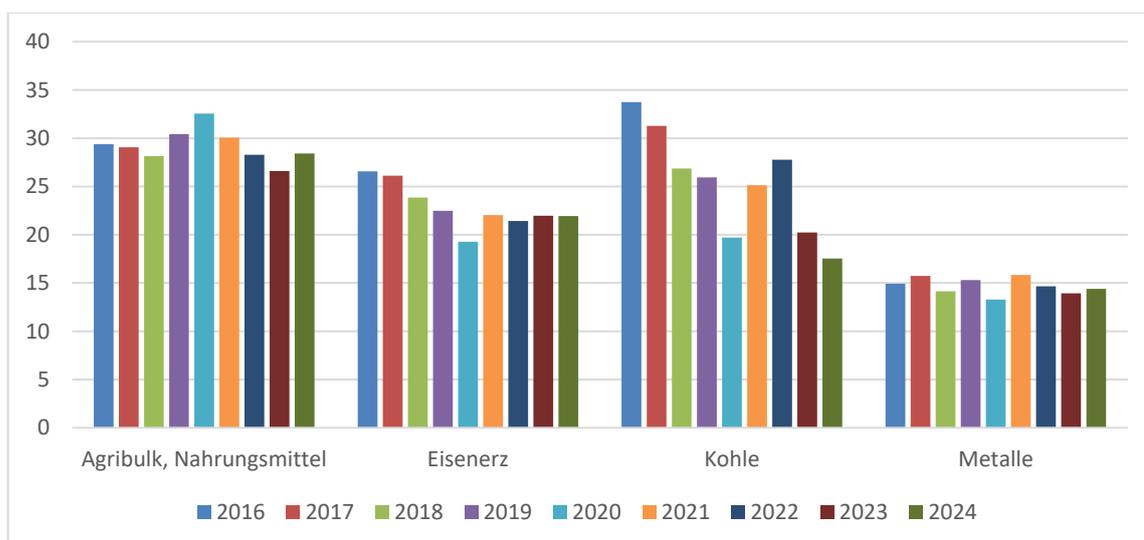
Die Beförderung von Agrargütern und Nahrungsmitteln wies mit +6,8% eine recht starke Wachstumsrate auf, trotz eher schwacher Ernteergebnisse in Frankreich und Deutschland. Die Entwicklung dieser Produktkategorie ist weniger vorhersehbar, da schwache Ernteergebnisse durch mehr Getreideeinfuhren kompensiert werden können.

Während der Transport von Eisenerz mehr oder weniger stagnierte, verzeichnete der Transport von Metallen eine Wachstumsrate von +3,4%. Insgesamt zeigen beide Produktkategorien im Zeitverlauf weder einen steigenden noch einen fallenden Trend, sondern eine stabile Entwicklung.

Zu beobachten ist auch, dass es im Jahr 2024 im Gegensatz zu den Jahren 2021 und 2022 keinen Boom bei den Kohletransporten gab. Der Grund dafür ist der Rückgang der Nachfrage nach Kohle im Energiesektor. Der Rückgang des Kohletransports ist der Hauptfaktor für die Schrumpfung der Trockenschifffahrt. Im Jahr 2016 hatte die Kohle noch einen Anteil von 10,3% am gesamten Rheintransport. Bis zum Jahr 2024 ist der Anteil der Kohle auf 6,2% gesunken. Der Rückgang der Kohlenachfrage findet derzeit vor allem im Energiesektor statt, wird aber für die Zukunft auch in der Stahlindustrie erwartet, wo noch immer Kokskohle für die Stahlerzeugung verwendet wird. Sowohl in Deutschland als auch in Frankreich haben die Regierungen beträchtliche Subventionen gewährt, um den Übergang zur Stahlproduktion mit Wasserstoff zu ermöglichen, was die Kohlenachfrage ebenfalls weiter senken wird.

#### **ABBILDUNG 2: GÜTERVERKEHR IN DER GESAMTEN RHEINSCHIFFFAHRT\* NACH GÜTERSEGMENTEN**





**TABELLE 1: ENTWICKLUNG DER JÄHRLICHEN FRACHTMENGE IN DER GESAMTEN RHEINSCHIFFFAHRT\* NACH DEN WICHTIGSTEN GÜTERARTEN – MENGE IN MILLIONEN TONNEN**

	2022 (Mio. t)	2023 (Mio. t)	2024 (Mio. t)	Änderungsrate 2024 gegenüber 2023
Mineralölerzeugnisse	59,5	61,3	64,7	+5,5%
Chemische Erzeugnisse	49,0	44,9	47,9	+6,7%
Sande, Erden, Kies, Baustoffe	48,1	47,9	47,0	-1,8%
Container	32,6	28,4	28,9	+2,0%
Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel	28,30	26,60	28,41	+6,8%
Eisenerz	21,4	22,0	21,9	-0,1%
Kohle	27,8	20,2	17,5	-13,3%
Metalle und Metallprodukte	14,7	13,9	14,4	+3,4%
<b>Gesamt **</b>	<b>292,0</b>	<b>276,5</b>	<b>284,5</b>	<b>+2,6%</b>

Quelle: Analyse ZKR nach Daten von Destatis und Rijkswaterstaat.

\* Gesamter Rhein = Rhein von Rheinfelden (CH) bis zur Nordsee (einschließlich Rhein-Schelde-Verbindung nach Antwerpen)

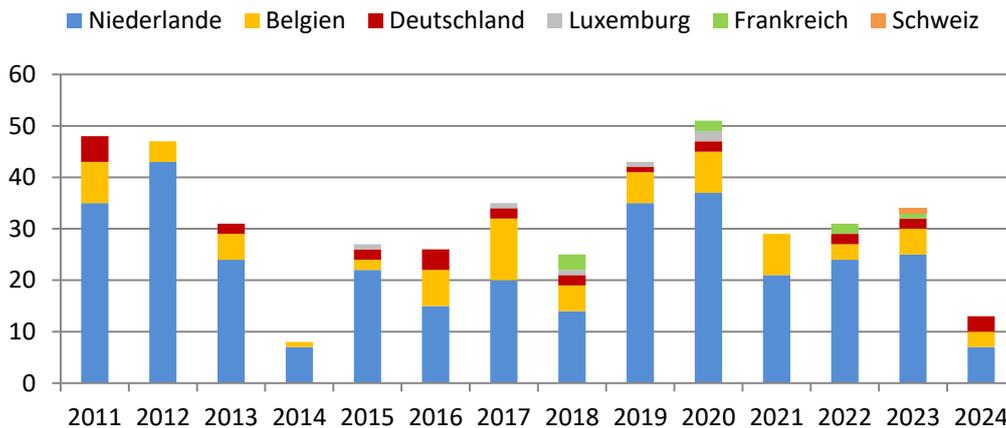
\*\* Das Gesamtergebnis ergibt sich nicht aus der Summe der einzelnen Güterarten, da hier nur die wichtigsten Güterarten verzeichnet sind.

## 2. Angebotsseite - Neubauraten

Im Jahr 2023 waren 34 neue Trockengüterschiffe auf den westeuropäischen Markt gekommen, was einen Anstieg gegenüber den beiden Vorjahren bedeutet hatte. Allein in den Niederlanden wurden 23 neue Schiffe registriert.

Im Jahr 2024 hat sich die Neubautätigkeit im Vergleich zu 2023 deutlich verlangsamt. Dies gilt insbesondere für Trockenladungsschiffe, bei denen die Neubaurate weniger als halb so hoch war wie im Jahr zuvor (13 neue Trockenladungsschiffe im Jahr 2024 gegenüber 34 neuen Trockenladungsschiffen im Jahr 2023).

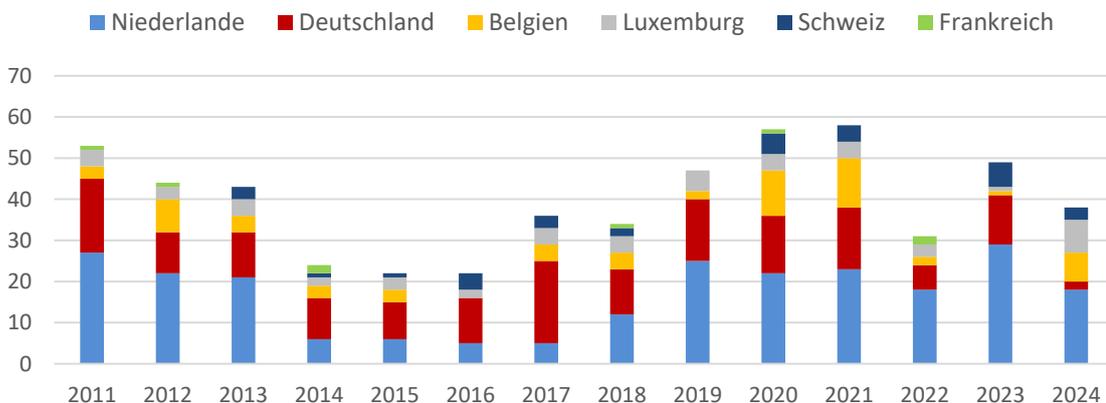
**ABBILDUNG 3: ANZAHL DER NEUBAUTEN VON TROCKENGÜTERSCHIFFEN**



Quelle: IVR

Im Jahr 2023 waren 49 neue Tankschiffe auf den westeuropäischen Markt gekommen; allein 31 davon wurden in den Niederlanden registriert. Laut der IVR-Datenbank kamen 2024 38 neue Tankschiffe auf den Markt, was einen Rückgang gegenüber 2023 bedeutet. Wie es üblicherweise der Fall ist, ist die Mehrheit der neuen Schiffe in den Niederlanden (18) registriert, gefolgt von Luxemburg (8), Belgien (7), der Schweiz (3) und Deutschland (2). Trotz des Rückgangs der Zahl der Schiffe war die neue Ladekapazität im Jahr 2024 höher als im Jahr 2023.

**ABBILDUNG 4: ANZAHL DER NEUBAUTEN VON TANKSCHIFFEN**

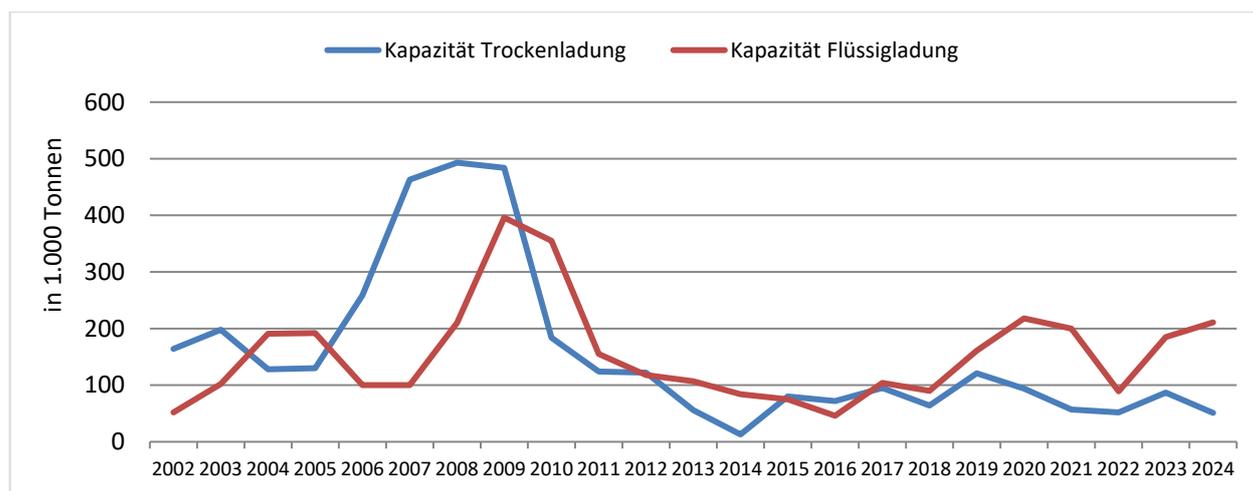


Quelle: IVR

Gemäß den IVR-Neubaudaten wurde 2024 ein neues Schubboot (in der Schweiz registriert) ausgeliefert (gegenüber 6 im Jahr 2023).

Abbildung 5 veranschaulicht die neu auf den Markt kommenden Ladekapazitäten für Trocken- und Flüssigladingsschiffe nach Jahren. Nach einem langanhaltenden Einbruch nach der Finanzkrise ist in den letzten Jahren ein Wiederanstieg der neuen Kapazitäten für Flüssigladingsschiffe zu verzeichnen. Bei Trockenladungsschiffen zeigt die Kurve keine klare Erholung. Wie bereits erwähnt, war die Entwicklung der Beförderungsnachfrage im Trockenladungssektor in den letzten Jahren sehr schwach, was die Ursache für den anhaltenden Einbruch der Neubauraten und der entsprechenden Kapazitäten auf dem Markt sein könnte.

**ABBILDUNG 5: NEU AUF DEN MARKT KOMMENDE KAPAZITÄTEN FÜR TROCKEN- UND FLÜSSIGGUT (LADEKAPAZITÄT IN 1.000 T)**



Quelle: IVR

Im Jahr 2024 wurde die Tragfähigkeit für elf neu gebaute Schiffe aufgrund ursprünglich fehlender Werte teilweise geschätzt. Auch in den Vorjahren wurden Schätzungen vorgenommen.

### 3. Ausblick auf die Transportnachfrage

Im Jahr 2023 wuchs die Weltwirtschaft um +3,2%. Den Prognosen zufolge wird sich das globale Wachstum im Jahr 2025 auf +2,8% abschwächen (gegenüber +3,3% im Jahr 2024), bevor es sich 2026 leicht auf +3,0% erholt. Die Prognosen wurden länderübergreifend gesenkt, vor allem aufgrund der negativen Auswirkungen der neuen Zölle, der erhöhten Unsicherheit und der schlechteren Stimmung (Menschen und Unternehmen haben weniger Vertrauen in die Wirtschaft).

Für die Rheinschifffahrt ist vor allem das Wachstum in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften<sup>1</sup> von Interesse.<sup>2</sup>

- Wachstum 2023: +0,4%
- Prognose für 2024: +1,0% Wachstum
- Prognose für 2025: +1,4%

Es wird ein stärkerer Haushaltskonsum erwartet, da die Auswirkungen des Schocks bei den Energiepreisen abklingen und ein Rückgang der Inflation das Wachstum des Realeinkommens unterstützt. Somit ergeben sich für die Rheinschifffahrt in 2025 insgesamt günstigere Voraussetzungen also sie in 2023 und 2024 vorlagen. Es kann daher mit einem ansteigenden Güterverkehr in 2025 gerechnet werden.

<sup>1</sup> Die Wirtschaftsklassifizierung im *World Economic Outlook* teilt die Welt in zwei große Gruppen ein: fortgeschrittene Volkswirtschaften und Schwellenländer: 41 Länder sind in der Kategorie „fortgeschrittene Volkswirtschaften“ enthalten, darunter vor allem die USA, Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien, Japan, das Vereinigte Königreich und Kanada. Die vollständige Liste ist über diesen Link abrufbar: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2023/April/groups-and-aggregates#ae>

<sup>2</sup> Quelle: IWF World Economic Outlook April 2025

Betrachtet man die einzelnen Segmente, so deutet die nahe Zukunft auf eine moderate, aber unsichere Erholung der wichtigsten Märkte für die Binnenschifffahrt hin:

- Die Einführung von US-Zöllen auf Ein- und Ausfuhren von Chemikalien hat die weltweite Chemieindustrie gestört und dürfte erhebliche wirtschaftliche, geografische und geschäftliche Auswirkungen verursachen. Der Umsatz der chemischen Industrie in der EU27 wird in hohem Maße durch Ausfuhren erzielt, und die USA sind das erste Exportland dieses Sektors. Die angekündigten Zölle setzen das Geschäftsumfeld der chemischen Industrie in der EU hohen Risiken aus, ihre Auswirkungen auf die chemische Industrie bleiben jedoch ungewiss. Darüber hinaus wurden in der Automobilindustrie, die zu den wichtigsten Antriebskräften des Chemiesektors gehört, im Jahr 2024 erhebliche Produktionsrückgänge beobachtet. Im Jahr 2025 dürfte der Nachfrageanstieg aufgrund schwacher wirtschaftlicher Bedingungen, struktureller Probleme, eines geringen Vertrauens der Industrie und der Verbraucher sowie einer hohen Unsicherheit in Europa begrenzt sein. Insgesamt ist die Erholung der chemischen Industrie noch ungewiss.
- Was das Stahlsegment betrifft, wird die anhaltende wirtschaftliche Unsicherheit das Wachstum des Stahlmarktes in den kommenden Quartalen weiterhin von der Nachfrageseite beeinträchtigen. Tatsächlich dürften Unsicherheiten hinsichtlich der Energiepreise, die schwache Lage des verarbeitenden Gewerbes, eine über dem Zielwert<sup>1</sup> liegende Inflation, geopolitische Spannungen und wirtschaftliche Herausforderungen auch 2025 das wirtschaftliche Geschehen dominieren. Für die stahlverarbeitenden Branchen wird 2025 ein moderates Wachstum (+0,9%) erwartet, 2026 dürfte es sich dann beschleunigen (+2,1%).<sup>2</sup>
- Die Aussichten für den Containertransport in der Binnenschifffahrt bleiben gemischt. Geopolitische Spannungen, einschließlich handelspolitischer Unsicherheiten, beeinträchtigen weiterhin die Handelsströme, und Europa erholt sich noch immer von einem schwierigen makroökonomischen Umfeld. Während kurzfristig ein Wachstum prognostiziert wird, dürfte der Containerhandel langsamer wachsen als bisher. Der Weltwirtschaftsausblick des IWF für 2025 hat seine Prognosen für den Welthandel revidiert und schließt eine Verlangsamung des Containerverkehrs nicht aus. Darüber hinaus beginnen die jüngsten Änderungen in der US-Zollpolitik, die globalen Containerströme zu stören.

---

<sup>1</sup> Der Zielwert der Notenbanken hinsichtlich der anzustrebenden Inflationsrate liegt bei +2.0%.

<sup>2</sup> Quelle: Eurofer (2025), Wirtschaftlicher und stahlmarktspezifischer Ausblick 2025-2026, erstes Quartal

## IV. Schifferpatente und Besatzungen

### PROTOKOLL 5

#### Schifferpatente und Besatzungen

#### Änderung der Rheinschiffpersonalverordnung:

#### Änderung des § 12.05 (Sportpatent) und der Anlage 2 (Prüfungsprogramm für den Erwerb eines Sportpatentes und eines Behördenpatentes)

Vorgeschlagen werden folgende Änderungen an der Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV):

1. Ergänzung des § 12.05 Nummer 2 RheinSchPersV

§ 12.05 betrifft Befreiungen und Erleichterungen bei den Patentprüfungen. Diese Vorschrift soll ergänzt werden, damit die Behörde bei der Prüfung zum Sportpatent auch von der praktischen Prüfung befreien kann, wenn der Kandidat bereits ein entsprechendes nationales Patent erworben hat.

2. Bereinigung der Anlage 2 RheinSchPersV

In der Anlage 2, die das Prüfungsprogramm für den Erwerb des Sportpatentes und des Behördenpatentes enthält, sollen verschiedene Korrekturen vorgenommen werden.

#### Begründung

1. Die geltende Fassung des § 12.05 RheinSchPersV ermöglicht es den Behörden, beim Sportpatent von dem Teil der Prüfung zu befreien, der sich auf nautische Kenntnisse bezieht. Voraussetzung ist, dass der Kandidat ein nationales Patent nach § 11.01 Nummer 3 RheinSchPersV besitzt, das auf dem Rhein für Fahrzeuge unter 20 m ausreichend ist. Dieser Regelung liegt der Gedanke zugrunde, dass der Kandidat bereits beim Erwerb des nationalen Patentbesitzes die entsprechenden Kenntnisse unter Beweis gestellt hat, es also überflüssig ist, sie erneut zu prüfen.

Bis zum Inkrafttreten der neuen RheinSchPersV war es zusätzlich möglich, auch von der praktischen Prüfung des Sportpatentes zu befreien, falls ein deutscher Sportbootführerschein See vorlag. Geregelt war das in Anhang 5 der Dienstanweisung Nummer 2, laufende Nummer 9. Der Sportbootführerschein ist ein nationales Patent im Sinne des § 11.01 Nummer 3 RheinSchPersV.

Mit dem Wegfall der Dienstanweisungen entfiel auch die Möglichkeit der Befreiung von der praktischen Prüfung. Denn die Formulierung im geltenden Wortlaut des § 12.05 Nummer 2 bezieht sich wegen des Begriffs „Kenntnisse“ nur auf die theoretische Prüfung. Zur Vermeidung unnötiger Bürokratie wäre es aber wichtig, die bisherige Befreiungsmöglichkeit für die praktische Prüfung ebenfalls wieder vorzusehen. Denn die Mehrzahl der Kandidaten für das Sportpatent ist, jedenfalls in Deutschland, im Besitz eines Sportbootführerscheines. Die dafür erforderliche praktische Prüfung entspricht inhaltlich weitgehend der praktischen Prüfung zum Sportpatent, die Kandidaten haben die entsprechenden praktischen Fertigkeiten also bereits nachgewiesen.

2. In der Anlage 2 der RheinSchPersV wurden bei der Übernahme des bisherigen Prüfungsprogramms für das Sport- und das Behördenpatent einige Anpassungen versäumt. Insbesondere blieb die neue, zweigeteilte Struktur der Befähigungszeugnisse unberücksichtigt, wonach es eine „Grundprüfung“ zum Patent und getrennt davon eine Prüfung für besondere Berechtigungen gibt. Daher ist aus dem Prüfungsprogramm für das Sport- und Behördenpatent alles zu streichen, was Inhalt der Prüfungen für Risikostrecken oder für maritime Wasserstraßen ist. Daneben erfolgen redaktionelle Korrekturen.

Im Einzelnen begründen sich die Änderungen in Anlage 2 wie folgt:

- Vorbemerkung: Die Änderung dient der Korrektur, da es keine Spalte 6 gibt.
- Nummer 1.1: Der Passus „für die beantragten Strecken“ bezieht sich auf Risikostrecken und ist daher aus dem Programm für die „Grundprüfung“ zu streichen. Zugleich muss deutlich gemacht werden, dass sich die „Grundprüfung“ nur auf jene Rheinstrecken bezieht, die nicht als Risikostrecke ausgewiesen sind. Die Änderung betrifft das Sport- und das Behördenpatent.
- Nummer 1.2: Dieser Punkt, „Verkehrsvorschriften für Seeschiffahrtsstraßen“, wird gestrichen, da er heute Gegenstand der Prüfung zur besonderen Berechtigung für Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter ist. Die Änderung betrifft nur das Sportpatent.
- Nummer 1.6: Die Änderung dient der redaktionellen Korrektur der Überschrift, da die Bestimmungen über Patente nur in Teil II, nicht auch in Teil III der RheinSchPersV geregelt sind.
- Nummer 2.2: Dieser Punkt, „Ortskenntnisse der beantragten Rheinstrecken“, wird gestrichen, da er heute Gegenstand der Prüfung zur besonderen Berechtigung für Risikostrecken ist. Die Änderung betrifft das Sport- und das Behördenpatent.
- Nummer 2.3: Dieser Punkt, „Navigation auf Seeschiffahrtsstraßen“, wird gestrichen, da er heute Gegenstand der Prüfung zur besonderen Berechtigung für Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter ist. Die Änderung betrifft nur das Sportpatent.
- Nummer 3.4: Der Unterpunkt „Besonderheiten bei Havarien auf Seeschiffahrtsstraßen“ wird gestrichen, da er heute Gegenstand der Prüfung zur besonderen Berechtigung für Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter ist. Die Änderung betrifft nur das Sportpatent.

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

1. Durch die Ergänzung in § 12.05 Nummer 2 RheinSchPersV soll es den zuständigen Behörden ermöglicht werden, von der praktischen Prüfung zum Sportpatent abzusehen, wenn der Prüfling die Fertigkeiten bereits beim Erwerb eines nationalen Patentes für Fahrzeuge unter 20 m Länge nachgewiesen hat. Auf diese Weise soll den Wassersportlern unnötige Bürokratie erspart und die Prüfungsbehörden entlastet werden. Gleichzeitig bleibt die Entscheidungsfreiheit der ZKR-Mitgliedsstaaten gewahrt, da die zuständige Behörde von der praktischen Prüfung absehen kann, es aber nicht muss.
2. Durch die Korrekturen in Anlage 2 sollen den Rechtsanwendern aktualisierte, bereinigte Vorschriften zur Verfügung gestellt werden.

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

1. Auf die Ergänzung des § 12.05 Nummer 2 RheinSchPersV könnte verzichtet werden. Stattdessen könnte man sich auf eine Auslegung verständigen, wonach die dort genannten „nautischen Kenntnisse“ auch praktische Fertigkeiten umfassen. Das widerspräche aber dem sonst üblichen Verständnis im Befähigungswesen, wonach „Kenntnisse“ nur theoretisches Wissen betrifft. Man könnte auch gänzlich an der geltenden Rechtslage und Auslegung festhalten. Dies hätte jedoch zur Folge, dass Bewerber um ein Sportpatent in jedem Falle eine praktische Prüfung ablegen müssten, obwohl sie ihre entsprechenden Fertigkeiten bereits in einer Prüfung für ein nationales Patent unter Beweis gestellt haben. Das hielte unnötige Bürokratie aufrecht, was angesichts der Vielzahl der Fälle bereits spürbar ins Gewicht fiel und weiterhin zu einer Belastung der Wassersportler führte.

2. Auf die Änderung der Anlage 2 könnte verzichtet werden. Das hätte jedoch zur Folge, dass fehlerhafte und überholte Vorschriften aufrecht erhalten blieben.

#### **Folgen dieser Änderungen**

1. Künftig liegt es im Ermessen der zuständigen Behörden, von der praktischen Prüfung beim Sportpatent abzusehen, wenn der Bewerber über ein nationales Patent im Sinne des § 11.01 RheinSchPersV verfügt.
2. Der Schifffahrt steht künftig mit der Anlage 2 wieder ein korrigiertes und aktualisiertes Prüfungsprogramm für Sport- und Behördenpatente zur Verfügung.

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

Bei einer Ablehnung der Änderung blieben unnötige Hürden für die Sportschifffahrt auf dem Rhein bestehen, da die Behörden nicht von der praktischen Prüfung zum Sportpatent befreien könnten. Zudem bliebe es bei einer überholten und fehlerhaften Anlage 2 der RheinSchPersV.

## **Beschluss**

Die Zentralkommission,

mit dem Ziel, unnötige Hürden abzubauen, den Zugang für Schiffsführer zur Rheinschiffahrt zu erleichtern, ihren flexibleren Einsatz zu ermöglichen und damit dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken,

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

beschließt die in der Anlage abgedruckte Änderung der Rheinschiffpersonalverordnung.

Diese Änderung tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.

## **Anlage**

### **Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung**

1. § 12.05 Nummer 2 wird durch die folgende Nummer 2 ersetzt:
  - „2. Wer ein Befähigungszeugnis im Sinne des § 11.01 Nummer 3 besitzt, kann beim Erwerb des Sportpatentes von der praktischen Prüfung oder von dem Teil der Prüfung befreit werden, der sich auf nautische Kenntnisse bezieht.“
2. Anlage 2 wird wie folgt geändert:
  - a) In der Vorbemerkung wird die Angabe „(Spalten 4 bis 6)“ durch die Angabe „(Spalten 4 und 5)“ ersetzt.
  - b) Die Tabelle wird wie folgt geändert:
    - aa) In Nummer 1.1 wird in Spalte 2 die Angabe „Kapitel 9, 10, 12, 14 (für die beantragten Strecken“ durch die Angabe „Kapitel 9, 10, 12, 14 (ohne Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken)“ ersetzt.
    - bb) Nummer 1.2 wird gestrichen.
    - cc) In Nummer 1.6 wird in Spalte 2 die Angabe „Bestimmungen über die Patente, Teile II und III der Rheinschiffspersonalverordnung“ durch die Angabe „Bestimmungen über die Patente, Teil II der Rheinschiffspersonalverordnung“ ersetzt.
    - dd) Die Nummern 2.2 und 2.3 werden gestrichen.
    - ee) In Nummer 3.4 wird die Zeile mit der Angabe „Besonderheiten bei Havarien auf Seeschiffahrtsstraßen“ in den Spalten 2 bis 5 gestrichen.

**PROTOKOLL 6**  
**Änderung der Rheinschiffpersonalverordnung:**  
**Ergänzung des § 5.01 (Schifferdienstbuch)**

Vorgeschlagen wird folgende Änderung der Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV):

§ 5.01 Nummer 6 RheinSchPersV soll um einen Satz 3 ergänzt werden, wonach der Schiffsführer die Fahrzeit des Steuermannes nicht im Schifferdienstbuch eintragen muss, wenn der Steuermann hierauf durch einen Vermerk im Schifferdienstbuch ausdrücklich verzichtet hat.

Durch die Ergänzung wird die frühere Rechtslage wiederhergestellt, die bis zur Neufassung der RheinSchPersV galt. Der damalige § 3.06 Nummer 6 Buchstabe a RheinSchPersV lautete:

- „6. Der Schiffsführer hat
- a) im Schifferdienstbuch regelmäßig alle Eintragungen nach Maßgabe der in den Schifferdienstbücher enthaltenen Anweisungen zur Führung des Schifferdienstbuches, vorzunehmen, es sei denn, der Inhaber des Schifferdienstbuches ist Steuermann und nimmt auf Seite 10 seines Dienstbuches folgende ordnungsgemäß unterzeichnete Eintragung vor:  
„beabsichtigt nicht den Erwerb eines Schifferpatentes“;“

**Begründung**

Fahrzeit ist erforderlich, möchte man eine höhere Qualifikation erwerben. Sie wird nachgewiesen durch entsprechende Einträge in das Schifferdienstbuch, die der Schiffsführer vornehmen muss. Nicht alle Steuerleute möchten aber die nächste, höchstmögliche Qualifikation als Schiffsführer erreichen. Es ist daher unnötig, ihre Fahrzeit zu erfassen.

Gegenwärtig ist nach dem Wortlaut des § 5.01 Nummer 6 RheinSchPersV der Schiffsführer allerdings verpflichtet, die Fahrzeit ausnahmslos aller Besatzungsmitglieder im Schifferdienstbuch zu erfassen. Das wurde bei der Neufassung der RheinSchPersV zur Anpassung an die Richtlinie (EU) 2017/2397 für erforderlich gehalten, ist aber inzwischen überholt, nachdem die EU-Kommission die fraglichen Richtlinienbestimmungen anders ausgelegt hat. Hiernach muss nur noch dann Fahrzeit erfasst werden, wenn eine höhere Qualifikation angestrebt ist.

Im Anschluss hat man sich in CESNI/QP einschränkend darauf verständigt, dass nicht alle Besatzungsmitglieder auf die Eintragung von Fahrzeiten verzichten können, sondern nur Steuerleute. Ziel ist es, Besatzungsmitglieder mit weniger Erfahrung und niedrigerem Rang davor zu schützen, dass ohne oder gegen ihren Willen auf die Erfassung von Fahrzeit verzichtet wird. Die Einzelheiten wurden in einer FAQ niedergelegt, siehe Nummer 1.20 in der „Sammlung häufig gestellter Fragen (FAQ) zur Verwaltung von Zeugnissen“ (Ausgabe März 2025), zu finden auf der CESNI-Internetseite.

In der Praxis hatte sich die bis zur Neufassung der RheinSchPersV geltende Ausnahme und die hierfür in der RheinSchPersV verwendete Formulierung bewährt. Im Unterschied zur FAQ wurde darin nicht geregelt, was geschieht, falls der Steuermann sich später umentscheidet und doch seine Fahrzeit erfasst haben möchte. Angesichts der erwarteten wenigen Fälle, in denen der Steuermann zunächst ausdrücklich auf die Eintragung seiner Fahrzeit verzichtet und anschließend seine Meinung ändert, wird zur Vereinfachung des Regelungstextes darauf verzichtet, auch noch diesen Fall zu regeln. Die FAQ bietet insoweit eine gute Hilfestellung, die als ausreichend angesehen wird.

Die vorgeschlagene Ergänzung des § 5.01 Nummer 6 RheinSchPersV ist nur so lange von Relevanz, bis in den nächsten Jahren die geplante elektronische Fahrzeiterfassung eingeführt wird. Ab dem Zeitpunkt werden papierne Schifferdienstbücher der Vergangenheit angehören, so dass der Schiffsführer die Fahrzeit nicht mehr händisch zu erfassen braucht.

### **Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen sollte**

Es ist Wunsch des Gewerbes, den Schiffsführern unnötigen, bürokratischen Aufwand zu ersparen. Indem die früher geltende Ausnahme für Steuerleute wieder eingeführt wird, wird der Schiffsführer von der ausnahmslosen Verpflichtung zur Fahrzeiterfassung befreit und muss nur noch dann die Fahrzeit von Steuerleuten erfassen, wenn diese nicht darauf verzichtet haben.

### **Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung**

Auf die Ergänzung des § 5.01 Nummer 6 RheinSchPersV könnte verzichtet werden. Dies hätte jedoch zur Folge, dass Schiffsführer die Fahrzeit von Steuerleuten auch dann eintragen müssten, wenn diese gar keine höhere Qualifikation erwerben möchten. Die Schiffsführer wären also weiterhin damit belastet, unnötige Einträge vorzunehmen.

### **Folgen dieser Änderung**

Künftig können alle Steuerleute selbst entscheiden, ob sie ihre Fahrzeit erfassen lassen möchten. Falls sie hierauf verzichten möchten, weil sie keine weitere Qualifikation anstreben, müssen sie im Schifferdienstbuch einen entsprechenden Vermerk vornehmen.

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

Bei einer Ablehnung der Änderung bliebe bürokratischer Aufwand bestehen und die Schiffsführer weiterhin mit unnötiger Erfassung von Fahrzeiten belastet.

## **Beschluss**

Die Zentralkommission,  
mit dem Ziel, das Gewerbe von unnötigem, bürokratischem Aufwand zu entlasten,  
auf Vorschlag ihres Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen,  
beschließt die in der Anlage abgedruckte Änderung der Rheinschiffpersonalverordnung.  
Diese Änderung tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.

## **Anlage**

### **Änderung der Rheinschiffpersonalverordnung**

*In § 5.01 Nummer 6 wird nach Satz 2 der folgende Satz eingefügt:*

„Der Schiffsführer ist von der Verpflichtung nach Satz 1 befreit, wenn der Inhaber des Schifferdienstbuches Steuermann ist und als solcher auf Seite 4 seines Schifferdienstbuches folgende unterzeichnete Eintragung vorgenommen hat: „beabsichtigt nicht den Erwerb eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer“.“

## **V. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein**

### **PROTOKOLL 7**

#### **Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Änderung von § 14.09 RheinSchPV – Änderung von Liegestellen im Bereich der Reede Wesseling**

1. Kapitel 14 der RheinSchPV enthält die allgemeinen und besonderen Bestimmungen zum Stillliegen. § 14.09 erläutert im Einzelnen die Vorschriften, die für die Reede auf dem Rhein bei Wesseling und Köln-Godorf gelten.
2. Der vorliegende Änderungsvorschlag zielt auf die Änderung von 14.09 Nummer 4 und 5 der RheinSchPV ab.
3. Innerhalb der Reede Wesseling wurden im Bereich der Liegestelle für Fahrzeuge mit zwei blauen Kegeln (Rhein-km 671,65 bis 671,80 linksrheinisch) drei Dalben (Rhein-km 671,65 bis 671,77) als Möglichkeit eines Landzugangs errichtet. Diese Anlage wurde vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Köln genehmigt und am 5. Juli 2016 in Betrieb genommen. Da diese Situation zu Konflikten führt zwischen einem an den Dalben liegenden Fahrzeug und einem festgemachten Fahrzeug mit zwei blauen Kegeln, ist entschieden worden, für die Fahrzeuge mit zwei blauen Kegeln einen alternativen Liegeplatz zu schaffen.
4. Aufgrund des nach ADN vorgegebenen Sicherheitsabstands von 300 Metern bei zwei blauen Kegeln bietet sich innerhalb der Reede Wesseling ausschließlich die Einrichtung eines hier direkt unterhalb des Hafens Godorf ausgewiesenen Liegeplatzes (Rhein-km 672,30 bis 672,80) an. Allerdings ist bisher nur das Stillliegen von Fahrzeugen mit maximal einem blauen Kegel dort erlaubt. Zur Lösung der Problematik wird deshalb eine neue Aufteilung der Liegestellen in der Reede Wesseling für erforderlich gehalten. Der vorgenannte Bereich soll wie folgt aufgeteilt werden:
  - Die Liegestelle von km 672,30 bis km 672,60 nach § 14.09 Nummer 5 RheinSchPV wird für Fahrzeuge bestimmt, die keinen oder einen blauen Kegel führen.
  - Die Liegestelle von km 672,65 bis km 672,80 nach § 14.09 Nummer 4 RheinSchPV wird für Fahrzeuge bestimmt, die zwei blaue Kegel führen.

Mit dieser Neueinteilung wird innerhalb der Reede weiterhin eine Möglichkeit für das Stillliegen von Fahrzeugen mit zwei Kegeln bestehen. Zum anderen können Festmachedalben dann von den anderen Fahrzeugen ungehindert genutzt werden.

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

## **Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen soll**

Die Neueinteilung der Liegestellen bei Wesseling und Köln-Godorf erfordert verordnungsrechtlichen Anpassungen in § 14.09 der RheinSchPV. Daher besteht das erste Ziel dieser Änderungen darin, die unabdingbaren verordnungsrechtlichen Anpassungen vorzunehmen, da einige Bestimmungen angesichts der technologischen Entwicklungen überholt sind.

Ein weiteres Ziel ist es, die niederländische Sprachversion dementsprechend anzupassen, wodurch Lesbarkeit und Verständlichkeit der neuen Vorschriften verbessert werden.

## **Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung**

Die Neueinteilung der Liegestellen innerhalb der Reede Wesseling ist unbedingt erforderlich, nachdem die drei Festmachedalben immerhin schon seit dem 5. Juli 2016 in Betrieb sind. Es wäre zwar möglich, auf diese Änderung zu verzichten, doch würde dies die Rechtssicherheit der rheinischen Vorschriften schwächen.

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

## **Folgen dieser Änderung**

§ 14.09 RheinSchPV hinsichtlich der Reede auf dem Rhein bei Wesseling und Köln-Godorf wird geändert.

a) Die Änderungen von § 14.09 Nummer 4 RheinSchPV lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Änderung der Rheinkilometer unter der Nummer 4 hängt mit der Neueinteilung der Reede aufgrund der Errichtung von drei Festmachedalben und der neuen Ausweisung der Liegestelle für Fahrzeuge mit zwei Kegeln zusammen. Daher liegt die Liegestelle für diese Fahrzeuge jetzt zwischen km 672,65 bis km 672,80 am linken Ufer des Rheins.

Darüber hinaus muss auch die niederländische Sprachfassung von § 14.09 Nummer 4 RheinSchPV in Übereinstimmung gebracht werden.

b) Die Änderungen von § 14.09 Nummer 5 RheinSchPV lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Änderung der Rheinkilometer unter der Nummer 5 hängt mit der Neueinteilung der Reede bei Wesseling und Köln-Godorf zusammen. Ziel ist es, die Vorschriften des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen und der beigefügten Verordnung (ADN) für den Gefahrguttransport und insbesondere die Sicherheitsabstände einzuhalten. So ist für das Stillliegen von Fahrzeugen mit zwei blauen Kegeln ein Abstand von 300 m erforderlich. Daher muss der Bereich der Reede Wesseling wie folgt neu eingeteilt werden:

- Die Liegestelle von km 672,30 bis km 672,60 nach § 14.09 Nummer 5 RheinSchPV wird für Fahrzeuge bestimmt, die keinen oder einen blauen Kegel führen;
- Die Liegestelle von km 672,65 bis km 672,80 nach § 14.09 Nummer 4 RheinSchPV wird für Fahrzeuge bestimmt, die zwei blaue Kegel führen.

