

ZENTRAL-
KOMMISSION
FÜR DIE
RHEINSCHIFF-
FAHRT



HERBSTSITZUNG 2005

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

einschließlich der Anlagen

(2005 - II)

Straßburg, den 30. November und den 1. Dezember 2005

ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (05) 2 – Endg.

HERBSTSITZUNG 2005

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2005-II)

Straßburg, den 30. November und 1. Dezember 2005

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

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

Protokoll 1: Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung	1
---	---

II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen

Protokoll 2: Organisation der Arbeiten der ZKR - Vorsitz der Zentralkommission, Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2006-2007	1
Protokoll 3: Verteilung der Arbeiten innerhalb des Sekretariats	2
Protokoll 4: Akkreditierung von ERSTU als nicht staatlicher anerkannter Verband	2
Protokoll 5: Beziehungen zu Europäischen Kommission - Kooperationsvereinbarung und Stand der Fragen von gemeinsamem Interesse	2
Protokoll 6: Kooperation mit der Donaukommission	2
Protokoll 7: Geplanter Runder Tisch über die Tankschifffahrt	3
Protokoll 8: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt	3

III. Wirtschaftsfragen

Protokoll 9: Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt	3
Protokoll 10: Marktbeobachtung	13

IV. Fragen in Verbindung mit Infrastruktur, Umweltschutzes und Abfallbeseitigung

Protokoll 11: Technische Fragen betreffend die Wasserstraße – Erneuerung der Eisenbahnbrücke über den Rhein zwischen Kehl und Straßburg	14
Protokoll 12: Umsetzung der Richtlinie 2000/60/EG (Wasserrahmenrichtlinie – WRRL)	22
Protokoll 13: Umsetzung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt	28

V. Fragen in Verbindung mit Schifferpatenten und Besatzungen

Protokoll 14: Stand der Arbeiten der gemeinsamen Gruppe ZKR-DK zur Rationalisierung der Verfahren zum Erwerb der Streckenkenntnisse 28

Protokoll 15: Berechtigung der Rheinpatentinhaber zum Befahren der Donau als Steuermann 29

Protokoll 16: Richtlinie Nr. 1 an die zuständigen Behörden nach § 1.05 der FahrgastsicherheitsVo 30

VI. Verordnungsrechtliche und technische Fragen

Protokoll 17: Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 (§§ 1.10, 1.19, 3.13, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 11.02 und Anlage 7) 31

Protokoll 18: Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt - Änderungen in Artikel 6 (Beziehung zwischen I_O, I_B und t) und Artikel 9 (Verteilung der Lichtstärke der Signallichter) Nr. 2 durch eine Anordnung vorübergehender Art nach Artikel 1 35

Protokoll 19: Untersuchungsordnung – Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 (§§ 1.01, 8.02, 10.02, 21.02, 22a.01 bis 22a.04 und 22a.06, 22b.01 bis 22b.12, Anlage D) 37

Protokoll 20: Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art (§§ 8a.01, 8a.03, 8a.07, 8a.11, Anlage A, Anlage J Teil I, II und VIII) 38

Protokoll 21: Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art (§§ 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 24.06) 45

Protokoll 22: Gefahrgutbeförderung 57

Protokoll 23: Kenntnismnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden 57

VII. Finanzfragen

Protokoll 24: Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Rechnungsjahr 2004.....	57
Protokoll 25: Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2004.....	57

VIII. Verschiedenes

Protokoll 26: Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein und, in den Niederlanden, auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht	58
Protokoll 27: Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden, auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden	58
Protokoll 28: Pressemitteilung	58
Protokoll 29: Zeitpunkt der nächsten Sitzung	58



CC/R (05) 2 – Endg.
1. Dezember 2005

fr/de/nl

ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2005 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Eröffnung der Plenarsitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission Genehmigung der Tagesordnung

Kein Beschluss

PROTOKOLL 2

Organisation der Arbeiten der ZKR Vorsitz der Zentralkommission, Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2006-2007

Beschluss

Die Zentralkommission billigt die in der Anlage beigefügte Tabelle für den Vorsitz und den stellvertretenden Vorsitz der Gremien der Zentralkommission für 2006-2007.

Anlage zu Protokoll 2

Vorsitz der Ausschüsse

Zeitraum	PRE	BUD	ECO	DF	ED	RP	RV	MD	STF	TP	RN
2006/07	CH	CH	F	D	NL	F	CH	NL	B	D	Sekr.

Vize-Vorsitz der Ausschüsse

Zeitraum	PRE	BUD	ECO	DF	ED	RP	RV	MD	STF	TP	RN
2006/07	D	D	D	CH	CH	NL	B	F	F	NL	Sekr.

PROTOKOLL 3

Verteilung der Arbeiten innerhalb des Sekretariats

Kein Beschluss

PROTOKOLL 4

Akkreditierung von ERSTU als nichtstaatlicher anerkannter Verband

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2001-I-3.III und dessen Anlage zur Einführung des Status eines nichtstaatlichen anerkannten Verbands und zur Festlegung der Bedingungen für die Einräumung dieses Status,

unter Bezugnahme auf den Akkreditierungsantrag der European River-Sea-Transport Union (ERSTU) vom 24. September 2004 und auf die in diesem Antrag gemachte Zusage, die Regeln für den Status des nichtstaatlichen anerkannten Verbandes einzuhalten,

verleiht diesem Verband den Status des nichtstaatlichen anerkannten Verbandes für eine Dauer von 5 Jahren, die verlängert werden kann, für die folgenden Tätigkeitsbereiche der ZKR:

- Förderung der Fluss/Seeschifffahrt und Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit;
- Harmonisierung der juristischen und wirtschaftlichen Bedingungen mit den Ziel einer verbesserten Integration des europäischen Binnenschifffahrtsnetzes;
- Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsstraßen- und Hafeninfrastruktur;
- Förderung technischer Neuerungen im Bereich der Binnenschifffahrt und des kombinierten Verkehrs ;
- Untersuchungen zur technologischen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Fluss/Seeschifffahrt und der Hafenbewirtschaftung;
- Verbesserung des Image der Binnenschifffahrt;

beauftragt ihren Generalsekretär, ERSTU diesen Beschluss zu übermitteln.

PROTOKOLL 5

Beziehungen zur Europäischen Kommission Kooperationsvereinbarung und Stand der Fragen von gemeinsamem Interesse

Kein Beschluss

PROTOKOLL 6

Kooperation mit der Donaukommission

Kein Beschluss

PROTOKOLL 7

Geplanter Runder Tisch über die Tankschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des Berichts des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses über dessen Aktivitäten sowie über die Ergebnisse der Beratenden Konferenz zu den kurz- und mittelfristigen Perspektiven in der Tankschifffahrt,

in dem Wissen um die Auswirkungen, die eine schrittweise Verschärfung der Umweltschutzbestimmungen und der Regelungen zur Begrenzung der Unfallfolgen in der Binnenschifffahrt haben könnte,

in dem Bewusstsein, dass als Folge davon die Tankflotte sich verstärkt aus Doppelhüllenschiffen zusammensetzen könnte,

interessiert an Rahmenbedingungen, die eine ausgewogene Entwicklung des Marktes und Anpassungen auf Ebene des Binnenschifffahrtsgewerbes ermöglichen,

bestrebt, dazu mit den interessierten Berufskategorien einen Gedankenaustausch zu führen,

fordert ihren Wirtschaftsausschuss und ihren Ausschuss für gefährliche Güter auf, im 1. Halbjahr 2006 einen Runden Tisch in Form einer Beratenden Konferenz zu organisieren und beauftragt ihr Sekretariat, ihn in Abstimmung mit den anerkannten Verbänden vorzubereiten,

bittet diese Ausschüsse ferner, ihr anlässlich der Herbsttagung 2006 Bericht zu erstatten.

PROTOKOLL 8

Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR

Kein Beschluss

PROTOKOLL 9

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Anhörung des mündlichen Berichts des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das 1. Halbjahr 2005 und den Ausblick auf das gesamte Jahr.

Anlage

Bericht an die Zentralkommission über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

1. Halbjahr 2005 und Ausblick auf das gesamte Jahr

I. Allgemein

a) Allgemeine Lage

Im ersten Halbjahr 2005 verzeichnen die Beförderungsmengen und die Beförderungsleistungen auf dem traditionellen Rhein gegenüber dem Vorjahreszeitraum einen Anstieg um 3 % bzw. 6,5 %. Dieses Wachstum des Gesamtverkehrs spiegelt die Wirtschaftsentwicklung in Europa wieder, die durch die starke Nachfrage aus den südasiatischen Ländern getragen wird. Vor allem der Stahlsektor und der Chemiesektor sowie die Containerbeförderungen weisen hohe Zuwachsraten auf. Das gleiche Wachstum ist auch für die Beförderung von Erdölprodukten festzustellen.

b) Wasserstände

Im Berichtszeitraum waren, abgesehen von einigen Tagen Hochwasser, keine extremen Wasserstände feststellbar. Erst im Laufe des Herbstes wurde ein gewisser Wassermangel spürbar. Wegen geringer Niederschlagstätigkeit befinden sich die Wasserstände des Rheins seit mehreren Wochen auf einem extrem niedrigen Niveau, was zu erheblichen Beschränkungen der Beförderungskapazitäten auf dem Rhein führt.

c) Treibstoffpreise

Entsprechend den Fluktuationen auf dem Rohölmarkt ist der Treibstoffpreis weiter gestiegen, zunächst langsam in den ersten drei Monaten des Jahres, dann stärker in den folgenden Monaten. Insgesamt sind damit die Treibstoffkosten in den ersten neuen Monaten des Jahres um 40 % gestiegen. Selbst wenn sich ab Oktober die Situation im Bereich der Gasölpreise leicht entspannt hat, ist angesichts der Lage auf dem Weltmarkt bis heute ein dauerhafter und wesentlicher Preisrückgang nicht erkennbar.

II. Lage in der Trockenschifffahrt

a) Beförderungsmenge

Insgesamt betrachtet, verzeichnen die Beförderungsmengen in der Trockenschifffahrt eine Stagnation und die Beförderungsleistungen einen Anstieg um 3 %. Die Gründe hierfür liegen darin, dass zwar für gewisse Sektoren starke Zuwachsraten verbucht werden konnten, andere aber rückläufige Ergebnisse aufweisen, die dann größtenteils durch diese Zuwächse ausgeglichen wurden.

Landwirtschaftssektor

Für diesen Sektor wird ein deutliches Wachstum der Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie von Nahrungs- und Futtermitteln zu Tal registriert. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um Getreide der letzten Ernte, die recht reichhaltig ausgefallen ist. Gleichzeitig sind die Beförderungen dieser Art Güter im Bergverkehr zurückgegangen. Die Zahlen für die Beförderungsmenge dieser Güter weisen deshalb nur einen Anstieg um 1 % auf.

Die Beförderung von Düngemitteln verbucht mit einem Minus von 14 % einen deutlichen mengenmäßigen Rückgang.

Stahlsektor

Die Beförderungen im Bereich des Stahlsektors sind im ersten Halbjahr 2005 um nahezu 14 % gestiegen, vor allem wegen eines Anstiegs der Importe von Halbfertigwaren. Dagegen sind etwa 4 % weniger Erze und andere Rohstoffe für die Stahlindustrie befördert worden. Dieser Rückgang lässt sich mit dem erklären, was der Industriesektor als „Konsolidierung“ der Tätigkeit bezeichnet, die in einer temporär leicht nachlassenden Nachfrage nach Stahl auf dem Weltmarkt besteht. Trotz dieser momentanen Lage bleibt die Tätigkeit in diesem Sektor auf einem sehr hohen Niveau und die weltweite Nachfrage nach Stahl dürfte im Jahre 2006 erneut stärker steigen. Dies lässt darauf hoffen, dass die Beförderungsnachfrage aus diesem Sektor dann zumindest gleichwertig mit der des Berichtszeitraums sein wird.

Energiesektor: Kohle

Das Wachstum der Kohletransporte hielt auch im ersten Halbjahr 2005 an, für die ein Plus von 4,5 % verbucht wird. Dies ist der weiterhin günstigen Konjunktur in der Stahlindustrie und dem steigenden Konsum von Kesselkohle infolge der sich ständig verteuernenden Ölpreise im ersten Halbjahr 2005 zu verdanken. Es sind die Beförderungen von Steinkohlekoks, die spürbar zugenommen haben und denen die Erhöhung der in diesem Sektor beförderten Mengen zuzuschreiben ist. Dieser Trend dürfte sich mindestens bis Ende des Jahres 2005 fortsetzen.

Sand, Kies, Steine, Bau und Erden

Trotz anziehender Konjunktur im Bausektor in Deutschland sind die Beförderungen von Baustoffen auf dem traditionellen Rhein um etwa 4,5 % zurückgegangen. Im Einzelnen betrachtet, ist festzustellen, dass die Beförderungen von Sand und Kies zu Tal sich um 12 % verringert haben. Verantwortlich hierfür ist der strukturell bedingte, anhaltende Trend zur Verlagerung der Abbaustätten vom Oberrhein an die Nordsee. Daneben sind die Beförderungen von Zement um 10 % gestiegen. Hier können erste Anzeichen für eine leichte Belebung der Bauwirtschaft in Deutschland gesehen werden.

b) Frachtniveau

Die Frachten haben sich auf einem mittelmäßigen Niveau bewegt, mit Ausschlägen entsprechend der Wasserführung und vor dem Hintergrund einer starken Nachfrage in den meisten Sektoren. Ende April erreichten die Frachten ihr niedrigstes Niveau und befinden sich seither im Aufwärtstrend.

c) Containerverkehr

Die Beförderungen von containerisierten Gütern auf dem traditionellen Rhein registrieren einen Anstieg um 7 %. Die Zuwächse bei den leeren Containern erreichen 5 %, bei den beladenen Containern nahezu 8 %. In den Seehäfen weist die Aktivität in diesem Bereich weiter Zuwächse auf. Da infolge der Wasserstände nur eine teilweise Abladung der Schiffe möglich ist, die zuweilen nur 20 % der normalen Ladekapazität erreicht, herrscht seit einigen Wochen Laderaumknappheit auf dem Rhein. Festzustellen ist ferner, dass leere Container auf dem Markt fehlen.

III. Lage in der Tankschifffahrt

a) Beförderungsmenge

In den beiden Industriesektoren, aus denen die Kundschaft der Tankschifffahrt kommt, konnte eine kräftige Erhöhung der Beförderungsmengen und der Beförderungsleistungen registriert werden.

Erdölerzeugnisse

Die Beförderungsmenge bei den Erdölerzeugnissen weist einen Anstieg um nahezu 12% gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf, der allerdings durch eine schwache Beförderungsnachfrage gekennzeichnet war. Die Aktivität auf diesem Markt lässt sich zum einen mit einer Situation erklären, die seit über einem Jahr anhält und in der die Verbraucher ihre Lager auf einem sehr niedrigen Niveau halten, auf günstige Kaufgelegenheiten warten und nur unbedingt notwendige Käufe tätigen. Die Beförderungsnachfrage ist in diesem Herbst, als Heizölkäufe für den Winter getätigt worden, leicht angezogen. Bereits ab Mitte November weist der Rhein so niedrige Wasserstände auf, dass gewisse Stromabschnitte von Doppelhüllenschiffen nicht mehr befahren werden können.