Die geänderten Bestimmungen der RheinSchPV entsprechen den heutigen Verhältnissen der Reede auf dem Rhein bei Wesseling und Köln-Godorf.

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

Diese Änderung tritt am 1. Juni 2026 in Kraft.

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

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

### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

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

mit dem Ziel, die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) mit den Gegebenheiten auf dem Rhein in Einklang zu bringen,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen von § 14.09 Nummer 4 und 5 der RheinSchPV.

Die in der Anlage beigefügten Änderungen treten am 1. Juni 2026 in Kraft.

### **Anlage**

## **Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung**

§ 14.09 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 4 wird durch die folgende Nummer 4 ersetzt:

„4. Für Fahrzeuge, die die Bezeichnung nach § 3.14 Nr. 2 führen müssen und in Wesseling oder Köln-Godorf laden oder löschen wollen oder dort geladen oder gelöscht haben, wird bestimmt:

Liegestelle von km 672,65 bis 672,80.“

b) Nummer 5 wird durch die folgende Nummer 5 ersetzt:

„5. Für Fahrzeuge, die keine Bezeichnung nach § 3.14 führen müssen, und für Fahrzeuge, die eine Bezeichnung nach § 3.14 Nr. 1 führen müssen und in Wesseling oder Köln-Godorf laden oder löschen wollen oder dort geladen oder gelöscht haben, werden bestimmt:

Liegestellen  
von km 668,80 bis km 669,20  
von km 672,30 bis km 672,60.“

## **PROTOKOLL 8**

### **Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) betreffend die Nutzung alternativer Energiequellen in der Binnenschiffahrt – Methanol und Akkumulatoren – durch eine Anordnung vorübergehender Art (§ 8.14) und durch definitive Änderungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 2.06, 3.29, 6.28, 7.01, 7.08, 8.11, 8.12, 8.13, 15.07, Anlagen 3, 7 und 13)**

1. In der Mannheimer Erklärung vom 17. Oktober 2018 mit dem Titel „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschiffahrt“ wird die ZKR in Abschnitt 4 aufgefordert, „zur weiteren Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit der Binnenschiffahrt eine Roadmap zu entwickeln, um die Emissionen von Treibhausgasen bis 2035 um 35 % im Vergleich zu 2015 zu reduzieren, Schadstoffe bis 2035 um mindestens 35 % gegenüber 2015 zu reduzieren [und] Treibhausgase und sonstige Schadstoffe bis 2050 weitgehend zu beseitigen“.
2. Vor diesem Hintergrund hat die ZKR im Dezember 2021 ihre Roadmap zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschiffahrt bis 2050 verabschiedet. Es handelt sich somit um ein wesentliches Instrument zur Umsetzung der Energiewende. In der Praxis erfordert dies die Nutzung alternativer kohlenstofffreier oder kohlenstoffneutraler Energiequellen. Voraussetzung für die Nutzung derartiger alternativer Energiequellen in der Binnenschiffahrt ist neben deren genereller Verfügbarkeit, dass die einschlägigen Rechtsvorschriften die Nutzung zulassen und ausreichende Rahmenbedingungen für die Sicherheit bei der Nutzung geschaffen werden.
3. Die Einführung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff in der Rheinschiffahrt hat gezeigt, dass die technischen Vorschriften, die Betriebsvorschriften und die Schiffspersonalvorschriften zu ergänzen sind, um die rechtlichen Voraussetzungen für eine sichere Nutzung alternativer Energiequellen zu schaffen. Diese Ergänzungen müssen zudem zeitgleich erfolgen, sollen regulatorische Lücken vermieden werden. Verlässliche Rahmenbedingungen schaffen zudem Investitionssicherheit für die Schifffahrtstreibenden.

4. Ziel dieses Beschlusses ist die Schaffung eines Rechtsrahmens für den sicheren Betrieb von Schiffen, d. h. von Polizeivorschriften, die den Einsatz bestimmter alternativer Energiequellen in der Binnenschifffahrt ermöglichen. Der am 1. Januar 2026 in Kraft tretende Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) 2025/1 definiert die technischen Vorschriften für Fahrzeuge, die Methanol oder Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh nutzen. Aufgrund der Erfahrungen, die auf dem Rhein mit den von der ZKR für innovative Pilotprojekte gewährten Abweichungen gesammelt wurden, ist es nun möglich, allgemeine Polizeivorschriften für die sichere Nutzung von diesen zwei alternativen Energiequellen festzulegen.

Der Polizeiausschuss schlägt somit vor, einen neuen Rechtsrahmen zu schaffen, um ein hohes Maß an Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt zu gewährleisten. Zu diesem Zweck muss die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) überarbeitet werden, um die nachhaltige Entwicklung der Binnenschifffahrt und insbesondere die Nutzung von Methanol und Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh zu unterstützen.

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

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

Diese Änderungen zielen darauf ab, die RheinSchPV anzupassen, um einen zeitgemäßen und sicheren Rechtsrahmen für die Nutzung bestimmter alternativer Energiequellen – Methanol und Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh – auf dem Rhein zu schaffen.

Die Bedürfnisse, welche die Änderungen der RheinSchPV begründen, um einheitliche polizeiliche Anforderungen festzulegen, werden im Folgenden näher erläutert.

#### **a) § 1.01 – Begriffsbestimmungen**

Rechtssicherheit wird durch die Qualität der Rechtsetzung gewährleistet, die normativ sein muss im Sinne von vorschreibend und verbietend. Zudem müssen die Vorschriften verständlich sein, wobei Verständlichkeit Lesbarkeit sowie Klarheit und Präzision der Aussagen und deren Kohärenz impliziert. In diesem Sinne setzt die Kohärenz von Vorschriften eine Vereinheitlichung der Terminologie, d. h. der Begriffe, Ausdrücke und Definitionen, voraus, die ein wesentliches Element zur Gewährleistung der Rechtssicherheit der Vorschriften ist.

Das Ziel besteht darin, die Begriffe und Definitionen für den Schiffsführer als Hauptadressaten der RheinSchPV einheitlich zu gestalten. Die Anpassung der RheinSchPV an alternative Energiequellen (Methanol, Akkumulatoren) erfordert folglich die Klärung der Begriffe und die Aufnahme klarer Definitionen. Ein systematischer Verweis auf den ES-TRIN wurde nicht als sinnvoll erachtet, stattdessen sollen die am häufigsten verwendeten Begriffe in der RheinSchPV definiert werden, um die uneingeschränkte Kohärenz derselben zu gewährleisten. Die Definitionen stammen zum Teil aus der neuesten Ausgabe des ES-TRIN 2025/1. Durch die Aufnahme dieser Begriffe und Definitionen in die RheinSchPV können Missverständnisse vermieden und Unstimmigkeiten reduziert werden. Die Definition des Begriffs „alternative Energiequelle“ vereinfacht auch die Abfassung einiger Bestimmungen, die für die verschiedenen Energiequellen gemeinsam gelten, da sie nicht jedes Mal neu aufgeführt werden müssen.

Durch die terminologische Vereinheitlichung wird so die Qualität der Vorschriften verbessert, d. h. deren Klarheit, Verständlichkeit und Wirksamkeit erhöht. Die terminologische Vereinheitlichung erstreckt sich auf die gesamte RheinSchPV und stärkt insgesamt die Rechtssicherheit der Verordnung in ihren drei Sprachfassungen. Die Vereinheitlichung der Terminologie der RheinSchPV trägt zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt bei.

**b) § 2.06 – Kennzeichnung der Fahrzeuge, die alternative Energiequellen nutzen (Anlage 3: Bilder 66, 67, 68, 69, 70)**

Jede alternative Energiequelle (LNG, Methanol, Akkumulatoren) birgt unterschiedliche Risiken, deren vorherige Kenntnis in Notsituationen von entscheidender Bedeutung ist. So ist es wichtig, dass die Rettungsdienste bei einem Unfall vor dem Einsatz am Fahrzeug wissen, dass es sich um ein mit Methanol und/oder Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh betriebenes Fahrzeug handelt, da die Techniken und die Ausrüstung für den Einsatz jeweils unterschiedlich sind. In der Praxis dient das Kennzeichen dazu, bei Unfällen die Rettungsdienste und Polizeikräfte vor Ort zu informieren.

Das Kennzeichen ergänzt die elektronische Meldepflicht gemäß § 12.01 RheinSchPV. So kann die Revierzentrale auch die Rettungsdienste und Polizeikräfte informieren, wenn sich ein LNG-System, ein Methanolsystem oder Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh an Bord befinden.

Daher wird vorgeschlagen, die Piktogramme aus der Norm ISO 17840-4 : 2018 zu übernehmen, die bereits im Straßenverkehr angewendet werden. Es sei darauf hingewiesen, dass das am 20. Mai 1958 in Genf geschlossene *Übereinkommen über die Annahme harmonisierter technischer Regelungen der Vereinten Nationen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen*, die nach diesen Regelungen der Vereinten Nationen erteilt wurden, die Piktogramme der Norm ISO 17840-4 : 2018 seit 2022 übernommen hat. Zur besseren Lesbarkeit wurden jedoch nur diejenigen Piktogramme direkt in die RheinSchPV übernommen, die den wahrscheinlichsten Energiequellenkombinationen in der Binnenschifffahrt entsprechen.

Die Verwendung der Piktogramme der oben genannten Norm ermöglicht verkehrsträgerübergreifend eine einheitliche Kennzeichnung der verwendeten Energiequellen. Dadurch wird ein schnelles und sicheres Eingreifen von Rettungsdiensten erleichtert und eine einheitliche Information für Rettungsdienste in ganz Europa ermöglicht.

Die Norm ISO 17840-4 : 2018 wird in verschiedenen Ländern und bei verschiedenen Verkehrsträgern angewandt. Die Anwendung wird vom Internationalen Technischen Komitee für vorbeugenden Brandschutz und Feuerlöschwesen (CTIF) empfohlen. Die Norm trägt auch zu einer besseren Akzeptanz bei, da die Kennzeichnung durch die Verwendung bei LKWs und Bussen bereits bekannt ist.

Darüber hinaus kann die Information über den alternativen Energieträger auch für andere Fahrzeuge nützlich sein, die aufgrund der Anwendung von § 1.16 RheinSchPV zur Hilfeleistung verpflichtet sind. Alternative Energiequellen weisen besondere Gefahren auf, und es ist wichtig, dass die Personen, die Hilfe oder Rettung leisten, nicht gefährdet werden (beispielsweise sind Methanoldämpfe sehr giftig).

Hinsichtlich seiner Merkmale muss das Kennzeichen

- an geeigneten und gut sichtbaren Stellen angebracht sein;
- mindestens an beiden Seiten, dem Heck des Fahrzeugs und auf dem Dach des Steuerhauses oder, falls dies nicht möglich ist, an einer anderen von oben gut sichtbaren Stelle angebracht werden. Ziel ist, dass das Kennzeichen aus einem sicheren Abstand für 360 Grad sichtbar ist, was den Einsatz von Drohnen für Rettungsdienste und Polizeikräfte ermöglicht;
- lichtreflektierend sein. Diese Lösung wird von den Rettungsdiensten für geeigneter gehalten als eine spezielle Beleuchtung bei Nacht;
- eine angemessene Größe haben, die die Länge des Fahrzeugs berücksichtigt. So beträgt die Mindestgröße der Tafel für Kleinfahrzeuge 20 x 15 cm, während sie für andere Fahrzeuge 60 x 45 cm beträgt. Die Größe 20 x 15 cm wurde gewählt, da sie auch im Straßenverkehr verwendet wird.

Fahrzeuge, die bereits ein LNG-System an Bord haben, müssen daher ihr Kennzeichen ändern. Um genügend Zeit einzuräumen, wird in § 2.06 die Nummer 5 eingefügt, die eine Übergangsfrist bis zum 1. Dezember 2027 für die Anbringung des neuen Kennzeichens vorsieht.

**c) § 3.29 – Schutz gegen Wellenschlag (Anlage 3: Bild 58)**

Die Anpassung der RheinSchPV beinhaltet auch die Anpassung der Bezeichnung von Fahrzeugen oder Verbänden, die eine alternative Energiequelle für den Antrieb, beim Bunkern oder beim Austausch von Wechseltanks nutzen. Damit soll es Fahrzeugen oder Verbänden gestattet werden, die in § 3.29 Nummer 1 RheinSchPV vorgeschriebene Bezeichnung, d. h. nachts rote und weiße Lichter und tagsüber rote und weiße Flaggen, zu verwenden. Diese Bezeichnung ist auf das Bunkern oder den Austausch von Wechseltanks beschränkt.

In der Praxis geht es darum, das Fahrzeug oder den Verband vor den Wellen anderer Fahrzeuge zu schützen, was bedeutet, dass andere Fahrzeuge zu dem Fahrzeug oder Verband während des Bunkerns oder des Austauschs von Wechseltanks Abstand halten müssen.

**d) § 6.28 – Durchfahren der Schleusen**

Die Anpassung der RheinSchPV erfordert eine Aktualisierung der Schleusenvorschriften, um sicherzustellen, dass der Betrieb der Fahrzeuge und Verbände, die in der Binnenschifffahrt alternative Energiequelle nutzen, das gleiche Sicherheitsniveau aufweist wie Fahrzeuge und Verbände, die mit Gasöl betrieben werden. Bei den Schleusen handelt es sich um eng eingegrenzte Räume. Die Bekämpfung eines Brandes oder eines Austritts von giftigem oder entzündbarem Dampf ist in einer Schleuse komplexer und birgt auch für gleichzeitig geschleuste Fahrzeuge oder Schiffsverbände ein erhöhtes Risiko.

Es muss daher sichergestellt werden, dass während des Schleusens

- kein Methanol freigesetzt wird, was bei Vorhandensein einer glühenden Quelle zu giftigen Dämpfen oder Flammen führen könnte;
- bei Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh kein thermisches Durchgehen auftritt, das einen Brand auslösen könnte.

Beispielsweise darf vor dem Einfahren in die Schleuse kein Überdruck (bei Flüssigerdgas (LNG)) bzw. keine höhere als die normale Temperatur (z. B. in Akkumulatoren oder Brennstoffzellen) vorhanden sein. Auch während des Schleusens sollte dies grundsätzlich ausgeschlossen sein.

Bei Fahrzeugen oder Verbänden, die mit Methanol, LNG oder Akkumulatoren betrieben werden, ist eine Einzelschleusung grundsätzlich nicht erforderlich, da die explosionsgefährdeten Bereiche nicht über den Umfang des Schiffskörpers des Fahrzeugs oder Verbandes hinausgehen. Eine Flamme oder ein Funke auf einem anderen Fahrzeug stellt daher keine Gefahr für das mit einer alternativen Energiequelle betriebene Fahrzeug dar. Eine alleinige Schleusendurchfahrt wurde von der eigens zu diesem Punkt befragten Expertengruppe nicht als notwendig erachtet. Somit können gemischte Schleusungen (ein herkömmliches Schiff und ein mit Methanol betriebenes Schiff) vorkommen. Die Fahrzeuge können also gleichzeitig geschleust werden.

Allerdings ist der Bau von Fahrzeugen, bei denen die explosionsgefährdeten Bereiche über den Umfang des Schiffskörpers (d. h. über die vertikale Fläche, die dem Umfang des Schiffskörpers entspricht) hinausgehen, gemäß ES-TRIN nicht verboten. Wenn dies der Fall ist, muss der Schiffsführer die Schleusenaufsicht vor der Einfahrt in die Schleuse rechtzeitig informieren. Dabei muss er auch den Mindestabstand zwischen seinem Fahrzeug oder Verband und einem anderen Fahrzeug angeben. Gegebenenfalls, je nach den Abmessungen der Schleuse, muss er alleine geschleust werden. Der einzuhaltende Mindestabstand ist dem in Artikel 30.05 Nummer 5 ES-TRIN genannten Betriebshandbuch zu entnehmen.

**e) § 7.01 – Allgemeine Grundsätze für das Stillliegen**

Was die Regeln für das Stillliegen betrifft, so sind bei Fahrzeugen, die eine alternative Energiequelle (Methanol, Akkumulatoren) für den Antrieb nutzen, grundsätzlich keine Sicherheitsabstände einzuhalten, sofern sich dies nicht aus der Risikobewertung nach Artikel 30.04 ES-TRIN ergibt. Die einzuhaltenden Abstände sind dem in Artikel 30.05 Nummer 5 ES-TRIN genannten Betriebshandbuch zu entnehmen. Ist ein Abstand zu anderen Fahrzeugen einzuhalten, so muss das Fahrzeug oder der Verband zusätzlich zur Kennzeichnung nach § 2.06 eine für die anderen Fahrzeuge sichtbare Tafel führen, die darauf hinweist, dass das Stillliegen in der Nähe gemäß § 3.33 RheinSchPV verboten ist, wobei der im Betriebshandbuch angegebene Abstand maßgebend ist.

**f) § 7.08 Nummer 3 – Wache und Aufsicht**

§ 7.08 RheinSchPV schreibt für bestimmte Fahrzeuge in bestimmten Fällen eine einsatzfähige Wache und in jedem Fall eine Aufsicht vor. In Nummer 3 wird daher festgestellt, dass eine einsatzfähige Wache nicht erforderlich ist, wenn kein Brennstoff (LNG, Methanol) verbraucht wird oder keine Akkumulatoren in Betrieb sind oder geladen werden und die Betriebsdaten aus der Ferne abgelesen werden können. In diesem Fall ist eine Aufsicht aus der Ferne als Alternative zu einer einsatzfähigen Wache möglich, sofern sie von einer Person durchgeführt wird, die im Bedarfsfall rasch eingreifen kann und über ausreichende Sachkenntnis verfügt.

**g) § 8.11 – Sicherheit an Bord der Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol als Brennstoff nutzen**

Die Nutzung von Methanol in der Binnenschifffahrt birgt insbesondere beim Bunkern, d. h. beim Transfer von Flüssigkeiten oder Gasen, spezifische Risiken. Die Vorschriften für das Bunkern von Methanol sind weitgehend von den Vorschriften für das Bunkern von Flüssigerdgas inspiriert. Diese Vorschriften sind ein wichtiger Bestandteil der Anpassung der RheinSchPV zur Zulassung der Nutzung alternativer Energiequellen in der Binnenschifffahrt. Zum einen geht es um Sicherheitsaspekte an Bord der Fahrzeuge und zum anderen um die Sorgfaltspflicht des Schiffsführers.

Dementsprechend sind Kapitel 8 und 15 der RheinSchPV von der Anpassung betroffen. Die Bestimmungen zu LNG und Methanol sollen in einem Paragrafen, § 8.11, zusammengeführt werden.

**h) § 8.12 – Sicherheit beim Austausch von Wechseltanks, die Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol enthalten**

Um den Besonderheiten des Austauschs von Wechseltanks an Bord von Fahrzeugen, die mit Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol betrieben werden, Rechnung zu tragen, müssen in die RheinSchPV besondere Bestimmungen aufgenommen werden. Da der Austausch eines Tanks mit Brennstoff nicht die gleichen Risiken wie das Bunkern birgt, wird daher ein neuer § 8.12 eingeführt, der insbesondere den Austausch von Wechseltanks während der Fahrt sowie beim Ein- und Aussteigen von Fahrgästen verbietet. Dieser Paragraf verweist zudem auf das Rauchverbot an Bord während des Austauschvorgangs und auf das Betriebshandbuch nach Artikel 30.05 Nummer 5 ES-TRIN für weitere Maßnahmen.

i) **§ 8.13 – Alarm, Notabschaltung und Wiederinbetriebnahme bei Fahrzeugen mit einem LNG-System oder einem Methanolssystem an Bord**

Dem Antrieb kommt im Vergleich zu den anderen Anlagen eine besondere Bedeutung zu, denn ohne Antrieb ist ein Fahrzeug auf einer Wasserstraße wie dem Rhein nicht mehr manövrierbar. Es handelt sich daher um eine für die Sicherheit der Binnenschifffahrt wesentliche Einrichtung.

Zu den Risiken von Dieselantrieben gehören ein Ausfall der Brennstoffversorgung, ein Motorausfall oder ein Brand im Maschinenraum. Die Überwachung des ordnungsgemäßen Funktionierens des Motors und des Füllstands der Brennstofftanks erfolgt im Steuerhaus (siehe Artikel 7.04 Nummer 4 und Artikel 8.05 Nummer 13 ES-TRIN). Der Schiffsführer hat also letztendlich angesichts der Stabilität dieser Dieselantriebe relativ wenig Überwachungsarbeit zu leisten. Dies erklärt, warum die aktuelle RheinSchPV keine besonderen Bestimmungen zur Notabschaltung und Wiederinbetriebnahme enthält.

Alternative Energiequellen sind komplexer, was die Speicherung (z. B. kryogen oder unter hohem Druck) und was die Energiewandler (z. B. Brennstoffzellen in Kombination mit Akkumulatoren) anbelangt. Die Zahl möglicher Störungen ist daher deutlich höher, weshalb zahlreiche Alarme vorgesehen sind. So werden, bevor eine Situation außer Kontrolle gerät (thermisches Durchgehen oder Austritt giftiger Gase), mehrere Alarme ausgelöst, und es ist wichtig, dass der Schiffsführer angemessen darauf reagiert. Der erste Erfahrungsrücklauf aus den Pilotprojekten hat gezeigt, dass Brennstoffzellen recht störungsanfällig sind. Des Weiteren können alternative Energiequellen automatische Notabschaltungen erfordern (z. B. bei der Erkennung einer Leckage in einer Leitung oder einem Maschinenraum). Es ist wichtig, dass der Schiffsführer und/oder die Besatzung die entsprechenden Vorsichtsmaßnahmen bei der Wiederinbetriebnahme ergreifen (z. B. Ursprung der Leckage suchen, lüften zur Vermeidung einer explosionsfähigen oder giftigen Atmosphäre). Die Ermittlung des Ursprungs von Leckagen, die zum Abschalten und Ablassen von giftigen oder explosiven Flüssigkeiten oder Dämpfen geführt haben, gewährleistet ein hohes Maß an Sicherheit.

Angesichts der Komplexität dieser Systeme, die alternative Energiequellen nutzen, wurde der ES-TRIN um ein Betriebshandbuch für den ordnungsgemäßen Normalbetrieb, sowie um Sicherheitsanweisungen (in der Sicherheitsrolle) für kritische Situationen (siehe Artikel 30.05 ES-TRIN) ergänzt. Diese beiden Dokumente müssen dem Schiffsführer die notwendigen Informationen für den sicheren Betrieb des Systems und eine angemessene Reaktion insbesondere im Falle von Störungen liefern. In der Tat könnte die Versuchung groß sein, einen Alarm zu ignorieren, da das System weiterhin funktioniert, oder das System einfach aus- und wieder einzuschalten. Im ersten Fall besteht die Gefahr, dass ein Kipppunkt erreicht wird, und im zweiten Fall kann dies zu einer Beeinträchtigung des Systems führen, sodass dieses nicht mehr funktioniert, da die Verfahren nicht eingehalten werden.

Der Schiffsführer ist gemäß RheinSchPV nicht verpflichtet, den ES-TRIN während der Fahrt an Bord mitzuführen. Die Übereinstimmung des Schiffes mit den Vorschriften geht aus einem Rheinschiffsattest oder einem Unionszeugnis hervor, das an Bord mitgeführt werden muss. Es kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass der Schiffsführer den ES-TRIN kennt.

Mit einer neuen Vorschrift soll eine sichere Wiederinbetriebnahme des Systems gewährleistet werden. Dazu wird in Kapitel 8 der RheinSchPV mit einem neu geschaffenen § 8.13 eine neue allgemeine Bestimmung eingeführt. Ziel ist es, den Schiffsführer darauf hinzuweisen, dass er im Falle einer Notabschaltung und Wiederinbetriebnahme dazu verpflichtet ist, die Anweisungen und Maßnahmen in der Sicherheitsrolle zu beachten. Mit dieser allgemeinen Bestimmung sollen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet werden. Es ist zu beachten, dass die Sicherheitsrolle für Fahrzeuge, die Akkumulatoren als Ergänzung oder Alternative zu einem mit Gasöl betriebenen Motor an Bord hat, nicht vorgeschrieben ist.

**j) § 8.14 – Sicherheit von Fahrzeugen, die ein Methanolsystem oder Akkumulatoren an Bord haben**

Fahrzeuge, die ein Methanolsystem an Bord haben oder mit einer Akkumulatorenanlage ausgestattet sind, bergen besondere Risiken. Der Schiffsführer muss sich daher vergewissern, dass eine Person an Bord über die entsprechenden Befähigungen verfügt. Im Gegensatz zu Fahrzeugen mit einem LNG-System an Bord wird derzeit keine besondere Bescheinigung verlangt, um den Verwaltungsaufwand zu begrenzen. Ebenso wenig wird festgelegt, wie diese Befähigungen nachzuweisen sind oder was sie beinhalten sollen.

Der Schiffsführer muss somit sicherstellen, dass eine Person an Bord die besonderen Risiken kennt, die mit der Nutzung dieser alternativen Energiequellen verbunden sind, um eine sichere Schifffahrt zu gewährleisten.

Es wird auf die CESNI-Leitlinien als eine mögliche Quelle zur Auffindung der erforderlichen Befähigungen verwiesen.

**k) § 15.07 – Sorgfaltspflicht beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol (Anlage 3: Bild 62)**

Das Bunkern, d. h. der Transfer von Flüssigkeiten oder Gasen, ist ein wichtiger Aspekt bei der Anpassung der RheinSchPV für die Zulassung der Nutzung alternativer Energiequellen in der Binnenschifffahrt. Zum einen geht es um Sicherheitsaspekte an Bord der Fahrzeuge und zum anderen um die Sorgfaltspflicht des Schiffsführers. Dementsprechend sind Kapitel 8 und 15 der RheinSchPV von der Anpassung betroffen

Die meisten der für LNG geltenden Vorschriften wurden für Methanol übernommen, außer wenn dies nicht sinnvoll war, weil die Druck- und Temperaturbedingungen für Methanol denen der Umgebungsluft entsprechen. So wurde aufgrund der Giftigkeit und Entflammbarkeit von Methanol eine Bunker-Prüfliste vorgesehen. Die Tatsache, dass die Methanoflamme nicht sichtbar ist, stellt ein zusätzliches Risiko dar.

Die Bezeichnung des Gebots der Vermeidung von Wellenschlag in der Nähe eines bunkernden Fahrzeugs (§ 15.07 Nummer 8 Buchstabe b) wurde geändert, da der Verweis auf das Tafelzeichen A.9 rechtliche Schwierigkeiten aufwarf. So ist die Verwendung dieses Tafelzeichens den zuständigen Behörden vorbehalten. Die anzubringende Beschilderung entspricht nun der in § 3.33.

**l) Anlage 7 (A.9 Vermeidung von Wellenschlag)**

Aufgrund der Änderung von § 15.07 Nummer 8 Buchstabe b RheinSchPV muss auch die Angabe in Anlage 7 für das Tafelzeichen A.9 der RheinSchPV geändert werden.

**m) Anlage 13 – Verzeichnis der mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV**

§ 1.10 RheinSchPV verweist auf Anlage 13, die eine vollständige Liste der Urkunden und sonstigen Unterlagen enthält, die zwingend an Bord mitzuführen sind. Die Liste enthält auch Unterlagen, die in anderen Regelwerken wie der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) und dem ES-TRIN vorgeschrieben sind. Ziel ist es auch, die Konsistenz zwischen der RheinSchPV und der RheinSchUO und insbesondere dem ES-TRIN sicherzustellen. Anlage 13 wird ergänzt, um das Mitführen spezifischer Dokumente an Bord vorzuschreiben, die gemäß ES-TRIN für Fahrzeuge, die mit alternativen Energiequellen betrieben werden, erforderlich sind.

## Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung

Es sind Alternativen für mehrere der in der Anlage vorgeschlagenen Änderungen der RheinSchPV denkbar.

- Für das Kennzeichen gäbe es unterschiedliche Varianten. So wäre ein ad hoc entwickeltes Kennzeichen denkbar, allerdings wäre dies einer globalen Harmonisierung zwischen den Verkehrsträgern abträglich und würde die Identifizierung durch Rettungsdienste erschweren. Eine weitere Alternative wäre die Anbringung des Kennzeichens auf den Brennstofftanks. Aber auch das ist keine zufriedenstellende Lösung, denn die Brennstofftanks können sich auch unter Deck befinden. Im Übrigen könnte die Buchstabenhöhe erheblich größer als die vorgesehenen 20 cm sein (in einer Größenordnung von 1 Meter). Außerdem geht es bei dieser Kennzeichnung darum, die Personen, die an Bord kommen müssen, darüber zu informieren, dass dieses Fahrzeug eine alternative Energiequelle nutzt. Mit Blick auf diese Zielsetzung ist eine Größe des Kennzeichens von 1 Meter daher zu groß. Bei einer so auffälligen Kennzeichnung bestünde darüber hinaus die Gefahr, bei den Anwohnern der Wasserstraße unbegründet Befürchtungen hervorzurufen, wie bereits festzustellen war. Derartige Ängste bestehen nicht, wenn es sich um Fahrzeuge handelt, die gefährliche Güter befördern.
- Ebenso wäre es denkbar, auf die Anwesenheit einer Wache an Bord eines stillliegenden Fahrzeugs, das Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol als Brennstoff verbraucht, oder während des Ladens von Akkumulatoren mit einer Kapazität von mehr als 500 kWh zu verzichten. Eine Alternative wäre nach Maßgabe des aktuellen Wortlauts von § 7.08 RheinSchPV eine Aufsicht vorzuschreiben. Diese Alternative wurde nach einer Diskussion in der Arbeitsgruppe CESNI/PT verworfen. Bei einem Anstieg des Drucks im Brennstofftank würde nämlich über das Überdruckventil Erdgas in die Atmosphäre freigesetzt. Zum einen müssen derartige Freisetzungen vermieden werden, denn das Erdgas besteht hauptsächlich aus Methan, einem klimaschädlichen Treibhausgas, zum anderen kann nicht ausgeschlossen werden, dass bei fehlerhaftem Betrieb des Überdruckventils oder des LNG-Systems Risiken für Mensch und Umwelt oder für das Fahrzeug selbst entstehen. Bei einer Fehlfunktion des Methanolsystems könnten auch giftige Dämpfe freigesetzt werden. Außerdem könnte es zu einem thermischen Durchgehen der Akkumulatoren kommen. Daher hat die Expertengruppe die Anwesenheit einer Wache an Bord empfohlen. Eine Aufsicht ist hingegen möglich, sofern mehrere Bedingungen erfüllt sind: wenn kein Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol als Brennstoff verbraucht wird oder keine Akkumulatoren in Betrieb sind und die Betriebsdaten aus der Ferne abgelesen werden. Die Expertengruppe ist zu der Auffassung gekommen, dass eine Wache an Bord nicht notwendig ist, wenn die Aufsicht von einer Person durchgeführt wird, die im Bedarfsfall rasch eingreifen kann und über ausreichende Sachkenntnis verfügt.
- Zum jetzigen Zeitpunkt werden besondere Befähigungen nur von einem Besatzungsmitglied an Bord verlangt. Eine Alternative wäre gewesen, dass alle Besatzungsmitglieder über diese Befähigungen verfügen. Auf diese Alternative wurde im vorliegenden Entwurf verzichtet, um dem Arbeitskräftemangel und der Schwierigkeit, Personal mit diesen Befähigungen zu finden, im Falle eines unvorhergesehenen Ausfalls eines Besatzungsmitglieds (z. B. wegen Krankheit) Rechnung zu tragen.

## Folgen dieser Änderungen

Um einen harmonisierten und zeitgemäßen Rechtsrahmen für die Nutzung der alternativen Energiequellen Methanol und Akkumulatoren auf dem Rhein zu schaffen, sind zahlreiche Änderungen der RheinSchPV vorgesehen.

### a) § 1.01 – Begriffsbestimmungen

§ 1.01 RheinSchPV, der die Begriffsbestimmungen enthält, wird wie folgt geändert:

- Der Buchstabe ad, der den Begriff „LNG-System“ definiert, wird geändert, um die drei Sprachfassungen aneinander anzugleichen.
- Der Buchstabe aj wird hinzugefügt, um den Begriff „alternative Energiequelle“ zu definieren.
- Der Buchstabe ak wird hinzugefügt, um den Begriff „Methanolsystem“ zu definieren.

- Der Buchstabe al wird zur Definition des Begriffs „Akkumulator“ hinzugefügt.
- Der Buchstabe am wird hinzugefügt, um den Begriff „Brennstoffzelle“ zu definieren. Diese Definition entspricht der Definition im ES-TRIN 2025/1 (Anlage 8, Begriffsbestimmung 1.3.4).
- Der Buchstabe an wird hinzugefügt, um den Begriff „Wechseltank“ zu definieren. Diese Definition entspricht der Definition im ES-TRIN 2025/1 (Anlage 8, Begriffsbestimmung 1.1.19).

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

**b) § 2.06 – Kennzeichnung der Fahrzeuge, die alternative Energiequellen nutzen (Anlage 3: Bilder 66, 67, 68, 69, 70)**

§ 2.06 RheinSchPV wird wie folgt geändert:

- § 2.06 Nummer 1 wird geändert, um den Begriff „alternative Energiequelle“ einzuführen.
- § 2.06 Nummer 2 wird geändert, um auf die Norm ISO 17840-4 : 2018 zu verweisen.
- § 2.06 Nummer 3 wird geändert, um die Größe des Kennzeichens je nach Fahrzeugart zu präzisieren.
- § 2.06 Nummer 4 wird geändert, um insbesondere die lichtreflektierende Eigenschaft des Zeichens in die Vorschrift aufzunehmen.
- § 2.06 Nummer 5 wird eingefügt, um Fahrzeugen mit einem LNG-System an Bord eine längere Übergangsfrist bis zum 1. Dezember 2027 für die Anbringung des neuen Kennzeichens einzuräumen (siehe Anlage 3 Bild 66 der RheinSchPV).

Da die Überschrift von § 2.06 geändert wird, muss auch das Inhaltsverzeichnis angepasst werden.

Anlage 3 der RheinSchPV betrifft die Bezeichnung von Fahrzeugen und muss wie folgt geändert werden:

- Bild 66 wird geändert, um auf das Piktogramm in der Norm ISO 17840-4 : 2018 für Fahrzeuge zu verweisen, die Flüssigerdgas (LNG) als alternative Energiequelle und Gasöl nutzen.
- Für die Kennzeichnung von Fahrzeugen, die Methanol (MeOH) als alternative Energiequelle und Gasöl nutzen, wird ein neues Bild 67 eingefügt.
- Für die Kennzeichnung von Fahrzeugen, die Methanol (MeOH) und Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh als alternative Energiequelle nutzen, wird ein neues Bild 68 eingefügt.
- Für die Kennzeichnung von Fahrzeugen, die Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh als alternative Energiequelle nutzen, wird ein neues Bild 69 eingefügt.
- Für die Kennzeichnung von Fahrzeugen, die Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh als alternative Energiequelle und Gasöl nutzen, wird ein neues Bild 70 eingefügt.

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

In der Praxis handelt es sich um eine Anfangsinvestition für den Kauf der Tafeln in Höhe von etwa 100 Euro pro Fahrzeug, verglichen mit Kosten für ein Methanolsystem oder Akkumulatoren in Höhe von mehreren Hunderttausend Euro. Auch die Kosten für den Austausch der LNG-Tafel gegen die neue Tafel müssen berücksichtigt werden. Derzeit fahren in den ZKR-Mitgliedstaaten etwa 30 Fahrzeuge, die mit LNG betrieben werden. Ihre Tafeln müssten ausgetauscht werden. In § 2.06 RheinSchPV wird eine Nummer 5 eingefügt, um für diesen Austausch zusätzliche Zeit einzuräumen. Diese Fahrzeuge sind oft mehrere Millionen Euro wert, im Vergleich zu den Kosten einiger Tafeln. Kurz gesagt: Angesichts der Kosten, die der Bau eines neuen Fahrzeugs oder der Umbau eines bestehenden Fahrzeugs mit sich bringt, fallen die zusätzlichen Investitionskosten, die durch die Änderung der RheinSchPV bei den Tafeln entstehen, kaum ins Gewicht.

Letztlich dienen die elektronische Meldepflicht und das Kennzeichen dazu, dass die Behörden und die Rettungsdienste bei Unfällen das Fahrzeug schneller lokalisieren können und sie über alternative Energiequellen informiert werden, bevor sie an Bord gehen.

**c) § 3.29 – Schutz gegen Wellenschlag (Anlage 3: Bild 58)**

§ 3.29 Nummer 2 RheinSchPV wird durch Einfügung eines neuen Buchstaben c geändert.

Diese Änderung verursacht für das Gewerbe zusätzliche Kosten und die Kosten für die Verwaltungen sind begrenzt. In der Praxis beschränken sich die Kosten auf den Kauf der in § 3.29 Nummer 1 RheinSchPV vorgeschriebenen Ausrüstung, d. h. der roten und weißen Lichter und der roten und weißen Flaggen.

**d) § 6.28 – Durchfahren der Schleusen**

§ 6.28 RheinSchPV wird wie folgt geändert:

- In § 6.28 Nummer 10 RheinSchPV wird eine neue Bestimmung betreffend die potenzielle Freisetzung giftiger oder entzündbarer Dämpfe eingefügt, die neben LNG auch Methanol und Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh erfasst.
- § 6.28 Nummer 11 RheinSchPV wird geändert, um auf die Sicherheitsabstände zu verweisen, die gemäß den Ergebnissen der Risikobewertung einzuhalten sind, aus der sich die im Betriebshandbuch dokumentierten Vorgaben zum Schleusen ergeben. Die Bestimmung der derzeitigen Nummer 11 wird dementsprechend unnummeriert zu Nummer 12.
- Die derzeitige Nummer 12 wird unnummeriert zu Nummer 13.
- Die derzeitige Nummer 13 wird unnummeriert zu Nummer 14.

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

**e) § 7.01 – Allgemeine Grundsätze für das Stillliegen**

§ 7.01 betrifft die allgemeinen Grundsätze für das Stillliegen. § 7.01 wird durch Hinzufügen einer neuen Nummer 6 geändert. Grundsätzlich müssen Fahrzeuge, die eine alternative Energiequelle für den Antrieb nutzen, beim Festmachen und Stillliegen keinen Sicherheitsabstand zu anderen Fahrzeugen einhalten, es sei denn, dies ergibt sich aus der fahrzeugspezifischen Risikoanalyse und ist im Betriebshandbuch vermerkt.

Die Änderung des § 7.01 RheinSchPV verursacht keine zusätzlichen Kosten für das Gewerbe, in der Praxis kann es angesichts der begrenzten Anzahl von Liegestellen jedoch zu Schwierigkeiten kommen.

**f) § 7.08 Nummer 3 – Wache und Aufsicht**

§ 7.08 betreffend Wache und Aufsicht muss wie folgt angepasst werden:

- § 7.08 Nummer 3 Buchstabe a wird geändert, um klarzustellen, dass eine Wache nicht erforderlich ist, wenn kein Flüssigerdgas oder Methanol als Brennstoff verbraucht wird oder wenn keine Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh in Betrieb sind.
- § 7.08 Nummer 3 Buchstabe b wird geändert, um für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG), Methanol oder Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh nutzen, eine Aufsicht aus der Ferne vorzuschreiben, wenn keine einsatzfähige Wache an Bord ist.
- § 7.08 Nummer 3 Buchstabe c wird dahingehend geändert, dass die Aufsicht führende Person die entsprechenden Vorgaben im Betriebshandbuch kennt und einhält.

Diese Änderungen verursachen für das Gewerbe zusätzliche Kosten für die Aufsicht aus der Ferne, wenn das Flüssigerdgas- (LNG) oder Methanolsystem bzw. die Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh in Betrieb sind oder geladen werden.

**g) § 8.11 – Sicherheit an Bord von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol als Brennstoff nutzen**

§ 8.11 wird geändert. Die Sicherheitsvorschriften für Fahrzeuge, die mit LNG betrieben werden, werden auf Fahrzeuge, die Methanol als Brennstoff nutzen, ausgeweitet und im neuen § 8.11 zusammengeführt.

**h) § 8.12 – Sicherheit beim Austausch von Wechseltanks, die Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol enthalten**

Ein neuer § 8.12 wird geschaffen, der sich auf Austauschvorgänge bezieht, d. h. auf die Sicherheit bei der Be- und Entladung von Wechseltanks an Bord von Fahrzeugen, die mit Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol betrieben werden.

**i) § 8.13 – Alarm, Notabschaltung und Wiederinbetriebnahme bei Fahrzeugen mit einem LNG-System oder einem Methanolsystem an Bord**

Um die Beachtung der Anweisungen in der Sicherheitsrolle für Fahrzeuge, die mit Flüssigerdgas oder Methanol betrieben werden, sicherzustellen, wird ein neuer § 8.13 geschaffen. Auch das Inhaltsverzeichnis muss entsprechend angepasst werden.

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

**j) § 8.14 – Sicherheit von Fahrzeugen, die ein Methanolsystem oder Akkumulatoren an Bord haben**

Der neue § 8.14 sieht eine neue Verantwortung für den Schiffsführer vor, der sich vergewissern muss, dass eine Person an Bord über die entsprechenden Befähigungen verfügt.

Die CESNI-Leitlinien sind eine Möglichkeit, die erforderlichen Befähigungen zu ermitteln.

Der Verwaltungsaufwand ist begrenzt, da keine Bescheinigung verlangt wird, sodass der Eigentümer oder Betreiber den Erwerb der Befähigungen frei organisieren und eine geeignete Person an Bord auswählen kann. Diese Änderung verursacht jedoch Kosten für das Gewerbe, da Schulungskosten für den Erwerb der erforderlichen Befähigungen anfallen.

Die Bestimmung ist Gegenstand einer Anordnung vorübergehender Art, um ausreichend Erfahrungen sammeln zu können. So kann in drei Jahren beurteilt werden, ob die Besatzungsbestimmungen geändert werden müssen.

**k) § 15.07 – Sorgfaltspflicht beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol (Anlage 3: Bild 62)**

Der Großteil der für LNG geltenden Vorschriften wurde übernommen. Einige Vorschriften gelten jedoch nur für LNG, da die Temperatur- und Druckbedingungen von Methanol während des Bunkerns denen der Umgebungsluft entsprechen (siehe § 15.07 Nummern 7 und 8). Eine Bunker-Prüfliste ist vorgesehen. Sie soll von der ZKR veröffentlicht werden und eine Harmonisierung der Praxis ermöglichen.

Das Bild 62 wird geändert, um der Änderung von § 15.07 Nummer 8 Buchstabe a Rechnung zu tragen, welche die beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) geltende Sorgfaltspflicht auf Methanol ausweitet.

Die Hauptkosten für die Fahrzeuge, die alternative Energiequellen (LNG, Methanol und Akkumulatoren) nutzen, entstehen durch die Investition in einen Neubau oder Umbau eines bestehenden Schiffes. Solche Umbaukosten liegen in einer Größenordnung von mehreren Hunderttausend Euro. Die zusätzlichen Investitionskosten, die durch die Änderung der RheinSchPV bei den Tafeln entstehen, fallen also kaum ins Gewicht.

**l) Anlage 7 (A.9 Vermeidung von Wellenschlag)**

Aufgrund der Änderung von § 15.07 Nummer 8 Buchstabe b RheinSchPV muss auch die Angabe in Anlage 7 für das Tafelzeichen A.9 der RheinSchPV geändert werden.

**m) Anlage 13 – Verzeichnis der mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV**

Die RheinSchPersV sieht für Fahrzeuge, die mit Methanol oder Akkumulatoren betrieben werden, derzeit keine Bescheinigung vor. Die in Nummer 2.7 genannte Bescheinigung gilt mithin nur für Fahrzeuge mit einem LNG-System an Bord. Die RheinSchPV wird daher entsprechend geändert. Der ES-TRIN 2025/1 enthält gegenüber dem ES-TRIN 2023/1 verschiedene Änderungen, namentlich in Bezug auf

- Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt, insbesondere Lagerung und Einsatz von Methanol,
- die Kennzeichnung explosionsgefährdeter Bereiche und Brennstoffe,
- elektrische Antriebe und Lithium-Ionen-Akkumulatoren.

Bei Fahrzeugen und Verbänden, die mit alternativen Energiequellen betrieben werden, sind aufgrund ihrer besonderen Risiken die zu ergreifenden Maßnahmen für den laufenden Betrieb im Betriebshandbuch und für kritische Situationen in der Sicherheitsrolle beschrieben. Beide Dokumente basieren auf einer Risikobewertung. Anlage 13 der RheinSchPV, insbesondere Nummer 5.12, muss dementsprechend geändert und die Liste der an Bord mitzuführenden Unterlagen aktualisiert werden. Ziel ist es, auf die im ES-TRIN 2025/1 erwähnten Unterlagen zu verweisen. Diese Änderungen verursachen für das Gewerbe keine zusätzlichen Kosten und die Kosten für die Verwaltungen sind begrenzt.

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

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Dies würde jedoch bedeuten, dass kein neuer Rechtsrahmen für die sichere Nutzung bestimmter alternativer Energiequellen auf dem Rhein geschaffen würde. Die Sicherheit der Schifffahrt auf dem Rhein würde folglich nicht verbessert.

Die Ablehnung der Änderungen würde den verschiedenen oben dargestellten Zielen schaden.

## **Beschluss**

Die Zentralkommission,

in dem Wunsch, einen umfassenden Beitrag zum Schutz der Umwelt und des Klimas zu leisten sowie Innovationen zu fördern,

in dem Bestreben, die Prosperität sowie die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt gemäß der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 beständig zu gewährleisten,

unter Bezugnahme auf die von den zuständigen Ministern der ZKR-Mitgliedstaaten unterzeichnete Mannheimer Erklärung vom 17. Oktober 2018,

gestützt auf die Roadmap der ZKR zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt, angenommen mit Beschluss 2021-II-36,

im Bewusstsein, dass die Energiewende für die Rhein- und europäische Binnenschifffahrt eine existenzielle Herausforderung darstellt, die ein vorrangiges Thema der Politik bleiben muss,

I

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

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

beschließt die Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage 1 beigefügten Änderungen treten am 1. Juni 2026 in Kraft.

Die Änderung in Anlage 2 gilt vom 1. Juni 2026 bis zum 31. Mai 2029.

II

beauftragt ihren Polizeiausschuss, den in der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vorgesehenen Standard mit einer Kontrollliste für das Bunkern von Methanol zu verabschieden sowie zu publizieren und danach in eigener Kompetenz fortzuschreiben.

## **Anlagen**

### **Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung**

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

a) *Die Angabe zu § 2.06 wird durch die folgende Angabe ersetzt:*

„§ 2.06 Kennzeichnung der Fahrzeuge, die alternative Energiequellen nutzen“.

b) *Die Angabe zu § 8.11 wird durch die folgende Angabe ersetzt:*

„§ 8.11 Sicherheit an Bord von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol als Brennstoff nutzen“.

c) *Nach der Angabe zu § 8.11 werden die folgenden Angaben eingefügt:*

„§ 8.12 Sicherheit beim Austausch von Wechseltanks, die Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol enthalten

§ 8.13 Alarm, Notabschaltung und Wiederinbetriebnahme bei Fahrzeugen mit einem LNG-System oder einem Methanolsystem an Bord“.

d) *Die Angabe zu § 15.07 wird durch die folgende Angabe ersetzt:*

„§ 15.07 Sorgfaltspflicht beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol“.

2. *§ 1.01 wird wie folgt geändert:*

a) *Buchstabe ad wird durch den folgenden Buchstaben ad ersetzt:*

„ad) „LNG-System“ sämtliche Teile des Fahrzeugs, die Flüssigerdgas (LNG) oder Erdgas enthalten können, wie Motoren, Brennstofftanks, Pufferbehälter und die Schlauch- und Rohrleitungen für das Bunkern;“.

b) *Buchstabe ai wird durch den folgenden Buchstaben ai ersetzt:*

„ai) „ES-RIS“ der Europäische Standard für Binnenschiffahrtswartungsdienste Ausgabe 2025/1. Bei der Anwendung des ES-RIS ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen;“.

c) *Nach Buchstabe ai werden die folgenden Buchstaben aj bis an eingefügt:*

- „aj) „alternative Energiequelle“ eine andere Energiequelle als Gasöl, und zwar
  - i) Flüssigerdgas (LNG),
  - ii) Methanol,
  - iii) Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh;
- ak) „Methanolsystem“ alle Komponenten des Fahrzeugs, die Methanol enthalten können, wie Motoren, Brennstofftanks, Pufferbehälter und die Schlauch- und Rohrleitungen für das Bunkern;
- al) „Akkumulator“ ein wiederaufladbarer Speicher für elektrische Energie auf elektrochemischer Basis mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh;
- am) „Brennstoffzelle“ ein Energiewandler, in dem durch Oxidation die chemische Energie des Brennstoffs direkt in elektrische und thermische Energie umgewandelt wird;
- an) „Wechseltank“ ein Container oder ein Rahmen mit einem oder mehreren Tanks, bestimmt für
  - i) die vorübergehende Lagerung von Brennstoffen an Bord und
  - ii) die Brennstoffversorgung von Antriebs- oder Hilfssystemen des Fahrzeugs.Der Container oder der Rahmen ist so konzipiert, dass er außerhalb des Fahrzeugs gebracht werden kann.“

3. § 2.06 wird durch den folgenden § 2.06 ersetzt:

**„§ 2.06**

*Kennzeichnung der Fahrzeuge, die alternative Energiequellen nutzen*

*(Anlage 3: Bilder 66, 67, 68, 69, 70)*

1. Fahrzeuge, die mindestens eine der alternativen Energiequellen nutzen, müssen ein Kennzeichen tragen.
2. Das Kennzeichen muss dem Bild in Anlage 3 dieser Verordnung entsprechen. Wenn an Bord des Fahrzeugs andere Kombinationen alternativer Energiequellen als die in Anlage 3 dargestellten verwendet werden dürfen, so muss das Kennzeichen der internationalen Norm ISO 17840-4 : 2018 entsprechen.
3. Das Kennzeichen muss an geeigneten und gut sichtbaren Stellen angebracht sein. Es muss mindestens an beiden Seiten, dem Heck des Fahrzeugs und auf dem Dach des Steuerhauses oder, falls dies nicht möglich ist, an einer anderen von oben gut sichtbaren Stelle angebracht werden.

Die Breite des Kennzeichens muss mindestens 60 cm und die Höhe mindestens 45 cm betragen, ausgenommen Kleinfahrzeuge, bei denen die Breite des Kennzeichens mindestens 20 cm und die Höhe mindestens 15 cm betragen muss.

4. Das Kennzeichen muss lichtreflektierend sein, damit es bei Nacht deutlich sichtbar ist.
  5. Die Nummern 2, 3 und 4 gelten für Fahrzeuge, die ein LNG-System an Bord haben, das vor dem 1. Juni 2025 eingebaut wurde, erst ab dem 1. Dezember 2027.“
4. *§ 3.29 Nummer 2 wird durch die folgende Nummer 2 ersetzt:*
- „2. Von der Bezeichnung nach Nummer 1 dürfen nur Gebrauch machen:
- a) Fahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmende Anlagen, die schwer beschädigt sind oder die sich an Rettungsarbeiten beteiligen sowie manövrierunfähige Fahrzeuge;
  - b) Fahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmende Anlagen mit schriftlicher Erlaubnis der zuständigen Behörde;
  - c) Fahrzeuge oder Verbände, die eine alternative Energiequelle für den Antrieb nutzen, beim Bunkern oder beim Austausch von Wechseltanks.
- § 3.25 bleibt unberührt.“
5. *§ 6.28 wird wie folgt geändert:*
- a) *Nummer 10 wird durch die folgende Nummer 10 ersetzt:*

„10. Fahrzeuge und Verbände, die ein Kennzeichen nach § 2.06 tragen, dürfen nicht in eine Schleuse einfahren, wenn

    - a) außerhalb des Antriebs- und Hilfssystems giftige oder entzündbare Flüssigkeiten oder Dämpfe freigesetzt werden oder
    - b) eine solche Freisetzung während der Schleusendurchfahrt zu erwarten ist.“
  - b) *Nummer 11 wird durch die folgende Nummer 11 ersetzt:*

„11. Fahrzeuge und Verbände, die ein Kennzeichen nach § 2.06 tragen, müssen mit einem Mindestabstand zu einem anderen Fahrzeug geschleust werden, wenn dies in ihrem Betriebshandbuch nach Artikel 30.05 Nummer 5 ES-TRIN festgelegt ist. In dem im Satz 1 genannten Fall muss der Schiffsführer die Schleusenaufsicht vor der Einfahrt in die Schleuse rechtzeitig benachrichtigen.“
  - c) *Nach Nummer 11 wird die folgende Nummer 12 eingefügt:*

„12. Fahrzeuge und Verbände, die die Bezeichnung nach § 3.14 Nummer 1 führen, werden nicht zusammen mit Fahrgastschiffen geschleust.“
  - d) *Die bisherigen Nummern 12 und 13 werden zu den Nummern 13 und 14.*

6. *In § 7.01 wird nach Nummer 5 die folgende Nummer 6 eingefügt:*

- „6. Fahrzeuge und Verbände, die ein Kennzeichen nach § 2.06 tragen, müssen mit Abstand zu anderen Fahrzeugen und Verbänden stillliegen, wenn im Betriebshandbuch nach Artikel 30.05 Nummer 5 ES-TRIN ein Mindestabstand zu anderen Fahrzeugen festgelegt ist.

Solche Fahrzeuge oder Verbände müssen zusätzlich zur Kennzeichnung nach § 2.06 eine für andere Fahrzeuge sichtbare Tafel führen, die darauf hinweist, dass das Stillliegen in einem geringeren als dem im Betriebshandbuch angegebenen Abstand gemäß § 3.33 verboten ist. Die Abmessung der längsten Seite muss mindestens 60 cm betragen.“

7. *§ 7.08 Nummer 3 wird durch die folgende Nummer 3 ersetzt:*

- „3. An Bord stillliegender Fahrzeuge, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, ist eine einsatzfähige Wache nicht erforderlich, wenn
- a) an Bord der Fahrzeuge kein Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol als Brennstoff verbraucht wird oder keine Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh in Betrieb sind,
  - b) die Betriebsdaten der LNG-, Methanol- und Akkumulatorensysteme der Fahrzeuge aus der Ferne abgelesen werden können und
  - c) die Fahrzeuge von einer Person beaufsichtigt werden, die über ausreichende Sachkenntnis verfügt, um im Bedarfsfall rasch einzugreifen, und mit dem Betriebshandbuch nach Artikel 30.05 Nummer 5 ES-TRIN vertraut ist.“

8. *§ 8.11 wird durch den folgenden § 8.11 ersetzt:*

**„§ 8.11**

*Sicherheit an Bord von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol als Brennstoff nutzen*

1. Vor Beginn des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol hat sich der Schiffsführer des zu bebunkernden Fahrzeugs zu vergewissern, dass
  - a) die vorgeschriebenen Mittel zur Brandbekämpfung jederzeit betriebsbereit sind,
  - b) die vorgeschriebenen Mittel zur Evakuierung der an Bord des zu bebunkernden Fahrzeugs befindlichen Personen zwischen dem Fahrzeug und dem Kai angebracht sind und
  - c) alle Maßnahmen des Betriebshandbuchs nach Artikel 30.05 Nummer 5 ES-TRIN eingehalten werden.
2. Während des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol müssen alle Zugänge von Deck aus und alle Öffnungen von Räumen ins Freie geschlossen sein.

Dies gilt nicht für

- a) Lufteinlässe von Motoren und Brennstoffzellen in Betrieb,

- b) Luftauslässe von Maschinenräumen, wenn die Motoren in Betrieb sind, oder von Brennstoffzellenräumen, wenn die Brennstoffzellen in Betrieb sind,
- c) Lüftungsöffnungen für Räume mit einer Überdruckanlage und
- d) Lüftungsöffnungen einer Klimaanlage, wenn diese Öffnungen mit einer Gasspüranlage versehen sind.

Zugänge und Öffnungen dürfen nur soweit notwendig für kurze Zeit mit der Genehmigung des Schiffsführers geöffnet werden.

- 3. Während des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol hat sich der Schiffsführer ununterbrochen zu vergewissern, dass ein Rauchverbot an Bord und im Bunkerbereich gemäß dem Betriebshandbuch eingehalten wird. Dieses Rauchverbot gilt auch für elektronische Zigaretten und ähnliche Geräte. Das Rauchverbot gilt nicht in den Wohnungen und im Steuerhaus, sofern deren Fenster, Türen, Oberlichter und Luken geschlossen sind.
  - 4. Nach der Bebungung mit Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol ist eine Lüftung aller von Deck aus zugänglichen Räume erforderlich.“
9. *Nach § 8.11 werden die folgenden §§ 8.12 und 8.13 eingefügt:*

#### **„§ 8.12**

*Sicherheit beim Austausch von Wechseltanks, die Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol enthalten*

- 1. Der Schiffsführer hat beim Austausch der Wechseltanks dafür zu sorgen, dass die im Betriebshandbuch nach Artikel 30.05 Nummer 5 ES-TRIN gegebenenfalls vorgesehenen Maßnahmen für den Austauschvorgang eingehalten werden.
- 2. Der Austausch von Wechseltanks während der Fahrt sowie beim Ein- und Aussteigen von Fahrgästen ist verboten. Die zuständige Behörde kann für den Austauschvorgang Ausnahmen zulassen.
- 3. Während des Austauschvorgangs hat sich der Schiffsführer ununterbrochen zu vergewissern, dass ein Rauchverbot an Bord und in dem Bereich, in dem der Austausch stattfindet, eingehalten wird. Dieses Rauchverbot gilt auch für elektronische Zigaretten und ähnliche Geräte. Das Rauchverbot gilt nicht in den Wohnungen und im Steuerhaus, sofern deren Fenster, Türen, Oberlichter und Luken geschlossen sind.
- 4. Das Verbinden oder Anschließen der Wechseltanks an das Brennstoffsystem muss gemäß dem Betriebshandbuch nach Artikel 30.05 Nummer 5 ES-TRIN durchgeführt werden.

### **§ 8.13**

#### *Alarm, Notabschaltung und Wiederinbetriebnahme bei Fahrzeugen mit einem LNG-System oder einem Methanolsystem an Bord*

Bei Fahrzeugen mit einem LNG-System oder einem Methanolsystem an Bord muss der Schiffsführer bei einem Alarm, einer Notabschaltung oder der Wiederinbetriebnahme des LNG-Systems oder des Methanolsystems die Anweisungen in der Sicherheitsrolle nach Artikel 30.05 Nummer 1 ES-TRIN beachten.“

10. § 15.07 wird durch den folgenden § 15.07 ersetzt:

### **„§ 15.07**

#### *Sorgfaltspflicht beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol (Anlage 3: Bild 62)*

1. Die in § 15.06 Nummer 1 Buchstabe a und b und Nummer 2 Buchstabe a und e genannten Vorschriften gelten nicht beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol.
2. Das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol während der Fahrt, beim Umschlag von Gütern sowie beim Ein- und Aussteigen von Fahrgästen ist verboten.
3. Das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol darf nur an den von der zuständigen Behörde bekanntgegebenen Stellen erfolgen.
4. Im Bunkerbereich dürfen sich nur Besatzungsmitglieder des zu bebunkernden Fahrzeugs, Mitarbeiter der Bunkerstelle oder Personen aufhalten, die über eine von der zuständigen Behörde erteilte Erlaubnis verfügen.
5. Vor Beginn des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol hat sich der Schiffsführer des zu bebunkernden Fahrzeugs zu vergewissern, dass
  - a) das zu bebunkernde Fahrzeug so festgemacht ist, dass Kabel, insbesondere die elektrischen Kabel, die Erdungskabel und die Schlauchleitungen nicht aufgrund von Zug verformt werden und die Fahrzeuge bei Gefahr rasch losgemacht werden können;
  - b) von ihm oder von einer von ihm beauftragten Person und von der für die Bunkerstelle verantwortlichen Person eine Prüfliste für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol, durch Fahrzeuge, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, gemäß dem Standard der ZKR ausgefüllt und unterschrieben wurde und alle Fragen in der Prüfliste mit „Ja“ beantwortet sind. Nicht zutreffende Fragen sind zu streichen. Können nicht alle Fragen mit „Ja“ beantwortet werden, ist das Bunkern nur mit Genehmigung der zuständigen Behörde gestattet;
  - c) alle erforderlichen Genehmigungen vorliegen.

6. Die Prüfliste für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol nach Nummer 5 Buchstabe b muss
  - a) in zweifacher Ausfertigung ausgefüllt werden;
  - b) in mindestens einer Sprache vorliegen, die den in Nummer 5 Buchstabe b bezeichneten Personen verständlich ist und
  - c) drei Monate an Bord des Fahrzeugs aufbewahrt werden.
  
7. Während des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol hat sich der Schiffsführer ununterbrochen zu vergewissern, dass
  - a) alle Maßnahmen getroffen sind, um eine Leckage zu verhindern;
  - b) Druck und Temperatur des Brennstofftanks im normalen Betriebszustand bleiben;
  - c) der Füllstand des Brennstofftanks zwischen den zulässigen Niveaus bleibt;
  - d) Maßnahmen getroffen sind, um das zu bebunkernde Fahrzeug von der Bunkerstelle nach der in der Betriebsanleitung vorgesehenen Methode zu ertönen.

Buchstabe b gilt nicht für Fahrzeuge, die ein Methanolsystem an Bord haben.

8. Während des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol
  - a) muss das zu bebunkernde Fahrzeug zusätzlich zur Kennzeichnung nach § 2.06 eine für andere Fahrzeuge sichtbare Tafel führen, die darauf hinweist, dass das Stillliegen in weniger als 10,00 m Entfernung gemäß § 3.33 verboten ist. Die Abmessung der längsten Seite muss mindestens 60 cm betragen;
  - b) muss das zu bebunkernde Fahrzeug zusätzlich zur Kennzeichnung nach § 2.06 an einer für andere Fahrzeuge sichtbaren Stelle die in § 3.29 Nummer 1 vorgeschriebene Bezeichnung führen.

Buchstabe b gilt nicht für Fahrzeuge, die ein Methanolsystem an Bord haben.

9. Nach dem Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol ist Folgendes erforderlich:
  - a) Vollständige Entleerung der Rohrleitungen für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol bis zum Brennstofftank;
  - b) Schließen der Ventile, Trennen der Schlauchleitungen und der Verbindung zwischen Fahrzeug und Bunkerstelle für Flüssigerdgas (LNG);
  - c) Meldung an die zuständige Behörde, dass das Bunkern abgeschlossen ist.“

11. Anlage 3 wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe zu Bild 62 wird durch die folgende Angabe ersetzt:

	62	
§ 3.33 Verbot des Stillliegens nebeneinander; § 15.07 Nr. 8 Buchstabe a Sorgfaltspflicht beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) oder Methanol (MeOH).		

“

b) Bild 66 wird durch das folgende Bild 66 ersetzt:

	66	
§ 2.06 Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als alternative Energiequelle und Gasöl nutzen.		

“

c) Nach Bild 66 werden die folgenden Bilder 67 bis 70 eingefügt:

	67	
§ 2.06 Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Methanol (MeOH) als alternative Energiequelle und Gasöl nutzen.		
	68	
§ 2.06 Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Methanol (MeOH) und Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh als alternative Energiequelle und Gasöl nutzen.		
	69	
§ 2.06 Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh als alternative Energiequelle nutzen.		
	70	
§ 2.06 Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh als alternative Energiequelle und Gasöl nutzen.		

“

12. *In Anlage 7 Abschnitt I Unterabschnitt A wird die Angabe zu dem Tafelzeichen A.9 durch die folgende Angabe ersetzt:*

„**A.9** Vermeidung von Wellenschlag  
(§ 6.20 Nr. 1 Buchstabe e)“.

13. Anlage 13 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2.7 wird durch die folgende Nummer 2.7 ersetzt:

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage	Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen	Geeignetes elektronisches Format
2.7	bei Fahrzeugen, die ein LNG-System an Bord haben, die Bescheinigungen des Schiffsführers und der Besatzungsmitglieder, die am Bunkervorgang beteiligt sind	RheinSchPersV § 15.02	zugelassen	PDF/A-Format

“

b) Nummer 5.12 wird durch die folgende Nummer 5.12 ersetzt:

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage	Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen	Geeignetes elektronisches Format
5.12	bei Fahrzeugen, die ein LNG-System oder ein Methanolsystem an Bord haben, die folgenden nach ES-TRIN erforderlichen Unterlagen: a) eine Risikobewertung nach Artikel 30.04, b) eine Beschreibung des Antriebs- oder Hilfssystems, c) Pläne des Antriebs- oder Hilfssystems, d) ein Plan über die Druck- und Temperaturverteilung innerhalb des Systems, e) das Betriebshandbuch nach Artikel 30.05 Nummer 5 und f) eine Sicherheitsrolle nach Artikel 30.05 Nummer 1.	ES-TRIN Artikel 30.03 Nummer 5, Artikel 30.04 und Artikel 30.05 Nummern 1 und 5	zugelassen	PDF-Format

“

**Anlage 2 zu Protokoll 8**

**Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) durch eine Anordnung vorübergehender Art gemäß § 1.22a RheinSchPV**

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

*Nach der Angabe zu § 8.13 wird wie die folgende Angabe eingefügt:*

„§ 8.14 Sicherheit der Fahrzeuge, die ein Methanolsystem oder Akkumulatoren an Bord haben“

2. *Nach § 8.13 wird der folgende § 8.14 eingefügt:*

**„§ 8.14**  
*Sicherheit der Fahrzeuge,*  
*die ein Methanolsystem oder Akkumulatoren an Bord haben*

1. An Bord von Fahrzeugen, die ein Methanolsystem an Bord haben, hat sich der Schiffsführer zu vergewissern, dass eine Person an Bord über die entsprechenden Befähigungen für die Verwendung dieses Brennstoffs verfügt. Diese Anforderung gilt als erfüllt, wenn die Person beispielsweise über die besonderen Befähigungen gemäß den vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt (CESNI) herausgegebenen Leitlinien „Befähigungsanforderungen für den Betrieb von Fahrzeugen, die Methanol als Brennstoff nutzen“ verfügt.
2. An Bord von Fahrzeugen, auf denen Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh installiert sind, hat sich der Schiffsführer zu vergewissern, dass eine Person an Bord über die entsprechenden Befähigungen für ihre Verwendung verfügt. Diese Anforderung gilt als erfüllt, wenn die Person beispielsweise über die besonderen Befähigungen gemäß den vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt (CESNI) herausgegebenen Leitlinien „Befähigungsanforderungen für den Betrieb von Fahrzeugen mit Stromversorgung für den Antrieb“ verfügt.“

**VI. Technische Vorschriften für Binnenschiffe**

**PROTOKOLL 9**  
**Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO)**  
**Anpassung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB)**

Kein Beschluss.

**VII. Automatisierte Navigation**

**PROTOKOLL 10**  
**Automatisierte Navigation**

Kein Beschluss.

## **VIII. Der Rhein als Wasserstraße**

### **PROTOKOLL 11**

#### **Verlegung eines Betonschutzrohres mittels Microtunneling zur Unterquerung des Oberrheins für ein grenzüberschreitendes Wärmenetz bei Rhein-km 294,300**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission

stimmt kraft bestehender Vertragswerke der Verlegung eines Betonschutzrohres mittels Microtunneling zur Unterquerung des Oberrheins für ein grenzüberschreitendes Wärmenetz bei Rhein-km 294,300 unter den im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen zu.

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

#### **Anlage**

**Checkliste für die Verlegung eines Betonschutzrohres  
mittels Microtunneling zur Unterquerung des Oberrheins für ein  
grenzüberschreitendes Wärmenetz bei Rhein-km 294,300**

**1. Art des Bauwerks:**

Betonschutzrohr unter der Gewässersohle des Rheins für den Transport von Wärmeenergie zwischen den Städten Kehl und Straßburg.

**2. Nächster Ort/Stadt:**

Strasbourg / Kehl

**3. Rhein-km:**

294,300

**4. Art der Baumaßnahme:**

Aushub und Rohrvortrieb

**A. Allgemeine Beschreibung**

**5. Fahrwasserbreite:**

Unverändert

**6. Fahrrinnenbreite:**

Unverändert

**7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika des Querbauwerks:**

Das Schutzrohr ist aus Stahlbeton, hat eine Länge von 320 Laufmetern, einen Außendurchmesser von 2640 mm und einen Innendurchmesser von 2200 mm.

Die Mindesthöhe der Überdeckung zwischen der Oberkante des Schutzrohrs und der Gewässersohle beträgt 5,50 Meter und erfüllt damit die in Beschluss 2012-I-13 vorgeschriebene Mindestüberdeckung von 2,50 Metern.

**8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser:**

Nicht zutreffend – unterirdische Unterquerung

**9. Abstand des nächsten Bauwerkes (Oberstrom und Unterstrom):**

Stromaufwärts: SNCF-Brücke (680 m)

Stromabwärts: Schleuse Gamsheim (15 km)

**10. Überdeckung des Bauwerks in der Gewässersohle**

5,50 m

## **B. Angaben zum Bauablauf**

### **11. Beschreibung des Bauablaufs:**

Die Ausführung des Bauwerks soll mittels Mikrotunneling erfolgen, wobei keine Öffnung der Gewässersohle des Rheins erforderlich ist. Die Arbeiten werden vollständig vom Ufer aus durchgeführt, ohne Eingriff von der Wasserstraße aus und ohne Beeinträchtigung der die Ufer stabilisierenden Bauwerke.

Die einzelnen Umsetzungsschritte lauten wie folgt:

- Schritt 1: Erdarbeiten und Bau der Ein- und Ausfahrtschächte der Mikrotunnelbohrmaschine auf deutscher und französischer Seite. Die Schächte befinden sich außerhalb des Ufers, lediglich ihre Wände schließen ggf. bündig mit dem Ufer ab.
- Schritt 2: Einsatz der Mikrotunnelbohrmaschine unter der Gewässersohle des Rheins.
- Schritt 3: Einsetzen von Stahlstützen im Inneren des Betonrohrs.
- Schritt 4: Verrohrung der Stahlrohre vom Ausgangsschacht auf französischer Seite aus.
- Schritt 5: Kontrolle der Schweißnähte.
- Schritt 6: Anbringen der Wärmeisolierung.
- Schritt 7: Anlegen der Sichtkontrollschächte und Aufschüttung.

Die Mikrotunneling-Technologie ist zuverlässig, mit ständig kontrollierter Positionierung, und stellt daher kein Risiko dar, von der Soll-Achse des Vortriebs abzuweichen. Die Dicke der Abdeckung ist daher bei Abschluss der Arbeiten garantiert.

### **12. Ausführungszeitraum:**

Die Durchführung der Arbeiten ist für die Zeit von Januar 2026 bis Juli 2027 geplant.

### **13. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung:**

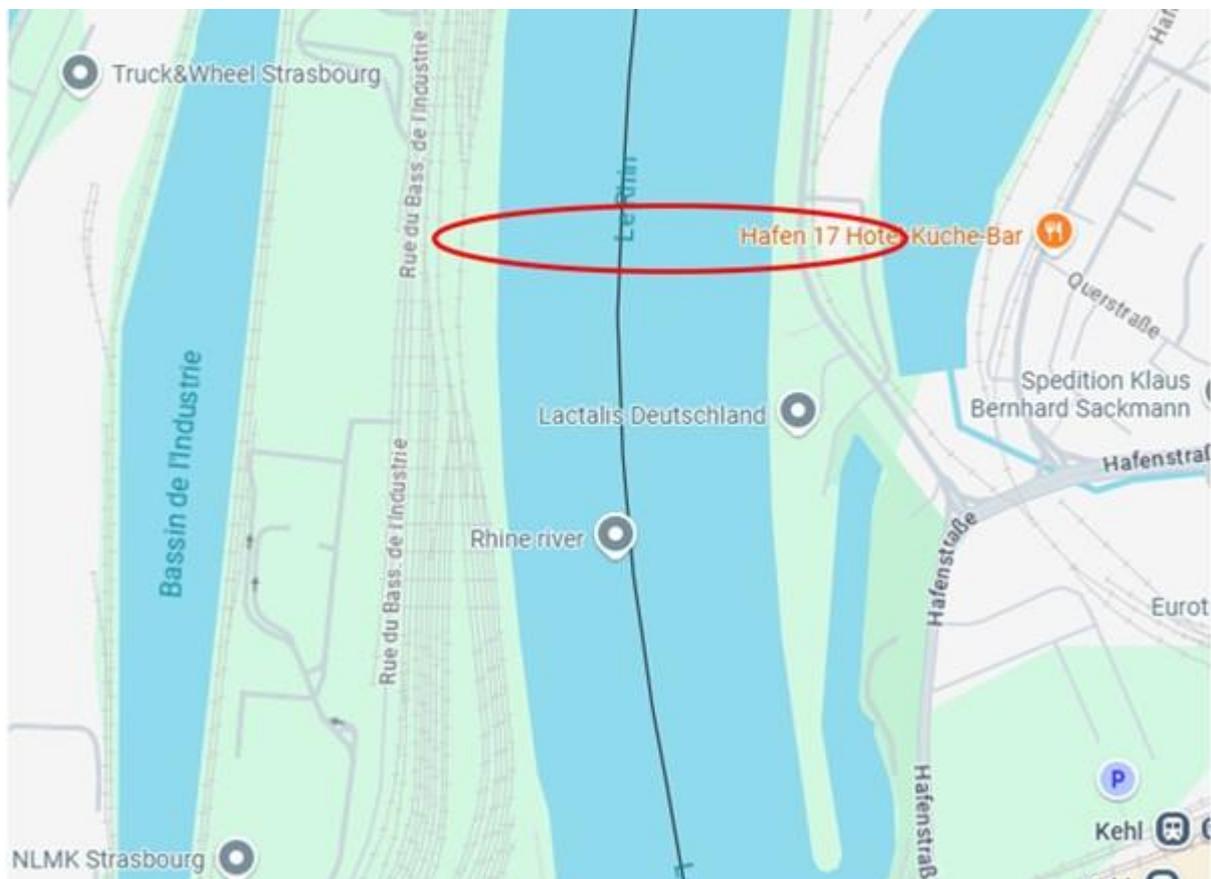
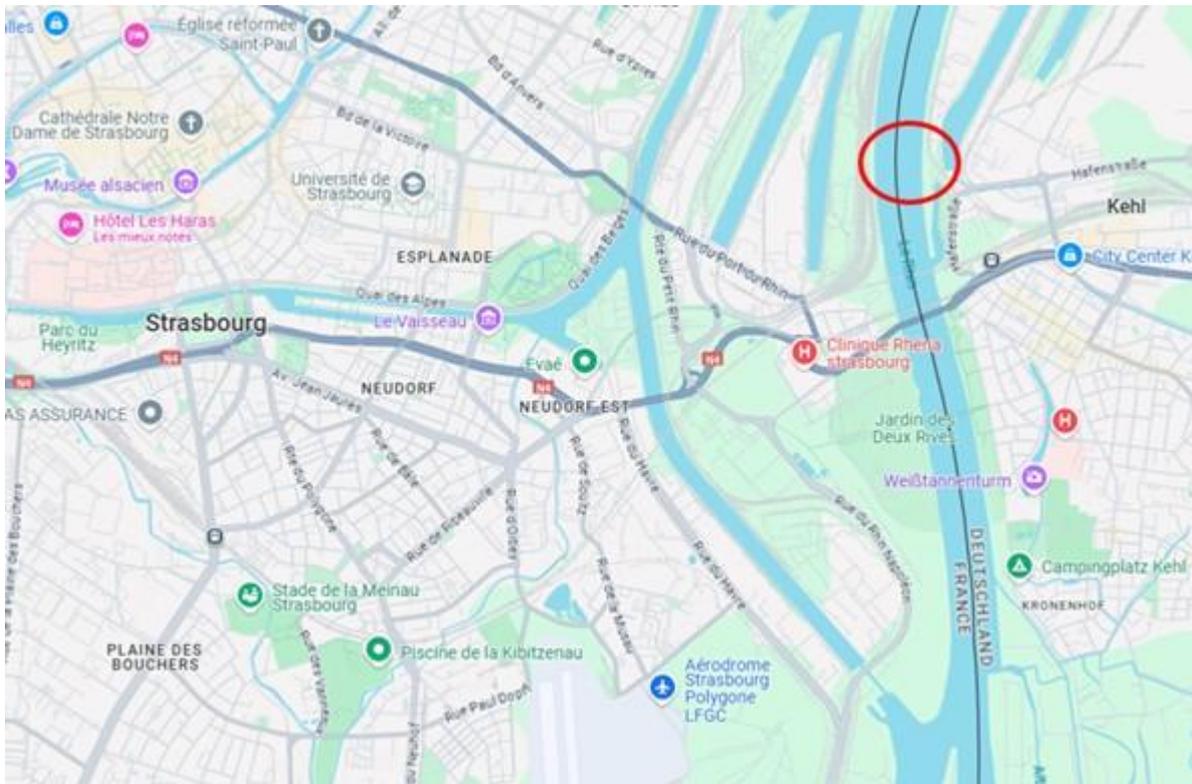
Die Arbeiten werden vollständig vom Ufer aus durchgeführt. Die Baumaßnahme erfordert somit keine Einschränkung der Schifffahrt

### **14. Dauer der geplanten Schifffahrtssperrungen (Total/teilweise):**

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

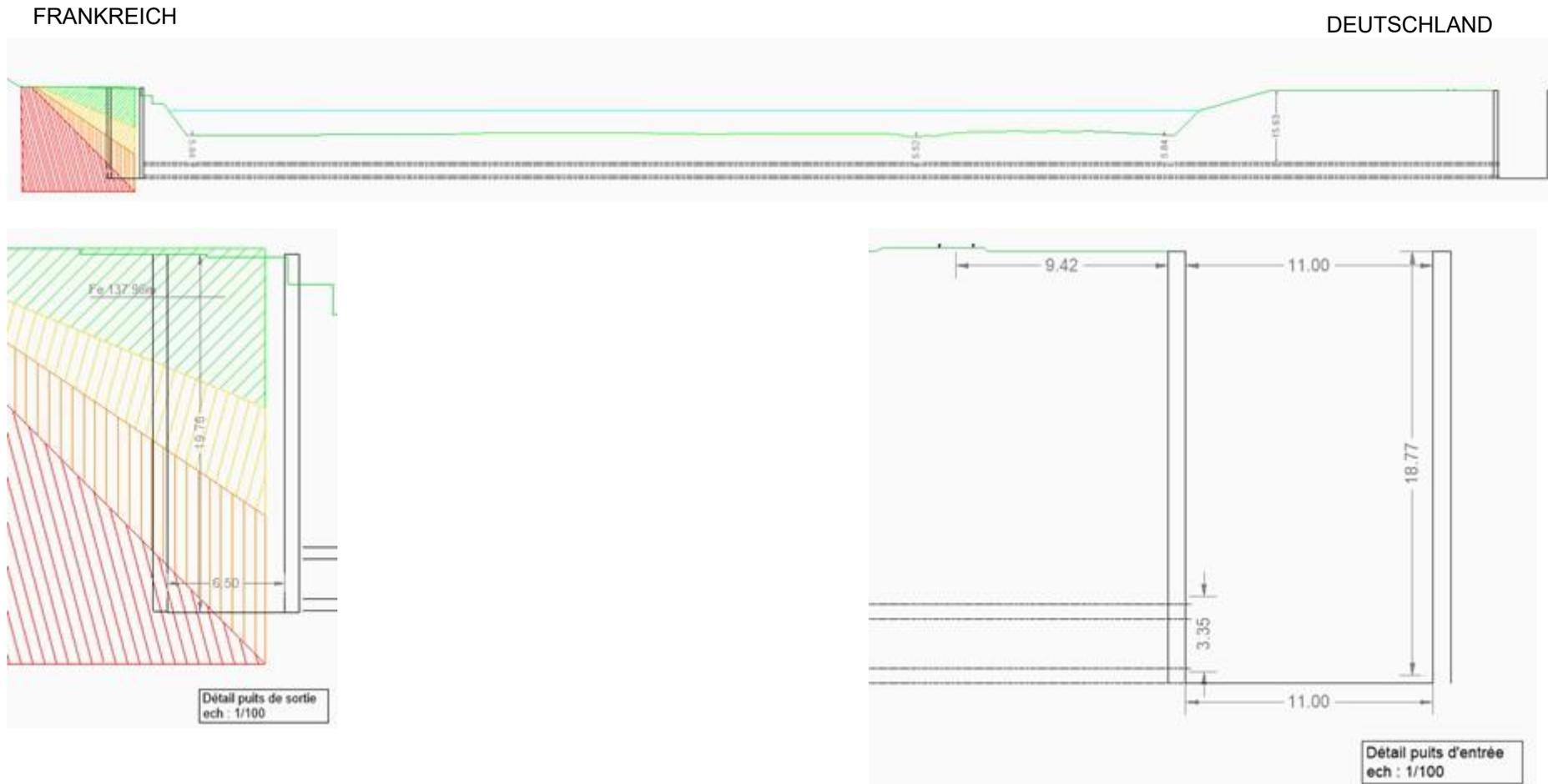
### C. Pläne

#### 15. Lageplan:





16. Querprofil der Wasserstraße mit Querbauwerk (mit Sohlprofil und Uferanschluss):



**PROTOKOLL 12**  
**Bau einer neuen Brücke und Ersatz der bestehenden Brücke über die Lek bei Hagestein**  
**(Rhein-km 949,000)**

**Beschluss**

Die Zentralkommission,

gestützt auf den Beschluss 2017-II-24 betreffend Ersatzneubau der Brücke von Hagestein bei Rhein-km 949,000,

stellt fest, dass der Bau einer neuen Straßenbrücke bei Hagestein Rhein-km 949,000 keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

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

**Anlage**

**Checkliste für den Bau einer neuen Brücke und Ersatz der bestehenden Brücke über den Lek bei Hagestein (Rhein-km 949,000)**

**1. Art der Brücke:**

Das Bauwerk umfasst den Bau eines neuen Brückenüberbaus und den Ersatz des derzeitigen Brückenüberbaus.