Chemiesektor

In diesem Sektor sind die Beförderungsmengen ebenfalls um über 11% gestiegen, dank des weltweiten konjunkturellen Wachstums in diesem Industriesektor. Die Entwicklung im Chemiesektor verläuft allerdings zyklisch, so dass nicht sicher ist, ob sich das Wachstum in diesem Sektor in den kommenden Monaten im gleichen Rhythmus fortsetzen wird, vor allem weil sich das Wirtschaftswachstum in Südasiens leicht verlangsamt.

b) Frachtniveau

Wenn sich die Frachten im ersten Halbjahr 2005 in einem Abwärtstrend befanden, so haben die saisonalen Bevorratungen zu Herbstbeginn, aber vor allem die wasserstandsbedingte Laderaumknappheit dazu geführt, dass die in diesem Sektor gewöhnlich fluktuierenden Frachten stark angestiegen sind.

IV. Entwicklung des Laderaumangebots

Die Zahlen zeigen, dass in der Trockenschifffahrt zwar weniger neue Schiffe auf dem Markt in Betrieb genommen werden, dies in der Tankschifffahrt jedoch nicht der Fall ist.

Denn die neuen auf den Markt gebrachten Beförderungskapazitäten sind angesichts der Entwicklungsperspektiven in diesem Sektor nach wie vor zu groß. Sie kommen zu denen hinzu, die bereits in den letzten drei Jahren in Betrieb genommen worden sind. Und hierbei handelt es sich ausschließlich um moderne, aufgrund ihrer Betriebsform sehr leistungsfähige Einheiten.

Deshalb besteht die Gefahr, dass schon in relativ kurzer Zeit, vor allem wenn die Wasserführung eine volle Abladung der Schiffe zulässt, in diesem Sektor die ersten Anzeichen einer Überkapazität auftreten.

V. Schlussbemerkungen und Aussichten

Bei der Beförderungsnachfrage konnte im Laufe des ersten Halbjahres 2005 ein Anstieg um zuweilen über 10 % der Beförderung von Gütern aus mehreren Industriesektoren, die sich für ihre Beförderungen traditionsgemäß der Binnenschifffahrt bedienen, festgestellt werden. Insoweit spiegelt die Beförderungsnachfrage die wirtschaftliche Aktivität in Westeuropa, die nach wie vor von der weltweiten Nachfrage getragen wird, genau wieder.

Das Wachstum der Beförderungsmengen konnte im ersten Halbjahr 2005 bei mittelmäßigen Wasserstandsbedingungen erzielt werden. Im Herbst haben niedrige Wasserstände zu einem starken Anstieg der Frachten in allen Sektoren geführt. Allerdings ist diesem Anstieg der Frachtraten der sehr geringe Auslastungsgrad des Schiffes gegenüberzustellen.

Dies trifft insbesondere für die Tankschifffahrt zu, da die Befahrung gewisser Rheinabschnitte mit Doppelhüllenschiffen nicht mehr möglich ist. Diese Situation, die stark an die Verhältnisse im Sommer 2003 erinnert, veranschaulicht damit, wie nützlich Einhüllenschiffe in der Rheinflotte sind.

Die Beförderungen von containerisierten Gütern auf dem Rhein sind im ersten Halbjahr 2005 ebenfalls weiter gestiegen, allerdings etwas langsamer als im Jahr zuvor. In den Seehäfen herrscht nach wie vor reger Betrieb, dort konnten jedoch dank der gemeinsamen Bemühungen der Häfen, die im Bereich der Infrastrukturen und des Personals Anstrengungen unternommen haben, und der Binnenschifffahrt, die ihre Arbeitsweise verbessert hat, die bestehenden Probleme an der Schnittstelle zwischen Seeschiffen und Binnenschiffen entschärft werden. Dieser Sektor leidet derzeit unter dem Wassermangel, der zwar zu starken Steigerungen der Frachtraten führt, gleichzeitig aber die Beförderungskapazitäten beschränkt und diesen Sektor damit vorübergehend daran hindert, die Beförderungsnachfrage zu befriedigen.

Der Rhythmus, in dem für die Trockenschifffahrt neue Einheiten auf dem Markt gebracht werden, hat sich verlangsamt, bleibt für die Tankschifffahrt aber nach wie vor zu schnell. Die verstärkte Inbetriebnahme neuen leistungsfähigen Laderaums, die seit dem Auslaufen der Alt-für-neu-Regelung zu beobachten ist, schafft die Voraussetzungen für das Entstehen einer strukturellen Überkapazität in der Tankschifffahrt, zumal Perspektiven für ein strukturelles Wachstum der Beförderungsnachfrage in den betreffenden Sektoren fehlen und unter den heutigen Bedingungen gleichzeitig nur wenige alte Einheiten aus dem Markt genommen werden.

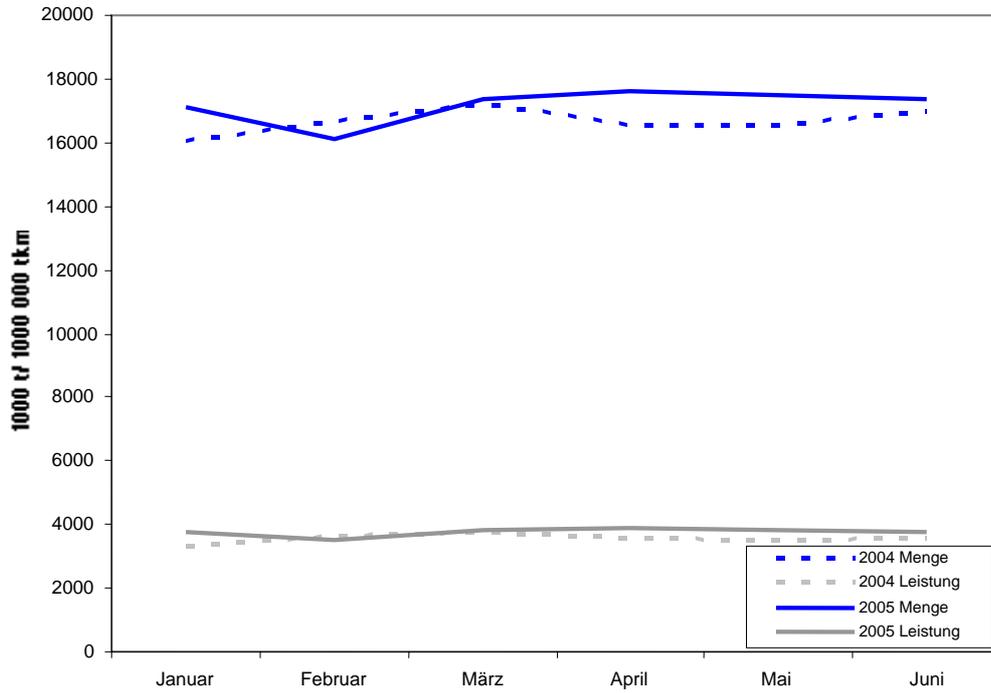
Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs (halbjährlich)

1. Halbjahr 2005	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000t	mio tkm	1000t	mio tkm	1000t	mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3920	1093	3322	969	598	124
1 Nahrungs- u. Futtermittel	5965	1469	2387	498	3578	970
2 Feste mineralische Brennstoffe	14093	3149	351	34	13742	3115
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	16897	4462	4083	893	12814	3568
4 Erze u. Metallabfälle	17796	2245	1080	183	16716	2062
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	6494	1274	3356	613	3139	661
6 Steine, Erden u. Baustoffe	19409	3735	14449	2829	4959	906
7 Düngemittel	2198	614	897	232	1302	382
8 Chemische Erzeugnisse	8476	1796	3525	586	4951	1210
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	9894	3122	6415	1983	3479	1139
99 darunter besondere Transportgüter	9269	2981	5922	1864	3348	1117
insgesamt	105142	22959	39865	8820	65278	14137

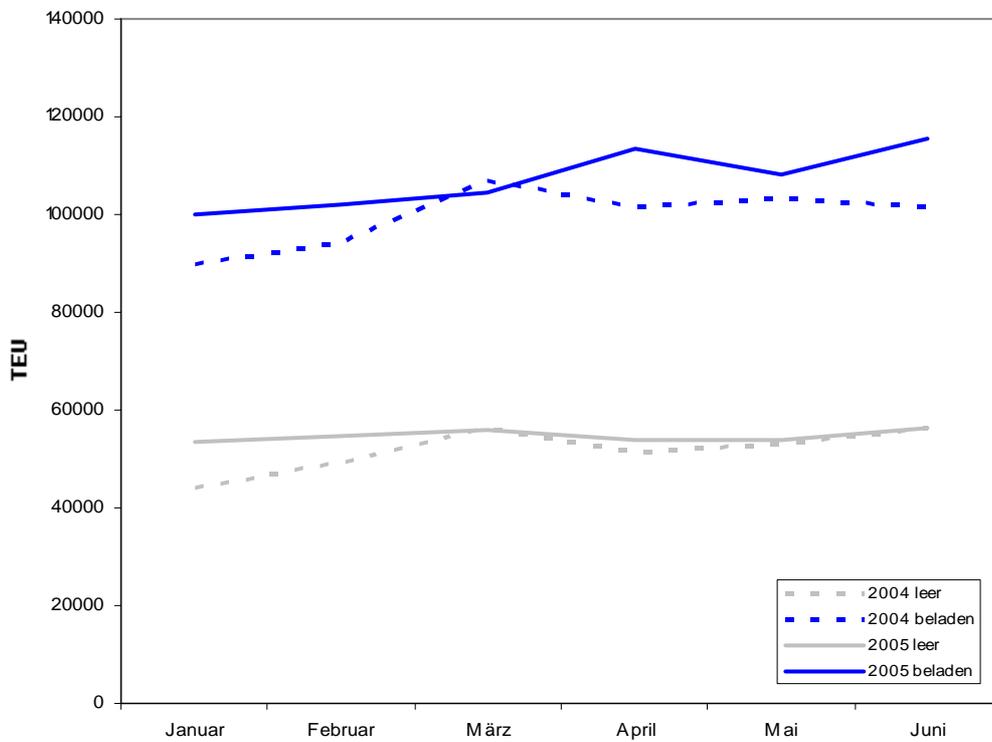
1. Halbjahr 2004	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000t	mio tkm	1000t	mio tkm	1000t	mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3914	837	2399	553	1515	284
1 Nahrungs- u. Futtermittel	5844	1321	2239	405	3606	915
2 Feste mineralische Brennstoffe	13490	2765	683	54	12807	2712
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	15107	3878	3362	690	11745	3189
4 Erze u. Metallabfälle	18520	2257	1120	190	17402	2068
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	5705	1183	3327	576	2378	607
6 Steine, Erden u. Baustoffe	20328	4107	15256	3114	5072	993
7 Düngemittel	2562	706	910	250	1652	455
8 Chemische Erzeugnisse	7601	1610	3080	486	4522	1124
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	8996	2899	5884	1841	3111	1059
99 darunter besondere Transportgüter	8358	2760	5387	1723	2971	1038
insgesamt	102067	21563	38260	8159	63810	13406

Entwicklung im Vergleich zum 1. Halbjahr 2004 (in %)						
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	0,15	30,59	38,47	75,23	-60,53	-56,34
1 Nahrungs- u. Futtermittel	2,07	11,20	6,61	22,96	-0,78	6,01
2 Feste mineralische Brennstoffe	4,47	13,89	-48,61	-37,04	7,30	14,86
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	11,85	15,06	21,45	29,42	9,10	11,88
4 Erze u. Metallabfälle	-3,91	-0,53	-3,57	-3,68	-3,94	-0,29
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	13,83	7,69	0,87	6,42	32,00	8,90
6 Steine, Erden u. Baustoffe	-4,52	-9,06	-5,29	-9,15	-2,23	-8,76
7 Düngemittel	-14,21	-13,03	-1,43	-7,20	-21,19	-16,04
8 Chemische Erzeugnisse	11,51	11,55	14,45	20,58	9,49	7,65
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	9,98	7,69	9,02	7,71	11,83	7,55
99 darunter besondere Transportgüter	10,90	8,01	9,93	8,18	12,69	7,61
insgesamt	3,01	6,47	4,19	8,10	2,30	5,45

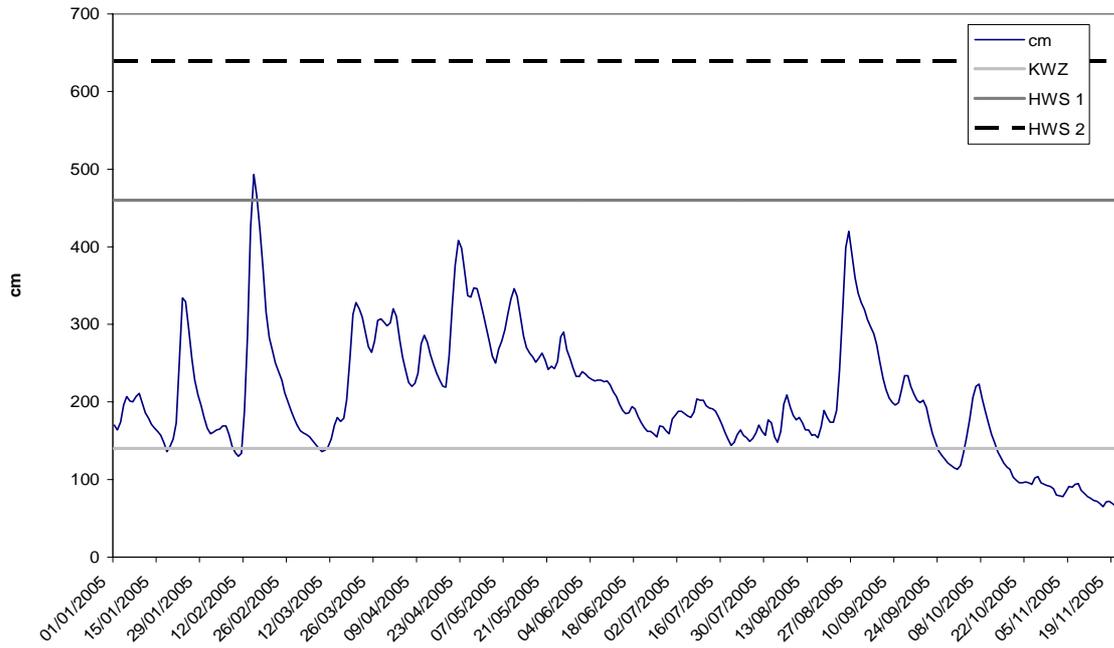
Entwicklung der auf dem Rhein beförderten Mengen und Leistung



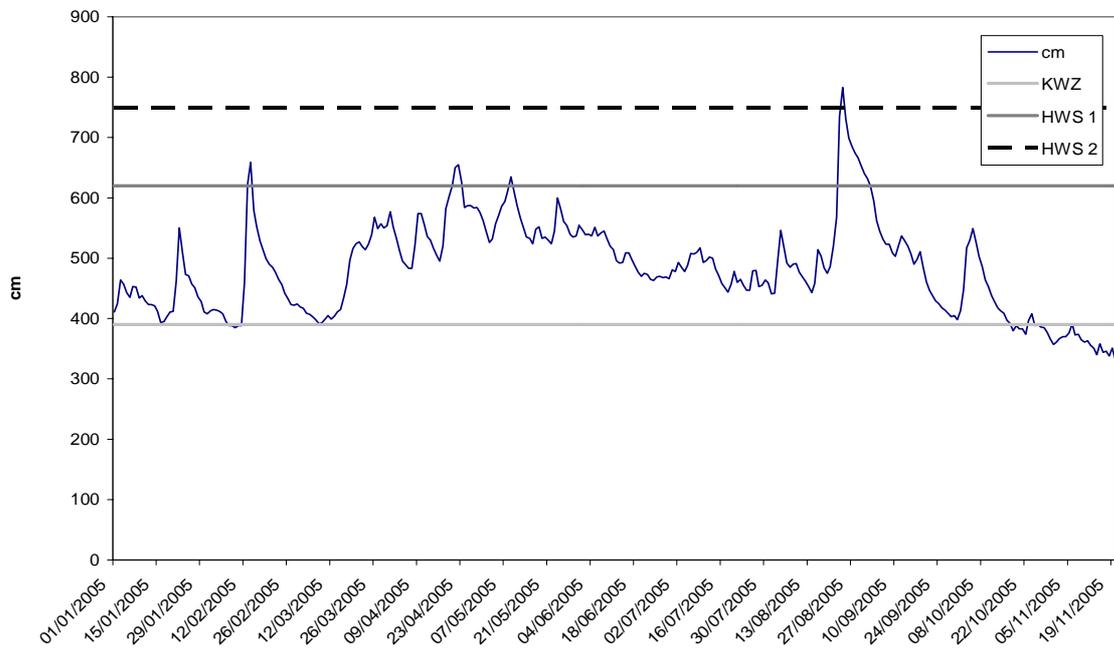
Monatliche Entwicklung der auf dem Rhein beförderten Container



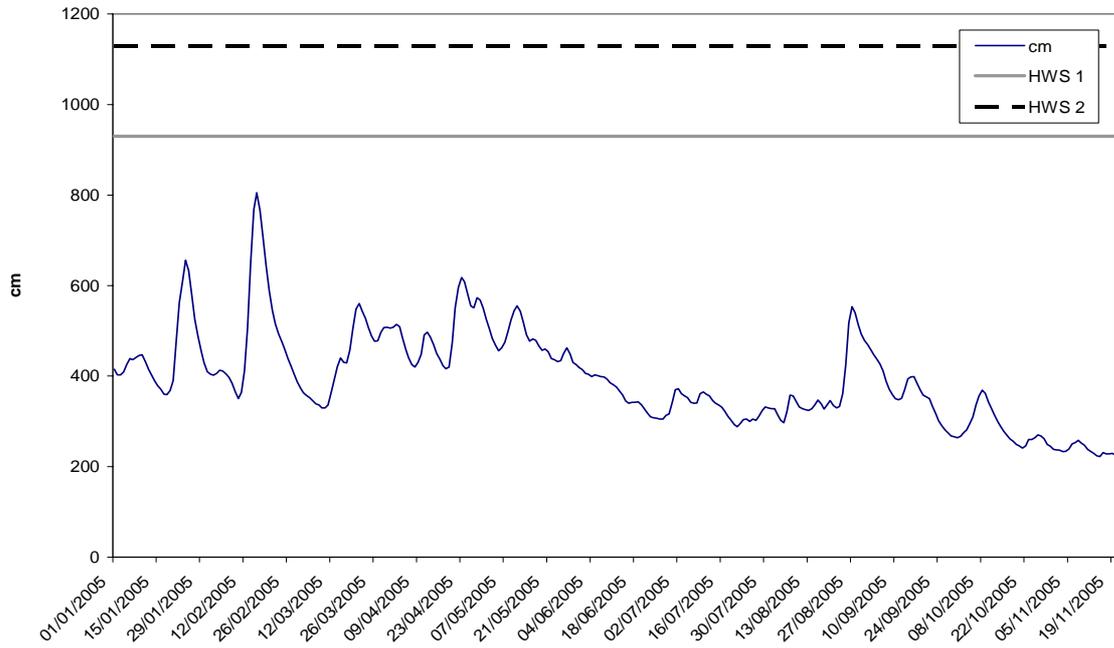
Wasserstände in Kaub



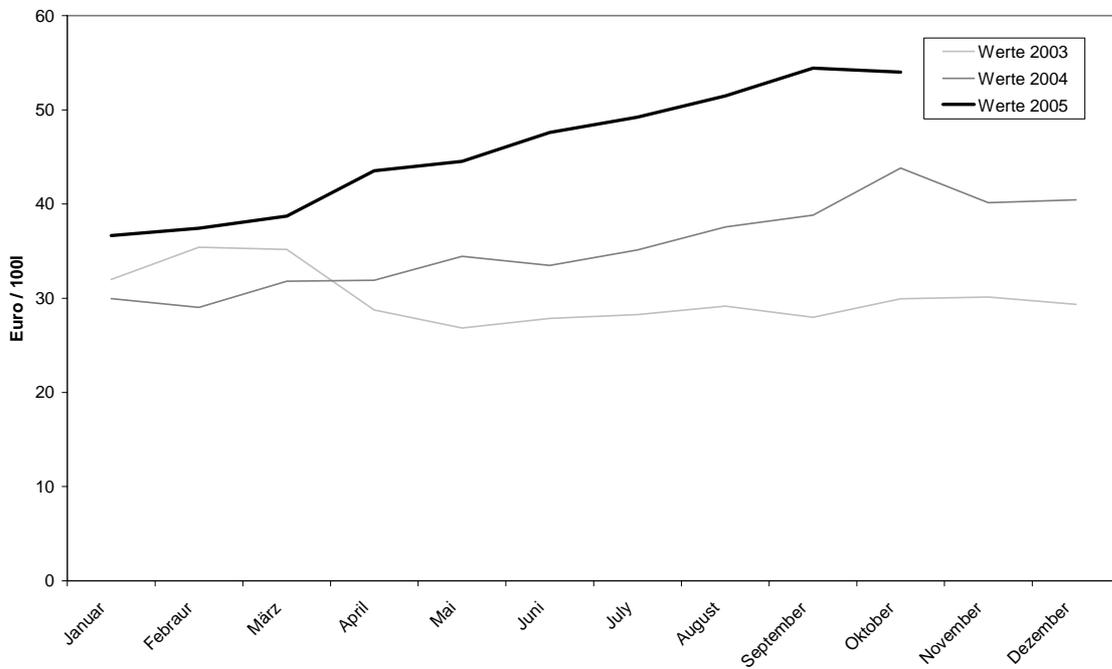
Wasserstände in Maxau



Wasserstände in Ruhrort



Entwicklung der Gasölpreise



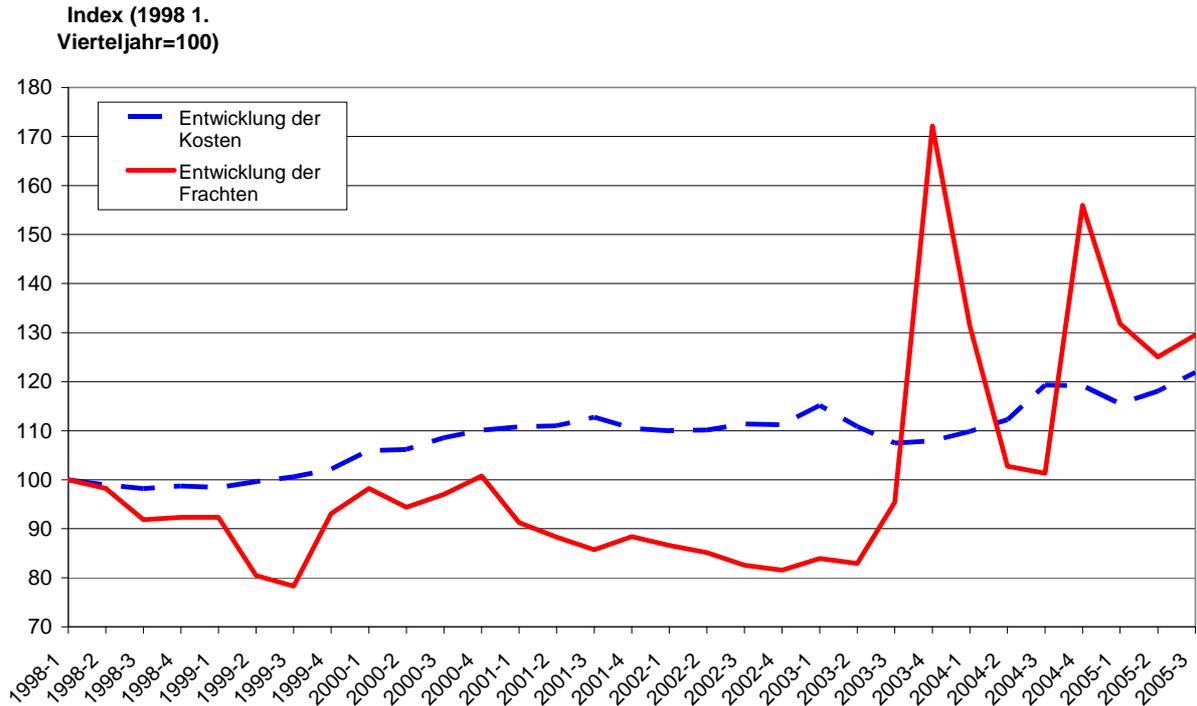
Neuer Laderaum auf dem Markt

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

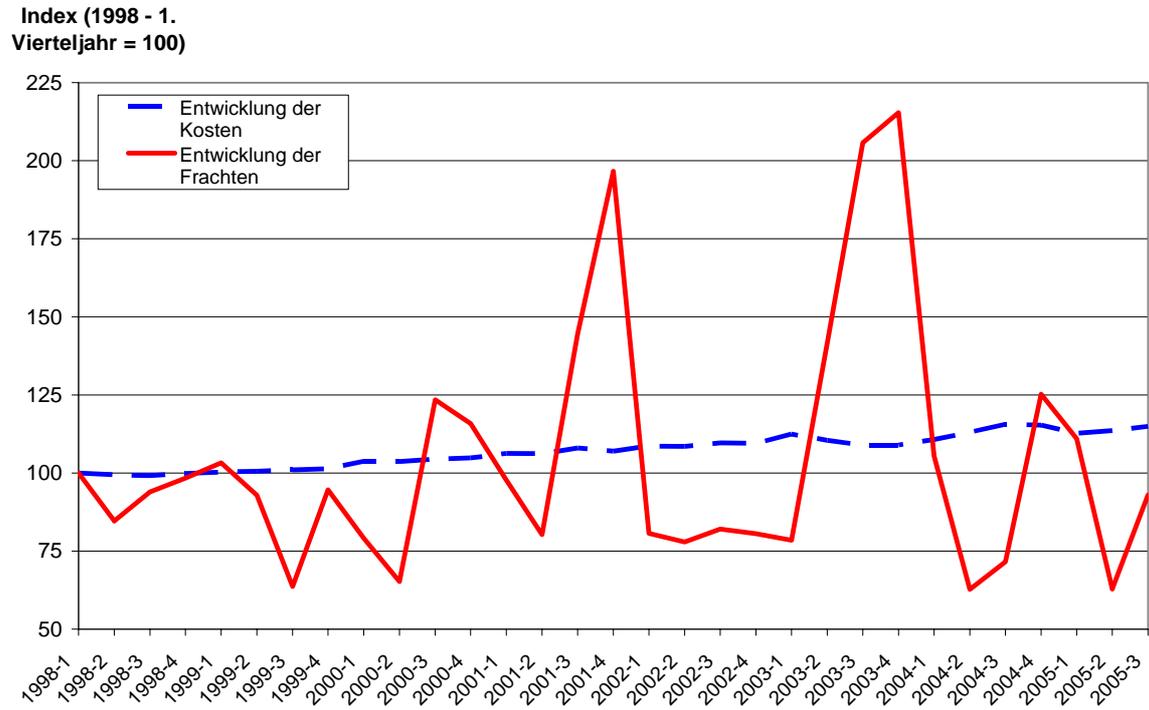
Schiffstypen	2005 (11 Monate)			Insgesamt. 2002 - 2005		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	5	11286	5047	112	285402	137479
Schubleichter	4	2781		75	141753	
Insgesamt	9	14067	5047	187	427155	137479
Tankmotorschiffe	29	75881	29665	150	412602	171780
Tankschleichter	1			7	4405	
Insgesamt	30	75881	29665	157	417007	171780
Schubboote	0		0	3	0	2268
Schleppboote	1		129	6	0	12255
Insgesamt	1		129	9		14523
		Fahrgäste			Fahrgäste	
Kabinenschiffe	0		0	32		24510
Tagesausflugsschiffe	3	550	1904	14	550	
Insgesamt	3		1904	46		24510

Quelle : IVR

Entwicklung der Frachten in der Trockenschifffahrt



Entwicklung der Frachten in der Tankschifffahrt



PROTOKOLL 10

Marktbeobachtung

Kein Beschluss

PROTOKOLL 11

Erneuerung der Eisenbahnbrücke über den Rhein zwischen Kehl und Straßburg (Rhein-km 293,694)

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des Berichtes ihres ständigen technischen Ausschusses,

billigt nach Abwägung aller Sachverhalte und gemäß den bestehenden Vertragswerken die Erneuerung der Eisenbahnbrücke über den Rhein zwischen Kehl und Straßburg.

Der Bericht des ständigen technischen Ausschusses ist dem Beschluss als Anlage beigefügt.

Anlage

**Bericht des ständigen technischen Ausschusses über
die Erneuerung der Eisenbahnbrücke über den Rhein zwischen Kehl und Straßburg**

1. Art der Brücke:
Das Haupttragwerk ist eine zweifeldrige Stahlfachwerkbrücke mit Stützweiten von ca. 107 m (rechtsrheinisch) und 131 m (linksrheinisch). Die Querschnittshöhe beträgt konstant 12,20 m.
2. nächster Ort / Stadt: Kehl (D), Strasbourg (F)
3. Rhein-km: 293,694
4. Art der Baumassnahme:
Erneuerung der Eisenbahnbrücke über den Rhein
5. Fahrwasserbreite: zwischen den Ufern 240 m
6. Fahrrinnenbreite: ca. 92 m (rechtsrheinisch, Talfahrt)
ca. 60 m (linksrheinisch, Bergfahrt)

A. Allgemeine Beschreibung

Der Pfeiler wird konstruktiv derart ausgebildet, dass keine weiteren Schutzeinrichtungen bezüglich Schiffstoß benötigt werden.

7. Anzahl der Pfeiler im Strom: 1 Pfeiler (wie Europa--brücke)
8. Anzahl der Pfeiler in Fahrwasserrinne / Fahrwasser: 1 Pfeiler
9. Breite des Brückenüberbaus in Fahrrinnenmitte: 11,58 m + 2 x 0,75 m für Dienststege
- 10 Abstand des nächsten Brückenbauwerkes: Europabrücke (oberstrom), ca. 219 m

B. Lichtraumprofil für die Schifffahrt

Die Höhenangaben beziehen sich auf Normal Null (NN) (neu).