**2. Nächster Ort/Stadt:**

Nieuwegein und Hagestein

**3. Rhein-km:**

949,000 (auf dem Fluss Lek)

**4. Art der Baumaßnahme:**

Die Brücke von Hagestein wird aus zwei nebeneinander gelegenen Brücken bestehen.

Stromabwärts (Westen) von der bestehenden Brücke wird eine neue Brücke für den Straßenverkehr in der Nord-Süd-Richtung gebaut werden. An der Stelle der abzureißenden bestehenden Brücke wird eine neue Brücke für den Straßenverkehr in Süd-Nord-Richtung gebaut werden.

**A. Allgemeine Beschreibung**

**5. Fahrwasserbreite (außerhalb des Bauwerkbereichs):**

140,80 Meter

**6. Fahrrinnenbreite (außerhalb des Bauwerkbereichs):**

112,64 Meter

**7. Anzahl der Pfeiler im Fahrwasser:**

Im Fahrwasser sind keine Pfeiler geplant.

**8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne:**

In der Fahrrinne sind keine Pfeiler geplant.

**9. Anzahl der für die Schifffahrt freigegebenen Durchfahrtsöffnungen:**

Eine Durchfahrtsöffnung.

**10. Breite des Brückenüberbaues:**

33,33 Meter per Brückenteil.

**11. Abstand zur nächsten Brücke (Oberstrom und Unterstrom):**

Oberstrom: Eisenbahnbrücke Culemborg auf der Bahnlinie 's-Hertogenbosch-Utrecht über die Lek in der Nähe von Culemborg bei Km 8,8.

Unterstrom: Jan Blankenbrug-Brücke auf der A2 über die Lek in der Nähe von Hagestein bei Km 2,85.

**B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand**

**12. Form des Überbaus (gerade/gebogen):**

Leicht gebogene Unterkante des Überbaus.

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

NAP +15,80 Meter

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

Der höchste Punkt des Überbaues in der Fahrrinne (Unterkante der Brücke) liegt bei ungefähr 17,80 m + NAP.

**15. HSW (m, Höhenbezugssystem):**

Der höchste schiffbare Wasserstand MHW beträgt NAP + 6,50 Meter.

**16. Durchfahrtshöhe bei HSW:**

Die Durchfahrtshöhe beträgt 9,30 Meter bei HSW.

**17. Durchfahrtsbreite bei HSW mit einer Höhe von 9,10 m:**

Die Durchfahrtsbreite beträgt 112,64 Meter bei HSW.

**C. Berücksichtigung der Radarschiffahrt**

**18. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut:**

Bezüglich der Radarbildstörungen wird der Entwurf der Brücke nach dem Bericht des niederländischen Informationsdienstes für Verkehr und Transport (*Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV*) „Durch Brücken erzeugte Radarbildstörungen für die Schifffahrt“ (Rijkswaterstaat, 2000) geprüft.

**19. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden:**

Die zu treffenden Maßnahmen hängen von den oben genannten Prüfergebnissen ab.

**20. Geplante Konstruktionsform der Brücke:**

Balkenbrücke ohne Pfeiler im Fahrwasser im Freivorbauverfahren

**21. Geplantes Konstruktionsmaterial:**

Beton

**D. Angaben zum Bauablauf**

**22. Art der Brückenmontage (sofern bereits bekannt):**

Freivorbau

**23. Ausführungszeitraum:**

2025 – 2030

**24. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung:**

Während der Bauarbeiten kommt es zu einer Behinderung der Schifffahrt. Diese Behinderung der Schifffahrt kann in die von Rijkswaterstaat definierten Klassen 1 und 2 eingeteilt werden.

Klasse 1 der Behinderung der Schifffahrt: eine gewisse Behinderung, z.B. Geschwindigkeitsbegrenzung oder Vermeidung von Wellenschlag.

Klasse 2 der Behinderung der Schifffahrt: Wartezeit für die Schifffahrt bis zu maximal 2 Stunden, z. B. durch Begegnungsverbote für Schiffe.

<b>Nr.</b>	<b>Arbeiten</b>	<b>Geplante Beeinträchtigungen (Sperrung oder Einschränkung)</b>	<b>Ausführungszeitraum</b>
1	Bau von Entladekais sowie Be- und Entladung entlang des Ost- und Westufers; (Menge und/oder Einsatz noch zu bestimmen)	Einschränkung	Q2/2025
2	Baggerarbeiten am Ost- und Westufer; (Menge und/oder Einsatz noch zu bestimmen)	Einschränkung	Q2/2025 – Q4/2029
3	Einrichtung einer geschützten Wasserstraße entlang temporärer Kofferdämme;	Einschränkung	Q2/2025
4	Konstruktion temporärer Kofferdämme für den Bau von Pfeilern;	Einschränkung	Q3/2025
5	Montage/Demontage von Schalungen für die Freivorbauwagen; (Behinderungen der Schifffahrt sowie deren Auswirkungen noch zu bestimmen.)	Einschränkung	Q3/2026 – Q2/2030
6	Betonbau der Hauptspannweite mit Hilfe von Freivorbauwagen; die Schalungen schränken das vorgegebene Lichtraumprofil ein. (Behinderungen der Schifffahrt sowie deren Auswirkungen noch zu bestimmen)	Einschränkung	Q3/2026 – Q2/2030
7	Abriss der bestehenden Brücke;	Einschränkung Sperrung	Q3/2028
8	Entfernen der temporären Kofferdämme für den Bau von Pfeilern;	Einschränkung	Q3/2026 – Q3-2028
9	Entfernen der temporären Kofferdämme zum Schutz der Wasserstraße;	Einschränkung	Q4/2030
10	Entfernen der Entladekais am Ost- und Westufer;	Einschränkung	Q4/2030

**Tabelle 1: Vorläufige Planung**

Vor Beginn der Arbeiten werden die zu treffenden Verkehrsmaßnahmen und die Art der Behinderung der Schifffahrt in einem von der Wasserstraßenverwaltung (Rijkswaterstaat Oost-Nederland) genehmigten Verkehrsmanagementplan festgelegt.

**25. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (insgesamt/teilweise):**

Für den Abriss der bestehenden Straßenbrücke wird die Schifffahrt für bis zu 24 Stunden vollständig gesperrt. Diese Arbeiten sind für das 3. Quartal 2029 geplant.

Das Ziel bleibt, die Dauer der Unterbrechung der Schifffahrt so kurz wie möglich zu halten. Außerdem sind mehrere kürzere Unterbrechungen für die Binnenschifffahrt besser als eine längere Unterbrechung.

E. Pläne

26. Lageplan mit Bauwerk:



Abbildung 1: Visualisierung der fertigen Brücke

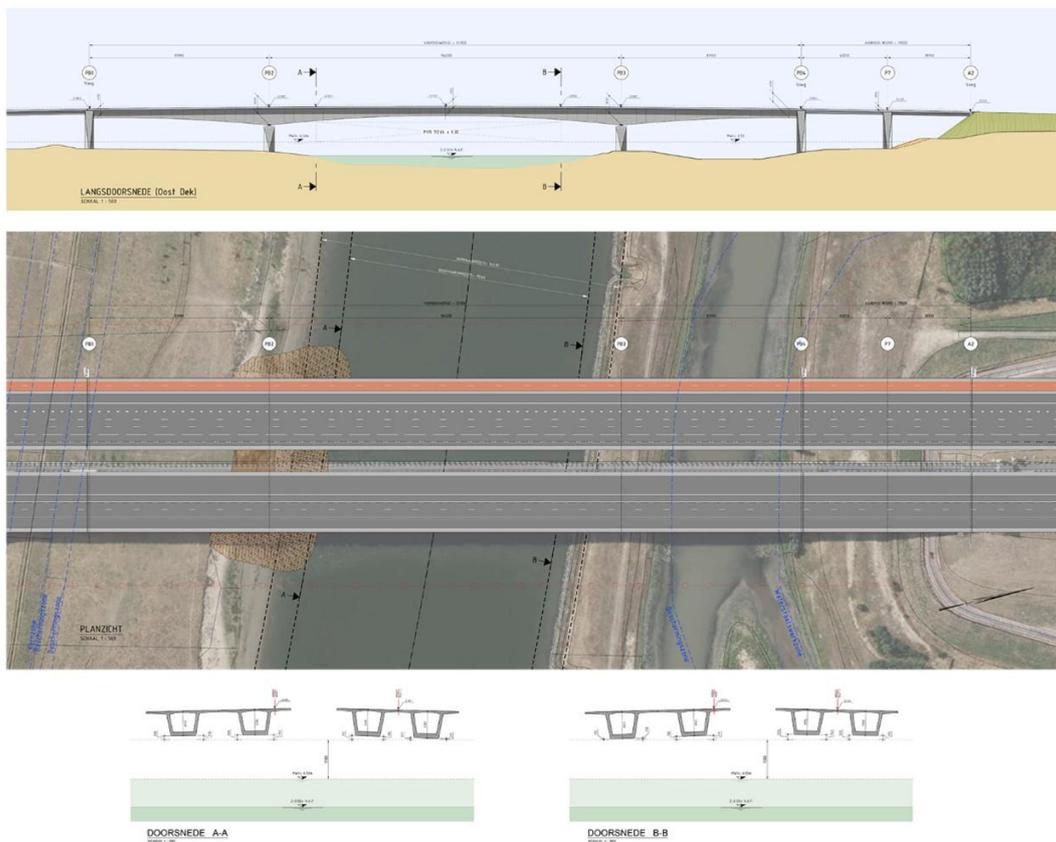


Abbildung 2: Luftbild der neuen Situation



Abbildung 3: Vermaaste Quersnitte

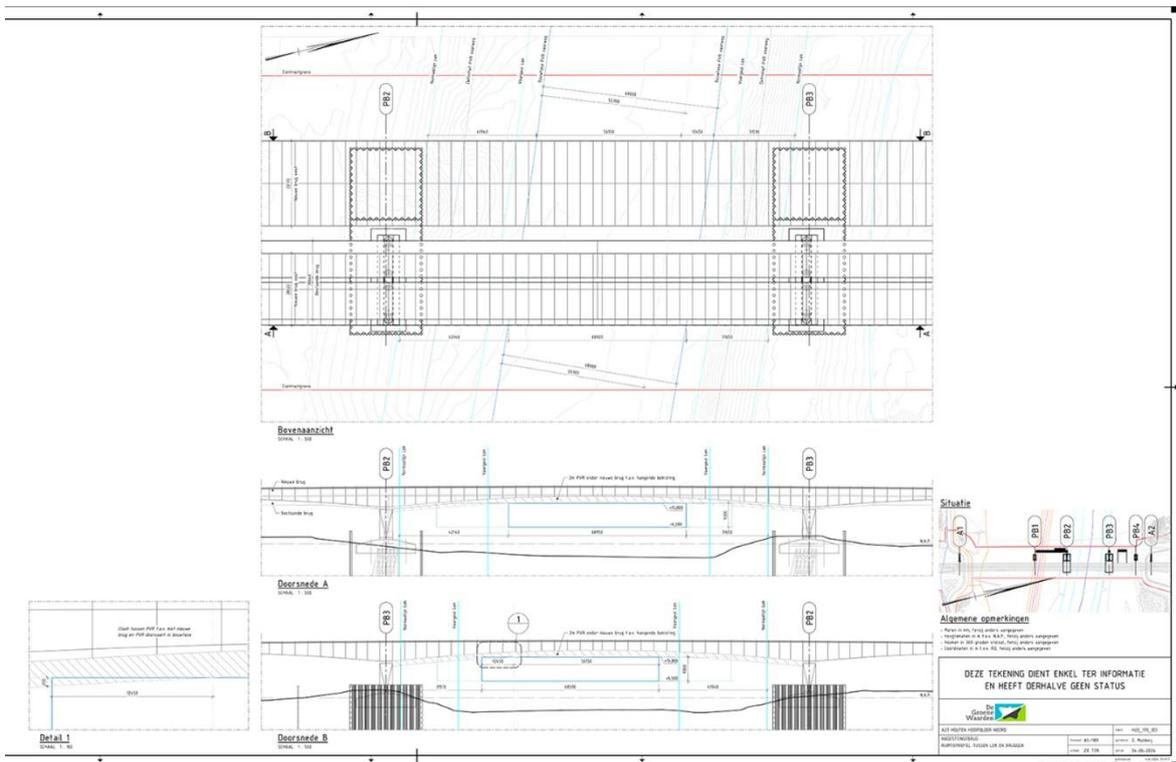
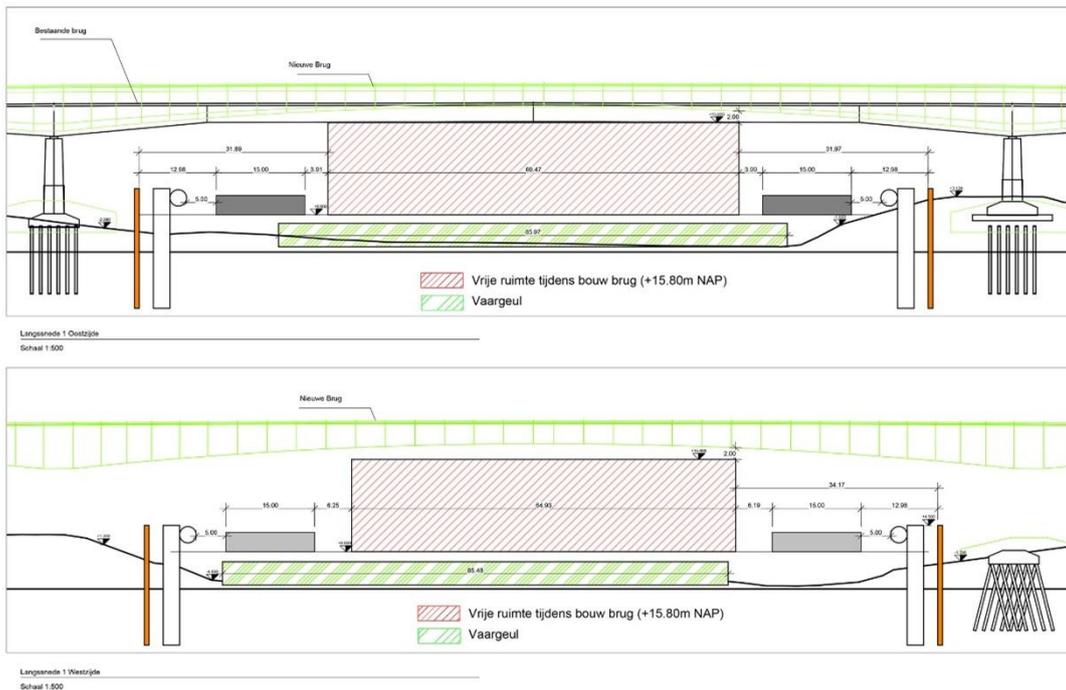


Abbildung 4: Lichtraumprofiel

## 27. Querprofil der Wasserstraße mit Bauwerk – Detail der Rheinquerung:



**Abbildung 5: Schnittansicht - Lichtraumprofil**

### PROTOKOLL 13

### Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein

### Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

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

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

begrüßt die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse,

stellt fest, dass die Maßnahmen

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

**Anlage**

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem deutschen Rhein in 2024 – 2025**

<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	336,000 – 338,000	Lfd. Durchführung Geschiebe/Kies wird abhängig vom Rheinabfluss zugegeben. Die Zugabemenge in 2024 betrug 190.200 m³. Die geschätzte Zugabemenge für 2025 beträgt 185.000 m³.	Keine
2	Sohlstabilisierung unterhalb Iffezheim	336,000 – 352,000	Lfd. Durchführung Ziel: Verhinderung weiterer Sohlenerosion, Stabilisierung der Sohle. Im Jahr 2024 wurden im Bereich von Rheinkilometer 336,150 bis Rheinkilometer 352,070 9.355 m³ Wasserbausteine der Klasse CP45/125 eingebaut. Für das Jahr 2025 ist, abhängig von den Abflussverhältnissen, kein Einbau von Sohlenstabilisierungsmaterial geplant.	Keine
3	Unterhaltungsbaggerungen am Oberrhein	339,000 – 464,000	Lfd. Durchführung. Baggermenge in 2024 betrug 197.160 m³ Baggermenge in 2025 geschätzt 100.000 m³	Vorsicht im Baustellenbereich
4	Geschiebezugabe Mittelrhein - Leerung Geschiebefang Mainz-Weisenau und überörtliche Verbringung	494,300 – 494,460	33. Leerung und fortfolgende Zeitraum: Rahmenvertrag 2025-2027 Baggermenge (vertraglich): 132.000 m³ Wiederherstellung des Sohlprofils	Keine
5	Ersatzmaßnahme Sohlstabilisierung Bockum-Krefeld	757,700 – 763,600	Baubeginn November 2022. Umsetzung der Maßnahme bis 1. Quartal 2026.	Wahrschau, Vorsicht im Baustellenbereich
6	Geschiebezugabe Niederrhein, Staffel 1	700,000 – 865,200 (exklusive Bergsenkungsgebiet)	Bauausführung ab Sommer 2024. Umsetzung Maßnahme bis Herbst 2025.	Keine
7	Geschiebezugabe Bergsenkungsgebiet, Staffel	791,500 – 805,800	Baubeginn Oktober 2023. Umsetzung Maßnahme diskontinuierlich bis Herbst 2025.	Keine

**PROTOKOLL 14**  
**Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb**  
**liegenden Strecke**  
**Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleuse Iffezheim**  
**Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2024**

**Beschluss**

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

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

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

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

**Anlage**

### **Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke, Jahr 2024**

Das Jahr 2024 war das wärmste Jahr seit dem Beginn der Wetteraufzeichnung im Jahr 1881. Zusätzlich brachten der milde Winter 2023/2024 sowie ein außergewöhnlich warmer Frühling ungewöhnlich hohe Niederschlagsmengen. Dies führte dazu, dass das Jahr 2024 insgesamt ein deutlich zu nasses Jahr, mit ca. 903 l/m<sup>2</sup> Niederschlag war. Das hydrologische Winterhalbjahr war in Deutschland das nasseste seit Messbeginn (Quelle: DWD).

Aufgrund des niederschlagsreichen Winters und Frühjahrs 2023/2024 bewegten sich die Wasserstände von Januar bis August durchgängig im Bereich zwischen MW und MHW. Lediglich in den Monaten Februar, März und April wurde der MW (W = 240 cm (2011/2020)) kurzzeitig unterschritten. Eine Spitze in den Bereich knapp unterhalb des HW (W = 594 cm (2011/2020)) gab am 02.06.2024 mit einem Wasserstand von W = 558 cm.

Von August bis Mitte November herrschten vornehmlich Wasserstände im Bereich unterhalb des MW, mit einer Ausnahme von Mitte September bis Mitte Oktober. In diesem Zeitraum lag der Wasserstand aufgrund ausgiebiger Niederschläge wieder im Bereich zwischen MW und MHW. Mitte November fielen die Wasserstände dann in den Bereich des Vertragswasserstandes von 111,058 m ü. NHN (HS170), was einem Wasserstand von 104 cm ü. PNP am Pegel Iffezheim entspricht, ohne diesen jedoch zu unterschreiten. Anschließend stiegen die Wasserstände kontinuierlich an, um bis zum Jahreswechsel um den MW zu schwanken ( $\pm 0,5 - 1$  m).

Im Jahr 2024 wurde der Vertragswasserstand am Pegel Iffezheim nicht unterschritten.

Hier einige statistische Daten zum Pegel Iffezheim für das Kalenderjahr 2024:

NNW<sub>KJ2024</sub> = 114 cm am 19.11.2024 (geringster gemessener momentaner Wasserstand)

NNW<sub>KJ2024</sub> = 132 cm am 17.11.2024 (kleinster Tagesmittelwert)

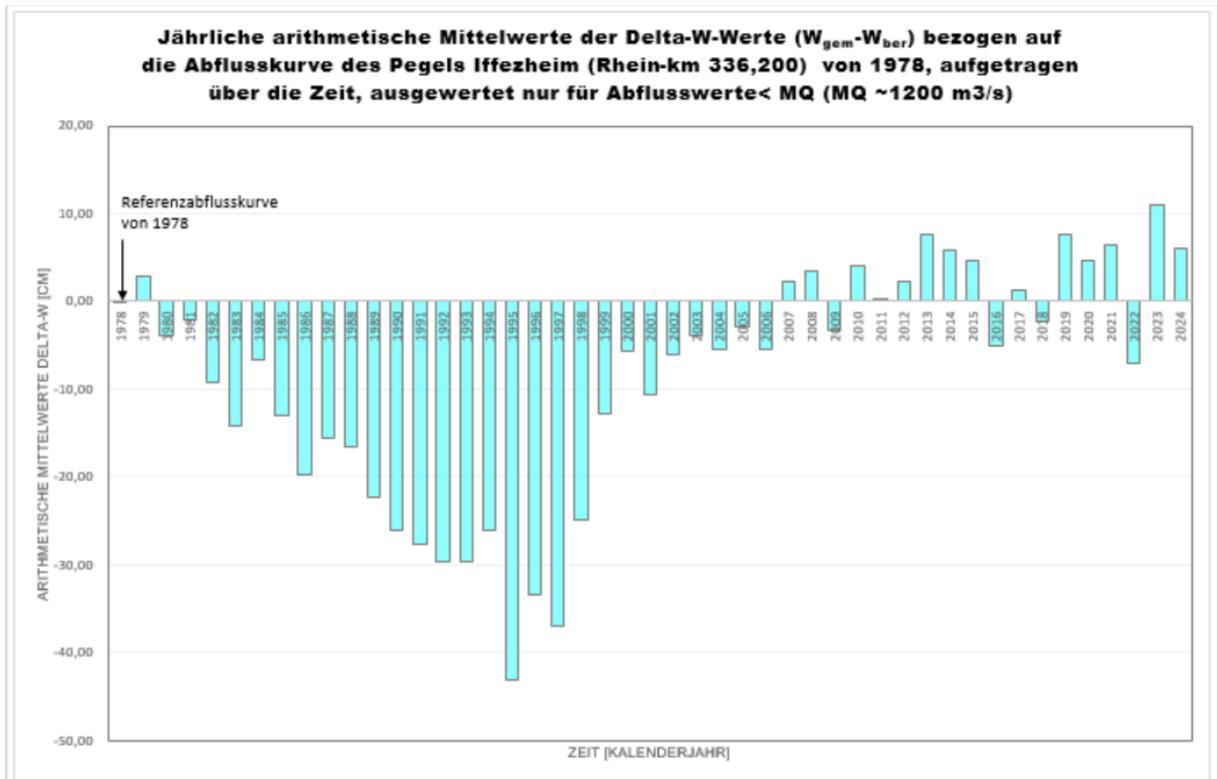
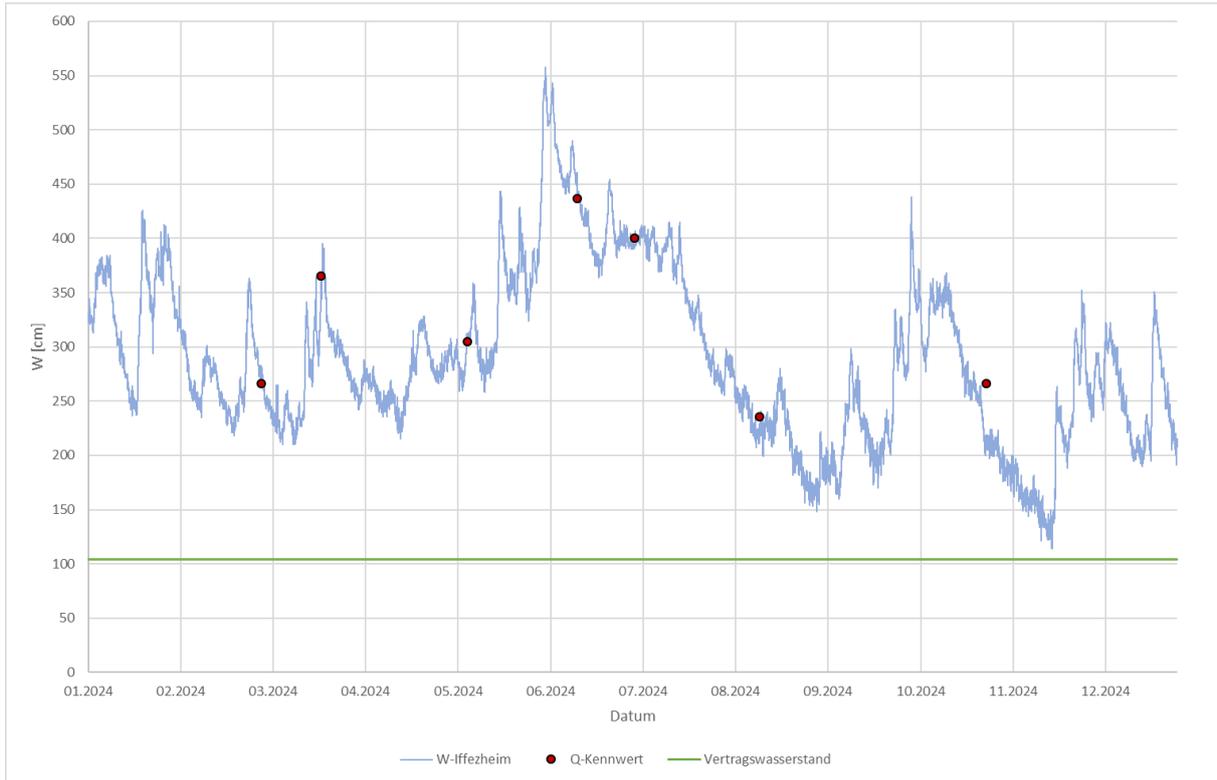
MW<sub>KJ2024</sub> = 290 cm (zum Vergleich MW<sub>2014/2023 (KJ)</sub> 233 = cm)

HHW<sub>KJ2024</sub> = 558 cm am 02.06.2024 (höchster gemessener momentaner Wasserstand)

Die Abflussfülle betrug im Kalenderjahr 2024 ca. 45,3 Mrd. m<sup>3</sup> bei einem Mittel von 36,8 Mrd. m<sup>3</sup> in letzten 10 Jahren (2015/2024).

Im Jahr 2024 wurden insgesamt sieben Abflussmessungen im Zeitbereich von Februar bis Oktober durchgeführt. Dabei war lediglich die Messung am 13.08.2024 mit einem Abflusswert von Q = 1128 m<sup>3</sup>/s kleiner als 1200 m<sup>3</sup>/s (entspricht dem Pegelwert von 255 cm).

Der arithmetische Mittelwert der Delta-W-Werte (W<sub>gem</sub> – W<sub>ber</sub>) dieser Messungen bezogen auf die Abflusskurve am Pegel Iffezheim aus dem Jahr 1978 (Referenzabflusskurve) beträgt für das Jahr 2024 +6,00 cm.



**PROTOKOLL 15**  
**Instandhaltungsarbeiten an der Schleusen- und Stauwehranlage Amerongen auf dem Nederrijn**

**Beschluss**

Die Zentralkommission,

stellt fest, dass die Instandhaltungsarbeiten an der Schleusen- und Stauwehranlage Amerongen auf dem Nederrijn Rhein-km 922 keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorrufen, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

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

**Anlage**

**Checkliste für Instandhaltungsarbeiten an der Schleusen- und Stauwehranlage  
Amerongen auf dem Nederrijn**

**1. Art des Bauwerks:**

Schleuse Amerongen

**2. Nächster Ort/Stadt:**

Amerongen

**3. Rhein-km:**

922 (Nederrijn)

**4. Art der Baumaßnahme:**

Instandhaltungsarbeiten

**A. Allgemeine Beschreibung**

**5. Fahrwasserbreite:**

Nicht anwendbar

**6. Fahrrinnenbreite:**

Nicht anwendbar

**7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika des Querbauwerks:**

Länge der Schleusenkammer = 260 Meter  
Breite der Schleusenkammer = 18 Meter

**8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser:**

Die Schleusenkammer befindet sich am rechten Ufer. Am linken Ufer befindet sich die Stauwehranlage Amerongen.

**9. Abstand des nächsten Bauwerkes (Oberstrom und Unterstrom):**

Stromaufwärts; Verkehrsbrücke Rhenen bei Kilometer 13.  
Stromabwärts; Eisenbahnbrücke Culemborg bei Kilometer 20.

**B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand**

**10. Form des Querbauwerks über der Fahrrinne (gerade/gebogen):**

Nicht anwendbar

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

Nicht anwendbar

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

Nicht anwendbar

**13. HSW (m, Höhenbezugssystem):**

NAP + 8,85 Meter

**14. Durchfahrtshöhe bei [HSW]:**

Nicht anwendbar

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

18 m (Breite der Schleusenammer)

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

Drempeltiefe stromaufwärts: NAP – 1,0 Meter

Drempeltiefe stromabwärts: NAP – 1,75 Meter

**C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt**

**17. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut:**

Nicht anwendbar

**18. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden:**

Nicht anwendbar

**19. Geplante Konstruktionsform des Bauwerks:**

Nicht anwendbar

**20. Geplantes Konstruktionsmaterial:**

Nicht anwendbar

**D. Angaben zum Bauablauf**

**21. Beschreibung des Bauablaufs:**

- Austausch der Schleusentore am Oberhaupt
- Betonreparatur des Drempels am Oberhaupt
- Austausch eines großen Teils der Reibhölzer und -balken, Einstell- und Wartebereiche

**22. Ausführungszeitraum:**

Geplanter Beginn der Arbeiten: ab 15. September 2025.

**23. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung:**

Zur Durchführung der Arbeiten ist eine Sperrung für die Dauer von 10 Tagen vorgesehen.

Während der Sperrung stehen folgende Alternativrouten für die Schifffahrt zur Verfügung:

- Wenn der Wasserstand es zulässt und die Stauwehranlage Amerongen geöffnet ist, kann die Schifffahrt ihre Fahrt durch den Staukanal fortsetzen.
- Wenn die Stauwehranlage in Amerongen geschlossen ist, gibt es eine Umleitungsstrecke flussaufwärts über den Nederrijn, den Pannerdens-Kanal und danach stromabwärts über die Waal und den Amsterdam-Rheinkanal.

Das Ziel bleibt, die Dauer der Unterbrechung der Schifffahrt so kurz wie möglich zu halten. Außerdem sind mehrere kürzere Unterbrechungen für die Binnenschifffahrt besser als eine längere Unterbrechung.

**24. Dauer der geplanten Schifffahrtssperrungen (Total/teilweise):**

Vollsperrung der Stauwehranlage für die Dauer von 10 Tagen.

**E. Pläne**

**25. Lageplan mit Querbauwerk:**

Anlage 1

**26. Querprofil der Wasserstraße mit Querbauwerk (mit Sohlprofil und Uferanschluss):**

Nicht anwendbar

## Anlage 1: Übersichtszeichnungen

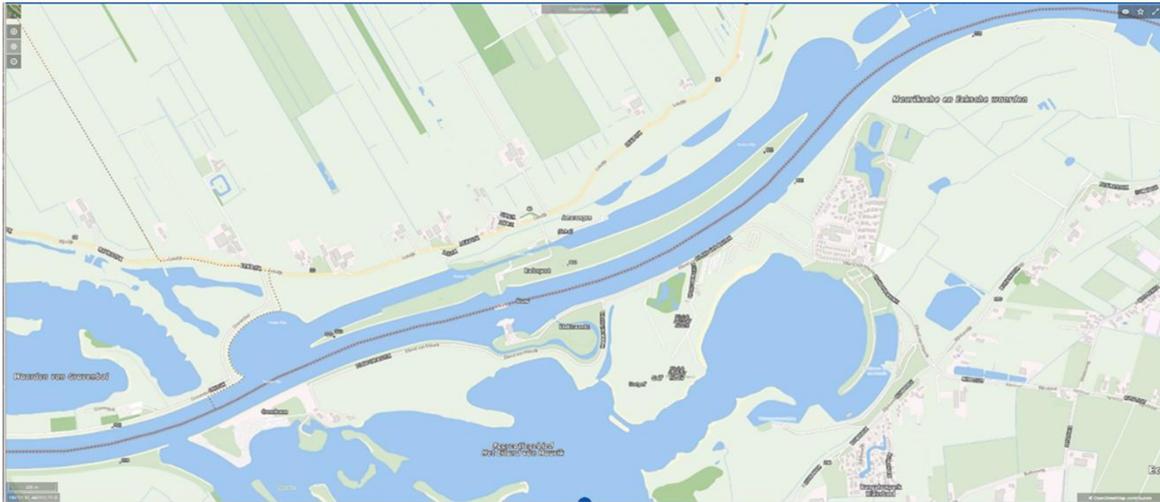


Abbildung 1: Aufsicht der Schleusen- und Stauwehranlage Amerongen



Abbildung 2: Luftbild der Schleusen- und Stauwehranlage Amerongen



Abbildung 3: Schleuse Amerongen stromaufwärts gelegene Seite



**Abbildung 4: Stauwehnanlage Amerongen stromaufwärts gelegene Seite**



**Abbildung 5: Von der Sperrung betroffener Abschnitt (rot) / Umleitungsstrecke (grün)**

**PROTOKOLL 16**  
**Modernisierung des industriellen Automatisierungssystems an der Schleusen- und**  
**Stauwehranlage auf dem Nederrijn (Driel, Amerongen und Hagestein)**

**Beschluss**

Die Zentralkommission,

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Instandhaltungsarbeiten an der Schleusen- und Stauwehranlage auf dem Nederrijn (Driel bei Rhein-km 891,800, Amerongen bei Rhein-km 922,000 und Hagestein bei Rhein-km 946,900) keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorrufen, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

Die Berichte des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und die Pläne sind diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

**Anlagen**

**Anlage 1 zu Protokoll 16**

**Checkliste zum Austausch des industriellen Automatisierungssystems an der Schleusen- und Stauwehranlage Driel (Nederrijn, Rhein-km 891,800)**

**1. Art des Bauwerks:**

Bei dem Bauwerk handelt es sich um die Schleusen- und Stauwehranlage in Driel.

**2. Nächster Ort/Stadt:**

Driel

**3. Rhein-km:**

891,800 (auf dem Nederrijn)

**4. Art der Baumaßnahme:**

Instandhaltung für den Austausch der industriellen Automatisierungssystem der Schleusen- und Stauwehranlage.

**A. Allgemeine Beschreibung**

**5. Fahrwasserbreite (außerhalb des Bauwerkbereichs):**

Nicht anwendbar

**6. Fahrrinnenbreite (außerhalb des Bauwerkbereichs):**

Nicht anwendbar

**7. Anzahl der Pfeiler im Fahrwasser:**

Nicht anwendbar

**8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne:**

Nicht anwendbar

**9. Anzahl der für die Schifffahrt freigegebenen Durchfahrtsöffnungen:**

Nicht anwendbar

**10. Breite des Brückenüberbaues:**

Nicht anwendbar

**11. Abstand zur nächsten Brücke (Oberstrom und Unterstrom):**

Nicht anwendbar

**B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand**

**12. Form des Überbaus (gerade/gebogen):**

Nicht anwendbar

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

Nicht anwendbar

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

Nicht anwendbar

**15. HSW (m, Höhenbezugssystem):**

Nicht anwendbar

**16. Durchfahrtshöhe bei HSW:**

Nicht anwendbar

**17. Durchfahrtsbreite bei HSW mit einer Höhe von 9,10 m:**

Nicht anwendbar

**C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt**

**18. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut:**

Nicht anwendbar

**19. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden:**

Nicht anwendbar

**20. Geplante Konstruktionsform der Brücke:**

Nicht anwendbar

**21. Geplantes Konstruktionsmaterial:**

Nicht anwendbar

**D. Angaben zum Bauablauf**

**22. Art der Baumaßnahme:**

Austausch der industriellen Automatisierungssysteme.

**23. Ausführungszeitraum:**

Viertes Quartal 2025

Phase 1: 16.11.25 – 01.12.2025 (Sperrungen für höchstens 2 Stunden, zweimal täglich).

Phase 2: 8.12.2025 – 10.12.2025 (Vollsperrung für 48 Stunden).

**24. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung:**

Während der Ausführung sind Arbeiten geplant, die eine Behinderung der Schifffahrt verursachen. Diese Verkehrsbehinderung besteht aus einer maximalen Verspätung von 2 x 2 Stunden pro Tag während eines Zeitraums von drei Wochen (Phase 1).

**25. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren:**

Während der Instandhaltungsphase wird die gesamte Anlage für maximal 48 Stunden für die Schifffahrt gesperrt (Phase 2).

Während der Arbeiten wird ein Alternativroute über die Waal, den Amsterdam-Rhein-Kanal und den Nederrijn zur Verfügung stehen.

Das Ziel bleibt, die Dauer der Unterbrechung der Schifffahrt so kurz wie möglich zu halten.

Außerdem sind mehrere kürzere Unterbrechungen für die Binnenschifffahrt besser als eine längere Unterbrechung.

## E. Pläne

### 26. Lageplan mit Bauwerk:

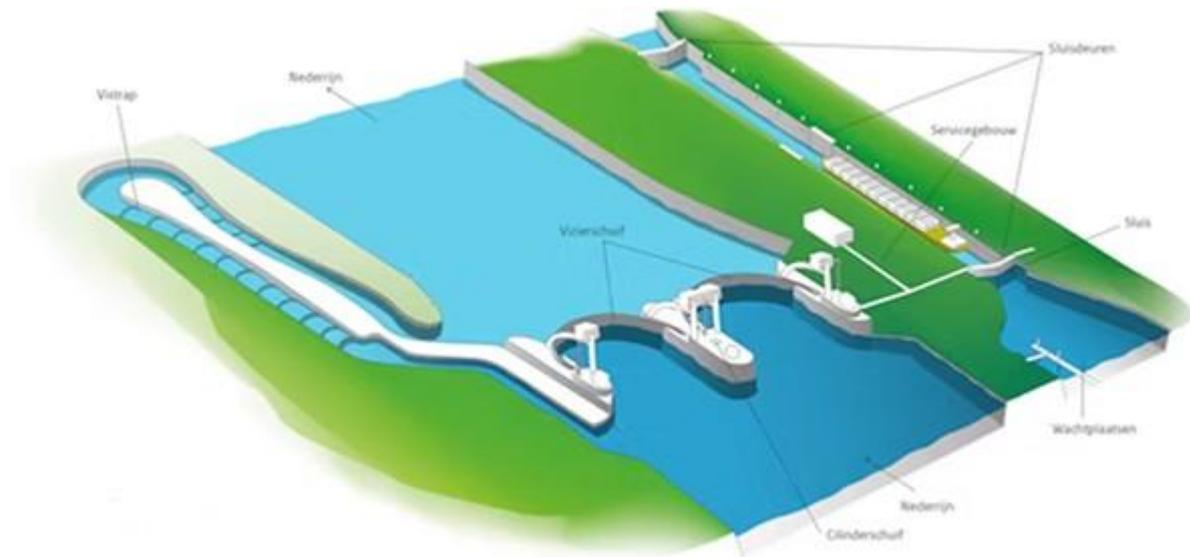


Abbildung 1: Schematische Darstellung der Schleusen- und Stauwehranlage Driel



Abbildung 2: Übersicht über das Gebiet, in dem die Arbeiten stattfinden



**Checkliste zum Austausch des industriellen Automatisierungssystems an der Schleusen- und Stauwehranlage Amerongen (Nederrijn, Rhein-km 922,000)**

**1. Art des Bauwerks:**

Bei dem Bauwerk handelt es sich um die Schleusen- und Stauwehranlage in Amerongen.

**2. Nächster Ort/Stadt:**

Amerongen

**3. Rhein-km:**

922,000 (auf dem Nederrijn)

**4. Art der Baumaßnahme:**

Instandhaltung für den Austausch der industriellen Automatisierungssystem der Schleusen- und Stauwehranlage.

**A. Allgemeine Beschreibung**

**5. Fahrwasserbreite (außerhalb des Bauwerkbereichs):**

Nicht anwendbar

**6. Fahrrinnenbreite (außerhalb des Bauwerkbereichs):**

Nicht anwendbar

**7. Anzahl der Pfeiler im Fahrwasser:**

Nicht anwendbar

**8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne:**

Nicht anwendbar

**9. Anzahl der für die Schifffahrt freigegebenen Durchfahrtsöffnungen:**

Nicht anwendbar

**10. Breite des Brückenüberbaues:**

Nicht anwendbar

**11. Abstand zur nächsten Brücke (Oberstrom und Unterstrom):**

Nicht anwendbar

**B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand**

**12. Form des Überbaus (gerade/gebogen):**

Nicht anwendbar

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

Nicht anwendbar

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

Nicht anwendbar

**15. HSW (m, Höhenbezugssystem):**

Nicht anwendbar

**16. Durchfahrtshöhe bei HSW:**

Nicht anwendbar

**17. Durchfahrtsbreite bei HSW mit einer Höhe von 9,10 m:**

Nicht anwendbar

**C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt**

**18. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut:**

Nicht anwendbar

**19. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden:**

Nicht anwendbar

**20. Geplante Konstruktionsform der Brücke:**

Nicht anwendbar

**21. Geplantes Konstruktionsmaterial:**

Nicht anwendbar

**D. Angaben zum Bauablauf**

**22. Art der Baumaßnahme:**

Austausch der industriellen Automatisierungssysteme.

**23. Ausführungszeitraum:**

Viertes Quartal 2025

Phase 1: 15.10.25 – 30.10.2025 (Sperrungen für höchstens 2 Stunden, zweimal täglich).

Phase 2: 2.12.2025 – 4.12.2025 (Vollsperrung für 48 Stunden).

**24. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung:**

Während der Ausführung sind Arbeiten geplant, die eine Behinderung der Schifffahrt verursachen. Diese Verkehrsbehinderung besteht aus einer maximalen Verspätung von 2 x 2 Stunden pro Tag während eines Zeitraums von drei Wochen (Phase 1).

**25. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren:**

Während der Instandhaltungsphase wird die gesamte Anlage für maximal 48 Stunden für die Schifffahrt gesperrt (Phase 2).

Während der Arbeiten wird ein Alternativroute über die Waal, den Amsterdam-Rhein-Kanal und den Nederrijn zur Verfügung stehen.

Das Ziel bleibt, die Dauer der Unterbrechung der Schifffahrt so kurz wie möglich zu halten.

Außerdem sind mehrere kürzere Unterbrechungen für die Binnenschifffahrt besser als eine längere Unterbrechung.

E. Pläne

26. Lageplan mit Bauwerk:

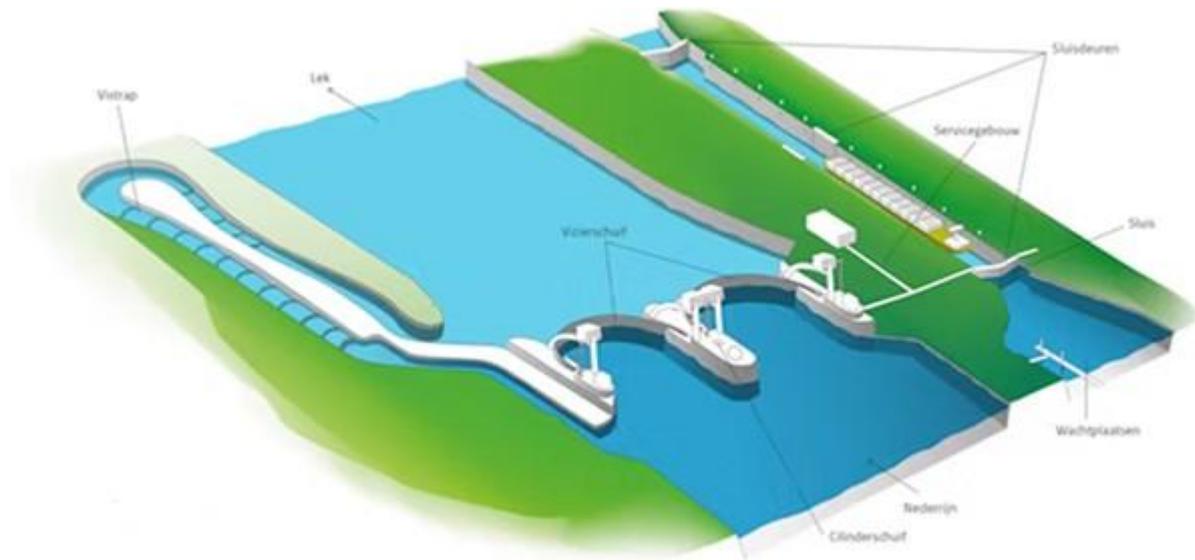


Abbildung 1: Schematische Darstellung der Schleusen- und Stauwehranlage Amerongen



Abbildung 2: Übersicht über das Gebiet, in dem die Arbeiten stattfinden

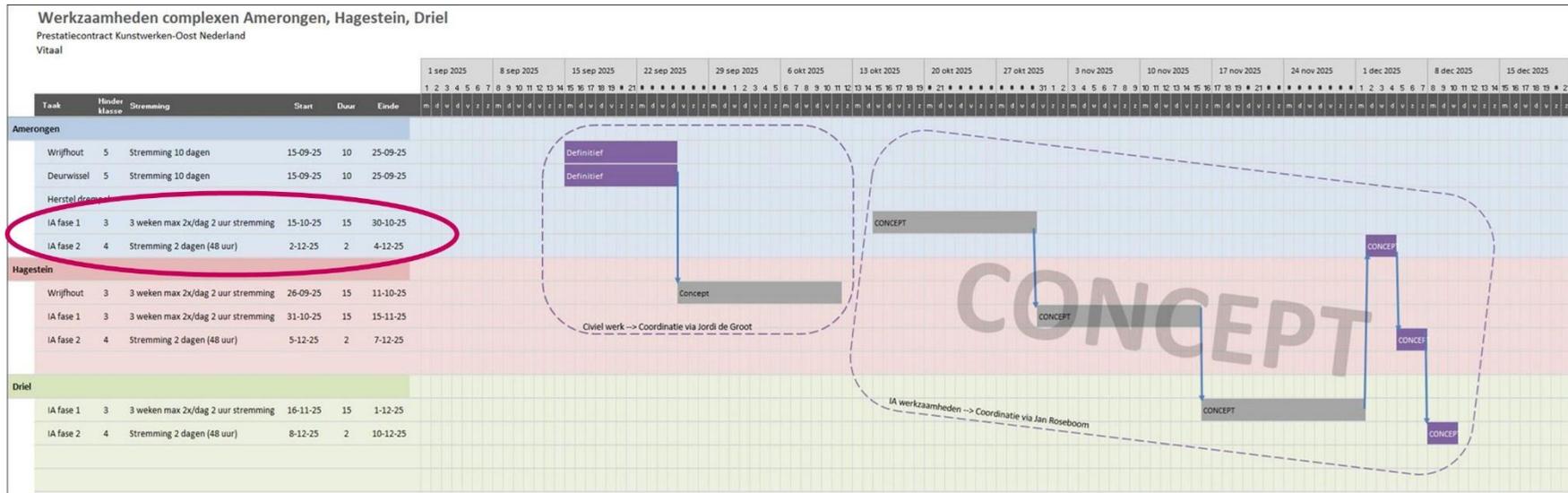


Abbildung 3: Vorläufiger Zeitplan

27. Querprofil der Wasserstraße mit Bauwerk– Detailausschnitt über dem Rhein:

Nicht anwendbar

**Checkliste zum Austausch des industriellen Automatisierungssystems an der Schleusen- und Stauwehranlage Hagestein (Lek, Rhein-km 946,900)**

**1. Art des Bauwerks:**

Bei dem Bauwerk handelt es sich um die Schleusen- und Stauwehranlage in Hagestein

**2. Nächster Ort/Stadt:**

Hagestein

**3. Rhein-km:**

946,900 (auf dem Lek)

**4. Art der Baumaßnahme:**

Instandhaltung für den Austausch der industriellen Automatisierungssystem der Schleusen- und Stauwehranlage.

**A. Allgemeine Beschreibung**

**5. Fahrwasserbreite (außerhalb des Bauwerkbereichs):**

Nicht anwendbar

**6. Fahrrinnenbreite (außerhalb des Bauwerkbereichs):**

Nicht anwendbar

**7. Anzahl der Pfeiler im Fahrwasser:**

Nicht anwendbar

**8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne:**

Nicht anwendbar

**9. Anzahl der für die Schifffahrt freigegebenen Durchfahrtsöffnungen:**

Nicht anwendbar

**10. Breite des Brückenüberbaues:**

Nicht anwendbar

**11. Abstand zur nächsten Brücke (Oberstrom und Unterstrom):**

Nicht anwendbar

**B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand**

**12. Form des Überbaus (gerade/gebogen):**

Nicht anwendbar

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

Nicht anwendbar

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

Nicht anwendbar

**15. HSW (m, Höhenbezugssystem):**

Nicht anwendbar

**16. Durchfahrtshöhe bei HSW:**

Nicht anwendbar

**17. Durchfahrtsbreite bei HSW mit einer Höhe von 9,10 m:**

Nicht anwendbar

**C. Berücksichtigung der Radarschiffahrt**

**18. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut:**

Nicht anwendbar

**19. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden:**

Nicht anwendbar

**20. Geplante Konstruktionsform der Brücke:**

Nicht anwendbar

**21. Geplantes Konstruktionsmaterial:**

Nicht anwendbar

**D. Angaben zum Bauablauf**

**22. Art der Baumaßnahme:**

Austausch der Reibhölzer und Austausch der industriellen Automatisierungssysteme.

**23. Ausführungszeitraum:**

Drittes/Viertes Quartal 2025

*Austausch der Reibhölzer*

26.09.2025 – 11.10.2025 (Sperrungen für höchstens 2 Stunden, zweimal täglich).

*Austausch der industriellen Automatisierungssysteme*

Phase 1: 31.10.2025 – 15.11.2025 (Sperrungen für höchstens 2 Stunden, zweimal täglich).

Phase 2: 5.12.2025 – 7.12.2025 (Vollsperrung für 48 Stunden).

**24. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung:**

Während der Ausführung sind Arbeiten geplant, die eine Behinderung der Schifffahrt verursachen. Diese Verkehrsbehinderung besteht aus einer maximalen Verspätung von 2 x 2 Stunden pro Tag während eines zweimaligen Zeitraums von jeweils drei Wochen (Phase 1).

**25. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren:**

Während der Instandhaltungsphase wird die gesamte Anlage für maximal 48 Stunden für die Schifffahrt gesperrt (Phase 2).

Während der Arbeiten wird ein Alternativroute über den Amsterdam-Rhein-Kanal und den Nederrijn zur Verfügung stehen.

Das Ziel bleibt, die Dauer der Unterbrechung der Schifffahrt so kurz wie möglich zu halten.

Außerdem sind mehrere kürzere Unterbrechungen für die Binnenschifffahrt besser als eine längere Unterbrechung.





**PROTOKOLL 17**  
**Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe bei Rhein-km 363,400**  
**(angenommen im schriftlichen Verfahren am 28. April 2025)**

**Beschluss**

Die Zentralkommission

stellt fest, dass der Bau einer Straßenbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe bei Rhein-km 363,400 keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

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

**Anlage**

**Checkliste für den Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe  
bei Rhein-km 363,400**

**1. Art der Brücke:**

Bau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe als Straßenbrücke im Zuge der Bundesstraße 293

**2. Nächste Stadt:**

Karlsruhe

**3. Rhein-km:**

363,400

**4. Art der Baumaßnahme:**

Brückenneubau

**A. Allgemeine Beschreibung**

**5. Fahrwasserbreite (außerhalb des Bauwerksbereichs):**

250 Meter

**6. Fahrrinnenbreite (außerhalb des Bauwerksbereichs):**

92 Meter

**7. Anzahl der Pfeiler im Fahrwasser:**

Zwei Pfeiler im Fahrwasser im Bereich der Bühnen

Die planfestgestellte Trasse bedingt erhebliche Eingriffe in schutzwürdige Bereiche, insbesondere in Natura 2000-Gebiete am linksrheinischen Ufer. Diesbezüglich musste im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Ausnahmegenehmigung erwirkt werden. Aufgrund der Ausnahmeprüfung ist eine Bauwerkskonstruktion zu finden, welche die geringsten Konflikte mit den Erhaltungszielen aufweist.

Die einzige Brückenkonstruktion, welche die unter Punkt 5 genannte Fahrwasserbreite stützenfrei überspannen könnte, ist eine Schrägseilbrücke. Aus natur- und artenschutzrechtlicher Sicht ist diese Brückenkonstruktion als ungeeignet einzustufen. Im Gegensatz dazu erzielt eine Deck- bzw. Balkenbrücke die geringsten Konflikte mit den Erhaltungszielen, was aufgrund der Ausnahmeprüfung zwingend einzuhalten ist. Bei dieser Brückenkonstruktion kann das Fahrwasser nicht pfeilerfrei überspannt werden, sodass zwei Pfeiler erforderlich werden.

**8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne:**

Keine Pfeiler in der Fahrrinne

**9. Anzahl der für die Schifffahrt freigegebenen Durchfahrtsöffnungen:**

Eine Durchfahrtsöffnung

**10. Breite des Brückenüberbaues:**

31,50 Meter

**11. Abstand zur nächsten Brücke (Oberstrom und Unterstrom):**

Oberstrom 1,33 km (Straßenbrücke Karlsruhe/Maxau)

Unterstrom 20,51 km (Eisenbahnbrücke Germersheim)

**B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand**

**12. Form des Überbaus (gerade/gebogen):**

gevouteter Überbau mit veränderlicher Trägerhöhe

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

Die Unterkante des Brückenüberbaus liegt im Bereich der Fahrrinnenbreite von 92,00 Meter mindestens 9,10 Meter über dem HSW.

HSW + 9,10 m  $\geq$  114,00 m ü. NHN (DHHN 2016, Höhenstatus 170)

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

ca. 121,01 m ü. NHN (DHHN 2016, Höhenstatus 170)

**15. HSW (m, Höhenbezugssystem):**

104,90 m ü. NHN (DHHN 2016, Höhenstatus 170)

**16. Durchfahrtshöhe bei HSW:**

> 9,10 Meter

**17. Durchfahrtsbreite bei HSW mit einer Höhe von 9,10 m:**

ca. 120 Meter

**C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt**

**18. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut:**

Im weiteren Planungsverlauf wird das Amt für Binnen-Verkehrstechnik mit einem radartechnischen Gutachten beauftragt.

**19. Betroffene Maßnahme, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden:**

Die Strompfeiler an der Durchfahrtsöffnung werden zur Unterstützung der Radarfahrt mit Reflektoren gekennzeichnet. Dabei werden Radarreflektoren an ausreichend langen Auslegern gegenüber schwimmenden Radarzielen bevorzugt. Weitere Abstimmungen erfolgen im weiteren Planungsverlauf mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Oberrhein.

**20. Geplante Konstruktionsform der Brücke:**

Durchlaufträger als Deckbrücke mit Vouten in Stahl-Verbund-Bauweise

**21. Geplantes Konstruktionsmaterial:**

Stahl / Beton

**D. Angaben zum Bauablauf**

**22. Art der Brückenmontage (sofern bereits bekannt):**

Es ist angedacht die Brücke über dem Fahrwasser im Freivorbauverfahren herzustellen. Das Schlusstück, weitestgehend über der Fahrrinne, kann eingeschwommen und anschließend eingehoben werden. Die Andienung der Brückenbauteile erfolgt über die Bundeswasserstraße.

Weitere Abstimmungen erfolgen im weiteren Planungsverlauf mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Oberrhein.

**23. Ausführungszeitraum:**

Der Baubeginn ist für das Jahr 2028 vorgesehen. Für die Gesamtbauzeit der Strombrücke wird von 4 bis 5 Jahren ausgegangen.

Die Bauzeit im Bereich des Fahrwassers wird voraussichtlich 2 bis 3 Jahre betragen.

**24. Einschränkungen des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung:**

Die Planungsleistungen zur Herstellung des Brückenbauwerks befinden sich noch in Ausarbeitung und sind noch nicht abschließend festgelegt.

Für die Herstellung des Brückenbauwerks werden bauzeitige Anlege- und Liegestellen sowie Hilfsstützen außerhalb der bauzeitig reduzierten Fahrrinne errichtet.

Eine Durchfahrtshöhe von 9,10 m bei HSW wird im Bereich der bauzeitig reduzierten Fahrrinne von 60 m zur Verfügung stehen.

## 25. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren:

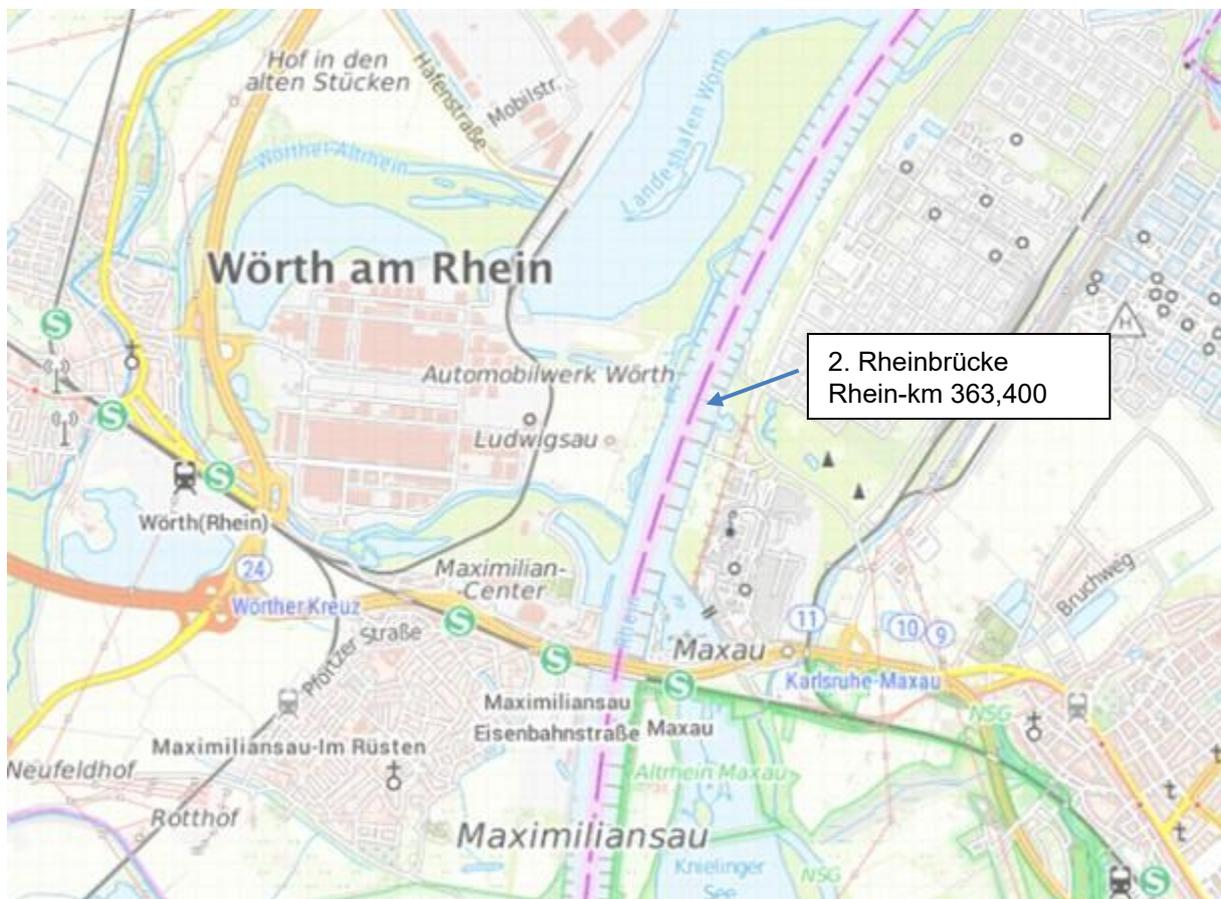
Während der Bauzeit im Bereich des Fahrwassers über einen Zeitraum von 2 bis 3 Jahre ist mit Beeinträchtigung der Schifffahrt zu rechnen. Allerdings wird immer eine Fahrrinnenbreite von 60 m zur Verfügung stehen. In dieser Phase kann ggfs. vom WSA-Oberrhein ein Begegnungs- und Überholverbot angeordnet werden. Für das Einschwimmen und Einheben der Schlusstücke über dem Rhein wird es zu einzelnen Schifffahrtssperren von in Summe maximal 24 Stunden kommen.

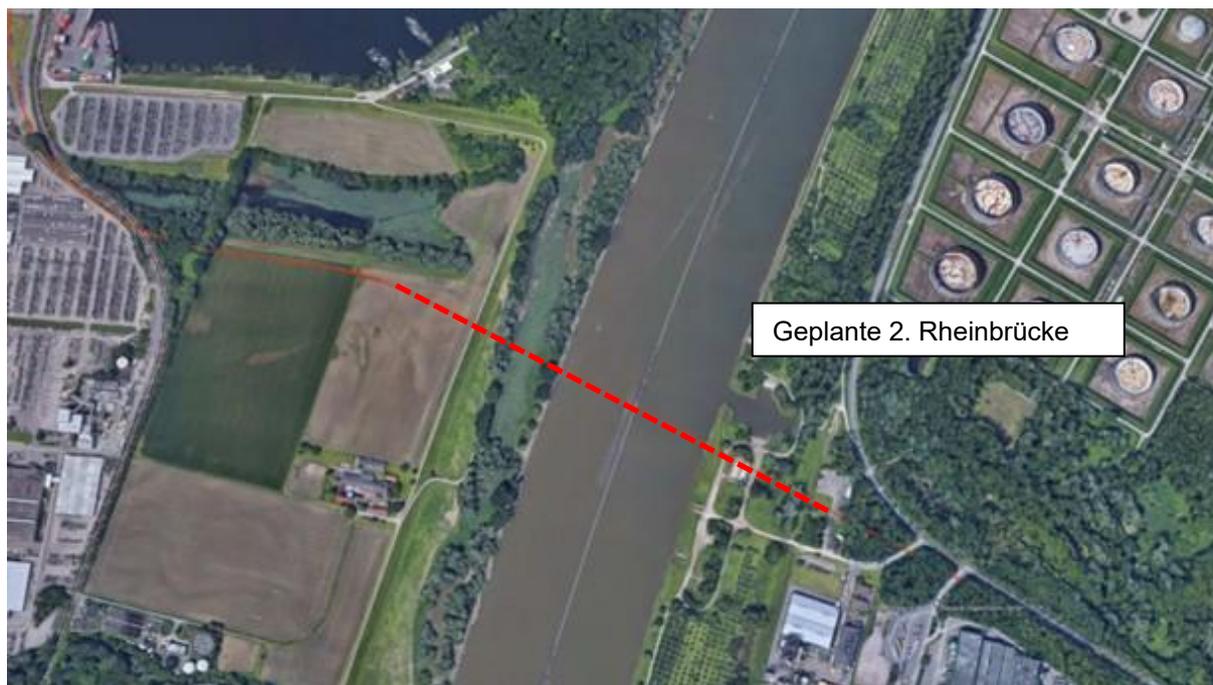
Das Ziel bleibt, die Dauer der Unterbrechung der Schifffahrt so kurz wie möglich zu halten. Außerdem sind mehrere kürzere Unterbrechungen für die Binnenschifffahrt besser als eine längere Unterbrechung

Genauere Angaben können erst nach Abschluss der Genehmigungsplanung und Abstimmung des Bauablaufs gemacht werden.

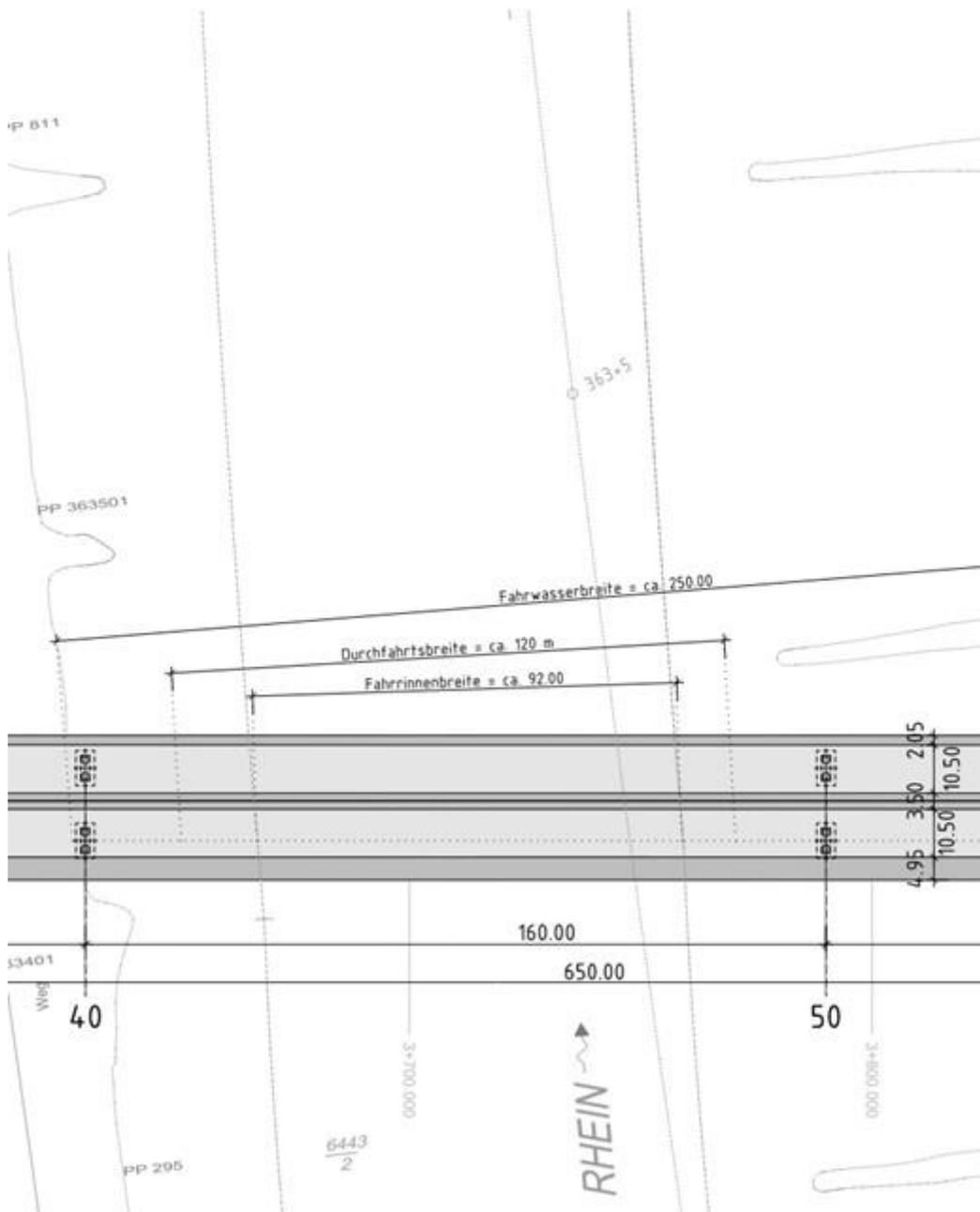
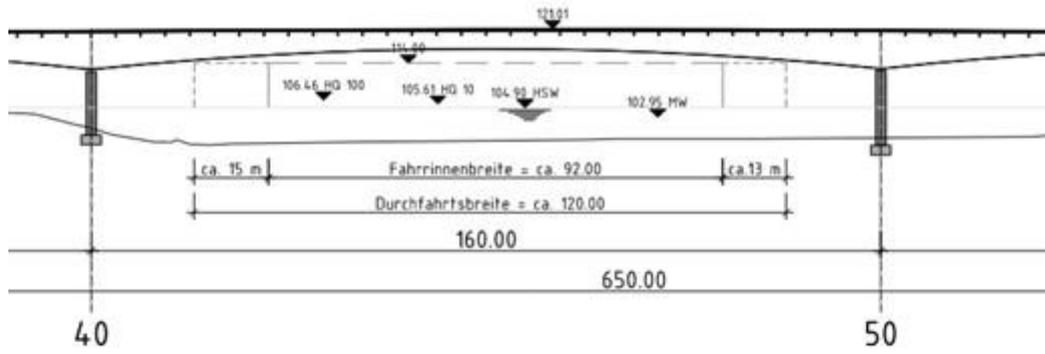
## E. Pläne

### 26. Lageplan mit Bauwerk:

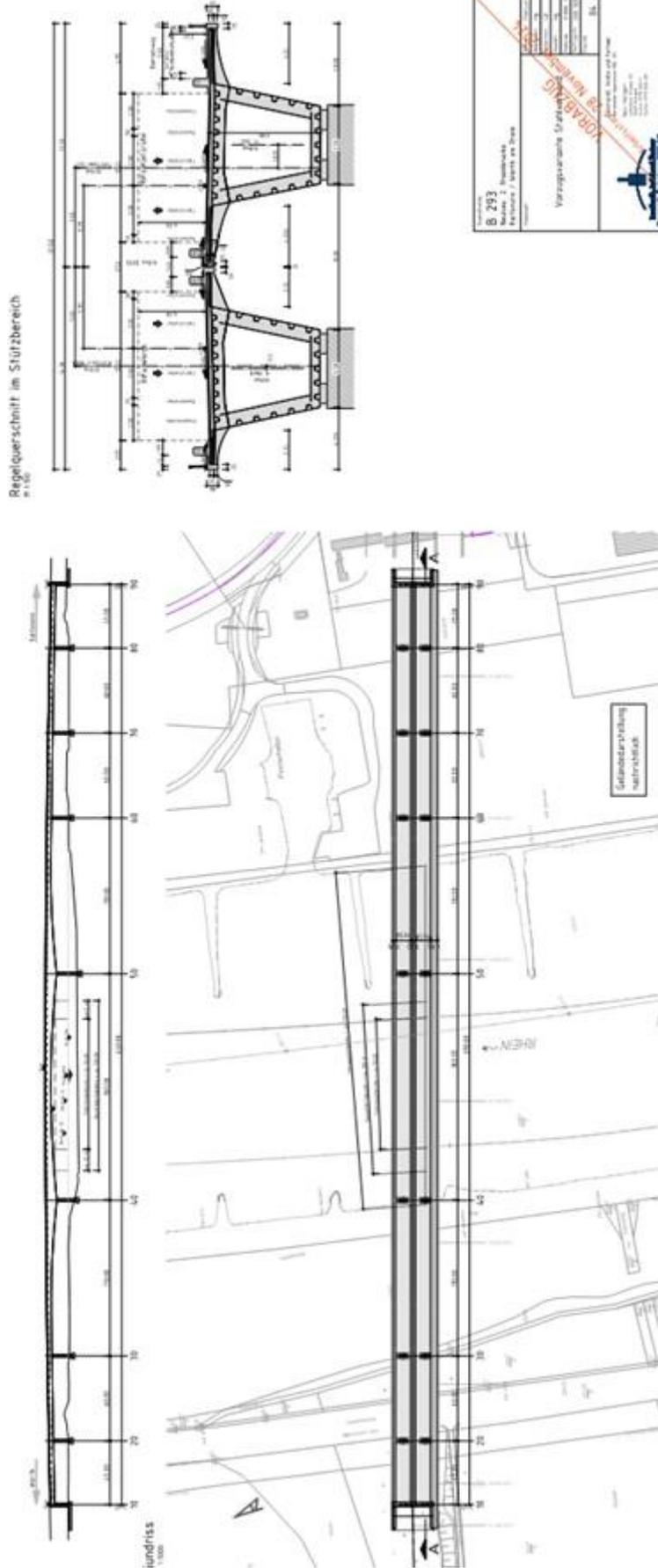




### 27. Querprofil der Wasserstraße mit Bauwerk Detailausschnitt über dem Rhein



### Querprofil der Wasserstraße mit Bauwerk – Gesamtdarstellung Rheinbrücke



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

**PROTOKOLL 18**

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

**Beschluss**

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

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

**Anlagen**

Anlagen zu Protokoll 18

1. Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV):

Inkraftsetzung von Vorschriften und Anordnungen vorübergehender Art  
 Wiederinkraftsetzung von Anordnungen vorübergehender Art  
 Stand der von den Mitgliedstaaten noch vorzunehmenden Inkraftsetzungen und Wiederinkraftsetzungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehene In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	§§ 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2017-I-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Begriffsbestimmungen (§ 1.01), Inland AIS und Inland ECDIS (§ 4.07), Meldepflicht (§ 12.01) und Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandsarten (Inhaltsverzeichnis, Anlage 12)	I	1.12.2018	1.5.2018		1.12.2018	5.12.2017
2021-II-16	Billigung einer Änderung der RheinSchPV im schriftlichen Verfahren (Anlage 13 Nummer 6.5)	I	1.6.2022		3.2.2024	19.9.2023	1.7.2022
2022-II-10	Definitive Änderung der RheinSchPV zur Änderung von § 10.01 Nummer 1 Buchstabe d über die Höchstgeschwindigkeit für die Talfahrt auf der Gebirgsstrecke zwischen Bingen und St. Goar oberhalb der Hochwassermarke I	I	1.12.2023	16.5.2023	9.7.2024	19.9.2023	1.1.2025
2022-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Übernachtungshäfen Boven-Rijn, Waal und Lek und dem Schutz- und Sicherheitshafen Emmerich (Inhaltsverzeichnis, §§ 11.01, 12.01, 14.11 und 14.12)	I	1.12.2023	16.5.2023	9.7.2024	19.9.2023	1.1.2025
2022-II-12 <sup>1</sup>	Definitive Änderung der RheinSchPV zur Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Genehmigung zeitlich befristeter Abweichungen von der RheinSchPV für ein Fahrzeug, bei dem Aufgaben der Besatzung automatisiert wahrgenommen werden, oder für ein ferngesteuertes Fahrzeug (Inhaltsverzeichnis, § 1.26)	I	1.12.2023	16.5.2023	26.4.2024	19.9.2023	1.1.2025
2022-II-13	Definitive Änderungen zur Anpassung der Verweise der RheinSchPV auf den Europäischen Standard für Binnenschiffahrtinformationsdienste (ES-RIS 2023/1) (§§ 1.01, 4.07 und 12.01)	I	1.1.2024	16.5.2023	26.6.2024	19.9.2023	1.1.2025
2022-II-14	Billigung der Änderungen der RheinSchPV im schriftlichen Verfahren (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08 und 11.01 sowie Anlage 13)	I	1.4.2023	5.4.2023	31.12.2024	19.9.2023	1.1.2025
2022-II-15	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023	26.6.2024	19.9.2023	1.1.2025

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

<sup>1</sup> Die Bestimmungen des Beschlusses 2022-II-12 wurden am 3. Oktober 2024 im belgischen Staatsblatt veröffentlicht.



Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehene s In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2024-II-14	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2025/1)	I	1.1.2026				

## 2. Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO):

Inkraftsetzung von Vorschriften und Anordnungen vorübergehender Art  
 Wiederinkraftsetzung von Anordnungen vorübergehender Art  
 Stand der von den Mitgliedstaaten noch vorzunehmenden Inkraftsetzungen und Wiederinkraftsetzungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-20	Definitive Änderung der RheinSchUO - Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchUO, § 1.06	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022			9.7.2023	18.5.2022	1.1.2022
2022-I-10	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Musterantrag auf Untersuchung (Anlage A) und Begriffsbestimmungen (§ 1.01 Nummer 24)	I	1.6.2023			10.3.2024	1.2.2024	1.1.2025
2022-II-15	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2024-II-14	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2025/1)	I	1.1.2026					

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

### 3. Rheinschiffpersonalverordnung<sup>1</sup> (RheinSchPersV):

Inkraftsetzung von Vorschriften und Anordnungen vorübergehender Art  
Wiederinkraftsetzung von Anordnungen vorübergehender Art  
Stand der von den Mitgliedstaaten noch vorzunehmenden Inkraftsetzungen und Wiederinkraftsetzungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPersV - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPersV durch eine definitive Änderung	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Änderungen der RheinSchPersV - Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten - Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen / Erwerb der Befähigung „Bootsmann“ - Änderung des § 3.02 Nr. 5 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Änderung der Anlagen A5, D5 und D6 der RheinSchPersV	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Änderungen der RheinSchPersV – Änderung des Musters des Rheinpatents in den Niederlanden (Anlage D1 der RheinSchPersV)	I	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)

<sup>1</sup> Mit Änderung der Bezeichnung der Verordnung über das Schiffspersonal in der Rheinschiffahrt in der deutschen Fassung der Verordnung vom 8. November 2022 (Beschluss 2022-II-9) betreffen nach diesem Datum angenommene Änderungen der Rheinschiffpersonalverordnung.