11. Niedrigster Punkt des Überbaus: 144,28 müNN
12. HSW/HBW/HWS (NAP / NN + m)
HSW = 137,28 müNN
13. Durchfahrtshöhe: 7,00 m
14. Durchfahrtsbreite, über der diese Höhe ständig mindestens vorhanden ist:
ca. 92 m (rechtsrheinisch, Talfahrt); ca. 60 m (linksrheinisch, Bergfahrt)

C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt

15. Begutachtung durch Sachverständige / Behörden / Institut:
Eine Vorabstimmung mit der „Fachstelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für Verkehrstechniken“, Herrn Haberkamp, hat stattgefunden.
16. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden:
Schrägstellung der Fachwerkwände um 5° nach innen.
17. Geplante Konstruktionsform der Brücke: Fachwerk
18. Geplantes Konstruktionsmaterial: Stahl

D. Schifffahrtszeichen

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

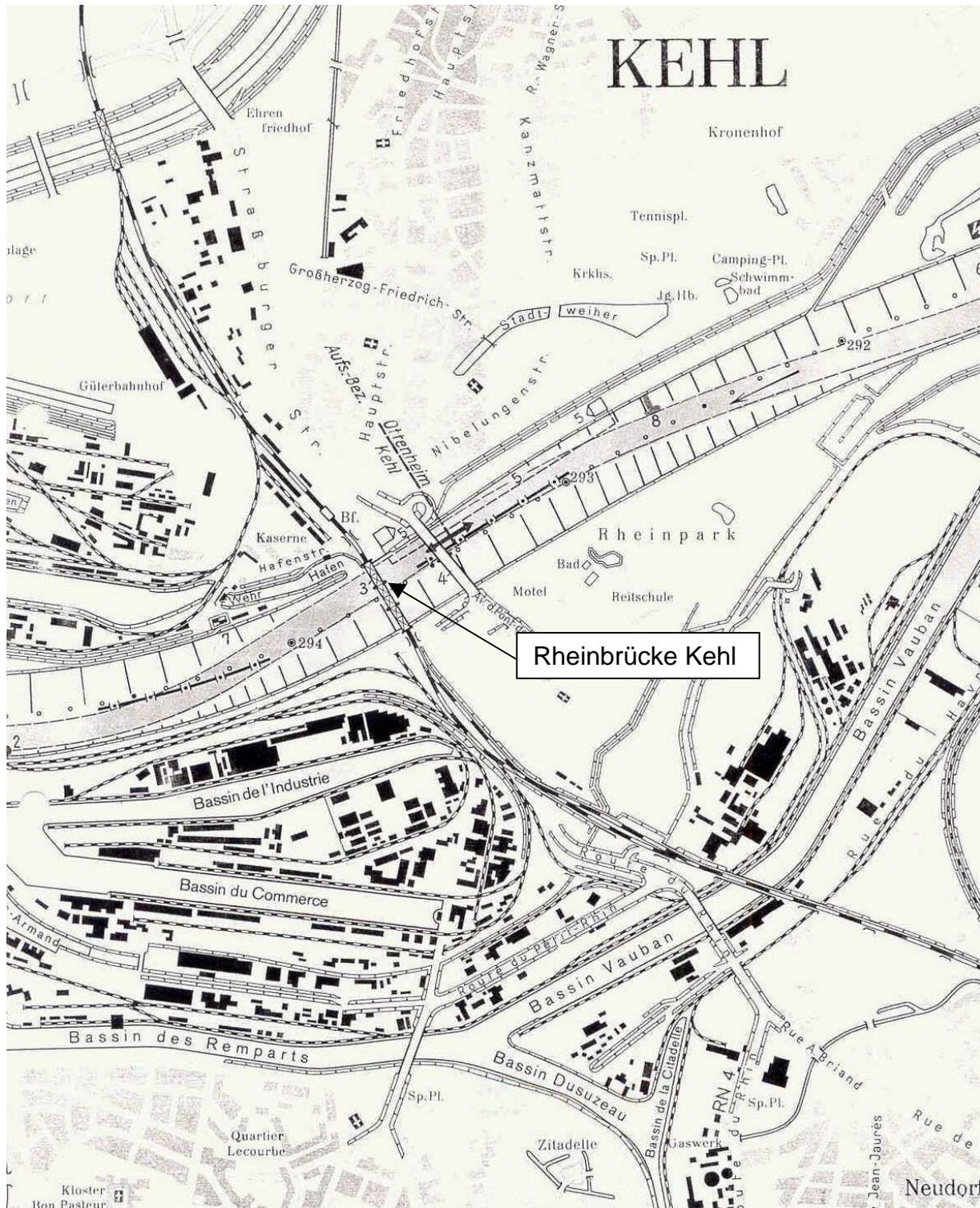
E. Angaben zum Bauablauf

20. Art der Brückenmontage:
Die Gründung und Herstellung des neuen Pfeilers erfolgt vom Ponton aus. Der Stahlüberbau wird auf dem linksrheinischen Ufer in mehreren Abschnitten hergestellt und schrittweise, durch Auflagerung auf den bestehenden Pfeilern, eingeschoben.
21. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung:
Während der Herstellung des Pfeilers wird für ca. ein halbes Jahr die Tal- und Bergfahrt über die bestehende Schifffahrtsöffnung der bisherigen Talfahrt geführt. Während des Einschubs des Überbaus treten keine Behinderungen der Schifffahrt auf. Für den Abbruch des bestehenden Überbaus mit schwimmendem Gerät werden zeitweise Sperrungen der Schifffahrt vorgesehen.
22. Dauer der geplanten Schifffahrtssperre:
Für das Ausheben der Brückenteile des bestehenden Überbaus werden jeweils Vollsperrungen für ca. 1 Tag vorgesehen.

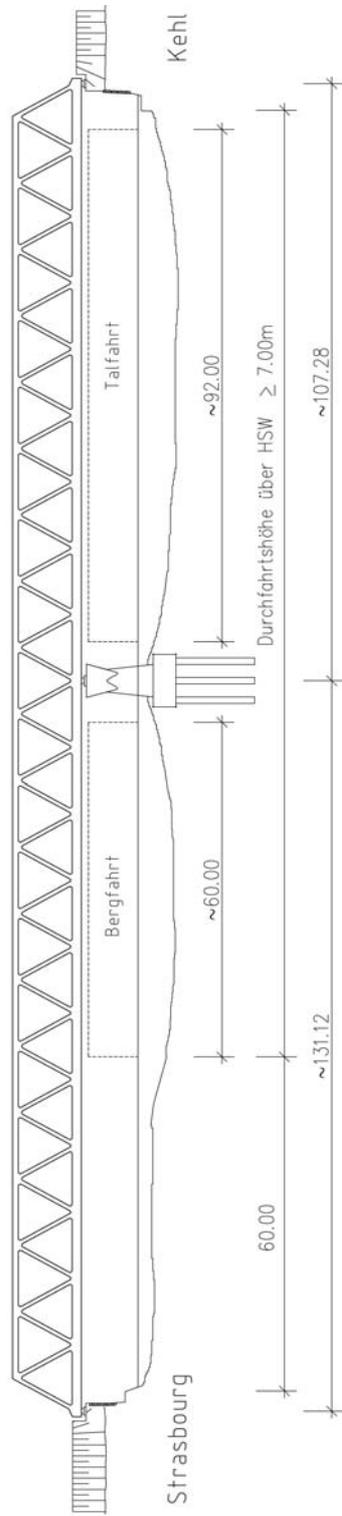
Anhänge:

Plan: Lageplan	unmaßstäblich	
Plan: Ansicht, Grundriss	M 1:500	Stand Juli 2005
Plan: Querschnitt	M 1:100	Stand: Juli 2005
Plan: Pfeiler	M 1:100	Stand: Juli 2005
Plan: Einschub	M 1:500	Stand: Juli 2005

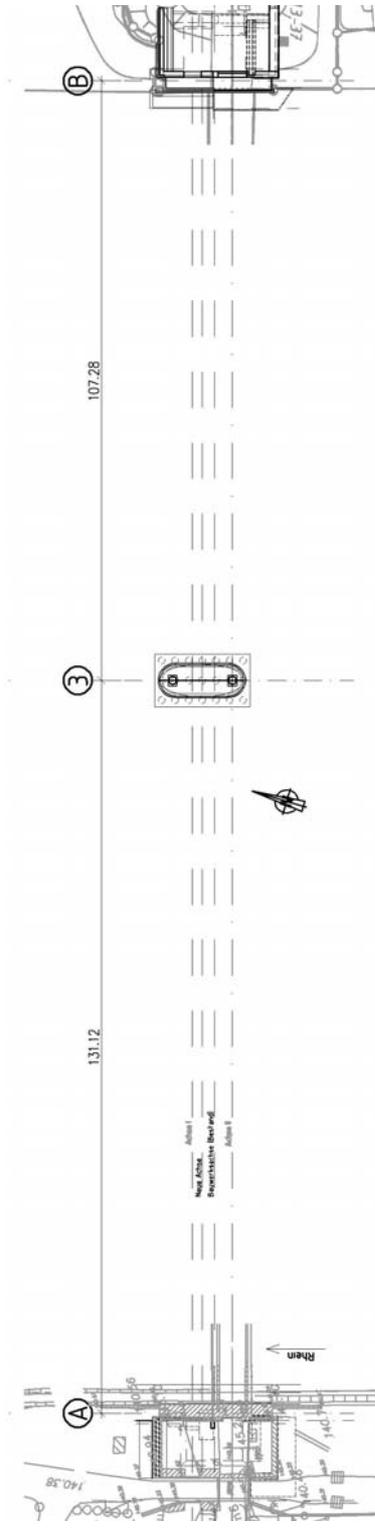
Lageplan:



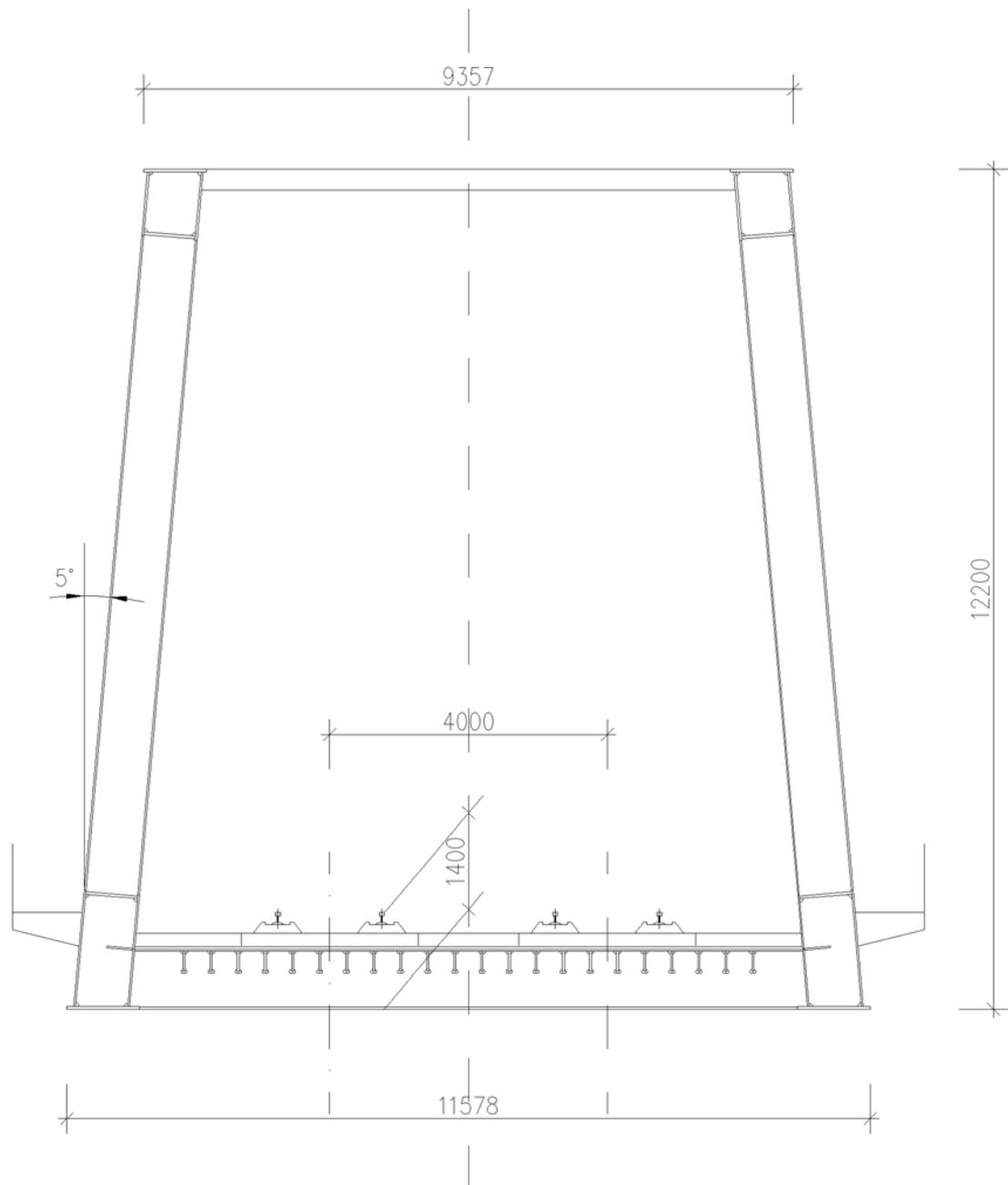
Ansicht M 1:500 (Originalmaßstab verkleinert) Höhenangaben beziehen sich auf Normal Null (NN) (neu).



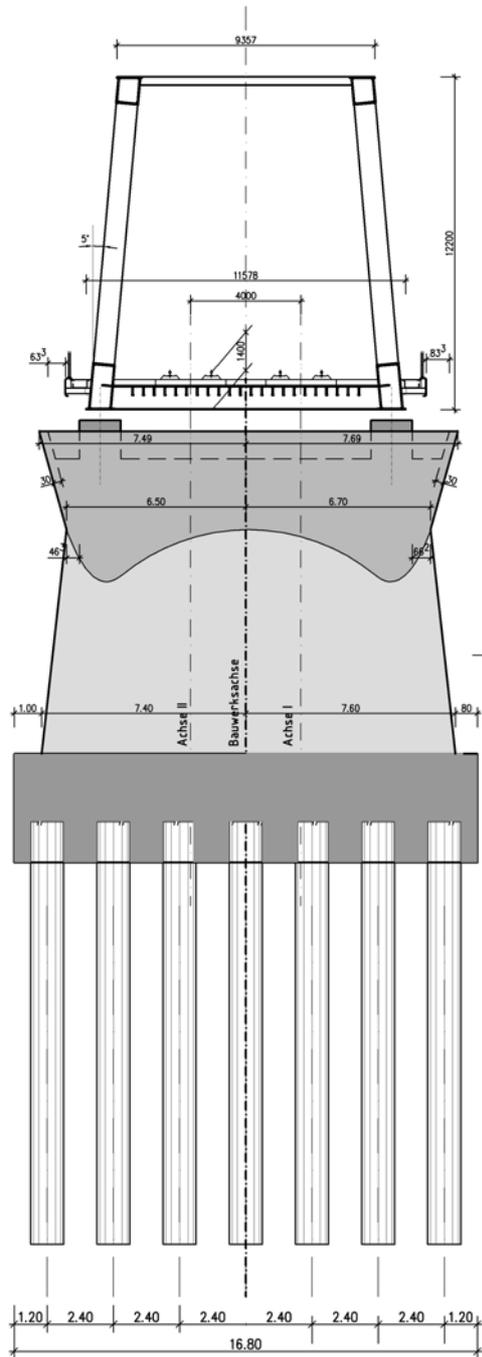
Grundriss M 1:500 (Originalmaßstab verkleinert)