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

\*\*\*) Gegenstandslos.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2016-II-9	Änderungen der RheinSchPersV - Anpassung der Besatzungsvorschriften, §§ 3.01, 3.02 Nr. 4 bis 8, 3.15 Nr. 3, 3.16 Nr. 1, 3 und 4 (neu), 3.17 Nr. 1 bis 3, Nr. 6 bis 9 (neu) und 10 (neu), 3.18 Nr. 2, 7.01 Nr. 4, 7.02 Nr. 4, 7.06 Nr. 1 sowie Anlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017		19.9.2019	29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Anerkennung der Gültigkeit der einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse bestimmter Mitgliedstaaten auf dem Rhein	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)
2017-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchPersV - Anpassung der §§ 1.01 Nr. 37 und 40, 3.13 Nr. 1, 3.14 Nr. 1, 3.14 Nr. 1.1 Buchstaben j und m, 3.14 Nr. 2, 3.17 Nr. 2, Fußnote Nr. 2, 3.18 Nr. 3, 3.19 Nr. 3, 5.06, 5.10 Nr. 1 Buchstabe a, Anlage A1 Nr. 1, Anlage D7 Nr. 1.3, Anlage D8 Nr. 2.7 sowie Anlage E2 Nr. 1.1	I	7.10.2018	7.10.2018		19.9.2019	7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchPersV, § 1.02	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Änderung der RheinSchPersV - Anpassung der Vorschriften über die Ruhezeit an Bord, §§ 3.11 Nr. 4 (neu) bis 6, 3.12 Nr. 5, 7	I	1.7.2019	6.6.2019		19.9.2019	14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022	1.1.2022		9.7.2023	18.5.2022	1.1.2022
2022-II-9	Annahme der neuen „RheinSchPersV“ (angenommen im schriftlichen Verfahren am 8. November 2022)	I	1.4.2023	14.4.2023	1.3.2023	31.1.2024	4.5.2023	1.4.2023
2022-II-15	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2023-I-3	Änderung des § 6.01 der RheinSchPersV	I	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2023-I-4	Änderung des § 20.01 RheinSchPersV	I	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2023-II-10	Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§§ 1.04, 3.02, 4.02, 5.01, 5.02, 12.06, 13.01, 15.01, 16.03, 17.01, 18.04, 19.07, 20.01, 20.02, 20.03, 20.06, 20.07, 20.08 und 20.09)	I	1.6.2024	11.3.2024		13.8.2024	7.8.2024	1.1.2025
2024-I-7	Änderungen der RheinSchPersV (§§ 16.02, 16.03, 16.04 und 16.10)	I	1.1.2025			31.12.2024	1.1.2025	1.1.2025

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehen es In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2024-I-8	Änderung der RheinSchPersV (§ 1.02 Nummer 57) – Anpassung der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QIN 2024/1)	I	1.1.2025				1.1.2025	1.1.2025
2024-I-9	Änderung der RheinSchPersV (Anlage 1) – Tauglichkeitsnachweis in der Binnenschifffahrt (Muster)	I	1.1.2025			31.12.2024	1.1.2025	1.1.2025
2024-II-9	Änderung der RSP - Änderung des § 11.01 Nummer 2 (Patentpflicht) und der Anlage 5 (Besonderheiten für das Befahren von Abschnitten des Rheins, die als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden)	I	1.7.2025					
2024-II-14	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2025/1)	I	1.1.2026					

**4. Polizeiausschuss: (Beschluss 2024-I-12):**

**Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Meldepflicht  
(§ 12.01 Nummern 1, 2 und 9)  
Korrektur der deutschen und niederländischen Fassung der definitiven Änderung vom  
13. Juni 2024  
(Protokoll 2024-I-12)**

Der Polizeiausschuss hat anlässlich seiner Sitzung am 8. April 2025 einen Übersetzungsfehler festgestellt und beschlossen, die mit Beschluss 2024-I-12 zum 1. Dezember 2026 vorgenommene definitive Änderung der § 12.01 Nummer 2 Buchstabe f Doppelbuchstabe dd RheinSchPV wie folgt zu korrigieren:

*§ 12.01 Nummer 2 Buchstabe f Doppelbuchstabe dd wird wie folgt berichtigt:*

„dd) Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh;“.

Diese Korrektur soll einen Übersetzungsfehler in der deutschen und niederländischen Fassung beheben, in der von „Gesamtleistung / totaal vermogen“ statt von „Gesamtkapazität / totale capaciteit“ die Rede ist, während der korrekte Fachbegriff „Gesamtkapazität“ ist. Die französische Fassung bleibt unberührt.

5. Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2013-I-16):

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR  
RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 2/2024  
vom 10. Dezember 2024

Artikel 30.01 Nummer 2 und Anlage 8 des ES-TRIN 2023/1

Einsatz von Wasserstoff als Brennstoff für den Antrieb und für die Stromversorgung an Bord des  
Fahrzeugs

LETITIA

In Anwendung von § 2.20 Nummer 3 der RheinSchUO darf das Gütermotorschiff LETITIA mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02340402, von den Anforderungen nach Anlage 8 und Artikel 30.01 Nummer 2 ES-TRIN 2023/1 (nachstehend ES-TRIN genannt) bis zum 10. Dezember 2029 abweichen. Diese Abweichung ist zulässig, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Für das Fahrzeug liegt eine Risikobewertung nach Anlage 8 des ES-TRIN vor (siehe **Anlage 1**). Die Empfehlungen dieser Risikobewertung müssen umgesetzt sein.
2. Das Fahrzeug erfüllt den Entwurf der Vorschriften für die Lagerung von gasförmigem Wasserstoff, der als **Anlage 6** beigefügt ist, mit Ausnahme der folgenden Anforderungen in Anlage 8, Abschnitt II, Kapitel 3, für die Alternativen entwickelt wurden und die in **Anlage 2** erläutert werden:
  - Nummer 2.3.3.2;
  - Nummer 2.3.4.5;
  - Nummer 2.3.4.7;
  - Nummer 2.3.4.10.
3. Der Austausch von Wasserstoff-Wechseltanks muss unter Einhaltung der in **Anlage 3** aufgeführten Verfahren erfolgen.
4. Die Instandhaltung des Brennstoffzellensystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen.
5. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion der Brennstoffzellenanlage nach den in **Anlage 4** festgelegten Inhalten zu schulen.
6. Alle Daten zum Einsatz des Brennstoffzellensystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.
7. Die Container an der Vorder- und Rückseite des Wasserstoff-Wechselcontainers müssen eine Zertifizierung für den betreffenden explosionsgefährdeten Bereich besitzen.

Der Betreiber des Fahrzeugs oder ersatzweise der Eigner des Fahrzeugs muss der Untersuchungskommission in den folgenden Zeitabständen einen Auswertungsbericht vorlegen:

- 6 Monate nach Inbetriebnahme des Fahrzeugs;
- 2,5 Jahre nach Beschluss der Empfehlung;
- 5 Jahre nach Beschluss der Empfehlung.

Die niederländische Delegation muss diese Berichte an das Sekretariat der ZKR zur Verteilung an die Rheinuferstaaten und an Belgien senden. Die Auswertungsberichte müssen wenigstens Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- a) Ausfall des Wasserstoffantriebssystems;
- b) Leckage;
- c) Bunkerdaten (Wasserstoff);
- d) Reparaturen und Änderungen des Wasserstoffantriebssystems;
- e) Betriebsdaten;
- f) Menge öl- und fetthaltiger Abfälle;
- g) Vorfälle/Unfälle.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (24) 79 intern zu entnehmen.)

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

**EMPFEHLUNG Nr. 1/2025**  
**vom 12. Februar 2025**

Einsatz von Wasserstoff als Brennstoff für den Antrieb und für die Stromversorgung an Bord des  
Fahrzeugs

LUDWIGSHAFEN I

In Anwendung von § 2.20 Nummer 3 der RheinSchUO darf das Gütermotorschiff LUDWIGSHAFEN I mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 04814780, von den Anforderungen nach Artikel 30.01 Nummer 2 und Anlage 8 ES-TRIN 2023/1 (nachstehend ES-TRIN genannt) bis zum 12. Februar 2030 abweichen.

Diese Abweichung ist zulässig, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Für das Fahrzeug liegt eine Risikobewertung nach Anlage 8 des ES-TRIN vor (siehe **Anlage 2**). Die Empfehlungen dieser Risikobewertung müssen umgesetzt sein.
2. Das Fahrzeug erfüllt die Anforderungen des Kapitels 30 und der Anlage 8 Abschnitt I und Abschnitt III Kapitel 1 ES-TRIN. Ergänzend wird der Entwurf der Vorschriften für die Lagerung von gasförmigem Wasserstoff, der als **Anlage 3** beigefügt ist, erfüllt.
3. Der Austausch von Wasserstoff-Wechseltanks muss unter Einhaltung der in **Anlage 4** aufgeführten Verfahren erfolgen.
4. Die Instandhaltung des Brennstofflagerungssystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen.
5. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Brennstofflagerungssystems nach den in **Anlage 5** festgelegten Inhalten zu schulen.
6. Alle Daten zum Einsatz des Brennstofflagerungssystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.
7. Die Höhe des Abblasemastes (Vent Mast) muss mindestens der Höhe der Oberkante der höchsten Lage der Wasserstoff-Container entsprechen.

Der Betreiber des Fahrzeugs oder ersatzweise der Eigner des Fahrzeugs muss der Untersuchungskommission in den folgenden Zeitabständen einen Auswertungsbericht vorlegen:

- 6 Monate nach Inbetriebnahme des Fahrzeugs;
- 2,5 Jahre nach Beschluss der Empfehlung;
- 5 Jahre nach Beschluss der Empfehlung.

Die deutsche Delegation muss diese Berichte an das Sekretariat der ZKR zur Verteilung an die Rheinuferstaaten und an Belgien senden. Die Auswertungsberichte müssen wenigstens Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- a) Ausfall des Brennstofflagerungssystems;
- b) Leckage;
- c) Bunkerdaten (Wasserstoff);
- d) Reparaturen und Änderungen des Brennstofflagerungssystems;
- e) Betriebsdaten;
- f) Menge öl- und fetthaltiger Abfälle;
- g) Vorfälle/Unfälle.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (25) 4 intern zu entnehmen.)

## 6. Jährlicher Bericht über Freileitungen und Kreuzungen über/unter der Flusssohle

Rhein von km 166,64 bis 170,00 (Basel) und von km 352,07 bis 952,50 (Waal) beziehungsweise 989,20 (Lek)

Nr.	Bauwerk	Rhein-km	Ortslage	Überdeckung / Mindestdurchfahrtshöhe (m)	Bemerkung
1	110 kV Freileitung	500,968	Mainz	Deutlich >22 m	Freileitung der Deutschen Bahn parallel der Eisenbahnbrücke. Erneuerung der bestehenden und bereits in 1957 genehmigten Leitung geplant. Die Trasse bleibt gleich. Es werden teilweise Masten an gleicher Stelle erneuert. Während dem Bau sind Provisorien vorgesehen. Details zur Umsetzung stehen noch nicht fest. Ein Baubeginn 2025 ist möglich.  Die Beeinflussung der Schifffahrt ist voraussichtlich minimal.
2	380 kV Freileitung	594,535	Wallersheim/ Niederwerth/ Urbar	Deutlich >22 m	Stromleitung der Amprion GmbH mit Genehmigung von 1980. Die Trasse bleibt gleich. Es werden teilweise Masten an gleicher Stelle erneuert. Aktuell läuft das Planfeststellungsverfahren. Details zur Umsetzung stehen noch nicht fest. Ein Baubeginn 2025 ist möglich.  Die Beeinflussung der Schifffahrt ist voraussichtlich minimal.
3	Düker	696,446	Köln Niehl	> 15 m	Zwei Rheindüker der Stadtentwässerungsbetriebe Köln, DN3200 und DN2000 zum Klärwerk Stammheim; bereits planfestgestellt, Umsetzung 2025  Voraussichtlich keine Beeinflussung der Schifffahrt
4	Düker	834,000	Obermörmtter	3,50 m	Leitungsdüker, Amprion A-Nord, Umsetzung 2025  Voraussichtlich keine Beeinflussung der Schifffahrt

**7. Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen**  
(Beschluss 2023-II-10)

**Listen und Tabellen zur Ausführung der RheinSchPersV**  
**Teil I: Geltende Listen**

**1. Liste der anerkannten Ärzte, die einen Tauglichkeitsnachweis ausstellen können**

BE	Eine Liste der anerkannten Ärzte ist auf der <a href="#">Internetseite der Vlaamse Overheid</a> verfügbar. Informationen über die in der Wallonischen Region anerkannten Ärzte können auf der Internetseite der <a href="#">Wallonischen Region</a> entnommen werden.
CH	Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Güterstrasse 107 4133 Pratteln Tel.: +41 (0)61 821 82 60
DE	Eine Liste der anerkannten Ärzte ist auf der folgenden Webseite verfügbar: <a href="https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befaeigungsnachweise/Tauglichkeit/Tauglichkeit-node.html">https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befaeigungsnachweise/Tauglichkeit/Tauglichkeit-node.html</a>
FR	1. Docteur Carina Abnoun 6, place de l'Homme de Fer 67000 Strasbourg Tel.: +33 (0)3 88 32 46 29
	2. Docteur Philippe Guerault 14, place Armes 21170 Saint-Jean-De-Losne Tel.: +33 (0)3 80 29 07 14
NL	Eine Liste der anerkannten Ärzte ist auf der folgenden Webseite verfügbar: <a href="https://www.ilent.nl/onderwerpen/scheepvaart-algemeen/medische-keuring-scheepvaart/keuringsartsen">https://www.ilent.nl/onderwerpen/scheepvaart-algemeen/medische-keuring-scheepvaart/keuringsartsen</a> Inspectie Leefomgeving en Transport Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 16191 2500 BD Den Haag Tel.: +31 (0)88 489 00 00

(...)

**7. Liste der für die behördliche Befähigungsprüfung zuständigen Behörden**

Staat / Etat / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Befähigungszeugnisse Certificats de qualification Kwalificatiecertificaten
BE	Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tel.: +32 (0)4 231 65 33 Mail: <a href="mailto:guichet.navigaton@spw.wallonie.be">guichet.navigaton@spw.wallonie.be</a>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Matrose</li> <li>- Schiffsführer</li> <li>- Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt</li> <li>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar</li> <li>- Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter</li> <li>- Besondere Berechtigung für Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken</li> </ul>

Staat / Etat / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Befähigungszeugnisse Certificats de qualification Kwalificatiecertificaten
	De Vlaamse Waterweg Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten Tel.: +32 (0)11 24 40 83	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Matrose</li> <li>- Schiffsführer</li> <li>- Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt</li> <li>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar</li> <li>- Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter</li> <li>- Besondere Berechtigung für Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken</li> </ul>
CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rheinpatent (Befähigungszeugnis Schiffsführer)</li> <li>- Behördenpatent</li> <li>- Sportpatent</li> </ul>
DE	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propsthof 51 53121 Bonn Tel.: +49 (0)228 7090-0 Mail: <a href="mailto:gdws@wsv.bund.de">gdws@wsv.bund.de</a>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rheinpatent</li> <li>- Behördenpatent</li> <li>- Sportpatent</li> <li>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar</li> <li>- Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter</li> <li>- Besondere Berechtigung für Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken</li> </ul>
	Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg - Wesel - Kleve zu Duisburg Mercatorstr. 22-24 47051 Duisburg Tel.: +49 (0)203 2821-0 Mail: <a href="mailto:ihk@niederrhein.ihk.de">ihk@niederrhein.ihk.de</a>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Matrose</li> </ul>
	Industrie- und Handelskammer Magdeburg Hauptgeschäftsstelle Alter Markt 8 39104 Magdeburg Tel.: +49 (0)391 5693-0 Mail: <a href="mailto:kammer@magdeburg.ihk.de">kammer@magdeburg.ihk.de</a>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Matrose</li> </ul>
NL	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Matrose</li> <li>- Schiffsführer</li> <li>- Sachkundige für LNG</li> <li>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar</li> <li>- Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter</li> <li>- Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit besonderen Risiken</li> <li>- Sportpatent</li> </ul>
FR	Direction Départementale des territoires et de la Mer du Nord Service Sécurité Risques et Crises – Unité Sécurité Fluviale 299, rue Saint Sulpice 59508 Douai Cedex	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sportpatent</li> <li>- Matrose</li> <li>- Schiffsführer</li> <li>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar</li> </ul>

Staat / Etat / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Befähigungszeugnisse Certificats de qualification Kwalificatiecertificaten
	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Ile-de-France Département Sécurité des Transports Fluviaux Ponant 2 27/29, rue Leblanc 75015 Paris	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sportpatent</li> <li>- Matrose</li> <li>- Schiffsführer</li> <li>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar</li> </ul>
	Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Service Mobilités et Crises 14, rue du Maréchal Juin – BP 61003 67070 Strasbourg Cedex	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rheinpatent</li> <li>- Sportpatent</li> <li>- Matrose</li> <li>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar</li> <li>- Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit besonderen Risiken</li> </ul>
	Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transport et Risques – Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, boulevard Gaston Serpette – BP 53606 44036 Nantes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sportpatent</li> <li>- Matrose</li> <li>- Schiffsführer</li> <li>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar</li> </ul>
	Direction Départementale des Territoires du Rhône Service sécurité et transports Unité navigation fluviale 165, rue Garibaldi – CS 33862 69321 Lyon Cedex 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sportpatent</li> <li>- Matrose</li> <li>- Schiffsführer</li> <li>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar</li> </ul>
	Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne Services des Risques et Gestion de Crise – Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative – Bâtiment A 2, boulevard Armand Duportal – BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sportpatent</li> <li>- Matrose</li> <li>- Schiffsführer</li> <li>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar</li> </ul>

(...)

### 15. Ersthelferbescheinigungen der Rettungsorganisationen

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
DE-01	Die Liste der Nachweise ist über <a href="https://www.bg-gseh.de/ExtraEH/erstview.nsf/ShowErst?openform">https://www.bg-gseh.de/ExtraEH/erstview.nsf/ShowErst?openform</a> verfügbar.	Ermächtigte Ausbildungsstelle in Erster Hilfe	siehe Anlage 6 zur Rhein-SchPersV	*
NL-01	Nederlands Instituut voor Kwaliteitszorg Training en Advies Nikta B.V. Hoofdstraat 40 4765 CG Zevenbergschen Hoek Tel.: +31 (0)168 336 990 Mail: <a href="mailto:examen@nikta.nl">examen@nikta.nl</a>	Zertifizierungsstelle	siehe Anlage 6 zur Rhein-SchPersV	Gültig vom 2. November 2023 bis zum 2. November 2028
NL-02	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel Tel.: +31 (0)10 234 43 02 Mail: <a href="mailto:info@okmaritime.nl">info@okmaritime.nl</a> <a href="http://www.okmaritime.nl">www.okmaritime.nl</a> <a href="mailto:peter@okmaritime.nl">peter@okmaritime.nl</a>	Ermächtigte Ausbildungsstelle in Erster Hilfe, Atemschutzgeräteträger und Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt	siehe Anlage 6 zur Rhein-SchPersV	Gültig vom 15. Januar 2023 bis 15. Januar 2028
NL-03	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden	Ermächtigte Ausbildungsstelle in Erster Hilfe, Atemschutzgeräteträger und Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt	siehe Anlage 6 zur Rhein-SchPersV	Gültig vom 20. März 2024 bis zum 20. März 2029.
FR-01	CSI Formation 6A rue de l'industrie Z.I Parc d'activités du Ried 67720 Hoerd <a href="https://www.csi-formation.com/">https://www.csi-formation.com/</a>  Kontakt: Antoine SANNER Tel.: +33 (0)6 37 15 37 75 Mail: <a href="mailto:direction@csi-formation.com">direction@csi-formation.com</a>	Ermächtigte Ausbildungsstelle in Erster Hilfe	siehe Anlage 6 zur Rhein-SchPersV	Gültig vom 31. September 2019 bis zum 30. September 2029
FR-02	APAVE Exploitation France Immeuble CANOPY 92400 Courbevoie  Kontakt: Fabrice TOULZA Tel.: +33 (0)6 03 52 42 99 Mail: <a href="mailto:fabrice.toulza@apave.com">fabrice.toulza@apave.com</a>	Ermächtigte Ausbildungsstelle in Erster Hilfe	siehe Anlage 6 zur Rhein-SchPersV	Gültig vom 28. September 2023 bis zum 27 November 2028

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
CH-01	Healthspot GmbH Stückli Park - Village 2. OG Hochbergerstrasse 70 4057 Basel Schweiz  Tel.: +41 (0)61 511 92 82 Mail: <a href="mailto:info@healthspot.ch">info@healthspot.ch</a>	Ermächtigte Ausbildungsstelle in Erster Hilfe	siehe Anlage 6 zur Rhein- SchPersV	Gültig vom 5. Februar 2025 bis auf Wiederruf

\* Bitte beachten Sie, dass alle ermächtigten Stellen in der genannten Liste mit ihrem Firmensitz aufgeführt sind. Sie dürfen unabhängig von ihrem Firmensitz deutschlandweit tätig werden. Die Datenbank ist vollständig und tagesaktuell.

### 16. Schulung für Atemschutzgeräteträger

Staat, lfd. Nr.	Ausbildungsstelle	Kontakt	Muster
DE-01	Die zugelassenen Lehrgänge für Atemschutzgeräteträger sind veröffentlicht unter <a href="https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befaeigungsnachweise/Sachkunde/Atemschutzgeraettragende/Atemschutzgeraettragende-node.html">https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befaeigungsnachweise/Sachkunde/Atemschutzgeraettragende/Atemschutzgeraettragende-node.html</a>		Siehe Anlage 7 zur RheinSchPersV
NL-01 <sup>1</sup>	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel	Tel.: +31 (0)10 234 43 02 Mail: <a href="mailto:info@okmaritime.nl">info@okmaritime.nl</a> <a href="http://www.okmaritime.nl">www.okmaritime.nl</a> <a href="mailto:peter@okmaritime.nl">peter@okmaritime.nl</a>	
NL-02 <sup>2</sup>	TvK Instructie B.V. Escudo 17 8305 BM Emmeloord	Tel.: +31 527 699 535 <a href="https://tvkinstructie.nl/">https://tvkinstructie.nl/</a>	
NL-03 <sup>3</sup>	Kwaliteitszorg Training en Advies Nikta B.V. Hoofdstraat 40 4765 CG Zevenbergschen Hoek	Tel.: +31 (0)16 833 69 90 Mail: <a href="mailto:examen@nikta.nl">examen@nikta.nl</a>	
NL-04 <sup>4</sup>	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden	Tel.: +31 (0)4 133 321 53 Mail: <a href="mailto:info@nautiektrainingen.nl">info@nautiektrainingen.nl</a>	
NL-05 <sup>5</sup>	Arbode Maritiem B.V. Rector Mulderstraat 21 5962 AH Melderslo		
FR-01 <sup>6</sup>	Frédéric Rose formations 52, chemin de Radix 69620 Theize	Tel.: +33 (0)6 72 88 58 66 Mail: <a href="mailto:frederic.rose@live.fr">frederic.rose@live.fr</a>	
FR-02 <sup>7</sup>	Centre de formation « sécurité » ACFI 3, rue des Murailles 44430 Le Loroux-Bottereau	Tel.: +33 (0)2 40 80 06 25 Mail: <a href="mailto:acfi@ensi-incendie.fr">acfi@ensi-incendie.fr</a>	

<sup>1</sup> Gültig vom 15. Januar 2023 bis zum 15. Januar 2028

<sup>2</sup> Gültig vom 14. Dezember 2022 bis zum 14. Dezember 2027

<sup>3</sup> Gültig vom 2. November 2023 bis zum 2. November 2028

<sup>4</sup> Gültig vom 20. März 2024 bis zum 20. März 2029

<sup>5</sup> Gültig vom 16. Oktober 2024 bis zum 16. Oktober 2029

<sup>6</sup> Gültig bis zum 27. Januar 2028

<sup>7</sup> Gültig bis zum 11. Oktober 2028

Staat, lfd. Nr.	Ausbildungsstelle	Kontakt	Muster
FR-03 <sup>1</sup>	APAVE Exploitation France Immeuble CANOPY 6, rue du Général Audran 92400 Courbevoie	Tel.: +33 (0)6 03 52 42 99 Mail: <a href="mailto:fabrice.toulza@apave.com">fabrice.toulza@apave.com</a>	
FR-04 <sup>2</sup>	CSI Formation 7, rue de l'Industrie 67720 Hoerdt	Tel.: +33 (0)6 37 15 37 75 Mail: <a href="mailto:direction@csi-formation.com">direction@csi-formation.com</a>	
FR-05 <sup>3</sup>	BELLE MANŒUVRE 11, Place Augustin Normand 14600 Honfleur	Tel.: +33 (0)7 64 83 13 80 Mail: <a href="mailto:sarlbellemanoeuvre@gmail.com">sarlbellemanoeuvre@gmail.com</a>	
FR-06 <sup>4</sup>	Lycée général, technologique et professionnel Les Catalins 24, avenue des Catalins 26200 Montélimar	Tel: +33 (0)4 75 00 76 76 Mail: <a href="mailto:ce.0260113g@ac-grenoble.fr">ce.0260113g@ac-grenoble.fr</a>	

---

<sup>1</sup> Gültig vom 30. April 2024 bis zum 30. April 2029

<sup>2</sup> Gültig bis zum 9. Juni 2029

<sup>3</sup> Gültig bis zum 30. Juni 2029

<sup>4</sup> Gültig bis zum 20. Juli 2028.

## **X. Haushalt und Verwaltung**

### **PROTOKOLL 19 Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2024**

#### **Beschluss**

In Kenntnis des Berichts des Sekretariats über die Jahresrechnung der ZKR für das Haushaltsjahr 2024,

in Kenntnis ferner des Berichts der Prüfungsgesellschaft FIBA über die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2024,

genehmigt die Zentralkommission diese Jahresrechnung und erteilt der Generalsekretärin Entlastung.

### **PROTOKOLL 20 Haushalt der Zentralkommission für 2026**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

vorbehaltlich der Vorlage eines Berichtigungshaushaltsplans, in dem die Folgen des Vertrags mit De Vlaamse Waterweg bezüglich EuRIS sowie der für 2026 noch festzulegende Inflationsausgleich bei den Gehältern berücksichtigt sind,

nimmt den Stellenplan an, der die Anzahl der Stellen im Sekretariat auf 33,3 VZÄ gemäß der Aufteilung in der Anlage festlegt;

verabschiedet den Haushalt für 2026, der auf 3 307 240 € festgelegt wurde und im Vergleich zu 2025 um 0,16 % steigt;

legt die Beiträge der Mitgliedstaaten auf 3 210 000 € fest, nachdem 97 240 € aus dem Reserve- und Investitionsfonds entnommen wurden;

legt den Beitrag jedes Staates auf 642 000 € fest, unverändert im Vergleich zu 2025.

Die Beiträge sind vor dem 1. April 2026 auf das Konto der Zentralkommission bei der CIC Est in Straßburg einzuzahlen.

#### **Anlage**

**Stellenplan**

<b>Funktion</b>	<b>Besoldungsgruppe der Stellen</b>	<b>VZÄ 2025</b>	<b>Vorschlag VZÄ 2026</b>
GS/Stellv.GS/CI	A4-A7	3,0	3,0
Verwaltungsräte	A1-A3	10,0	10,0
Assistenten	B1-B4	8,6	8,8
Referenten	B3-B5	7,0	8,0
Übersetzer	L1-L3	3,5	3,5
<b>VZÄ</b>		<b>32,1</b>	<b>33,3</b>

**PROTOKOLL 21**

**Zusammensetzung des Sekretariats – Verlängerung des Mandats der Generalsekretärin**

**Im schriftlichen Verfahren gefasster Beschluss vom 20. Dezember 2024**

Die Zentralkommission

beschließt, den Dienstvertrag von Frau Lucia LUIJTEN als Generalsekretärin der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 1. November bis einschließlich 31. Dezember 2025 zu verlängern und dankt ihr herzlich für ihr großes Engagement.

**PROTOKOLL 22**  
**Zusammensetzung des Sekretariats**

**Beschluss**

(i) Die Zentralkommission

ernennt Frau Hester DUURSEMA für eine Amtszeit vom 1. Januar 2026 bis einschließlich 31. Dezember 2029 zur Generalsekretärin der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.

(ii) Die Zentralkommission

erneuert das Mandat von Herrn Jörg RUSCHE für eine Amtszeit vom 1. Mai 2026 bis einschließlich 30. April 2030 als Stellvertretender Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.

(iii) Die belgische, deutsche, französische, niederländische und schweizerische Delegation halten fest, dass bei der Besetzung der Leitungspositionen des Kommissionssekretariats das Rotationsprinzip eine wichtige Rolle spielt. Auf eine Erneuerung des Mandats besteht kein Anspruch. Nach Ablauf des jeweiligen Mandats wird ein offenes Bewerbungsverfahren durchgeführt und rechtzeitig ausgeschrieben.

**PROTOKOLL 23**  
**Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2024**

**Beschluss**

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2024.

**Anlage**

1. ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRAKKOMMISSION UND IHRES SEKRETARIATS IM JAHR 2024

**PRÄSIDENTSCHAFT UND VIZEPRÄSIDENTSCHAFT**

**Herr VAN KRUININGEN**, Direktor für maritime Angelegenheiten im Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft der Niederlande, Leiter der niederländischen Delegation bei der ZKR, amtiert seit dem 1. Januar 2024 als **Präsident** der ZKR.



**Herr SEGER**, Botschafter, Leiter der schweizerischen Delegation bei der ZKR, amtiert als **Vize-Präsident** der ZKR seit dem 1. Januar 2024.



**DELEGATIONEN**

**Herr STALDER**, Generaldirektor bei der Basler Personenschiffahrt AG, wurde mit Wirkung vom 1. Januar zum Stellvertretenden Kommissar der Schweiz bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Frau MUNGENAST, die andere Aufgaben übernommen hat, die aber weiterhin als Sachverständige in der schweizerischen Delegation tätig bleibt.

**Frau KOHLHAAS**, Leiterin der Unterabteilung Schifffahrt im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, wurde mit Wirkung vom 1. Januar zur Kommissarin von Deutschland und Leiterin der deutschen Delegation bei der ZKR ernannt, als Nachfolgerin von Herrn WEHRMANN, der andere Aufgaben übernommen hat.

**Herr JANSSENS de BISTHOVEN**, Stellvertretender Direktor in der Abteilung für internationale Verkehrspolitik im Föderalen Öffentlichen Dienst – Auswärtige Angelegenheiten von Belgien, wurde mit Wirkung vom 4. September zum Kommissar bei der ZKR ernannt als Nachfolger von Herrn MILCAMPES, der andere Aufgaben übernommen hat.

**Frau BEZUIJEN**, Koordinationsbeauftragte im Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, Direktion maritime Angelegenheiten, Abteilung Binnenschifffahrt und Wasserstraßen, wurde, mit Wirkung vom 1. September zur Stellvertretenden Kommissarin der Niederlande bei der ZKR ernannt, als Nachfolgerin von Herrn MENSINK, der in den Ruhestand getreten ist.

**Herr KÖRSCHGEN** vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Verkehr (BAV) Abteilung Sicherheit / Sektion Schifffahrt, Kommissar der Schweiz bei der ZKR, hat die schweizerische Delegation am Ende des Sommers verlassen.

Die Zusammensetzung der Zentralkommission stellte sich somit zum Ende des Jahres 2024 wie folgt dar:

### DEUTSCHLAND

Kommissare:	Frau	KOHLHAAS
	Herr	GREWE
	Herr	JAEGERS
	Frau	SCHÄFER
Stellvertretende Kommissare:	Herr	LINDEMANN
	Herr	GERHARDT

### BELGIEN

Kommissare:	Frau	RENAUX
	Herr	VAN DEN BORRE
	Herr	VUYLSTEKE
	Herr	JANSSENS DE BISTHOVEN
Stellvertretende Kommissare:	Herr	DE SPIEGELEER
	Herr	TURF

### FRANKREICH

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

### NIEDERLANDE

Kommissare:	Herr	VAN KRUININGEN	<b>Präsident</b>
	Frau	NOLAND	
	Herr	TEN BROEKE	
	Herr	KASTEEL	
Stellvertretende Kommissare:	Frau	BEZUIJEN	
	Frau	VAN DER SMAN	

### SCHWEIZ

Kommissare:	Herr	SEGER	<b>Vize-Präsident</b>
	Frau	ETTER	
	Herr	RÖTHLINGSHÖFER	
Stellvertretende Kommissare:	Herr	STALDER	
	Frau	CHRISTEN	

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

Generalsekretärin:	Frau	LUIJTEN
Stellv. Generalsekretär:	Herr	RUSCHE
Chefingenieur:	Herr	WISSELMANN

## 2. AKTIVITÄTEN DER ZENTRALKOMMISSION

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

#### a) Plenarsitzungen

#### **ORDENTLICHE PLENARSITZUNG IM FRÜHJAHR**

Die Zentralkommission hielt ihre ordentliche Frühjahrsplenarsitzung in Hybridformat unter dem Vorsitz von Herrn VAN KRUININGEN, am 13. Juni im Rheinpalast in Straßburg ab. Folgende Organisationen waren vertreten:

##### **Zwischenstaatliche Organisationen:**

- für die europäische Kommission: Herr LEZAIC (online)
- für die Moselkommission: Frau BRÜCKNER

##### **Beobachterstaaten:**

- Luxemburg: Herr NILLES (online)
- Polen: Frau KOSCHICKA-POSIEVETA
- Tschechische Republik: Herr DABROWSKI

#### **ORDENTLICHE PLENARSITZUNG IM HERBST**

Die Zentralkommission hielt ihre ordentliche Herbstplenarsitzung unter dem Vorsitz von Herrn VAN KRUININGEN am 5. Dezember im Rheinpalast in Straßburg ab. Folgende Organisationen und Beobachterstaaten waren vertreten:

##### **Zwischenstaatliche Organisationen:**

- für die europäische Kommission: Herr ELEMENLER
- Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UN/ECE): Herr DIONORI und Frau IVANOVA (online)
- für die Moselkommission: Frau BRÜCKNER

##### **Beobachterstaaten**

- Luxemburg : M. NILLES (online)
- Polen: Frau KAROLAK-WOŹNIAK (online)
- Tschechische Republik: Herr DABROWSKI

#### b) Ausschüsse und Arbeitsgruppen der ZKR

Die Ausschüsse und Arbeitsgruppen der ZKR traten wie folgt zusammen:

#### **AUSSCHÜSSE**

der Haushaltsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn VAN KRUININGEN, am 12. Juni und am 4. Dezember in Straßburg;

der Unterausschuss für Verwaltungsfragen, unter dem Vorsitz von Frau SCHÄFER, am 18. April und am 22. Oktober in Straßburg;

eine Sondersitzung des Haushaltsausschusses und des Unterausschusses für Verwaltungsfragen am 21. Oktober. Ziel dieser hybriden Sitzung war es, den Vorschlag für die neue Personalordnung vorzustellen und Fragen der Delegationen und des Personalausschusses zu beantworten. Der ISRP nahm ebenfalls an dieser Sitzung teil.

eine neu eingerichtete Arbeitsgruppe „Überarbeitung der neuen Personalordnung“ unter dem Vorsitz von Frau SCHÄFER am 22. Oktober und 29. November, um an der Überarbeitung der Personalordnung zu arbeiten;

der Vorbereitende Ausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn VAN KRUININGEN, am 13 März, 12. Juni, 9. Oktober und 4. Dezember in Straßburg;

der Wirtschaftsausschuss, unter dem Vorsitz von Frau BOULDOUYRÉ, am 13. März, 11. Juni und 3. Dezember in Straßburg;

der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, unter dem Vorsitz von Herrn SEGER, am 9. Oktober in Straßburg;

der Polizeiausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn KÖRSCHGEN, am 9. April und unter dem Vorsitz von Frau ETTER, am 15. Oktober in Straßburg;

der Untersuchungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn TURF, am 10. April und 16. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Frau NETHÖVEL-KATHSTEDE, am 14 März und 10. Oktober in Straßburg; Ein online organisierter Workshop unter dem Vorsitz von Frau Nethövel-Kathstede zum Arbeitsmarkt in der Binnenschifffahrt und dessen Attraktivität;

der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, unter dem Vorsitz von Herrn TEN BROEKE, am 9. April und am 15. Oktober in Straßburg;

der Kleine Schifffahrtsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn TURF, am 10. April in Straßburg, 2. Juli in Antwerpen und 16. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Herrn DELAERE, am 17. Oktober in Straßburg;

gemeinsame Sitzung des Untersuchungsausschusses, des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt, des Wirtschaftsausschusses und des Ausschusses für Binnenschifffahrtsrecht, unter dem Vorsitz von Frau BOULDOUYRÉ, am 11. April und am 3. Dezember in Straßburg;

gemeinsame Sitzungen des Polizeiausschusses, des Untersuchungsausschusses, des Ausschusses für gefährliche Güter, des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt, des Kleinen Schifffahrtsausschusses und des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz des CHEFINGENIEURS: am 11. Juni und am 3. Dezember in Straßburg;

## **ARBEITSGRUPPEN**

die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, unter dem Vorsitz von Herrn RIETBERG, vom 30. Januar bis 1. Februar und vom 27. bis 29. August in Straßburg;

die Arbeitsgruppe RIS, unter dem Vorsitz von Herrn BLAKEWAY, am 13. Februar, am 10. September und am 12. November in Straßburg;

die Arbeitsgruppe RIS, Gruppe Cybersicherheit (RIS/G – Cyber), unter dem Vorsitz von Herrn MAURER, am 12. Februar und unter dem Vorsitz von Herrn HENON, am 9. September in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, unter dem Vorsitz de Mme VAN DIJK-VOLKER, am 7. März, 20. Juni, 26. September und 10. Dezember in Straßburg;

die Arbeitsgruppe für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn NEHAB, am 1<sup>er</sup> März und unter dem Vorsitz von Herrn BLESSINGER, am 20. September und 29. November in Straßburg;

die Arbeitsgruppe für Infrastruktur und Umwelt, unter dem Vorsitz von Herrn GREWE, am 20. und 21. Februar sowie am 3. und 4. September in Straßburg;

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

der ADN-Sicherheitsausschuss (Gemeinsame Expertentagung für die dem Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) beigefügte Verordnung), unter dem Vorsitz von Herrn BELDMANN, vom 22. bis 26. Januar sowie vom 26. bis 30. August in Genf (Schweiz);

der Verwaltungsausschuss des ADN, unter dem Vorsitz von Herrn BELDMANN, am 26. Januar und am 30. August in Genf (Schweiz);

die informelle Arbeitsgruppe „Sachkundigenausbildung“ (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn BÖLKER, vom 19. bis 21. März sowie vom 10. bis 12. September in Straßburg;

die informelle Arbeitsgruppe „Urkunden und sonstige Unterlagen an Bord in elektronischer Form“ (ADN), am 10. und 11. April;

die informelle Arbeitsgruppe „Stoffe“ (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn KRISCHOK, vom 10. bis 12. Dezember in Straßburg.

## 2.2 Sitzungen und Veranstaltungen des CESNI

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

Der CESNI wurde unter der Federführung der ZKR in Abstimmung mit der Europäischen Kommission gegründet. Seine Aufgabe besteht darin, Standards in verschiedenen Bereichen anzunehmen, auf die sich die jeweiligen europäischen und internationalen Vorschriften, insbesondere die der ZKR und der Europäischen Union, bei ihrer Umsetzung beziehen können.