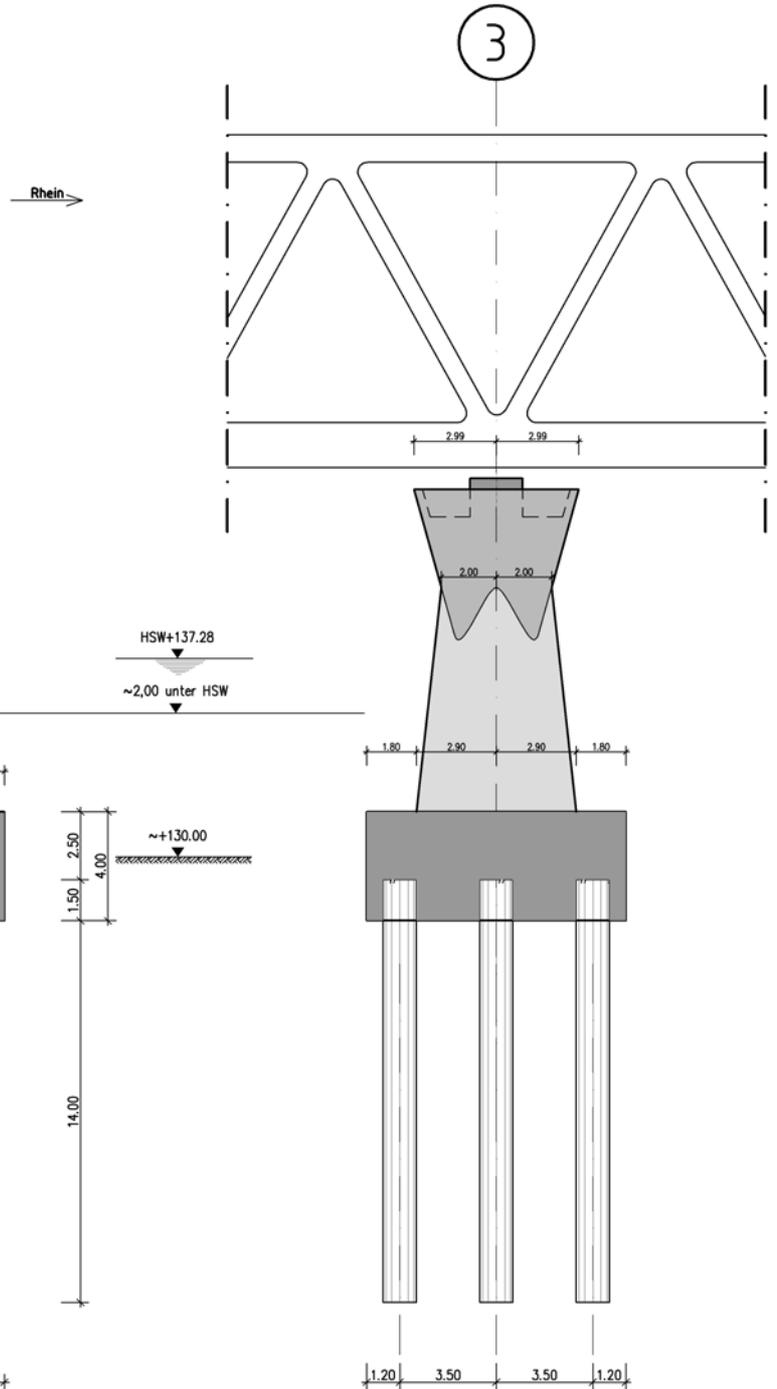
Querschnitt M 1:100



Ansicht von Kehl Pfeiler NEU M 1:100



Querschnitt Pfeiler NEU M 1:100

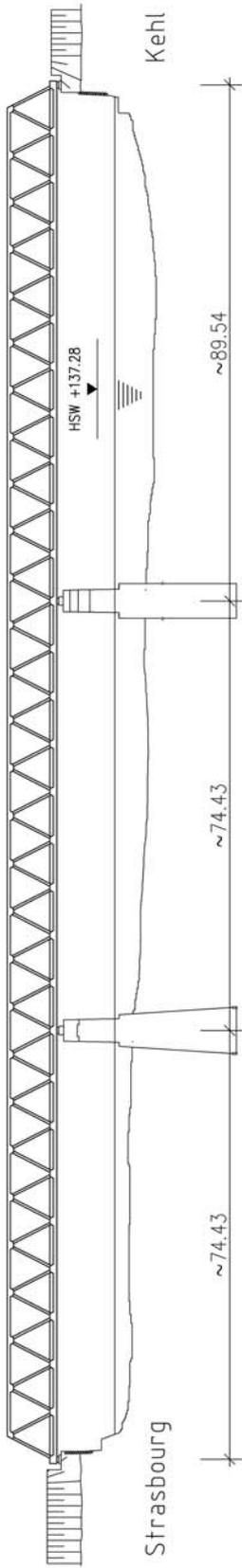


(Originalmaßstab verkleinert)

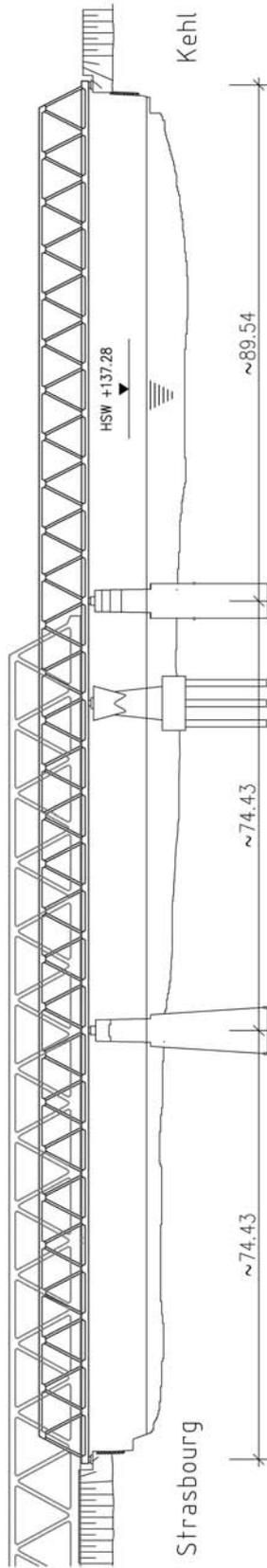
Höhenangaben beziehen sich auf Normal Null (NN) (neu)

Höhenangaben beziehen sich auf Normal Null (NN) (neu)

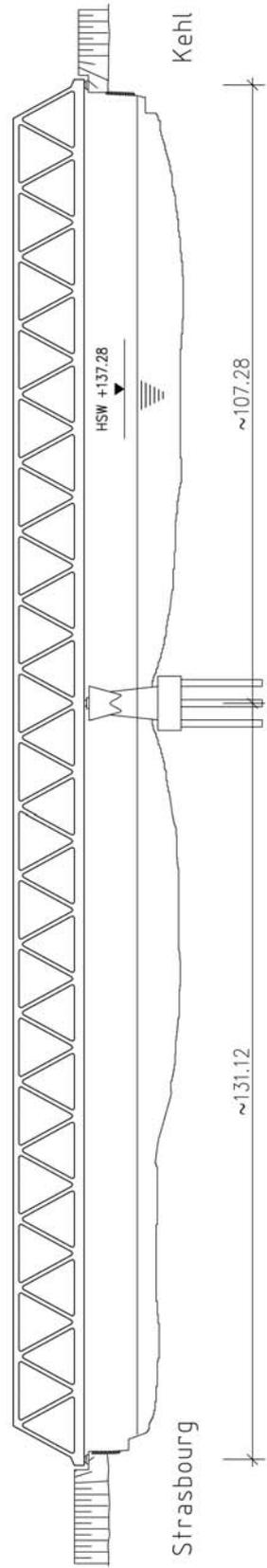
Bestand



Einschub



Neu



PROTOKOLL 12

Umsetzung der Richtlinie 2000/60/EG (Wasserrahmenrichtlinie – WRRL)

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2004-I-11,

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

stellt mit Befriedigung fest, dass die Europäische Union im Rahmen der Gemeinsamen Implementierungsstrategie für die Wasserrahmenrichtlinie (Common Implementation Strategy) und die Internationale Kommission zum Schutze des Rheins (IKSR) / das Koordinierungskomitee Rhein bei dieser Umsetzung den Binnenschifffahrtssektor verstärkt beteiligen wollen,

sieht die Notwendigkeit, dass die ZKR und ihre Mitgliedsstaaten diese von der Europäischen Kommission und der IKSR vorgeschlagenen Kooperationsmöglichkeiten intensiver nutzen,

bittet ihr Sekretariat, mit dem Sekretariat der IKSR die Möglichkeit zu prüfen, im 1. Halbjahr 2006 eine gemeinsame Sitzung über die Integrierung der Ziele, die mit der Entwicklung der Binnenschifffahrt und mit der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie verfolgt werden, zu organisieren,

bittet ihre Mitgliedsstaaten, die auch der Europäischen Gemeinschaft angehören, im Rahmen der Gemeinsamen Implementierungsstrategie Vertreter ihrer Verkehrsverwaltungen in das Steuerungskomitee, welches sich mit hydromorphologischen Fragen befasst, zu entsenden, um darauf hinzuwirken, dass bei Behandlung dieser Fragen die notwendigen Voraussetzungen für eine umweltfreundliche Rhein- und Binnenschifffahrt erkannt und berücksichtigt werden,

äußert erneut den Wunsch, dass die Zentralkommission in der strategischen Koordinierungsgruppe vertreten ist und unterstützt die entsprechenden Anträge ihres Generalsekretärs,

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

Anlage

**Umsetzung der Richtlinie 2000/60/EG (Wasserrahmenrichtlinie – WRRL)
- Bericht des Ständigen Technischen Ausschusses
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt**

Die Bestandsaufnahme nach Artikel 5 der WRRL ist im Wesentlichen abgeschlossen. Die Mitgliedsstaaten haben ihre entsprechenden Berichte der Europäischen Kommission vorgelegt. Die Bestandsaufnahme der Flussgebietseinheit Rhein gibt ein klares Bild der wichtigsten Nutzungen und der durch sie bedingten Belastungen des Rheins. Die Vorarbeiten zur Erstellung der Bewirtschaftungspläne mit ihren auch für den Rhein als Schifffahrtsstraße relevanten Maßnahmen haben begonnen. Dies ist Anlass, in Erfüllung der aus dem Beschluss 2004-I-11 der ZKR resultierenden Verpflichtung dem Plenum Bericht zu erstatten.

1. Analyse der Bestandsaufnahme hinsichtlich der Binnenschifffahrt

Die Bestandsaufnahme sieht Schwerpunkte der Belastungen in Eintragungen bestimmter Stoffe und in den Auswirkungen morphologischer Beeinträchtigungen. Die Binnenschifffahrt trägt zu den erstgenannten Belastungen kaum oder gar nicht bei.

Eine gegenteilige Situation ergibt sich für die hydromorphologischen Belastungen. Der Ausbau für die Schifffahrt wird als eine der Hauptbeeinträchtigungen eines großen Abschnitts des Rheinstroms festgestellt.

Die Einstufung des Rheins, die wesentlich für die Definition der anzustrebenden Qualitätsziele ist, muss noch verifiziert werden. Jedoch werden der schiffbare Rhein und seine großen Nebenflüsse als Kandidaten für erheblich veränderte oder künstliche Wasserkörper (heavily modified or artificial water bodies) identifiziert.

Die Bestandsaufnahme wird als eine vorläufige Ersteinschätzung möglicher künftiger Bewirtschaftungsfragen betrachtet, wobei als eine von vier wesentlichen Bewirtschaftungsfragen das In-Einklang-Bringen der Wassernutzungen (Schifffahrt, Energieerzeugung, Hochwasserschutz und andere) mit Umweltzielen der WRRL gesehen wird. Eine detaillierte Analyse der Bestandsaufnahme ist diesem Bericht beigelegt.

Die Wasserdirektoren der EU, die die gemeinschaftsweite Strategie für die Umsetzung der WRRL (Common Implementation Strategy – CIS) abstimmen, haben hydromorphologische Veränderungen als die wichtigsten Belastungen der Oberflächengewässer, wofür die Binnenschifffahrt eine der vier bestimmenden Faktoren ist, benannt.

2. Einbringen der Binnenschifffahrt in die Umsetzung der WRRL

In den Mitgliedsstaaten der ZKR, die die WRRL umsetzen müssen, findet eine Abstimmung zwischen den Wasserstraßenverwaltungen und den Umweltverwaltungen statt.

Die ZKR konnte bisher vor allem bei der wirtschaftlichen Analyse zur WRRL mitwirken. Ihre Beiträge sind teilweise in die Bestandsaufnahme eingeflossen. Der betreffende Abschnitt *Schifffahrt und Transport* der Bestandsaufnahme führt dazu aus: „Für eine Übersicht über die Verkehrssituation auf dem Rhein, die Struktur der Binnenflotte und die Verteilung der Rheinmotorschiffe pro Tonnageklasse wird auf die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt verwiesen.“ Und weiter: „Die ZKR* hat für die Beschreibung der wirtschaftlichen Bedeutung der Schifffahrt eine ausführliche Liste von Indikatoren aufgestellt. Die Liste könnte bei den weiteren Arbeiten berücksichtigt werden.“ Das Sekretariat der ZKR gab zudem einige Auskünfte zu anderen Themen.

* Der Beitrag war von der Ständigen Technischen Arbeitsgruppe der ZKR ausgearbeitet worden.

3. Weitere Schritte bei der Umsetzung der WRRL

Der Bestandsaufnahme schließen sich weitere Umsetzungsschritte an:

- Aufstellen von Überwachungsprogrammen (Monitoring), bis 2006,
- Aufstellen von Bewirtschaftungsplänen, bis 2009,
- Vorlage eines Dokuments mit ersten Vorschlägen bereits bis Mitte 2006,
- Umsetzen von Maßnahmenprogrammen, bis 2012,
- Erreichen der Qualitätsziele, bis 2015.

4. Mögliche Risiken für die Schifffahrt bei der weiteren Umsetzung der WRRL

Die Nutzung Schifffahrt wird bei der Umsetzung der WRRL durch die zuständigen nationalen Behörden nicht in Frage gestellt. Vertreter der Politik betonen die wirtschaftliche Bedeutung der verschiedenen Nutzungen des Rheins und generell die ökologischen Vorteile der Binnenschifffahrt.

Wesentliche Vorgaben der WRRL bedürfen der Auslegung. Unter maßgeblicher Beteiligung der Generaldirektion Umwelt der Europäischen Kommission erstellen internationale Expertengruppen Leitfäden, die von den zuständigen nationalen Behörden bei der Umsetzung der WRRL zu beachten sind. Vertreter der Schifffahrtsverwaltungen oder der Gewerbeverbände sind in diesen Gruppen bisher nicht vertreten. Die Generaldirektion Verkehr und Energie der Europäischen Kommission ist an diesem Prozess erst seit Oktober dieses Jahres nennenswert beteiligt.

Von größter praktischer Relevanz bei der Umsetzung der WRRL sind die zu erstellenden Bewirtschaftungspläne, die die Maßnahmen enthalten, welche zur Erreichung der Ziele der WRRL zu ergreifen sind. Es ist davon auszugehen, dass die Unterhaltung und Weiterentwicklung der Wasserstraße durch die WRRL erschwert, aber nicht verunmöglicht wird.

Organisationen, die mit der ZKR zusammenarbeiten, wie z.B. PIANC, EBU oder EFIP, haben die Besorgnis geäußert, dass die Umsetzung der WRRL sich negativ auf die weitere Entwicklung der Binnenschifffahrt ausüben wird, insbesondere wenn es nicht gelingt, dabei verkehrspolitische Ziele zu integrieren, ein aktives den Belangen der Schifffahrt Rechnung tragendes Sedimentmanagement zu erreichen und Qualitätsziele für stark veränderte Wasserkörper flexibel zu setzen.

5. Rolle der ZKR bei der weiteren Umsetzung der WRRL

Bereits in der Mannheimer Akte verpflichteten sich die Mitgliedsstaaten, die Fahrwasser des Rheins und zugehörige Anlagen „in guten Zustand zu setzen und zu erhalten“. In Folge haben die Staaten immer wieder im Rahmen der ZKR Absprachen getroffen, die der Ausfüllung dieser Verpflichtung und dem Ausbau des Rheins als Schifffahrtsstraße dienen. Schließlich hat die ZKR für diese Aufgabe ihren Ständigen Technischen Ausschuss eingerichtet. Daher ist es konsequent, dass sich die ZKR mit der Umsetzung der WRRL beschäftigt, soweit der Rhein als Schifffahrtsstraße betroffen ist.

Die internationale Koordinierung der Umsetzung der WRRL für den Rhein erfolgt weitgehend im Rahmen der IKSR. Die IKSR betont die Notwendigkeit, weitergehende Maßnahmen bei der Umsetzung der WRRL zusammen mit den Gewässernutzern, auch der Schifffahrt, in Angriff zu nehmen.

Die mit der Umsetzung der WRRL beschäftigten Staaten werden sich auch bei der Erstellung der Bewirtschaftungspläne im Rahmen der IKSR international koordinieren und neben kleinräumigeren Plänen einen Bewirtschaftungsplan für die Flussgebietseinheit Rhein erstellen. Er stellt ein übergeordnetes Rahmendokument dar, in dem insbesondere die Umweltziele für den Rhein wie auch die erforderlichen Maßnahmen festgelegt werden. Aufgrund der besonderen Relevanz des Bewirtschaftungsplans „Rhein“ und seiner möglichen Auswirkungen auf Instandhaltung und Ausbau der Wasserstraße ist es notwendig, dass die ZKR von der IKSR und ihren Mitgliedstaaten über wesentliche Schritte und Ergebnisse der internationalen Koordinierung des Bewirtschaftungsplans unterrichtet wird. Dies wird es der ZKR erlauben, sofern das notwendig werden sollte, übergreifende Belange der Binnenschifffahrt in den Prozess einzubringen.

ZKR und IKSR haben sich gegenseitig den Status des Beobachters eingeräumt, was Zusammenarbeit und Informationsaustausch wesentlich erleichtert. Zwischen ihren Sekretariaten besteht eine funktionsfähige Arbeitsbeziehung. Die ZKR und ihre Mitgliedsstaaten sollten die bestehenden Informationswege intensiv nutzen.

Die IKSR hat einen Workshop zu Fragen des Sedimentmanagements durchgeführt. Die ZKR hat als Beobachter daran teilgenommen. Anschließend hat die IKSR beschlossen, vor allem im Hinblick auf die vorhandene Kontaminierung von Sedimenten eine internationale Arbeitsgruppe mit Vertretern der Wasserstraßenverwaltungen zum Sedimentmanagement einzurichten. Da das Sedimentmanagement einen besonders großen Einfluss auf den Zustand der Wasserstraße hat, ist es wünschenswert, dass die IKSR und die beteiligten Wasserstraßenverwaltungen die ZKR über den Fortgang der Arbeiten und beabsichtigte Festlegungen unterrichten.

ZKR und Europäische Kommission haben ein Kooperationsabkommen abgeschlossen, was im Hinblick auf die für Binnenschifffahrtsfragen zuständige Direktion auch mit Leben erfüllt ist. Hingegen ist es dem Sekretariat der ZKR bisher nicht gelungen, eine ausreichende Arbeitsbeziehung zu den für Umweltfragen zuständigen Direktionen der Europäischen Kommission herzustellen. Dies gilt auch für das Gremium der europäischen Wasserdirektoren, die auf Ebene der EU die strategischen Entscheidungen zur Umsetzung der WRRL treffen.

Die Europäische Kommission und das Gremium der Wasserdirektoren der EU sind der Auffassung, dass Wasserkraft und Schifffahrt bei der Umsetzung der WRRL expliziter anzusprechen sind. Die Kommission hat vorgeschlagen, in der Gemeinsamen Umsetzungsstrategie künftig auch Aspekte der Binnenschifffahrt zu behandeln, da von dieser wesentliche Einflüsse auf die Wasserkörper ausgehen. In Reaktion darauf hat der Generalsekretär der ZKR der Europäischen Kommission die Einrichtung einer Arbeitsgruppe zu Fragen der Binnenschifffahrt vorzuschlagen. (Siehe Dokument PRE (05) 6 = TP (05) 5.) Eine schriftliche Antwort der Kommission dazu steht weiterhin aus. Jedoch hat die Kommission vorgeschlagen, dass sich die ZKR in der Strategischen Steuerungsgruppe zur CIS engagiert. Der Generalsekretär hat daraufhin einen entsprechenden Antrag gestellt, über den noch in diesem Jahr eine Entscheidung zu erwarten ist.

Mittlerweile haben die Wasserdirektoren entschieden, keine Arbeitsgruppe zu Fragen der Binnenschifffahrt einzurichten, sondern im Rahmen der CIS eine Aktivität "Water Framework Directive and Hydromorphological Pressure Resulting from Hydropower, Navigation and Flood Defence Activities" ins Leben zu rufen. Das Mandat der Aktivität soll technische Fragen, wie z.B. Ausgleichsmaßnahmen, und politische Fragen, insbesondere im Hinblick auf die Vereinbarkeit von Wasser- und Verkehrspolitik, umfassen. Zur Steuerung der Aktivität soll ein Komitee aus Vertretern der Mitgliedstaaten und der Betroffenen (Stakeholder) eingerichtet werden. Es scheint notwendig, dass die Mitgliedstaaten der ZKR dort durch kompetente Experten der Verkehrsverwaltungen vertreten sind, da die Staaten der ZKR etwa drei Viertel der europäischen Binnenschifffahrt auf sich vereinigen.

Schlussfolgerung

Da die Umsetzung der WRRL den Mitgliedsstaaten obliegt, ist für eine angemessene Berücksichtigung der Belange der Binnenschifffahrt eine intensive Beteiligung der nationalen Schifffahrtsverwaltungen in den entsprechenden Verfahren notwendig. Diese flankierend sollten sich die Delegationen und das Sekretariat der ZKR in den auf internationaler Ebene ablaufenden Prozessen engagieren und dazu ihre Zusammenarbeit mit der IKSR wie auch mit den europäischen Wasserdirektoren und der Europäischen Kommission intensivieren.

Die Zusammenarbeit mit der IKSR erlaubt direkt mit Vertretern der zuständigen Umweltbehörden für die Flussgebietseinheit Rhein Vorgehensweisen abzustimmen. So sollte besser zu erreichen sein, dass einerseits Maßnahmen zur Umsetzung der WRRL in Einklang mit der gewünschten Entwicklung der Rheinschifffahrt stehen und andererseits Maßnahmen, die zum Erhalt der Wasserstraße Rhein und zur Fortentwicklung der Rheinschifffahrt notwendig sind, in Übereinstimmung mit den Zielen der WRRL gebracht werden.

Eher strategische Bedeutung hat eine Intensivierung der Zusammenarbeit der ZKR und der Wasserstraßenverwaltungen ihrer Mitgliedsstaaten mit der Europäischen Kommission und den Wasserdirektoren der EU. Hier gilt es, auf die Gestaltung der Gemeinsamen Umsetzungsstrategie (CIS) zur WRRL in dem Sinne einzuwirken, dass die Strategie das Erreichen der verkehrspolitischen Ziele der EU, ihrer Mitgliedsstaaten und der ZKR nicht verhindert oder wesentlich erschwert. Wesentliche Ansatzpunkte hierfür sind ein Engagement der ZKR an eher strategischer Stelle wie auch in der geplanten Aktivität zu hydromorphologischen Belastungen, die auch durch die Binnenschifffahrt bedingt sind. Dazu könnte das Sekretariat die ZKR in der Strategischen Steuerungsgruppe der CIS vertreten. Zudem sollten sich die Mitgliedstaaten in dem Steuerungskomitee der die Hydromorphologie betreffenden Aktivität engagieren.

Analyse der Bestandsaufnahme der WRRL hinsichtlich der Binnenschifffahrt

1 Wesentliche Ausführungen der Bestandsaufnahme Teil A zur Binnenschifffahrt

Nachfolgend sind die wichtigsten Fundstellen der Bestandsaufnahme Teil A (Dokument TP/G (05) 6) mit Ausführungen zur Binnenschifffahrt aufgeführt:

- Ergebnisse und Ausblick
- Abschnitt 2.1.2 – Diagnose des Ist-Zustands der Oberflächengewässer
- Abschnitt 3.1.3 – Hydromorphologische Beeinträchtigungen und Abflussregulierungen
- Abschnitt 3.1.4 – Andere Belastungen
- Abschnitt 4.1 – Künstliche und voraussichtlich erheblich veränderte Wasserkörper
- Abschnitt 4.2 – Einschätzung der Zielerreichung für die Oberflächenwasserkörper
- Abschnitt 5 – Verzeichnis der Schutzgebiete
- Abschnitt 6 – Wirtschaftliche Analyse
- Abschnitt 6.1 – Wassernutzung
- Abschnitt 6.2 – Baseline Szenario

2 Belastungen des Rheins

Im Abschnitt 3.1 des Berichtes wird festgestellt: „Schwerpunkte der Belastungen sind punktuelle und diffuse Belastungen, u.a. aus der Landwirtschaft und die Auswirkungen morphologischer Beeinträchtigungen, u.a. Ausbaumaßnahmen für Schifffahrt, Wasserkraftnutzung und Hochwasserschutz.“

Chemische Belastungen des Rheins scheinen beherrschbar, insbesondere auch wegen der in den letzten Jahren erzielten umfangreichen Reduzierungen von entsprechenden Eintragungen. Die Binnenschifffahrt trägt zu diesen Belastungen kaum oder gar nicht bei.

Eine gegenteilige Situation ergibt sich für die hydromorphologischen Belastungen. Im Abschnitt 3.1.3 des Berichts heißt es unter der Überschrift *Ausbaumaßnahmen für die Großschifffahrt* „Der Ausbau für die Schifffahrt stellt eine der Hauptbeeinträchtigungen eines großen Abschnitts des Rheinstroms zwischen Basel (Rheinfelden) und Rotterdam auf ca. 800 km dar.“

Schließlich wird im Abschnitt 3.1.4 unter der Überschrift *Andere Belastungen* auch wiederum die Schifffahrt an erster Stelle genannt mit Hinweisen auf von ihr verursachten Wellenschlag, Aufwirbelungen und möglichen Folgen von Havarien.

3 Einstufung des Rheins

Im Abschnitt 4.1 führt die Bestandsaufnahme aus: „ Ab dem Rheinfall bei Schaffhausen sind der Rheinhauptstrom bis zu seiner Mündung in die Nordsee und seine großen Nebenflüsse Neckar, Main, Mosel, mittlere und untere Nahe sowie Lahn, untere Ruhr und das IJsselmeer als Kandidaten für erheblich veränderte oder künstliche Wasserkörper identifiziert worden.“ Und weiter: „Hochwasserschutz und Schifffahrt stellen die wichtigsten Nutzungen dar, die die Begründung für die meisten Identifizierungen als Kandidat für erheblich veränderte oder künstliche Wasserkörper liefern.“

4 Bewirtschaftungsfragen

Im Teil *Ergebnisse und Ausblick* des Berichts heißt es: „Die Bestandsaufnahme wird als eine vorläufige Ersteinschätzung möglicher künftiger Bewirtschaftungsfragen betrachtet, die im Zeitraum 2005-2009 (insbesondere nach Durchführung der Monitoring-Programme und erstmaliger Anwendung der noch europaweit zu entwickelnden Bewertungsverfahren) schrittweise (iterativer Prozess) näher betrachtet werden sollen und sich möglicherweise noch verändern können.“ Als eine von vier wesentlichen Bewirtschaftungsfragen wird angeführt: „In Einklang Bringen Wassernutzungen (Schifffahrt, Energieerzeugung, Hochwasserschutz und andere) mit Umweltzielen der WRRL.“

PROTOKOLL 13

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

Kein Beschluss

PROTOKOLL 14

**Stand der Arbeiten der gemeinsamen Gruppe ZKR-DK
zur Rationalisierung der Verfahren zum Erwerb der Streckenkenntnisse**

Kein Beschluss

PROTOKOLL 15

Berechtigung der Rheinpatentinhaber zum Befahren der Donau als Steuermann

Beschluss

Die Zentralkommission,
unter Hinweis auf ihren Wunsch zur Förderung der Gleichwertigkeit der Schifferdokumente,
in dem Bestreben, die Gleichbehandlung von Donauschiffen und Rheinschiffen zu gewährleisten,
bezugnehmend auf ihre Kooperationsarbeiten mit der Donaukommission,
beauftragt ihren Generalsekretär, der Donaukommission das in der Anlage beigefügte Schreiben zu übermitteln.

Anlage zu Protokoll 15

1. Dezember 2005

Betrifft: Berechtigung der Rheinpatentinhaber zum Befahren der Donau als Steuermann

Herr Generaldirektor,

nach § 23.02 2.6 Buchstabe d) Rheinschiffsuntersuchungsordnung kann jeder Schiffer, der „eine Fahrzeit von mindestens vier Jahren“ nachweist und im „Besitz eines dem Großen Patent gleichwertigen und von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt nach § 3.05 Nr. 3 Rheinpatentverordnung anerkannten Befähigungszeugnisses“ ist, den Rhein als Steuermann befahren. Bisher sind aufgrund der bekannten innerstaatlichen Rechtsvorschriften das von Ungarn ausgestellte Donaupatent, das von der Tschechischen Republik ausgestellte Kapitänzeugnis der Klasse I und das von Österreich ausgestellte Kapitänspatent von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt als dem Großen Patent nach § 3.05 Nr. 3 Rheinpatentverordnung gleichwertiges Befähigungszeugnis anerkannt worden. Jeder Inhaber eines dieser Befähigungszeugnisse ist damit ab sofort auf dem Rhein als Steuermann zugelassen. Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ist selbstverständlich zur Anerkennung weiterer gleichwertiger Zeugnisse aufgrund der innerstaatlichen Rechtsvorschriften bereit.

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ersucht die Donaukommission ihrerseits, ihren Mitgliedstaaten zu empfehlen, den Rheinpatentinhabern im Rahmen ihrer Regelungen das Recht einzuräumen, bei der Fahrt auf dem in ihrem jeweiligen Gebiet liegenden Abschnitt der Donau die Funktion des Steuerhelfers auszuüben.

Die Zentralkommission ist gerne bereit, Ihnen alle erforderlichen Unterlagen zur Verfügung zu stellen und mit Ihnen alle für die Prüfung ihres Gesuchs notwendigen Verfahren zu erörtern.