Der Ausschuss tagte zweimal, unter dem Vorsitz von Herrn BILIC-PRICIC (kroatische Delegation), am 11. April und am 17. Oktober in Straßburg.

Bei der Sitzung am 11. April wurden die folgenden Dokumente verabschiedet:

- Erläuterungen zu ES-TRIN 2023/1 (Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe).
- Die neue Ausgabe des europäischen Standards für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt ES-QIN 2024/1, zusammen mit den Erläuterungen.
- Leitlinien zur Festlegung der notwendigen Befähigungen für den Betrieb von Fahrzeugen mit alternativen Technologien gebilligt.

Auf seiner Sitzung vom 17. Oktober hat der CESNI seine Arbeiten in folgenden Bereichen erfolgreich fortgesetzt:

Der CESNI hat die neue Ausgabe des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe, ES-TRIN 2025/1, angenommen.

Im Bereich der beruflichen Qualifikationen werden die Arbeiten gemäß dem Arbeitsprogramm des CESNI fortgesetzt. Der Ausschuss hat insbesondere Kenntnis genommen von den Fortschritten bei den künftigen Standards für die Besatzungen sowie vom Stand der Überlegungen zu den Standards für E-Tools.

Im Bereich der Informationstechnologien hat der CESNI den Europäischen Standard für Binnenschiffahrtsweginformationssysteme ES-RIS 2025/1 angenommen.

Der CESNI hat außerdem sein Arbeitsprogramm für die nächsten drei Jahre 2025-2027 angenommen.

Dieses ehrgeizige Arbeitsprogramm, das sich auf die vom Sekretariat der ZKR und der Europäischen Kommission vorgeschlagenen strategischen Leitlinien stützt, ist das Ergebnis intensiver Beratungen der Delegationen und Konsultationen mit den verschiedenen Akteuren der Binnenschiffahrt, insbesondere mit den anerkannten Verbänden, die das Schifffahrtsgewerbe vertreten. Das neue Arbeitsprogramm spiegelt die Prioritäten der ZKR und der EU wider und umfasst eine Reihe von Aufgaben im Zusammenhang mit:

- neuen Technologien und Innovationen;
- modernen und flexiblen Besatzungsvorschriften;
- der Digitalisierung der Binnenschiffahrt, einschließlich automatisierter Schiffe, digitaler Dokumente, Navigations- und Informationsausrüstung sowie elektronischer Geräte für die Aufzeichnung und den Austausch von Informationen über die Besatzung;
- der Überarbeitung und Weiterentwicklung der Standards zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus in der Binnenschiffahrt und zur Anpassung an die technische Entwicklung.

### **ARBEITSGRUPPEN DES CESNI**

Die Arbeitsgruppen tagten wie folgt:

die Arbeitsgruppe für technische Vorschriften (CESNI/PT) tagte viermal, unter dem Vorsitz von Herrn STANGL-BRACHNIK (österreichische Delegation), am 5. und 6. März, am 18. und 19. Juni, am 24. und 25. September sowie am 28. und 29. November in Straßburg;

die nichtständige Arbeitsgruppe für technische Vorschriften für alternative Brennstoffe an Bord von Binnenschiffen (CESNI/PT/FC), unter dem Vorsitz von Herrn PAULI, Sachverständiger, (auf Einladung der deutschen Delegation), tagte am 1. und 2. Februar online, am 3. und 4. Juli in Rotterdam, unter dem Vorsitz von Herrn SEGIETH, am 13. und 14. November online;

die nichtständige Arbeitsgruppe für die Übergangsbestimmungen der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (CESNI/PT/DT), unter dem Vorsitz von Herrn DELAERE (belgische Delegation) tagte am 25. März online und am 9. September online;

die nichtständige Arbeitsgruppe für das neue Muster des Binnenschiffszeugnisses (CESNI/PT/MOD), unter dem Vorsitz von Frau VAN DIJK (niederländische Delegation), am 30. Januar online, am 15. Mai online und 7. Oktober online;

die Arbeitsgruppe für Berufsbefähigungen (CESNI/QP), unter dem Vorsitz von Frau NETHÖVEL-KATHSTEDE (deutsche Delegation), tagte am 29. Februar in Straßburg, 23. Mai in Budapest, unter dem Vorsitz von Herrn VAN DEN BOSSCHE (belgische Delegation), am 19. September und am 28. November in Straßburg;

die nichtständige Arbeitsgruppe für Qualitätsmanagement (CESNI/QP/QM), unter dem Vorsitz von Frau NETHÖVEL-KATHSTEDE (deutsche Delegation), tagte online am 26. Februar und am 14. Mai und unter dem Vorsitz von Herrn VAN DEN BOSSCHE (belgische Delegation), am 18. September und am 25. November;

die nichtständige Arbeitsgruppe für Besatzungsvorschriften (CESNI/QP/Crew), unter dem Vorsitz von Herrn LIÉGEOIS (belgische Delegation) tagte am 28. Februar in Straßburg, 22. Mai in Budapest, 18. September in Straßburg;

die Arbeitsgruppe für Informationstechnologien (CESNI/TI), unter dem Vorsitz von Herrn KORTMAN (niederländische Delegation) tagte am 14. und 15. Februar und unter dem Vorsitz von Herrn OUDENES (niederländische Delegation) am 11. und 12. September in Straßburg;

die nichtständigen Arbeitsgruppen CESNI/TI tagten wie folgt:

- die Arbeitsgruppe für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt (CESNI/TI/ERI), unter dem Vorsitz von Herrn OUDENES, am 25. Juni in Basel und am 14. November in Straßburg;
- die Arbeitsgruppe für ein elektronisches Kartenanzeige- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt (CESNI/TI/Inland ECDIS), unter dem Vorsitz von Herrn MORLION, am 27. Juni in Basel und am 13. November in Straßburg;
- die Arbeitsgruppe für Nachrichten für die Binnenschifffahrt (CESNI/TI/NtS), unter dem Vorsitz von Herrn PLASIL, am 25. Juni in Basel und am 15. November in Straßburg;
- die Arbeitsgruppe für Schiffsverfolgung und -aufspürung in der Binnenschifffahrt (CESNI/TI/VTT), unter dem Vorsitz von Herrn BOBER, am 27. Juni in Basel und am 13. November in Straßburg.

## 2.3 Regulierungsarbeiten

### 2.3.1 Änderung der RheinSchPV im Bereich der Fahrregeln: Lichter und elektronisches Melden

Die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) wurde hinsichtlich der Position der Seitenlichter für einzeln fahrende Fahrzeuge mit Maschinenantrieb geändert. Die auf der Plenartagung angenommene Änderung schreibt nun ausdrücklich vor, dass Seitenlichter auf dem Hinterschiff gesetzt werden müssen. Außerdem werden Ausnahmen von dieser Vorschrift präzisiert: So gilt sie nicht für bestimmte zur Fahrgastbeförderung bestimmte Fahrzeuge, Sportfahrzeuge sowie bestimmte Traditionsfahrzeuge und deren Nachbauten. Die übrigen Bestimmungen über Seitenlichter bleiben unverändert.

Diese Änderung tritt am 1. Dezember 2026 in Kraft.

### 2.3.2 Änderungen der RheinSchPV in Bezug auf die Digitalisierung verschiedener Dokumente

Weitere Änderungen der Rhein (RheinSchPV) wurden ebenfalls angenommen. So können bestimmte Urkunden und sonstige Unterlagen im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter künftig auch in elektronischer Form an Bord von Binnenschiffen mitgeführt werden. Mit dieser Änderung wird die Konsistenz zwischen den beiden Regelwerken RheinSchPV und ADN (Ausgabe 2025) sichergestellt.

Dieser Digitalisierungsansatz wurde bereits 2021 von der ZKR initiiert, Ziel ist eine schrittweise Umstellung der an Bord mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen auf elektronische Formate. Die Vorlage der Dokumente in elektronischem Format erleichtert die Informationsbereitstellung insbesondere bei Kontrollen. Die Digitalisierung führt auch zu einer Verringerung des Verwaltungsaufwands für das Gewerbe.

Diese Änderung tritt am 1. Dezember 2025 in Kraft.

### 2.3.3 Änderungen der RheinSchPV in Bezug auf die Sonderbestimmungen

Weitere Änderungen betreffen die Sonderbestimmungen für einzelne Rheinstrecken:

- Zwischen der Dreirosenbrücke (km 167,80) und der Mittleren Rheinbrücke (km 166,64) in Basel müssen Fahrzeuge mit Maschinenantrieb sowie Schlepp- und Schubverbände in der Bergfahrt eine Mindestgeschwindigkeit von 4 km/h einhalten. Ab einer Länge von 110 m muss eine Mindestgeschwindigkeit von 6 km/h eingehalten werden. Ziel ist es, das Sicherheitsniveau zu erhöhen, weil die Strömung in diesem Streckenabschnitt sehr stark sein kann.
- Aufgrund der Entwicklungen im Schiffbau sind die Risiken bezüglich der Hafeneinfahrt in Basel heute gering. Das spezifische Manöver zur Einfahrt in den Hafen Basel wird daher als überholt angesehen und die entsprechende Bestimmung aus der RheinSchPV gestrichen.
- Im Streckenabschnitt zwischen Basel und den Schleusen Kembs liegt die Hochwassermarke bei 8,20 m. Bis zu einem Wasserstand von 8,50 m am Pegel Basel-Rheinhalle kann die Fahrt jedoch freigegeben werden. Diese Bestimmung wurde nach dem langen Hochwasser 1999 eingeführt, aber seither nie angewendet. Sie wird daher ebenfalls aus der RheinSchPV gestrichen.

### 2.3.4 Harmonisierung des rheinischen und des europäischen Rechtsrahmens in Bezug auf das Schiffspersonal

Auf der Frühjahrsplenartagung wurden mehrere Änderungen der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) verabschiedet.

Eine dieser Änderungen ermöglicht es den ZKR- Mitgliedstaaten, zwei Wege zum Erwerb des Befähigungszeugnisses für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt anzubieten: die Teilnahme an einem zugelassenen Lehrgang und das Bestehen der Abschlussprüfung oder aber das alleinige Bestehen einer Verwaltungsprüfung.

Eine zweite Anpassung der RheinSchPersV dient der Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QIN 2024/1). So hat der CESNI (Europäischer Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards in der Binnenschifffahrt) am 11. April 2024 eine neue Fassung des ES-QIN angenommen. Die wichtigste Änderung zielt darauf ab, die Ausbildung auf der Führungsebene zu verstärken. Dadurch sollen die Schiffsführer besser auf die Navigation und das Manövrieren in der Nähe von Seeschiffen vorbereitet werden.

Eine letzte Änderung hat schließlich eine Ergänzung des Musters für den Tauglichkeitsnachweis (Anlage 1 der RheinSchPersV) zum Ziel.

### 2.3.5 Deutliche Reduzierung der Risikoabschnitte auf dem Rhein

Die ZKR hat auf ihrer Plenartagung am 5. Dezember 2024 eine deutliche Reduzierung der Risikoabschnitte auf dem Rhein beschlossen.

So wird die Anzahl der Risikoabschnitte auf zwei Strecken begrenzt, die sich am Oberrhein (Rhein-km 335,66 bis 425,00) und am Mittelrhein (Rhein-km 498,45 bis 592,00) befinden.

Ziel der ZKR ist es, die Vorschriften für die Schifffahrt zu vereinfachen, soweit dies ohne Beeinträchtigung der Sicherheit möglich ist.

Diese Maßnahme wird auch den Zugang zur Rheinschifffahrt für Schiffsführer erleichtern, die Arbeitsbedingungen flexibilisieren und damit dem Fachkräftemangel entgegenwirken.

Nach dem im Dezember 2024 verabschiedeten Beschluss gelten folgende Strecken als Risikoabschnitte:

- am Oberrhein: von Rhein-km 335,66 (Straßenbrücke Wintersdorf) bis km 425,00 (Mannheim)
- am Mittelrhein: von Rhein-km 498,45 (Mainz, Straßenbrücke Mainz/Mainz-Kastel) bis km 592,00 (Koblenz, Moselmündung)

Der Beschluss tritt am 1. Juli 2025 in Kraft.

### 2.3.6 Workshop zum Arbeitsmarkt in der Binnenschifffahrt und dessen Attraktivität

Der europäische Binnenschifffahrtssektor hat mit einem starken Fachkräftemangel zu kämpfen. Dies könnte die ehrgeizigen Ziele einer Verkehrsverlagerung auf den Verkehrsträger Wasserstraße gefährden. Vor diesem Hintergrund veranstaltete die ZKR einen Workshop zur Reflexion über den Arbeitsmarkt und dessen Attraktivität. Der Workshop fand am Donnerstag, dem 14. März 2024, in Straßburg und online statt. Zu den Teilnehmern gehörten Vertreter der ZKR-Mitgliedstaaten, anderer europäischer Staaten, der Europäischen Kommission, internationaler Organisationen, die ein Interesse an der Binnenschifffahrt haben, und des Gewerbes (Sozialpartner und Ausbildungseinrichtungen). Ziel war es, anhand statistischer Daten und der in Europa ergriffenen Maßnahmen einen Überblick über die derzeitige Situation zu gewinnen. In einer partizipativen Diskussion waren die Teilnehmer zudem aufgefordert, über neue Ideen zur Bewältigung des Fachkräftemangels nachzudenken.

### 2.3.7 Änderung der RheinSchPersV in Bezug auf die nationalen Patente

Die nationalen Behörden können fortan auf dem gesamten Rhein nationale Patente anerkennen, die dann anstelle des Sportpatents oder des Behördenpatents verwendet werden können.

Diese Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) tritt am 1. Juli 2025 in Kraft.

## 2.4 Arbeiten in Bezug auf die Binnenschifffahrtsinformationsdienste

### 2.4.1 Änderung der RheinSchPV in Bezug auf die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht

Eine Änderung der RheinSchPV betrifft die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht, die seit 2010 schrittweise eingeführt wird. Die elektronische Meldung vereinfacht den Datenaustausch zwischen Schiffen und Revierzentralen und ermöglicht ein besseres Verkehrs- und Unfallmanagement. Die neue Tranche der Ausweitung gilt für Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 86 m, die über einen oder mehrere Laderäume zum Gütertransport verfügen. Sie betrifft zudem Fahrzeuge, die mit einer anderen Energiequelle als Gasöl oder Flüssigerdgas (LNG) betrieben werden (z.B. Methanol, gasförmigem Wasserstoff und Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh). Die zuständigen Behörden können für Tagesausflugsschiffe eine Ausnahme von dieser Meldepflicht gewähren.

Diese Änderung tritt am 1. Dezember 2026 in Kraft.

### 2.4.2 Neue Ausgabe des ES-RIS

Ab dem 1. Januar 2026 wird die RheinSchPV auf die neue Ausgabe des ES-RIS (Europäischer Standard für Binnenschifffahrtsinformationsdienste) verweisen.

Der ES-RIS 2025/1 umfasst insbesondere Änderungen in Bezug auf Inland ECDIS- und Inland AIS-Geräte, Nachrichten für die Binnenschifffahrt und elektronische Meldungen. Darüber hinaus ermöglicht er die elektronische Meldung von Anlagen an Bord, die mit alternativen Energiequellen wie Wasserstoff, Methanol oder Akkumulatoren betrieben werden.

## 2.5 Arbeiten in Bezug auf technische Vorschriften und Greening der Flotte

Die ZKR beschloss auf der Herbstplenartagung 2024 eine gleichzeitige Änderung ihrer Verordnungen (RheinSchUO, RheinSchPV und RheinSchPersV), um auf den ES-TRIN 2025/1 (Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe) zu verweisen.

Die ZKR und die EU planen eine koordinierte Inkraftsetzung des ES-TRIN 2025/1 zum 1. Januar 2026. Die neue Ausgabe unterstützt das Greening der Flotte, unter anderem durch Vorschriften für die Verwendung von Methanol als Brennstoff, elektrische Antriebe und Lithium-Ionen-Akkumulatoren.

Gemäß ihrer Roadmap zur Emissionsreduzierung arbeitet die ZKR an einer Anpassung ihres Regelwerks, um die Energiewende in der Rheinschifffahrt zu begleiten.

Darüber hinaus sieht die neue Ausgabe des ES-TRIN administrative Erleichterungen in Bezug auf Motoren und Bordkläranlagen vor und enthält verschiedene weitere Änderungen.

## 2.6 Fragen zum Rhein als Wasserstraße

Die ZKR genehmigte auf ihrer Plenartagung 2024 verschiedene Bauvorhaben am Rhein:

- die Erweiterung der schwimmenden Anlage für Kleinfahrzeuge des Altenheimer Wassersportclubs und
- die Errichtung von Bauwerken zur Einleitung von Wasser aus Grundwasserabsenkungen in Vogelgrün und Geiswasser.

Ferner genehmigte die ZKR ein Vorhaben zur Absenkung des Wasserspiegels im Oberrhein für die Durchführung von Inspektionen an den Seitendämmen der Stauhaltungen Straßburg, Gerstheim, Rhinau und Marckolsheim. Diese Inspektionen finden alle fünf Jahre statt, um die Sicherheit zu gewährleisten. Der voraussichtliche Zeitplan wird mittels einer Nachricht für die Binnenschifffahrt bestätigt und präzisiert. Die Nachricht wird im zweiten Quartal 2024 im Vorfeld dieser Absenkungen herausgegeben.

Die ZKR begrüßt im Übrigen die Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf dem Rhein und der Waal (Geschiebezugabe unterhalb Iffezheim, Sohlstabilisierung unterhalb Iffezheim und bei Bockum-Krefeld sowie Baggerungen in der Fahrrinne der Waal).

Auf ihrer Herbstplenartagung 2024 hat die ZKR verschiedene Bauvorhaben am Rhein genehmigt, unter anderem:

- Die Errichtung einer Aussichtsplattform durch die Gemeinde Drusenheim,
- Setzen von zwei zusätzlichen Dalben an der Umschlagstelle des Industrieunternehmens Tereos in Marckolsheim,
- Setzen von zwei Dalben für das Festmachen von großen Schiffen oberhalb der Schleuse Marckolsheim.

Darüber hinaus hat die ZKR die Sperrung von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten genehmigt.

## 2.7 Wirtschaftliche Arbeiten

### 2.7.1 Market Insight – April 2024

Die ZKR hat ihren Bericht zur europäischen Binnenschifffahrt „Market Insight“ im April 2024 veröffentlicht, der sich hauptsächlich auf das erste Halbjahr 2023 bezog.

### 2.7.2 Jahresbericht 2024

In Fortsetzung ihrer langen und fruchtbaren Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), ihren Jahresbericht der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa für 2024 veröffentlicht.

Die Veröffentlichung des Jahresberichts der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa ist ein Beispiel für eine gelungene Zusammenarbeit auf europäischer Ebene, bei der alle Akteure und beteiligten Interessenvertreter, einschließlich der Flusskommissionen und der Vertreter des Gewerbes, eingebunden werden. Frau Rycquart, Direktorin der Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO), und Frau Luijten, Generalsekretärin der ZKR, veranschaulichten mit ihren Vorworten die dezidiert europäische Dimension der Veröffentlichung.

Der neue Jahresbericht gibt einen ausführlichen Überblick über die Marktlage und die Entwicklungen der Binnenschifffahrt in Europa im Jahr 2023.

### 2.7.3 Thematischer Bericht

Die ZKR hat einen neuen thematischen Bericht zum Arbeitsmarkt im europäischen Binnenschifffahrtssektor veröffentlicht.

### 2.7.4 Bericht über Preisbildung in der Binnenschifffahrt

Im Rahmen ihrer Marktbeobachtungsaktivitäten hat die ZKR einen Bericht über die Preisbildung in der Binnenschifffahrt veröffentlicht. Die Publikation behandelt die wichtigsten Faktoren, die einen Einfluss auf die Preisbildung haben, und bietet auch eine Reihe von Empfehlungen für politische Entscheidungsträger. Die Veröffentlichung folgt auf den Workshop, der am 8. November 2023 von der ZKR in Partnerschaft mit der Europäischen Kommission organisiert wurde. Ein breites Spektrum von Teilnehmern, sowohl in Straßburg wie auch online, nahm an dem Austausch teil: Binnenschifffahrtsoperateure, Verloader, multimodale Operateure, politische Entscheidungsträger, Befrachtungsunternehmen, Makler, Genossenschaften, Banken, Institute die Informationen über Frachtraten veröffentlichen, Häfen sowie Berater. Der detaillierte Bericht präsentiert die wesentlichen Einflussfaktoren auf die Preisbildung in der Binnenschifffahrt, wie die Angebots- und Nachfrageseite, die Marktstruktur, die Ladungsart (Trockengut, Flüssiggut, Container), die Wasserstände sowie die Betriebskosten (Treibstoff- bzw. Energiekosten sowie Personalkosten).

### 2.7.5 Wirtschaftliche Lage der Binnenschifffahrt in Europa

Die ZKR hat am 13. Juni und am 5. Dezember Beschlüsse zur wirtschaftlichen Lage der europäischen Binnenschifffahrt angenommen: einen Beschluss für das Jahr 2023 und den zweiten Beschluss für das erste Halbjahr 2024 mit Prognosen für das zweite Halbjahr.

## 2.8 Weitere wichtige Arbeiten der ZKR im Jahr 2024

### 2.8.1 Ratifizierung des CLNI 2012 durch die Schweiz

Die Schweiz hat ihre Ratifikationsurkunde zum Straßburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) hinterlegt.

Nach Serbien, Luxemburg, Ungarn, den Niederlanden, Deutschland und Belgien ist die Schweiz damit Vertragspartei des am 27. September 2012 angenommenen Übereinkommens geworden, das am 1. Juli 2019 in Kraft getreten ist.

Wie bei den meisten Staaten, die das Übereinkommen ratifiziert haben, enthält die Urkunde der Schweiz eine Erklärung und Vorbehalte.

#### 2.8.2 Zusammenarbeit mit dem Fachverband für Brandschutz und Feuerlöschwesen CTIF

**Die ZKR hat dem Internationalen Technischen Komitee für vorbeugenden Brandschutz und Feuerlöschwesen (CTIF) den Status eines anerkannten Verbandes verliehen.**

Das CTIF ist ein internationaler Verband zur Förderung von Sicherheit, Innovation und Spitzenleistungen im Bereich des Feuerwehr- und Rettungswesens. Das CTIF wurde mit dem Ziel gegründet, die internationale Zusammenarbeit und den Wissensaustausch zu fördern, und umfasst ein weltweites Netzwerk von Fachleuten und Organisationen der Feuerwehr- und Rettungsdienste. Angesichts der Entwicklungen in der Rheinschifffahrt und insbesondere der Herausforderungen im Zusammenhang mit neuen Antriebstechnologien und Kraftstoffen wird eine formelle Zusammenarbeit zwischen dem CTIF und der ZKR von großem Nutzen sein. Sie wird dazu beitragen, die Sicherheit durch vorbeugenden Brandschutz wie auch die Effizienz der Lösch- und Rettungseinsätze auf Binnenwasserstraßen nachhaltig zu verbessern. Das CTIF ist eingeladen, sich an den Arbeiten der ZKR insbesondere im Bereich der Polizeivorschriften, der technischen Vorschriften, der Ausbildung, der beruflichen Befähigungen, der Beförderung gefährlicher Güter, der Automatisierung und der Infrastruktur zu beteiligen.

#### 2.8.3 Vereinbarung mit CEN und CENELEC

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat eine Vereinbarung mit CEN und CENELEC getroffen, um die Normung in der Binnenschifffahrt voranzutreiben. Ziel dieser Zusammenarbeit ist die Verbesserung der Normungsprozesse und der Sicherheitsmaßnahmen in der Binnenschifffahrt. Formalisiert wurde dies durch ein Memorandum of Understanding (MoU), das von den drei Organisationen am 24. April 2024 unterzeichnet wurde.

Diese Zusammenarbeit stellt für die Normungsarbeit in der Binnenschifffahrt einen wesentlichen Fortschritt dar, der zur Sicherheit, Interoperabilität und ökologischen Nachhaltigkeit auf den europäischen Binnenwasserstraßen beitragen soll.

#### 2.9 Internationale Organisationen

Das Sekretariat vertrat die Zentralkommission

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

## 2.10 Interinstitutionelle Beziehungen

### a) Europäische Kommission (EK)

Die verstärkte Zusammenarbeit, die 2003 mit einer Kooperationsvereinbarung zwischen der Europäischen Kommission und der Zentralkommission eingeleitet und 2013 mit einer Verwaltungsvereinbarung zwischen der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE) und dem Sekretariat der ZKR erneuert wurde, verlief 2024 erneut sehr intensiv.

Die halbjährlichen Koordinierungssitzungen zwischen dem Sekretariat der ZKR und der GD MOVE fanden am 3. Juni und am 18. November online statt.

Die ZKR und die Europäische Kommission standen im Rahmen regelmäßiger Gespräche erneut in einem regen und konstruktiven Austausch über laufende Arbeiten, strategische Themen der europäischen Binnenschifffahrtspolitik und bilaterale Angelegenheiten.

### b) Moselkommission (MK)

Im Rahmen der neuen Kooperationsabmachung vom 8. Dezember 2022 zwischen den beiden Organisationen wurde die gemeinsame Sitzung zwischen dem Sekretariat der Moselkommission und dem Sekretariat der ZKR am 10. November online abgehalten.

Das Sekretariat der ZKR war bei der Frühjahrsplenarsitzung der Moselkommission am 6. Juni in Metz vertreten. Bei der Herbstplenarsitzung am 28. November in Trier, war das Sekretariat verhindert, ein Bericht wurde der MK übermittelt.

Die ZKR war bei den Feierlichkeiten zum Jubiläum „60 Jahre Großschifffahrt auf der internationalen Mosel“ am 27. November an Bord des Schiffes „MS Mainz“ vertreten.

### c) Donaukommission (DK)

Das Sekretariat der ZKR nahm an der Herbstplenartagung der Donaukommission am 12. Dezember online teil; eine Teilnahme an der Frühjahrsplenartagung am 13. Juni in Budapest war nicht möglich.

Der CHEFINGENIEUR nahm am 8. Oktober in Budapest an einem von der ZKR organisierten Workshop zur Verringerung der Emissionen der Donauflotte teil.

### d) Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR)

Das Sekretariat der ZKR konnte bei der Plenartagung am 5. und 6. Dezember in Luxemburg nicht vertreten sein.

### e) Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

Das Sekretariat der ZKR war im Februar nicht im Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa in Genf vertreten.

### f) RAINWAT-Ausschuss

Das Sekretariat der ZKR nahm an der Sitzung des RAINWAT-Ausschusses am 5. September in Straßburg teil.

## 2.11 Nichtstaatliche Organisationen

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

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

## 3. ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON ABFÄLLEN IN DER RHEIN- UND BINNENSCHIFFFAHRT (CDNI)

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

Im Jahr 2024 trat das oberste Gremium des Übereinkommens, die Konferenz der Vertragsparteien (KVP), das insbesondere für die Überwachung der Umsetzung der Bestimmungen des CDNI zuständig ist, zweimal zusammen:

- die Sommersitzung fand am 27. Juni in Straßburg und
- die Wintersitzung am 12. Dezember in Straßburg statt,

jeweils unter dem Vorsitz von Herrn KOLTSIDAS (schweizerische Delegation).

Die Arbeitsgruppe CDNI trat unter dem Vorsitz von Frau BOULDOUYRÉ (französische Delegation) am 16. und 17. April sowie am 23. und 24. Oktober in Straßburg zusammen.

Die Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (IAKS), das für die Umsetzung von Teil A (Annahme und Entsorgung öl- und fetthaltiger Abfälle) zuständige Gremium, tagte unter dem Vorsitz des Stellvertretenden Generalsekretärs der ZKR, Herrn RUSCHE, am 16. Mai sowie am 19. November in Straßburg.

## 4. ZENTRALE VERWALTUNGSSTELLE FÜR DIE SOZIALE SICHERHEIT DER RHEINSCHIFFER

Die 86. und 87. Sitzung der Zentralen Verwaltungsstelle fanden unter dem Vorsitz von Herrn CUENI (schweizerische Delegation), am 17. Mai und am 22. November in Straßburg statt.

Am 18. und 19. Januar fand im niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft in Den Haag ein Runder Tisch für die am System der Koordinierung der sozialen Sicherheit auf dem Rhein beteiligten Behörden und Sozialversicherungsträger statt.

Ziel der Konferenz war es, den Behörden, die die Rheinschifffahrtzugehörigkeitsurkunde (RZU) bzw. die Ausrüsterbescheinigung ausstellen, und den für die Festlegung der anzuwendenden Rechtsvorschriften über die soziale Sicherheit zuständigen Sozialversicherungsträger eine Gelegenheit zum Austausch zu bieten.

## 5. BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten mit Wirkung zum 1. Januar 2024 folgende Mitglieder an:

### RICHTER

Herr BALL	Deutschland
Herr DE BAETS	Belgien
Herr WOEHRLING	Frankreich
Herr LENSELINK*	Niederlande
Frau STAMM	Schweiz

\* ab dem 13. Juni 2024

### STELLVERTRETENDE RICHTER

Herr GÖBEL	Deutschland
HerrBULLYNCK	Belgien
Herr VONAU	Frankreich
Herr SPRENGER	Niederlande
Herr LÖTSCHER-STEIGER	Schweiz

### GERICHTSKANZLER

Frau BRAAT	Rechtsberaterin der ZKR
------------	-------------------------

### SITZUNGEN

Die Kammer tagte unter dem Vorsitz von Herrn DE BAETS, am 21. Mai und am 12. November und fällte in letzter Instanz ein Urteil in einer Zivilsache und ein Urteil in einer Strafsache.

## **XI. Querschnittsfragen und Verschiedenes**

### **PROTOKOLL 24 Annahme des Berichts über die Fortschritte bei der Umsetzung der Roadmap und die Notwendigkeit einer Aktualisierung**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter Betonung der in der am 17. Oktober 2018 von den zuständigen Ministern der Mitgliedstaaten der Zentralkommission unterzeichneten Mannheimer Erklärung enthaltenen Zielen die Emissionen von

- Treibhausgasen bis 2035 um 35 % im Vergleich zu 2015 zu reduzieren,
- Schadstoffen bis 2035 um mindestens 35 % gegenüber 2015 zu reduzieren,
- Treibhausgasen und sonstigen Schadstoffen bis 2050 weitgehend zu beseitigen,

unter Verweis auf die Verabschiedung der ersten Ausgabe der Roadmap zur Umsetzung dieser Ziele am 9. Dezember 2021,

unter Bezugnahme auf die in dieser Roadmap eingegangenen Verpflichtungen,

- über die Fortschritte bei der Umsetzung sowie die Notwendigkeit einer Aktualisierung der Roadmap bis 2025 zu berichten,
- bis spätestens 2025 die Zweckmäßigkeit einer Überarbeitung der „ZKR-Studie“ insbesondere zur wirtschaftlichen und technischen Bewertung von Technologien zu prüfen,
- den TTW-Ansatz bei einer künftigen Überarbeitung der Roadmap zu überprüfen,
- bis 2025 eine mögliche Ausdehnung des Umfangs der Roadmap z. B. auf andere Treibhausgase wie N<sub>2</sub>O oder auf Emissionen im Zusammenhang mit anderen Aspekten des Lebenszyklus eines Schiffes, mit der Herstellung und Entsorgung von Antriebssystemen, mit anderen Schiffstypen oder mit der Sicherheit von Technologien zu prüfen,
- die Roadmap und den entsprechenden Aktionsplan bis 2030 wenn nötig zu überarbeiten,

nimmt den beigefügten „Bericht über die Fortschritte bei der Umsetzung der Roadmap und die Notwendigkeit einer Aktualisierung“ an,

begrüßt die Fortschritte bei der Umsetzung der Roadmap, wenngleich sie einräumt, dass einige Maßnahmen noch nicht durchgeführt werden konnten,

beauftragt ihren Untersuchungsausschuss, ihren Wirtschaftsausschuss, ihren Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt sowie ihren Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, ihre Bemühungen zur Umsetzung der Roadmap fortzusetzen und vorbehaltlich der verfügbaren Ressourcen mit der Überarbeitung der Roadmap zu beginnen, mit dem Ziel diese bis 2030 abzuschließen,

befürwortet grundsätzlich als Vorbedingung für die Überarbeitung der Roadmap

- die Aktualisierung der Forschungsarbeiten, die der Roadmap von 2021 zugrunde liegen, einschließlich der wirtschaftlichen und technischen Bewertung der Technologien (Teil C der ZKR-Studie von 2019),
- die Konsultation der von der ZKR anerkannten Verbände im Rahmen einer Anhörung und auf der Grundlage dieses Berichts.

#### **Anlage**

**Roadmap der ZKR  
zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt  
Bericht über die Fortschritte bei der Umsetzung der Roadmap und  
die Notwendigkeit einer Aktualisierung**

**Zusammenfassung**

Die im Dezember 2021 verabschiedete Roadmap der ZKR zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt skizziert Übergangsszenarien für die Flotte und identifiziert eine Reihe möglicher finanzieller, regulatorischer und freiwilliger Maßnahmen. Der vorliegende Bericht befasst sich entsprechend den in der Roadmap eingegangenen Verpflichtungen der ZKR mit den Fortschritten bei der Umsetzung der Roadmap und bewertet die Notwendigkeit einer Aktualisierung. In diesem Bericht zieht die ZKR eine positive Bilanz der Fortschritte bei der Umsetzung der Roadmap, wenngleich sie einräumt, dass einige Maßnahmen noch nicht umgesetzt werden konnten. Entsprechend den Schlussfolgerungen dieses Berichts befürwortet sie die Überarbeitung der Roadmap bis 2030 und insbesondere des Umsetzungsplans.

**1. Kontext**

Im Rahmen der Mannheimer Erklärung (2018) hatten die Verkehrsminister der Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)

- die ZKR beauftragt, eine Roadmap zu entwickeln, um die Emissionen von Treibhausgasen und sonstigen Schadstoffen bis 2050 weitgehend zu beseitigen sowie
- auf die Notwendigkeit von neuen Finanzierungsinstrumenten zur Erreichung dieser ökologischen Ziele hingewiesen und die ZKR damit betraut, bei dieser Entwicklung führend voranzugehen.

Als ersten Schritt leitete die ZKR 2019 eine eingehende Studie über die „Finanzierung der Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt in Europa“ („ZKR-Studie“<sup>1</sup>) ein. Diese Studie resultierte 2021 in der Veröffentlichung einer Reihe von Berichten über die verschiedenen Aspekte der Energiewende in der Binnenschifffahrt (technische und wirtschaftliche Aspekte sowie Finanzierung von Maßnahmen). Die Studie diente auch als Grundlage für die Entwicklung der Roadmap der ZKR zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt. Diese Roadmap, die 2021 verabschiedet wurde, skizziert Übergangsszenarien für die Flotte und identifiziert eine Reihe möglicher finanzieller, regulatorischer und freiwilliger Maßnahmen.

Nach dem Willen der ZKR soll die Roadmap im Laufe der Zeit zu einer gemeinsamen Vision für die Energiewende und die damit verbundenen Herausforderungen im Binnenschifffahrtssektor beitragen. Die ZKR war daher bestrebt, bei der gemeinsamen Durchführung des vorgeschlagenen Umsetzungsplans mit anderen Akteuren der Energiewende zusammenzuarbeiten und auf die Binnenschifffahrt zugeschnittene Maßnahmen zu gewährleisten. Die Roadmap stellt in dieser Hinsicht das wichtigste Instrument der ZKR zur Abmilderung des Klimawandels, zur Förderung der Energiewende und zur Unterstützung der europäischen Binnenschifffahrtspolitik dar<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> <https://www.ccr-zkr.org/12080000-de.html>

<sup>2</sup> Beschluss 2021-II-36

In ihrer Roadmap verpflichtet sich die ZKR,

1. über die Fortschritte bei der Umsetzung sowie die Notwendigkeit einer Aktualisierung der Roadmap bis 2025 zu berichten,
2. bis spätestens 2025 die Zweckmäßigkeit einer Überarbeitung der ZKR-Studie, insbesondere zur wirtschaftlichen und technischen Bewertung von Technologien, zu prüfen,
3. den TTW-Ansatz bei einer künftigen Überarbeitung ihrer Roadmap zu überprüfen,
4. bis 2025 eine mögliche Ausdehnung des Umfangs der Roadmap z. B. auf andere Treibhausgase wie N<sub>2</sub>O oder auf Emissionen im Zusammenhang mit anderen Aspekten des Lebenszyklus eines Schiffes, mit der Herstellung und Entsorgung von Antriebssystemen, mit anderen Schiffstypen oder mit der Sicherheit von Technologien zu prüfen,
5. die Roadmap und den entsprechenden Umsetzungsplan bis 2030 wenn nötig zu überarbeiten.

Der vorliegende Bericht geht auf die ersten vier Verpflichtungen ein. Dieser Prozess wird als unerlässlich angesehen, um bis 2030 eine mögliche Überarbeitung der Roadmap und des entsprechenden Umsetzungsplans in Angriff nehmen zu können.

## 2. Fortschritte bei der Umsetzung der Roadmap bis Mitte 2025

Zusätzlich zu dem in der Roadmap vorgeschlagenen Umsetzungsplan lud die ZKR ihre Mitgliedstaaten und ihr Sekretariat ein, die Roadmap gegenüber den verschiedenen Akteuren der Binnenschifffahrt sowie den EU-Institutionen aktiv zu kommunizieren<sup>1</sup>. Die ZKR sieht dies im Jahr 2025 als erreicht an. So wurde die Roadmap auf vielen verschiedenen Foren vorgestellt<sup>2</sup>, um eine gemeinsame Vision der Energiewende zu entwickeln und eine Debatte unter den maßgeblichen Akteuren anzuregen. Mit anderen Worten hat die Roadmap der ZKR als Impulsgeber für nationale und internationale Initiativen gewirkt.

Bis heute werden Kernbotschaften wie die Tatsache, dass es keine Patentlösung für die Binnenschifffahrt gibt und dass ein technologieneutraler und offener Ansatz erforderlich ist, von Akteuren innerhalb und außerhalb der ZKR in hohem Maße unterstützt und aufgegriffen. Zu diesen Botschaften gehört auch die Anerkennung der verbleibenden Unsicherheiten in Bezug auf die technologische Entwicklung, die Preise, die Brennstoffverfügbarkeit und die Bunkerinfrastruktur als Hindernisse für die Energiewende sowie die wesentliche Rolle von Pilotprojekten und Vorschriften für deren Verwirklichung<sup>3</sup>.

Der Umsetzungsplan sah insgesamt achtzehn Maßnahmen vor: neun regulatorische, sechs freiwillige und drei finanzielle Maßnahmen. Bislang wurden zwei Maßnahmen abgeschlossen, 13 Maßnahmen sind in Arbeit und drei wurden noch nicht begonnen. Eine zusammenfassende Übersicht ist als Anlage beigefügt. Insgesamt betrachtet sind die meisten Maßnahmen in Bearbeitung und schreiten effizient voran. Wie im Weiteren ausgeführt, können für jede in der Roadmap vorgesehene Maßnahmenart gute Fortschritte vermeldet werden.

---

<sup>1</sup> Beschluss 2021-II-36

<sup>2</sup> Beispiele (nicht erschöpfende Liste): Bilateraler Austausch mit den Experten der Region Flandern im Rahmen der Vorbereitung des Green Deal Flandern, französische Veranstaltung im Zusammenhang mit der Vergrünungsstrategie „Vert le fluvial“, deutsche Veranstaltung „Wasserstoff als Brennstoff in der Binnenschifffahrt“, niederländische Veranstaltung „Symposium zur Energiewende, Gorinchem“; Abschlussveranstaltung CLINSH, Korridorforum Rhein-Alpen, Antwerpener Binnenschifffahrtsschule, bilaterale Gespräche mit der GD MOVE, der GD COMP, Mitgliedern des Europäischen Parlaments, UNECE-Sitzungen, PIANC-Sitzungen, jährlichen EBU-Veranstaltungen, Abschlussveranstaltung H2Ship, Treffen mit Branchenvertretern usw.

<sup>3</sup> Beschluss 2021-II-36

Die Organisation von Workshops auf Initiative der ZKR trägt ebenfalls zur Umsetzung der Roadmap und zum Wissensaufbau bei, so zum Beispiel der 2021 organisierte Workshop über alternative Energiequellen für elektrische Antriebssysteme in der Binnenschifffahrt oder der 2022 organisierte Workshop über Landstrom an Liegestellen. Für die Zukunft sind weitere Workshops geplant, um beispielsweise Wasserstraßenverwaltungen, Rettungsdienste und Polizeikräfte für die spezifischen Gefahren neuer Energiequellen bei Unfällen und Zwischenfällen zu sensibilisieren.

## 2.1 Regulatorische Maßnahmen

Vorschriften und Standards stellen nützliche Instrumente zur Erleichterung der Energiewende dar, da sie Rechtssicherheit schaffen und die Investitionen in neue Technologien stark beeinflussen (indem sie die Risiken für investierende Schiffseigner verringern). Sie fördern auch die Strukturierung des Marktes (und damit möglicherweise Kostensenkungen), erhöhen die Planungssicherheit der Hersteller und erleichtern die Akzeptanz neuer Technologien, indem sie Sicherheits- oder Umweltprobleme begrenzen.

Die entsprechenden Maßnahmen basieren im Wesentlichen auf den Vorschriften und Standards der ZKR, der EU, dem CESNI und der UNECE zur Schaffung eines geeigneten Rechtsrahmens für die sichere Verwendung alternativer Brennstoffe und Batterien. Diese Vorschriften und Standards beziehen sich auf den Schiffbau (R1a), die Besatzung (R1b), den Schiffsbetrieb (R1c), den Transport gefährlicher Güter (R1d), Brennstoffmerkmale und Lieferung (R1e) sowie das Bunkern (R1f).

In Bezug auf die technischen Vorschriften (R1a) enthält der ES-TRIN 2023/1 eine Überarbeitung der allgemeinen Anforderungen an neue Energiequellen sowie neue Bestimmungen zu Brennstoffzellen, die im Januar 2024 in Kraft getreten sind. Der ES-TRIN 2025/1 enthält zudem Anforderungen für die Speicherung und Nutzung von Methanol. Sie sollen im Januar 2026 im Rahmen der ZKR- und EU-Gesetzgebung in Kraft treten, könnte aber bis dahin als vorläufige Leitlinie dienen, um Abweichungen für innovative Schiffe zu ermöglichen. Des Weiteren hat der CESNI eine vorläufige Leitlinie für die Speicherung von gasförmigem Wasserstoff angenommen, die möglicherweise in den ES-TRIN 2027/1 aufgenommen wird. Dass diese Anforderungen so schnell erarbeitet werden konnten, ist der hervorragenden Zusammenarbeit mit den Klassifikationsgesellschaften zu verdanken. Auf Anregung der ZKR veröffentlichte der CESNI auch eine Auslegung der möglichen Standorte für Wechsel-Batteriecontainer<sup>1</sup>. Darüber hinaus setzten die ZKR-Mitgliedstaaten ihre Bemühungen fort, die Zertifizierung von Methanol- und Wasserstoffmotoren gemäß der Verordnung (EU) 2016/1628<sup>2</sup> zu erleichtern, insbesondere für die Nachrüstung bestehender Motoren. Auf diesem Gebiet besteht eine enge Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission.

In Bezug auf die Qualifikationsanforderungen (R1b) hat der CESNI auch mit einer eingehenden Analyse der für Methanol und Batterien erforderlichen Fähigkeiten begonnen, die von einer Risikoanalyse begleitet wird. Die Befähigungstabellen wurden fertiggestellt und vom CESNI als Leitlinien angenommen. Die Arbeiten zu Wasserstoff sind noch im Gange.

---

<sup>1</sup> [https://estrin-faq.cesni.eu/index.php?page=61&folder=de&id\\_prescr=228](https://estrin-faq.cesni.eu/index.php?page=61&folder=de&id_prescr=228)

<sup>2</sup> Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte

Was den Schiffsbetrieb (R1c) betrifft, so wird derzeit auch an möglichen Anpassungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung gearbeitet. Vorschriften für Schiffe, die Methanol oder Batterien für den Antrieb nutzen, werden voraussichtlich Anfang 2026 in Kraft treten. Die Arbeiten zu Wasserstoff sind im Gange; die entsprechenden Anforderungen könnten Anfang 2028 in Kraft treten.

Was den Transport gefährlicher Güter (R1d) betrifft, so ist der ADN-Sicherheitsausschuss der Ansicht, dass für den Transport gefährlicher Güter mit Schiffen, die neue Energiequellen in ihren Antriebssystemen verwenden, derzeit keine Änderung der ADN-Verordnung erforderlich ist (soweit ADN-Abweichungen für Pilotprojekte gelten). Mögliche Wechselwirkungen zwischen der Ladung und einer neuen Energiequelle sollten jedoch vom ADN-Sicherheitsausschuss von Fall zu Fall geprüft werden. Sobald ausreichende Erfahrungen mit dem Transport gefährlicher Güter mit alternativen Brennstoffen gesammelt wurden, könnte die ADN-Verordnung bei Bedarf entsprechend geändert werden.

In Bezug auf die Brennstoffmerkmale und Lieferung (R1e) ist die ZKR der Ansicht, dass bei dieser Aufgabe andere Akteure eine aktive Rolle übernehmen könnten, wie z. B. das Europäische Komitee für Normung (CEN), das die Notwendigkeit strengerer Normen für die Kraftstoffqualität von Biokraftstoffen, insbesondere von Fettsäuremethylestern (FAME) und deren Mischungen, untersuchen könnte. Branchenverbände könnten ebenfalls eine Rolle spielen: Sie könnten Kampagnen zur Nutzung von Biokraftstoffen starten, um auf mögliche Risiken und Maßnahmen zur Risikominderung aufmerksam zu machen und so Probleme zu vermeiden (z. B. in Bezug auf Filterverstopfung und Wasserabscheidung). Darüber hinaus könnte die ZKR die potenziellen Sicherheitsprobleme im Zusammenhang mit der Beimischung von Brennstoffen mit niedrigem Flammpunkt zu Diesel untersuchen.

Was die Anforderungen an eine Infrastruktur für alternative Brennstoffe und Strom für den Antrieb (R3) betrifft, so ist die ZKR im Bereich der Landstromversorgung besonders aktiv. Im Jahr 2023 veröffentlichte sie eine Beispiel- und Erfahrungssammlung zu Bedarf und Ausstattung von Liegestellen, die ein Kapitel über Landstromversorgung enthält<sup>1</sup>. Sie führte Konsultationen zu den von der Europäischen Kommission an CEN/CENELEC erteilten Aufträgen zur Entwicklung von Normen durch (diese Normen müssen mit den technischen Vorschriften für Binnenschiffe kompatibel sein) und organisierte 2022 einen Workshop zum Thema Landstrom an Liegestellen. Zudem hat sie das Thema Ladestationen für Batterien in das Arbeitsprogramm ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt sowie in ihren Aktionsplan Landstrom aufgenommen (siehe Kapitel 5.3 der oben genannten Beispiel- und Erfahrungssammlung).

---

<sup>1</sup> [https://www.ccr-zkr.org/files/documents/infovoienavigable/Aires\\_de\\_stationnement\\_de.pdf](https://www.ccr-zkr.org/files/documents/infovoienavigable/Aires_de_stationnement_de.pdf)

## 2.2 Freiwillige Maßnahmen

Seit der Veröffentlichung der Roadmap im Jahr 2021 diskutiert die ZKR über die Schaffung eines internationalen Emissionskennzeichnungssystems für die Binnenschifffahrt (V1), insbesondere im Hinblick auf mögliche Verwendungszwecke, Verwaltungsgrundsätze und Messanforderungen. Die ZKR beteiligte sich insbesondere an Forschungsarbeiten im Rahmen des europäischen Projekts PLATINA3<sup>1</sup> und setzte sich für die Beteiligung des CESNI an einem Standard zur Festlegung einer Methodik zur Messung und Berechnung der Emissionen von Binnenschiffen sowie zur Definition von Emissionsklassen ein. Dieser Vorschlag genießt die grundsätzliche Unterstützung der Europäischen Kommission und der Vertreter des Binnenschifffahrtssektors. Die Verkehrsminister der deutschen Bundesländer<sup>2</sup> und das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft<sup>3</sup>, plädieren für die Entwicklung und Einführung eines Labels und bekunden daher großes Interesse an der Arbeit der ZKR.

Unter anderem hat die ZKR bisher

- die Grundzüge eines administrativen Rahmens für die Vergabe eines Labels und insbesondere die Notwendigkeit einer einheitlichen Umsetzung auf der Grundlage des Prinzips der gegenseitigen Anerkennung entwickelt;
- sich auf die verschiedenen möglichen Verwendungszwecke eines solchen Labels geeinigt,
  - emissionsarme Güter- und Fahrgastschiffe (für Kunden und Ausrüster) zu identifizieren,
  - nationale oder lokale Behörden in die Lage zu versetzen, Anreize zu schaffen oder andere Maßnahmen im Zusammenhang mit der Schifffahrt oder dem Stillliegen bestimmter Schiffe in bestimmten Gebieten zu ergreifen,
  - die Meldung und Modellierung der Flottenemissionen zu erleichtern,
  - die Vergabe öffentlicher Fördermittel effizient zu verwalten und
  - die Vorteile der Binnenschifffahrt bei der Verringerung der Emissionen für alle an den Logistikketten beteiligten Akteure (Verlader, Frachtführer, Reedereien usw.) nachzuweisen.
- Auf der Grundlage der Erfahrungen mit der Einführung eines Labels in den Niederlanden hat die ZKR mit der Entwicklung einer Methodik zur Messung von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen begonnen, um die Reproduzierbarkeit und Vergleichbarkeit der Messergebnisse zu gewährleisten. Die Arbeit an den Luftschadstoffen ist weit fortgeschritten und die Methodik steht kurz vor der Fertigstellung. Bei den Treibhausgasemissionen ist mehr Zeit erforderlich, da die oben genannten Verwendungszwecke offenbar nicht alle mit einer einzigen Methodik erfasst werden können. Die Anpassung einer Methode aus dem Seeverkehr, wie z. B. „Fuel EU Maritime“, könnte eine kostengünstige Lösung für die Treibhausgasintensität bieten. Gleichzeitig haben Forschungsarbeiten in Deutschland gezeigt, dass eine genauere Methodik für die Energieeffizienz vor allem neuer Binnenschiffe möglich ist. Da das Problem nicht nur den Rhein, sondern auch EU-Wasserstraßen betrifft, ist die ZKR davon überzeugt, dass die Methodik zur Messung von Luftschadstoffen und Treibhausgasemissionen in einem Standard des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) festgelegt werden sollte. Die Entwicklung einer solchen Methodik wurde auf Vorschlag der ZKR in das Arbeitsprogramm des CESNI (2025–2027) aufgenommen. Ganz allgemein sollten die entwickelten Methoden mit den öffentlichen Politiken der EU vereinbar sein und deren Umsetzung erleichtern.

---

<sup>1</sup> Bericht D2.6: <https://platina3.eu/towards-zero-emission-fleet/>

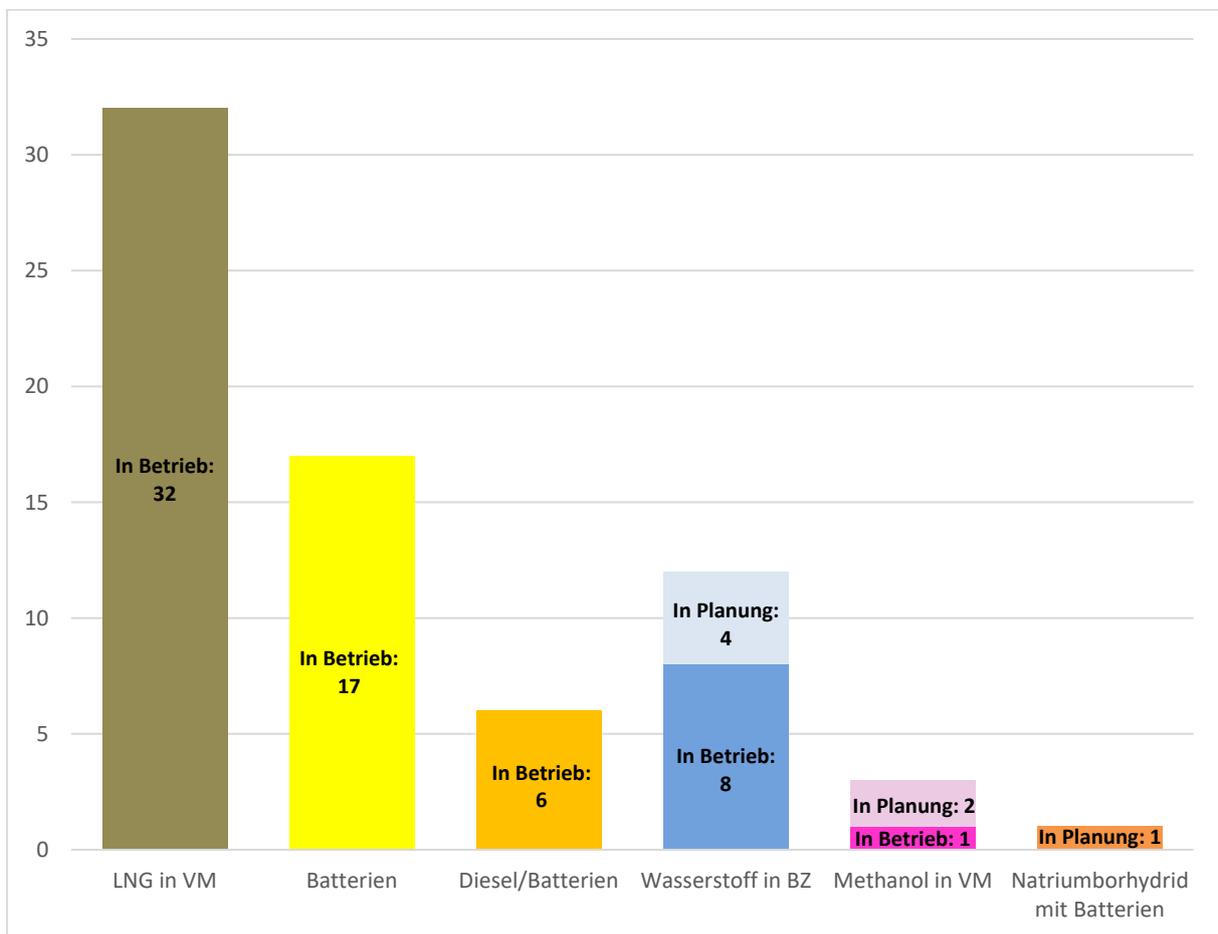
<sup>2</sup> [https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/24-04-17-18-vmk/24-04-17-18-beschluss.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/24-04-17-18-vmk/24-04-17-18-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

<sup>3</sup> Schreiben des niederländischen Parlaments zur Energiewende für die Binnenschifffahrt, 20. September 2024: <https://open.overheid.nl/documenten/dpc-1e7da7991cba78861400c02ca77bb59bd9766e69/pdf>

Beim Thema Emissionslabel spricht sich die ZKR für eine enge Zusammenarbeit mit der EU und dem Sektor sowie mit anderen Forschungsprojekten wie PLATINA4 aus, insbesondere in Bezug auf Emissionsfaktoren und Energieeffizienzmethoden. Besonders wichtig ist es, die Entwicklung einer Vielzahl nationaler Kennzeichnungssysteme mit unterschiedlichen Methoden zu vermeiden.

Die ZKR hat auch eine wichtige Rolle bei der Förderung von Innovationen übernommen, indem sie mehrere Pilotprojekte genehmigt hat. So hat sie etwa im Jahr 2023 Abweichungen von den technischen Vorschriften für Binnenschiffe für fünf Schiffe, die Wasserstoff<sup>1</sup> als Brennstoff nutzen, und ein Schiff, das Methanol<sup>2</sup> verwendet, gewährt. Im Jahr 2024 setzte sich dieser Trend mit zwei Schiffen, die Wasserstoff als Brennstoff nutzen, und einem Schiff, das Methanol verwendet<sup>3</sup>, fort. Diese Schiffe verkehren auf dem Rhein oder auf EU-Wasserstraßen. Die mit diesen Schiffen gewonnenen Erfahrungen werden für die Weiterentwicklung des Rechtsrahmens und die Prüfung der wirtschaftlichen und ökologischen Nachhaltigkeit (V3) von unschätzbarem Wert sein.

**Anzahl der Schiffe, die alternative Energiequellen als einen der Hauptenergieträger nutzen (in Betrieb) oder voraussichtlich nutzen werden (in Planung) (Februar 2025)**



Quelle: ZKR-Datenbank. \*Die Kategorie „Batterien“ umfasst Schiffe, die ausschließlich mit Batterien für den Antrieb ausgestattet sind. Die Kategorie „Diesel/Batterien“ umfasst ausschließlich Schiffe, die für eine bestimmte Betriebszeit vollständig mit Batterien angetrieben werden können. Die Kategorie „Wasserstoff“ umfasst alle Schiffe, die mit Brennstoffzellen betrieben werden oder in Zukunft betrieben werden sollen. Bisher ist das einzige Schiff, das mit Methanol in einer Brennstoffzelle betrieben werden sollte, außer Betrieb. In der Kategorie „LNG“ verwendet die Mehrheit der Schiffe Zweistoffmotoren. VM = Verbrennungsmotor; BZ = Brennstoffzellen.

<sup>1</sup> AB Initio, Zulu 6, Rhenus Mannheim I, Antonie, FPS Waal; (H2 Barge 2)

<sup>2</sup> Stolt IJssel

<sup>3</sup> Letitia, Rhenus Ludwigshafen I und Chicago

Die ZKR überwacht auch die Entwicklung innovativer Schiffe (V4) und führt ein mindestens einmal jährlich aktualisiertes Verzeichnis dieser Schiffe. Die verfügbaren Daten werden im Rahmen des Untersuchungsausschusses der ZKR in folgendem Umfang zusammengestellt:

- Innovative Schiffe, die so konzipiert sind, dass sie weniger Luftschadstoffe oder Treibhausgase ausstoßen als herkömmliche Dieselschiffe;
- Güter-, Schul- und Fahrgastschiffe mit einem Rheinschiffsattest oder einem Unionszeugnis;
- In Planung, im Bau, in Betrieb befindliche Schiffe oder stornierte Projekte.

Obwohl Biokraftstoffe unter bestimmten Bedingungen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen beitragen, wurden mit Biokraftstoffen betriebene Schiffe in der Analyse nicht berücksichtigt, da die Umstellung auf Biokraftstoffe nicht unbedingt eine spezifische Konstruktion oder technische Anpassung des Schiffes erfordert.

Die Daten aus diesem Verzeichnis werden im Rahmen der Marktbeobachtungsaktivitäten der ZKR verwendet. Die Ergebnisse wurden im Rahmen des jährlichen Marktbeobachtungsberichts für die Binnenschifffahrt 2023 erstmals veröffentlicht<sup>1</sup>.

Zu guter Letzt überwacht die ZKR jährlich die Emissionen der Binnenschifffahrtsflotte in den Hoheitsgebieten der ZKR-Mitgliedstaaten und die Fortschritte bei der Verringerung der Emissionen (V6). In der Roadmap ist auch eine Bewertung der Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen vorgesehen, die jedoch noch nicht stattgefunden hat. Da die Verringerung der Kohlendioxidemissionen aus der Binnenschifffahrt in den Hoheitsgebieten der ZKR-Mitgliedstaaten hauptsächlich auf eine Verringerung des Verkehrsaufkommens zurückzuführen ist, erscheint es verfrüht, die Wirksamkeit solcher Maßnahmen zu bewerten.

---

<sup>1</sup> Marktbeobachtung Jahresbericht 2023, Kapitel 6, S. 119  
[https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2023/10/CCNR\\_annual\\_report\\_DE\\_2023\\_WEB-1.pdf](https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2023/10/CCNR_annual_report_DE_2023_WEB-1.pdf)

## 2.3 Finanzielle Maßnahmen

Wie in Abschnitt 1 erwähnt, hat die ZKR eine Studie veröffentlicht, die einen umfassenden Überblick über die Finanzierung der Energiewende gibt. In dieser Studie schlug die ZKR die Schaffung eines Finanzierungsinstruments vor, das auf öffentlichen und privaten Quellen basiert und einen Beitrag des Gewerbes einschließt. Vor diesem Hintergrund verpflichtete sich die ZKR, die Möglichkeit eines Beitrags des Gewerbes im Rahmen eines solchen Instruments zu prüfen (R4) und an der Umsetzung dieses Konzepts (F1) zu arbeiten. Die ZKR gab daher ein eingehendes Rechtsgutachten zur Erhebung eines Mindeststeuersatzes auf Energie oder eines Beitrags zu einem Greening-Fonds auf Wasserstraßen im Geltungsbereich der Mannheimer Akte<sup>1</sup> in Auftrag, das Ende November 2021 vorgelegt wurde, und leitete im Dezember 2022 eine Konsultation ein, um die Sichtweise des Binnenschiffahrtsgewerbes zu ermitteln. Das Konzept wurde auch im Rahmen des PLATINA3-Projekts weiterentwickelt. Bislang konnte über die Einführung eines solchen Finanzierungsinstruments durch die ZKR aus verschiedenen wirtschaftlichen, rechtlichen und politischen Gründen (Komplexität des Instruments, unrealistische Umsetzung auf kurze Sicht, Zweifel an der Effizienz eines solchen Instruments, mögliche Unvereinbarkeit mit der Mannheimer Akte, mangelnder Konsens über die Beteiligung des Gewerbes, mangelnder politischer Konsens) keine Einigung erzielt werden. Darüber hinaus war Europa während der Durchführung einer eingehenden Analyse dieses Konzepts durch die ZKR mit einer Pandemie, einem sich verändernden geopolitischen Kontext und einer Energiekrise mit steigenden Kraftstoffpreisen konfrontiert (2024 lagen die Kraftstoffpreise um 44 % und 2023 um 54 % über den vor der Energiekrise 2021 verzeichneten Niveaus). Die Einführung des „Fit für 55“-Pakets der Europäischen Union versetzte den Bemühungen um einen solchen Beitrag einen weiteren Schlag, da viele Initiativen eine zusätzliche finanzielle Belastung für den Sektor implizierten, zum Beispiel:

- der Vorschlag zur Überarbeitung der EU-Energiesteuerrichtlinie, der das Risiko einer Dieselsteuer parallel zu einem Beitrag des Gewerbes Realität werden ließ, obwohl Diesel auf dem Rhein derzeit steuerbefreit ist<sup>2</sup>;
- die Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III), die unter anderem Kraftstofflieferanten für Binnenschiffe eine Verpflichtung zur Verringerung der Treibhausgase auferlegt, was sich möglicherweise auf die Kraftstoffpreise auswirken könnte. Gemäß dieser Richtlinie obliegt es den Mitgliedstaaten, entweder die Treibhausgasintensität von Kraftstoffen für den Verkehr um 14,5 % zu senken oder einen Gesamtanteil von 29 % erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch in allen Verkehrssektoren zu erreichen;
- die in der EU-Richtlinie über ein Emissionshandelssystem vorgesehene Möglichkeit zur Anwendung des EU-ETS auf die Binnenschiffahrt ab 2027.

Vor diesem Hintergrund wurden die Vorteile eines solchen Beitrags und dessen Signalwirkung für den Sektor in Frage gestellt. Daher beschloss die ZKR, die Diskussionen auszusetzen. Sie betrachtet die entsprechenden Aktivitäten als vorerst erledigt (R4 und F1). Gleichwohl muss nach wie vor eine Lösung gefunden werden, um Binnenschiffahrtsunternehmen zu Investitionen in die Energiewende zu ermutigen, und es bedarf diesbezüglich einer Finanzierung für die Binnenschiffahrt. Die ZKR bleibt daher ein Forum für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten über nationale Entscheidungen zu Finanzierungs- und Förderinstrumenten sowie für die Koordinierung von Positionen zur Finanzierung des Binnenschiffahrtssektors. Die ZKR ist bereits an die EU herangetreten, um bestehende und künftige Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten besser an die Bedürfnisse der Binnenschiffahrt anzupassen.

---

<sup>1</sup> Link zum Rechtsgutachten: [https://www.ccr-zkr.org/files/documents/EtudesTransEner/FullLegalOpinion\\_en.pdf](https://www.ccr-zkr.org/files/documents/EtudesTransEner/FullLegalOpinion_en.pdf)

<sup>2</sup> Gemäß dem Straßburger Abkommen von 1952, das eine Abgabenbefreiung für als Schiffsbedarf in der Rheinschiffahrt verwendetes Gasöl vorsieht.

Zwei weitere Maßnahmen im Zusammenhang mit der Taxonomie (F2) und der Stimulierung von Forschung und Entwicklungsprojekten (F3) bedürfen einer ständigen Überwachung durch die ZKR und können als laufende Aufgaben betrachtet werden. So ist das Sekretariat beispielsweise im Beirat einschlägiger Forschungsprojekte (z. B. Synergetics, RH2INE) vertreten und steht in regelmäßigem Austausch mit verschiedenen Forschungszentren in Europa. Die ZKR hat auch zum Taxonomieprozess beigetragen und gemeinsam mit anderen Experten aus dem Binnenschiffahrtssektor Empfehlungen abgegeben, die in den im Rahmen der Taxonomie zu verwendenden technischen Kriterien zur Abmilderung des Klimawandels berücksichtigt wurden.

## 2.4 Einschränkungen bei der Umsetzung der Roadmap

Ein Hindernis für die Durchführung des Umsetzungsplans sind Maßnahmen, auf welche die ZKR keinen Einfluss hat. Die ZKR kann mögliche Initiativen für solche Maßnahmen anregen, aber ihre Rolle beschränkt sich oft auf die Koordinierung mit ihren Mitgliedstaaten, den Austausch von Informationen/bewährten Verfahren und die Überwachung. Die Maßnahme zur Entwicklung von Standards und Anforderungen für Brennstoffmerkmale, Beimischung und Lieferung (R1e) ist ein gutes Beispiel. In diesem Fall kann die ZKR nur den Austausch zwischen den Mitgliedstaaten erleichtern, um die Umsetzung europäischer Richtlinien wie der Richtlinie zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (RED III)<sup>1</sup> zu optimieren.

Im Übrigen hat die ZKR beschlossen, drei Maßnahmen (R2 – Ausstieg aus den umweltschädlichsten Technologien, V2 – Kohlenstoff-Ausgleichsmaßnahmen, V5 – Innovationspreis) auf die Zeit nach 2025 zu verschieben. Die Gründe für die Verschiebung dieser Maßnahmen waren vielfältig: begrenzte Rolle der ZKR als alleiniger Akteur, Fehlen eines konkreten Akteurs zur Übernahme einer führenden Rolle, untergeordnete Priorität, verfrühter Zeitpunkt.

## 3. Aktualisierung der Roadmap: Was sind die Bedürfnisse?

Bei der Annahme der Roadmap hatte die ZKR für eine künftige Überarbeitung einige Arbeitshypothesen festgelegt (siehe Kapitel 6). In diesem Abschnitt sollen diese Hypothesen erneut betrachtet werden, um die Aspekte der Roadmap hervorzuheben, die im Hinblick auf eine Überarbeitung aktualisiert werden sollten. Dies ist unerlässlich, um den Umfang einer möglichen Überarbeitung der Roadmap festzulegen.

### 3.1 Ausrichtung auf einen „Well-to-Wake“-Ansatz (WTW)

In ihrer 2021 veröffentlichten Roadmap hat die ZKR einen „Tank-to-Wake“-Ansatz (TTW) als Zwischenlösung gewählt, wobei idealisierte Annahmen über die vorgelagerten Schritte (erzeugte Emissionen und Brennstoffverfügbarkeit) getroffen wurden.

Angesichts der veränderten verordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen<sup>2</sup> möchte die ZKR bei der Überarbeitung der Roadmap zu einem „Well-to-Wake“-Ansatz (WTW) übergehen, sofern die verfügbaren wissenschaftlichen Informationen und Ressourcen dies zulassen. Ein WTW-Ansatz stünde im Einklang mit dem ursprünglichen Wunsch der ZKR, auf alle Energiequellen gleiche Rahmenbedingungen anzuwenden, um keine dieser Quellen zu bevorzugen (technologieneutraler Ansatz).

<sup>1</sup> Richtlinie (EU) 2023/2413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001, der Verordnung (EU) 2018/1999 und der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates.

<sup>2</sup> IPCC, Verfügbarkeit zuverlässiger WTW-Daten, WTW-Ansatz in der EU-Verordnung über Kraftstoffe im Seeverkehr (Fuel EU Maritime) und der EU-Verordnung über die Erfassung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten (Count Emissions EU), WTW-Ansatz wird von mehreren Vertretern der Verkehrsträger auf europäischer und internationaler Ebene unterstützt.

Andererseits ist klar, dass die ZKR keinen Einfluss auf die vorgelagerten Ketten (Brennstoffverfügbarkeit, Herstellungsmethode, Herkunft, Energiestrategie des jeweiligen Mitgliedstaats usw.) hat und dies bei einer möglichen Überarbeitung der Roadmap, insbesondere im Hinblick auf den Umsetzungsplan, berücksichtigt werden muss.

### 3.2 Ausdehnung des Umfangs der Roadmap

Einer der nächsten in der Roadmap benannten Schritte lautete, die ZKR zu beauftragen, bis 2025 eine mögliche Ausdehnung des Umfangs der Roadmap z. B. auf andere Treibhausgase oder auf Emissionen im Zusammenhang mit anderen Schiffstypen zu prüfen. Diese Prüfung führte zu folgendem Ergebnis:

Die ZKR **sieht die Notwendigkeit,**

- die mit dem Lebenszyklus der Schiffe verbundenen Emissionen qualitativ und beschränkt auf die Antriebssysteme der Schiffe, insbesondere Batterien, zu betrachten;
- die Roadmap auf andere Technologien (z. B. Ammoniak) auszudehnen, sofern praktische Erfahrungen mit diesen Technologien aus Pilotprojekten mit Schiffen vorliegen;
  - Dabei ist jedoch zu beachten, dass Ammoniak zwar bereits als Ladung auf dem Rhein transportiert wird, die Toxizität und die mit der Lagerung, dem Umschlag und dem Bunkern von Ammoniak verbundenen Risiken jedoch besondere Aufmerksamkeit erfordern.

Die ZKR **sieht derzeit keine Notwendigkeit, den Umfang ihrer Roadmap auszudehnen auf:**

- andere Schiffstypen (keine Daten vorhanden, die Energiewende bei anderen Schiffstypen sollte eher durch nationale Vorschriften gefördert werden);
- andere als die derzeit berücksichtigten Treibhausgase (CH<sub>4</sub> und CO<sub>2</sub>), es sei denn, es kann nachgewiesen werden, dass die Menge anderer emittierter Treibhausgase eine signifikante Auswirkung auf das Klima hat;
- andere Emissionsarten als die durch den Schiffsantrieb verursachten (z. B. Lärm oder Emissionen ins Wasser).

### 3.3 Verfeinerung der Kategorisierung von Biokraftstoffen

Die ZKR ist der Auffassung, dass die derzeitige Kategorisierung aller Biokraftstoffe in der Roadmap unter dem Begriff „Hydrierte Pflanzenöle (HVO)“ zu ungenau ist. Tatsächlich unterscheiden sich Biokraftstoffe (je nach Herkunft) in ihrem Potenzial zur Emissionsminderung, ihrer Verfügbarkeit und ihrer Anpassungsfähigkeit an die bestehende Flotte. Daher befürwortet sie eine weitergehende Kategorisierung von Biokraftstoffen.

Die ZKR muss noch einen konkreten Vorschlag für eine solche Kategorisierung von Biokraftstoffen ausarbeiten. Ordnungsrechtliche Entwicklungen (z. B. Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED-III), EU-Verordnung über Kraftstoffe im Seeverkehr (Fuel EU Maritime)) und europäische Forschungsprojekte (z. B. RH2IVER) sind diesbezüglich belastbare Quellen.

### 3.4 Aktualisierung der ZKR-Studie über wirtschaftliche und technologische Aspekte

Als Voraussetzung für eine Überarbeitung der Roadmap befürwortet die ZKR grundsätzlich eine Aktualisierung der Forschungsarbeiten insbesondere zur wirtschaftlichen und technischen Bewertung von Technologien (Teil C der ZKR-Studie). Der genaue Umfang der Studie (Untersuchungsfragen) und ihre Finanzierung müssen jedoch noch geklärt werden.

### 3.5 Weitere mögliche Aktualisierungen

Vorbehaltlich der verfügbaren Ressourcen und einer entsprechenden Priorisierung dieser Aktivitäten **befürwortet** die ZKR

- a) die Erweiterung des Teils der Roadmap über „No-regret-Investitionen“ um konkrete Beispiele von Schiffen, die bereits mit neuen Technologien betrieben werden. Hier könnten verschiedene Schiffstypen und Technologiearten berücksichtigt werden;
- b) die Aufnahme einer neuen Maßnahme, die auf die weitreichende Bekanntmachung der Informationen zu jetzt schon mit neuen Technologien betriebenen Schiffen und auf Empfehlungen an die Schiffsausrüster über die Wahl der Technologie abzielt;
- c) die Aufnahme eines Verzeichnisses der bestehenden verordnungsrechtlichen Hindernisse für die Energiewende in der Binnenschifffahrt (z. B. erschwert die Verordnung über mobile Maschinen und Geräte (NRMM) die Zertifizierung von Verbrennungsmotoren, die mit Methanol oder Wasserstoff betrieben werden);
- d) die Aufnahme der Forschungsergebnisse aus jüngster Zeit zum Unterschied zwischen Neubauten und Umrüstung, insbesondere hinsichtlich der Kosten. Bei den Szenarien zur Energiewende (die für die gesamte Flotte gelten) sollte jedoch keine solche Unterscheidung vorgenommen werden;
- e) die Ermittlung möglicher Hindernisse für die Umsetzung der Energiewende je nachdem, ob ein Schiff auf dem Spotmarkt oder dem Vertragsmarkt tätig ist;
- f) die Aufnahme der Informationen über die Zertifizierungs- und Kontrollverfahren, die für die Brennstoffversorgung gelten, insbesondere bei den erneuerbaren Brennstoffen, die zur Emissionsverringerung verwendet werden;
- g) die Überarbeitung der Kostenschätzungen für die verschiedenen Antriebstechnologien und Energiequellen, sofern die verfügbaren Daten und Erfahrungen ausreichend sind;
- h) die Durchführung einer Sensitivitätsanalyse zum Beitrag der Erhöhung des Anteils der Beimischung erneuerbarer Energien zur Emissionsminderung bei der Überarbeitung der Übergangsszenarien. Zudem könnten verschiedene Szenarien und Empfehlungen zum Anteil der Beimischung (z. B. mit Blick auf die Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III)) erstellt werden.

### 4. Schlussfolgerung und nächste Schritte

**Die ZKR bekräftigt die Bedeutung der Roadmap für die Vermittlung einer gemeinsamen Vision der Energiewende in der Binnenschifffahrt** und ihren Wunsch, mit dem Sektor, den EU-Institutionen und in europäischen Projekten (wie Synergetics, RH2IWER, Platina4 usw.) zusammenzuarbeiten, um den damit verbundenen Herausforderungen zu begegnen.

**Die ZKR begrüßt die Fortschritte bei der Umsetzung der Roadmap**, wenngleich sie einräumt, dass einige Maßnahmen aufgrund von Verzögerungen oder ihrer Aussetzung noch nicht durchgeführt werden konnten. Die ZKR unterstützt daher grundsätzlich eine Überarbeitung des Umsetzungsplans der Roadmap. Zu empfehlen wäre ein Plan hin zu zielgerichteten Maßnahmen, die von der ZKR effektiv umgesetzt werden können.

**Zusammenfassend, unter Berücksichtigung dieses Berichts, befürwortet die ZKR die Überarbeitung der Roadmap bis 2030 und des entsprechenden Umsetzungsplans gemäß diesem Bericht.**

**Anlage – Umsetzungsplan**

Art	Nr.	Maßnahme
Regulatorische Maßnahmen	R1a bis d	Geeigneter Rechtsrahmen für die Verwendung alternativer Brennstoffe und Batterien (Schiffbau, Besatzung, Schiffsbetrieb, Transport gefährlicher Güter)
	R1e	Geeigneter Rechtsrahmen für die Verwendung alternativer Brennstoffe (Definition, Brennstoffmerkmale, Beimischung und Lieferung)
	R1f	Überprüfung und ggf. Anpassung der Sicherheitsanforderungen und der gesetzlichen Anforderungen an das Bunkern alternativer Brennstoffe in der Binnenschifffahrt
	R2	Möglicher Ausstieg aus den umweltschädlichsten Technologien, die nicht mit den langfristigen Emissionsminderungszielen der ZKR und der EU vereinbar sind
	R3	Anforderungen an eine Infrastruktur für alternative Brennstoffe und für Strom für den Antrieb
	R4	Prüfung der Möglichkeit eines Beitrags des Gewerbes im Rahmen eines europäischen Förder- und Finanzierungsinstruments
Freiwillige Maßnahmen	V1	Umwelt- und Klimaschutzlabel
	V2	Kohlenstoff-Ausgleichsmaßnahmen (Kohlenstoff-Ausgleich)
	V3	Pilotversuche mit Schiffen (alle Schiffstypen)
	V4	Innovative Schiffe (Datenbank)
	V5	Innovationspreis
	V6	Lageberichte: Regelmäßige Analyse des Stands der Verringerung von Emissionen und der Wirksamkeit der Maßnahmen
Finanzielle Maßnahmen	F1	Prüfung eines europäischen Förder- und Finanzierungsinstruments zur Unterstützung der Energiewende in der Binnenschifffahrt
	F2	EU-Taxonomie – Einrichtung eines EU-Klassifizierungssystems für nachhaltige Aktivitäten
	F3	Stimulierung von Forschung und Entwicklungsprojekten

**Legende:**

**Grün** = Arbeiten abgeschlossen

**Hellgrün** = Arbeiten im Gange

**Rot** = Arbeiten noch nicht begonnen

## **XII. Sonstige Mitteilungen und Punkte zur Kenntnisnahme**

### **PROTOKOLL 25 Mündlicher Bericht der internationalen Organisationen und Beobachterstaaten**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 26 Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 27 Genehmigung der Niederschrift der Plenartagung vom 5. Dezember 2024**

#### **Beschluss**

Die Niederschrift der Plenartagung vom 5. Dezember 2024 wird genehmigt.

### **PROTOKOLL 28 Pressemitteilung**

#### **Beschluss**

Der Pressemitteilungsentwurf wird wie üblich nach der Plenartagung den von den Delegationen benannten Kontaktstellen zur Genehmigung übermittelt. Die Delegationen haben 48 Stunden Zeit, um ihre Anmerkungen zu übermitteln. Nach Ablauf dieser Frist gilt die Pressemitteilung als angenommen und wird auf der Website der ZKR veröffentlicht.

### **PROTOKOLL 29 Termin der nächsten Sitzung**

#### **Beschluss**

Die nächste Plenarsitzung findet am 4. Dezember 2025, in Straßburg, statt.

\*\*\*