Mit freundlichen Grüßen,

Jean-Marie WOEHRLING
Generalsekretär

Herrn Danaïl NEDIALKOV
Generaldirektor
DONAUKOMMISSION
Benczur utca 25
H-1068 BUDAPEST

PROTOKOLL 16

Richtlinie Nr. 1 an die zuständigen Behörden nach § 1.05 der FahrgastsicherheitsVo

Beschluss

I

Die Zentralkommission nimmt auf Vorschlag ihres Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen die in der Anlage dieses Beschlusses beigefügte Richtlinie Nr. 1 an die zuständigen Behörden nach § 1.05 der Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt an.

II

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihre Beschlüsse

2004-I-20, mit dem die Zentralkommission ihren Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen beauftragt hat, den Entwurf für eine Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt abschließend zu prüfen, und

2004-II-22, mit dem die Zentralkommission den Entwurf für eine Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt angenommen hat,

im Interesse einer schnellen Kenntnisnahme und Anwendung der Richtlinien nach § 1.05 der vorgenannten Verordnung,

überträgt die Billigung der Richtlinien nach § 1.05 der Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt sowie deren künftige Änderungen ihrem Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen. Bei Uneinigkeit in diesem Ausschuss werden die Entwürfe der Zentralkommission vorgelegt.

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

Anlage

(siehe Ende des Dokuments)

PROTOKOLL 17

Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 (§§ 1.10, 1.19, 3.13, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 11.02 und Anlage 7)

Beschluss

Die Zentralkommission,

zur Anpassung an die Bedürfnisse der Schifffahrt sowie zur Klarstellung bestimmter Vorschriften,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

gemäß § 1.22 Nr. 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung,

beschließt die Änderungen des § 1.10 Nr. 1 und 2, der §§ 1.19, 3.13 Nr. 1, §§ 3.23, 3.27, 6.31 Nr. 1, § 6.32 Nr. 2, § 7.04 Nr. 2, § 9.06 Nr. 1 und 2, § 11.02 Nr. 3.6 und 3.7 sowie der Anlage 7 Buchstabe E Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage 1 und Anlage 2 aufgeführten Änderungen gelten vom 1. April 2006 bis zum 31. März 2009. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage 2 aufgeführten Bestimmungen, die vor dem 1. Dezember 2005 beschlossen wurden und zu diesem Zeitpunkt noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

Anlage 1 zu Protokoll 17

1. § 1.10 ist in folgender Fassung anzuwenden:

a) Nummer 1 Buchstabe w ist in folgender Fassung anzuwenden:

„w) auf der Strecke zwischen Basel und Mannheim für Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m: der in § 22a.05 Nr. 2 Buchstabe b Rheinschiffsuntersuchungsordnung vorgeschriebene Nachweis;“

b) Der Nummer 1 wird folgender Buchstabe x angefügt:

„x) die nach § 8a.02 Nr. 3 Rheinschiffsuntersuchungsordnung erforderlichen Kopien des Typgenehmigungsbogens und des Motorparameterprotokolls aller Motoren.“

c) *Der Nummer 2 wird folgender Satz angefügt:*

„Auf die Mitführung der Schiffspapiere nach Nummer 1 Buchstabe x kann verzichtet werden, wenn zusätzlich die Typgenehmigungsnummer nach Anlage J Teil I Nr. 1.1.3 Rheinschiffsuntersuchungsordnung auf der Metalltafel angebracht ist.“

2. *§ 1.19 ist in folgender Fassung anzuwenden:*

„§ 1.19

Besondere Anweisungen

Der Schiffsführer hat die Anweisungen zu befolgen, die ihm von den Bediensteten der zuständigen Behörden für die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt erteilt werden. Dies gilt auch im Falle der grenzüberschreitenden Nacheile.“

3. *§ 3.13 Nr. 1 Buchstabe e ist in folgender Fassung anzuwenden:*

„e) die Seitenlichter nach Buchstabe b; diese Lichter können jedoch unmittelbar nebeneinander oder in einer einzigen Laterne in der Schiffsachse gesetzt sein;“.

4. *§ 3.23 ist in folgender Fassung anzuwenden:*

„§ 3.23

*Bezeichnung der Schwimmkörper und schwimmenden Anlagen beim Stillliegen
(Anlage 3: Bild 47)*

Unbeschadet der besonderen Bedingungen, die nach § 1.21 festgelegt werden können, müssen Schwimmkörper und schwimmende Anlagen beim Stillliegen bei Nacht führen:

von allen Seiten sichtbare weiße gewöhnliche Lichter in genügender Zahl, um ihre Umrisse zur Fahrwasserseite hin kenntlich zu machen.

Die in Satz 1 vorgeschriebenen Lichter brauchen nicht geführt zu werden, wenn die Voraussetzungen des § 3.20 Nr. 3 Buchstabe b oder c erfüllt sind.“

5. *§ 3.27 Satz 2 ist in folgender Fassung anzuwenden:*

„Dies gilt auch für Feuerlöschboote, wenn sie zur Hilfeleistung eingesetzt werden, und für Wasserrettungsfahrzeuge im Rettungseinsatz mit Erlaubnis der zuständigen Behörde.“

6. § 6.31 Nr. 1 Satz 1 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Fahrzeuge, die in der Fahrrinne oder deren Nähe stillliegen, müssen bei unsichtigem Wetter während des Stillliegens ihre Sprechfunkanlage auf Empfang geschaltet haben.“

7. § 6.32 Nr. 2 Buchstabe d Satz 1 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„d) wenn mit den entgegenkommenden Fahrzeugen kein Sprechfunkkontakt zustande kommt, muss das Fahrzeug in der Radarfahrt

- einen „langen Ton“ geben, der so oft wie notwendig zu wiederholen ist, sowie
- seine Geschwindigkeit vermindern und, falls nötig, anhalten.“

8. § 7.04 Nr. 2 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„2. Auf den Abschnitten, auf denen das Festmachen am Ufer nach Nummer 1 Buchstabe a verboten ist, dürfen Fahrzeuge und Schwimmkörper sowie schwimmende Anlagen nur auf den Strecken festmachen, die durch eines der Tafelzeichen E.7 oder E.7.1 (Anlage 7) gekennzeichnet sind, und nur auf der Seite der Wasserstraße, auf der das Tafelzeichen steht.“

9. § 9.06 Nr. 1 und 2 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„1. Es dürfen befahren werden

- a) der Lampertheimer Altrhein zwischen der Mündung und Altrhein-km 4,75 und
- b) der Hauptarm des Stockstadt-Ehrfelder Altrheins zwischen der Mündung und Altrhein-km 9,80.

2. Die Fahrgeschwindigkeit darf auf dem Lampertheimer Altrhein 5 km in der Stunde, gegen das Ufer gemessen, sowie auf dem Stockstadt-Ehrfelder Altrhein 12 km in der Stunde, gegen das Ufer gemessen, nicht überschreiten. Dies gilt nicht für Kleinfahrzeuge ohne Antriebsmaschine.“

10. Anlage 7 Buchstabe E Nr. 7 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„**E.7** Erlaubnis zum Festmachen am Ufer auf der Seite der Wasserstraße, auf der das Tafelzeichen steht. (§ 7.04 Nr. 2)



E.7.1 Erlaubnis zum Festmachen am Ufer für das sofortige Ein- oder Ausladen eines Kraftwagens (§ 7.04 Nr. 2)“.



Anlage 2 zu Protokoll 17

§ 11.02 Nr. 3.6 und 3.7 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„3.6	a) Pannerden (km 867,46) bis Lekkanal (km 949,40)	110	17,70
	b) zusätzlich für Schubverbände mit einer größeren Länge als 110 m und einer Bugsteueranlage von ausreichender Leistung. Ein Überholungs- und Begegnungsverbot gilt zwischen IJsselkop (km 878,60) und Arnhem (km 885,00). Die zuständige Behörde kann eine größere Länge zulassen. Dabei betragen die Höchstabmessungen der Schubverbände, die auf dem Amsterdam-Rhein-Kanal fahren und den Lek bei Wijk bij Duurstede kreuzen, in der Länge 200 m und in der Breite 23,00 m.	186,50	11,45

3.7	Lekkanal (km 949,40) bis Krimpen (km 989,20)		
	a) kurze Formation	116,50	22,90
	b) lange Formation	193	11,45
	Die zuständige Behörde kann größere Abmessungen zulassen.“		

PROTOKOLL 18

Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt (1990-I-16)

Änderungen in Artikel 6 (Beziehung zwischen I_O , I_B und t) und Artikel 9 (Verteilung der Lichtstärke der Signallichter) Nr. 2 durch eine Anordnung vorübergehender Art nach Artikel 16

Beschluss

Die Zentralkommission,

zur Anpassung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt an die technische Entwicklung und an die Bestimmungen über Kennzeichen schneller Schiffe auf dem Rhein in der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

gemäß Artikel 16 der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen in Artikel 6 und 9 der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt.

Diese Änderungen gelten vom 1. April 2006 bis zum 31. März 2009.

Anlage zu Protokoll 18

1. Artikel 6 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Artikel 6

Beziehung zwischen I_O , I_B und t

1. I_O ist die photometrische Lichtstärke in Candela (cd) bei elektrischem Licht bei Nennspannung gemessen.
2. I_B ist die Betriebslichtstärke in Candela (cd).
3. t ist die Tragweite in Kilometer (km).
4. Unter Berücksichtigung z. B. der Alterung der Lichtquelle, Verschmutzung der Optik und Spannungsschwankungen des Bordnetzes wird I_B um 25 % kleiner als I_O angenommen.

Es gilt demnach:

$$I_B = 0,75 \cdot I_O$$

5. Die Beziehung zwischen I_B und t der Signallichter ist durch folgende Gleichung gegeben:

$$I_B = 0,2 \cdot t^2 \cdot q^{-t}$$

6. Der atmosphärische Transmissionsfaktor q wird mit 0,76 angenommen, was einer meteorologischen Sichtweite von 14,3 km entspricht.
7. Für die Tragweite der Funkellichter für den Nacht- und den Tagbetrieb ist die visuell wirksame, effektive Lichtstärke (I_{EFF}) maßgebend. I_{EFF} ist ein Maß für die Auffälligkeit und Wirksamkeit des abgestrahlten Funkellichtes.
 I_{EFF} wird aus der höchsten momentanen Lichtstärke in Beobachtungsrichtung (I_{MAX}) nach der Blondel-Rey-Gleichung wie folgt berechnet:

$$I_{EFF} = \frac{\int_{t_1}^{t_2} I_{MAX} dt}{0,2 + (t_2 - t_1)}$$

Dabei ist

- I_{EFF} effektive Lichtstärke in Candela (cd),
- I_{MAX} Augenblickswert in Candela (cd),
- 0,2 Blondel-Rey-Konstante in Sekunden (s),
- t_1 und t_2 die Zeitbegrenzung der Integration in Sekunden (s).

Ist die Dauer der Lichterscheinung abzüglich der An- und Abstiegszeiten größer als 0,3 s, kann das Licht als Dauerlicht betrachtet werden. Es muss dann nicht die effektive Lichtstärke ermittelt werden.“

2. Artikel 9 Nr. 2 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„2. Vertikale Verteilung der Lichtstärken

- a) Bei Neigung der Signalleuchte bis zu $\pm 5^\circ$ bezogen auf die Horizontale müssen die Lichtstärken noch mindestens 80 % und bei Neigung bis zu $\pm 7,5^\circ$ noch mindestens 60 % der bei 0° vorhandenen Lichtstärke betragen. Hierbei darf das 1,2fache der bei 0° vorhandenen Lichtstärke nicht überschritten werden.
- b) Abweichend von Buchstabe a gilt für die vertikale Verteilung der Lichtstärken eines Funkellichts:

Bei Neigung des Funkellichts bis zu $\pm 2^\circ$ bezogen auf die Horizontale müssen die Lichtstärken noch mindestens 80 % der bei 0° vorhandenen Lichtstärke betragen.“

PROTOKOLL 19

Untersuchungsordnung – Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 (§§ 1.01, 8.02, 10.02, 21.02, 22a.01 bis 22a.04 und 22a.06, 22b.01 bis 22b.12, Anlage D)

Beschluss

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

- a) § 1.01 Nr. 20a – Schnelle Schiffe
(angenommen mit Beschluss 2002-II-22),
- b) § 8.02 Nr. 4 – Anzeigen und Überwachungen
(angenommen mit Beschluss 2002-II-20),
- c) § 10.02 Nr. 2 Buchstabe a – Drahtseile zum Festmachen
(angenommen mit Beschluss 2002-II-20),
- d) § 21.02 Nr. 2 Buchstabe d – Hinweise auf Bestimmungen
(angenommen mit Beschluss 2002-II-20),
- e) § 22a.01 bis 22a.04 (ohne Nr. 5 und 8) und 22a.06 – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet
(angenommen mit Beschluss 2002-II-19),
- f) § 22a.04 Nr. 5 und Nr. 8 – Hinweis auf ADNR
(angenommen mit Beschluss 2002-II-20),
- g) § 22b.01 bis 22b.12 – Schnelle Schiffe
(angenommen mit Beschluss 2002-II-22),
- h) Anlage D Muster 1 und 2 – Beförderung gefährlicher Güter.
(angenommen mit Beschluss 2002-II-20).

Die Vorschriften nach Buchstabe a, b, c, g und h gelten vom 1. April 2006 bis zum 31. März 2009.

Die Vorschrift nach Buchstabe d gilt vom 1. Januar 2006 bis zum 30. September 2008.

Die Vorschriften nach Buchstabe e und f gelten vom 1. April 2006 bis zum 30. September 2007.

PROTOKOLL 20

Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art (§§ 8a.01, 8a.03, 8a.07, 8a.11, Anlage A, Anlage J Teil I, II und VIII)

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

gemäß § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,

beschließt die Änderungen des § 8a.01 Nr. 16 und 17, § 8a.03 Nr. 1, der §§ 8a.07, 8a.11 Nr. 3, der Anlage A Nr. 20, der Anlage J Teil I Nr. 2.4, Teil II Anhang 3 und Teil VIII, die in den Anlagen zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten vom 1. April 2006 bis zum 31. März 2009.

Anlage zu Protokoll 20

1. *§ 8a.01 Nr. 16 und 17 ist in folgender Fassung anzuwenden:*

„16. „Motorparameterprotokoll“ das Dokument nach Anlage J, Teil VIII, in dem alle Parameter, einschließlich Bauteile (Komponenten) und Motoreinstellungen, die das Niveau der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln des Motors beeinflussen einschließlich deren Änderungen, festgehalten sind;

17. „Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter“ das nach § 8a.11 Nr. 3 zu Zwecken der Durchführung der Einbau-, Zwischen- oder Sonderprüfungen erstellte Dokument.“

2. *§ 8a.03 Nr. 1 ist in folgender Fassung anzuwenden:*

„1. Ein Antrag auf Typgenehmigung für einen Motortyp, eine Motorenfamilie oder eine Motorengruppe ist vom Hersteller bei der zuständigen Behörde zu stellen. Dem Antrag ist eine Beschreibungsmappe, der Entwurf eines Motorparameterprotokolls und der Entwurf einer Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter beizufügen. Der Hersteller hat für die Typprüfungen einen Motor, der den in Anlage J Teil II Anhang 1 aufgeführten wesentlichen Merkmalen entspricht, vorzuführen.“

3. § 8a.07 Nr. 1 und 2 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„1. Nach Maßgabe der folgenden Tabelle gelten Typgenehmigungen entsprechend den Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft als gleichwertig mit den Typgenehmigungen entsprechend den Bedingungen und Bestimmungen dieses Kapitels:

Motoranwendung	Richtlinie	Motorategorie
Schiffshauptantrieb	2004/26/EG	V
Hilfsmotor mit konstanter Drehzahl	2004/26/EG	V
		H, I, J, K
Hilfsmotor mit variabler Drehzahl und variabler Last	97/68/EG	D, E, F, G,
	2004/26/EG	V
		H, I, J, K L, M, N, P Q, R

2. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt kann die Gleichwertigkeit von anderen entsprechenden Normen in internationalen Vorschriften oder in Vorschriften der Rheinuferstaaten oder Belgiens oder dritter Staaten mit den Bedingungen und Bestimmungen dieses Kapitels für die Typgenehmigung von Motoren anerkennen.“

4. § 8a.11 ist in folgender Fassung anzuwenden:

Folgende Nummer 3 wird angefügt:

„3. Die Prüfungen nach Nummer 1 erfolgen anhand der Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter. In dieser, vom Hersteller zu erstellenden und von einer zuständigen Behörde zu genehmigenden Anleitung, sind die abgasrelevanten Bauteile sowie Einstellungen und Parameter spezifiziert, unter deren Verwendung bzw. Einhaltung von der fortwährenden Erfüllung der Abgasgrenzwerte ausgegangen werden kann. Sie enthält mindestens:

- a) Angabe des Motortyps, der Motorenfamilie oder der Motorengruppe mit Spezifizierung der Nennleistung und Nenndrehzahl;
- b) Auflistung der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter;
- c) Eindeutige Merkmale zur Identifikation der zugelassenen abgasrelevanten Komponenten (z.B. auf den Komponenten befindliche Bauteilnummern);
- d) Angabe der abgasrelevanten Motorparameter wie Einstellbereiche des Einspritzzeitpunktes, der zulässigen Kühlwassertemperatur, des maximalen Abgasgedruckes.

Bei Motoren mit Abgasnachbehandlungssystemen muss diese Anleitung auch Verfahren zur Kontrolle der einwandfreien Funktion der Abgasnachbehandlungsanlage beinhalten.“

5. *Anlage A Nr. 20 ist in folgender Fassung anzuwenden:*

„20 Folgende Anlagen sind zur Einsicht diesem Antrag beigelegt:

- a)*) Schiffsbrief,
- b)*) Urkunde über die Zuteilung der amtlichen Schiffsnummer,
- c)*) Eichschein,
- d)*) Urkunde über die Dampfkessel und sonstigen Druckbehälter,
- e)*) Zulassungszeugnis für die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein,
- f)*) Attest über die Voruntersuchung,
- g)*) Bescheinigung nach § 2.12, ausgestellt durch die anerkannte Klassifikationsgesellschaft
- h)*) Plan der elektrischen Anlagen und Steuerungen,
- i)*) Bescheinigung über die fest eingebauten Feuerlöschanlagen,
- k)*) Bescheinigung über die Flüssiggasanlagen,
- l)*) Pläne und Berechnungsunterlagen für Fahrgastschiffe,
- m)*) sonstige Berechnungsunterlagen und Nachweise,
- n)*) Typgenehmigungsbogen,
- o)*) Motorparameterprotokoll und Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter.“

6. *Anlage J ist in folgender Fassung anzuwenden:*

a) *Teil I Nr. 2.4 ist in folgender Fassung anzuwenden:*

„2.4 Die Motoren müssen so konzipiert sein, dass sie eine einfache Kontrolle der Komponenten, der einstellbaren Merkmale und der Motorparameter, die ihr Emissionsverhalten beeinflussen, ermöglichen. Der Hersteller hat eine Anleitung zur Kontrolle der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter nach § 8a.01 Nr. 17 dem Beschreibungsbogen beizufügen.“

b) *In Teil II Anhang 3 wird der Fußnote zur Überschrift folgender Satz angefügt:*

„Tabellarische Auflistungen sind zulässig.“

c) Teil VIII ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage J, Teil VIII (Muster)

TEIL VIII

MOTORPARAMETERPROTOKOLL

0. Allgemeines

0.1 Angaben zum Motor

0.1.1 Fabrikmarke:

0.1.2 Herstellerseitige Bezeichnung:
.....

0.1.3 Typgenehmigungsnummer:

0.1.4 Motoridentifizierungsnummer:

0.2 Dokumentation

Die Motorparameter sind zu prüfen und die Prüfergebnisse zu dokumentieren. Die Dokumentation erfolgt auf gesonderten Blättern, die einzeln zu nummerieren, vom Prüfer zu unterschreiben und diesem Protokoll beizuheften sind.

0.3 Prüfung

Die Prüfung ist auf Basis der Anleitung⁽¹⁾ des Herstellers zur Durchführung der Kontrolle der Komponenten, der einstellbaren Merkmale und der Motorparameter durchzuführen. Der Prüfer kann in begründeten Einzelfällen nach eigener Einschätzung von der Kontrolle bestimmter Motorparameter absehen.

0.4 Dieses Motorparameterprotokoll umfasst einschließlich der beigefügten Aufzeichnungen insgesamt⁽²⁾ Seiten.

(1) Siehe Rheinschiffsuntersuchungsordnung Anlage J Teil I Abschnitt 2.4 § 8a.11 Nr. 3.

(2) Vom Prüfer auszufüllen.

1. Motorparameter

Hiermit wird bescheinigt, dass der geprüfte Motor von den vorgegebenen Parametern nicht unzulässig abweicht.

1.1 Einbauprüfung

Name und Adresse der prüfenden Stelle:
.....
.....

Name des Prüfers:

Ort und Datum:

Unterschrift:

Prüfung anerkannt durch

zuständige Behörde:
.....
.....

Ort und Datum:

Unterschrift:

Siegel der zuständigen Behörde

1.2 Zwischenprüfung Sonderprüfung⁽¹⁾

Name und Adresse der prüfenden Stelle:
.....
.....

Name des Prüfers:

Ort und Datum:

Unterschrift:

Prüfung anerkannt durch

zuständige Behörde:
.....
.....

Ort und Datum:

Unterschrift:

Siegel der zuständigen Behörde

⁽¹⁾ Zutreffendes ankreuzen.

1.2 Zwischenprüfung Sonderprüfung⁽¹⁾

Name und Adresse der prüfenden Stelle:

Name des Prüfers:

Ort und Datum:

Unterschrift:

Prüfung anerkannt durch
zuständige Behörde:

Ort und Datum:

Unterschrift:

Siegel der zuständigen Behörde

1.2 Zwischenprüfung Sonderprüfung⁽¹⁾

Name und Adresse der prüfenden Stelle:

Name des Prüfers:

Ort und Datum:

Unterschrift:

Prüfung anerkannt durch
zuständige Behörde:

Ort und Datum:

Unterschrift:

Siegel der zuständigen Behörde

⁽¹⁾ Zutreffendes ankreuzen.

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage J, Teil VIII, Anhang 1 (Muster)

ANLAGE ZUM MOTORPARAMETERPROTOKOLL

Schiffsname: Amtliche Schiffsnummer:
(Evtl. Schiffszeugnis-Nr.)

Einbauprüfung¹⁾ Zwischenprüfung¹⁾ Sonderprüfung¹⁾

Hersteller: Motortyp:
(Fabrikmarke/Handelsmarke/Handelsname des Herstellers) (Motorenfamilie/-gruppe/Herstellerseitige Bezeichnung)

Nennleistung [kW]: Nenndrehzahl [1/min.]: Zylinderzahl:

Verwendungszweck des Motors:
(Schiffshauptantrieb/Generatorantrieb/Bugstrahlantrieb/Hilfsmotor usw.)

Typgenehmigungs-Nr.: Motorbaujahr:

Motoridentifizierungs-Nr.: Einbauort:
(Seriennummer/Eindeutige Identifizierungsnummer)

Der Motor und seine abgasrelevanten Bauteile wurden anhand des Typenschildes identifiziert.
Die Prüfung erfolgte auf Basis der „Anleitung des Herstellers zur Durchführung der Kontrolle der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter“.

A) Bauteilprüfung

Zusätzliche abgasrelevante Bauteile, die in der „Anleitung des Herstellers zur Durchführung der Kontrolle der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter“ aufgeführt sind, sind einzutragen.

Bauteil	Ermittelte Bauteilnummer	Übereinstimmung ¹⁾		
Nockenwelle/Kolben		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt
Einspritzventil		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt
Datensatz/Software-Nr.		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt
Einspritzpumpe		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt
Zylinderkopf		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt
Abgasturbolader		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt
Ladeluftkühler		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt

B) Prüfung der einstellbaren Merkmale und Motorparameter

Parameter	Ermittelter Wert	Übereinstimmung ¹⁾	
Einspritzzeitpunkt, Einspritzdauer		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein

C) Prüfung des Ansaugsystems und der Abgasanlage

<input type="checkbox"/>	Die Einhaltung der genehmigten Werte wurde durch eine Messung überprüft. Ansaugunterdruck: kPa bei Nenndrehzahl und Volllast. Abgasgegendruck: kPa bei Nenndrehzahl und Volllast.
<input type="checkbox"/>	Es wurde eine Sichtkontrolle des Ansaugsystems und der Abgasanlage durchgeführt. Es wurden keine Auffälligkeiten festgestellt, die auf Nichteinhaltung der genehmigten Werte schließen lassen.

D) Bemerkungen:

.....
(Folgende abweichende Einstellungen, Modifikationen oder Veränderungen am eingebauten Dieselmotor wurden festgestellt.)
.....
.....
.....

Name des Prüfers:

Ort und Datum:

Unterschrift:

1) Zutreffendes ankreuzen“

PROTOKOLL 21

Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art (§§ 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 24.06)

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

in der Kenntnis, dass in der gemeinsamen Sachverständigengruppe der Mitgliedstaaten der Zentralkommission und der Europäischen Union Übereinstimmung hinsichtlich der vorgeschlagenen Änderungen erzielt wurde,

in dem Bewusstsein, dass bei einer definitiven Verabschiedung dieser Änderungen die Parallelität der technischen Vorschriften der Zentralkommission und der Gemeinschaft auch weiterhin angestrebt wird,

in der Erwägung, dass die Änderungen der Entwicklung der Fahrgastschiffahrt dienen,

gemäß § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,

beschließt die Änderungen des § 10.03a Nr. 8, § 10.03b Nr. 9, § 15.03 Nr. 1 bis 4, 9 bis 11, § 15.06 Nr. 3, 8 und 14, § 15.09 Nr. 4, § 15.10 Nr. 6, § 15.11 Überschrift, Nr. 1, 2, 14 und 15, § 15.12 Überschrift, Nr. 6 und 10, § 15.15 Nr. 1, 5 und 10, § 21.02 Nr. 1, § 24.02 Nr. 2, § 24.03 Nr. 1, § 24.06 Nr. 5, die in den Anlagen 1 und 2 zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in den Anlagen 1 und 2 aufgeführten Änderungen müssen zu einem Zeitpunkt zwischen dem 1. Januar 2006 und dem 30. September 2007 in Kraft treten und gelten bis zum 30. September 2008. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage 2 aufgeführten Bestimmungen, die vor dem 1. Dezember 2005 beschlossen wurden und zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der entsprechenden Änderungen noch gelten, werden dann aufgehoben.

Anlage 1 zu Protokoll 21

1. *§ 10.03a Nr. 8 ist in folgender Fassung anzuwenden (betrifft nur die deutsche und die französische Fassung):*

„8. Über die Prüfung ist eine vom Sachverständigen unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.“

2. *§ 10.03b Nr. 9 Buchstabe e ist in folgender Fassung anzuwenden (betrifft nur die deutsche und die französische Fassung):*

„e) Über die Prüfung ist eine vom Sachverständigen unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.“

3. *§ 15.03 ist in folgender Fassung anzuwenden:*

a) *Der Nummer 1 wird folgender Satz angefügt:*

„Die Leerschiffsdaten, die den Stabilitätsberechnungen zu Grunde liegen, sind durch einen Krängungsversuch zu ermitteln.“

b) In Nummer 2 Satz 3 ist der einleitende Satzteil in folgender Fassung anzuwenden:

„Zusätzlich muss für die folgende Ladebedingung der Nachweis für Nummer 3 Buchstabe d erbracht werden.“.

c) Nummer 2 letzter Satz ist nicht anzuwenden.

d) Nummer 3 Buchstabe a bis c ist in folgender Fassung anzuwenden:

„a) Der maximale aufrichtende Hebelarm h_{\max} muss bei einem Krängungswinkel $\varphi_{\max} \geq (\varphi_{\text{mom}} + 3^\circ)$ auftreten und muss mindestens 0,20 m betragen. Wenn $\varphi_f < \varphi_{\max}$ ist, muss der aufrichtende Hebelarm beim Flutungswinkel φ_f mindestens 0,20 m betragen.

b) Der Flutungswinkel φ_f darf nicht kleiner sein als $(\varphi_{\text{mom}} + 3^\circ)$.

c) Die Fläche A unter der Kurve der aufrichtenden Hebelarme muss in Abhängigkeit von der Lage von φ_f und φ_{\max} mindestens folgende Werte erreichen:

Fall			A
1	$\varphi_{\max} \leq 15^\circ$ oder $\varphi_f \leq 15^\circ$		0,05 m·rad bis zum kleineren der Winkel φ_{\max} oder φ_f
2	$15^\circ < \varphi_{\max} < 30^\circ$	$\varphi_{\max} \leq \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_{\max})$ m·rad bis zum Winkel φ_{\max}
3	$15^\circ < \varphi_f < 30^\circ$	$\varphi_{\max} > \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_f)$ m·rad bis zum Winkel φ_f
4	$\varphi_{\max} \geq 30^\circ$ und $\varphi_f \geq 30^\circ$		0,035 m·rad bis zum Winkel $\varphi = 30^\circ$

Dabei ist

h_{\max} der maximale Hebelarm;

φ der Krängungswinkel;

φ_f der Flutungswinkel, d.h. der Krängungswinkel, bei dem Öffnungen im Rumpf, in den Aufbauten oder Deckshäusern, die nicht wetterdicht verschlossen werden können, eintauchen;

φ_{mom} der maximale Krängungswinkel nach Buchstabe e;

φ_{\max} der Krängungswinkel, bei dem der maximal aufrichtende Hebelarm auftritt;

A die Fläche unter der Kurve der aufrichtenden Hebelarme.“

e) Nummer 3 Buchstabe e Satz 1 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„e) Der Krängungswinkel φ_{mom} darf in beiden folgenden Fällen jeweils den Wert von 12° nicht überschreiten.“

f) Nummer 4 Abs. 12 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„ $n_i = 3,75$ für freie Decksflächen und Flächen mit beweglichem Mobiliar; für Flächen mit festeingebautem Sitzmobiliar, wie Bänken, ist n_i unter Annahme einer Sitzbreite von 0,50 m und einer Sitztiefe von 0,75 m pro Person zu berechnen;“.

g) Die Tabelle zu Nummer 9 Satz 2 ist in folgender Fassung anzuwenden:

	1-Abteilungsstatus	2-Abteilungsstatus
Ausdehnung des Seitenlecks		
längs l [m]	0,10 · L _{WL} , jedoch nicht weniger als 4,00 m	0,05 · L _{WL} , jedoch nicht weniger als 2,25 m
quer b [m]	B/5	0,59
senkrecht h [m]	vom Schiffsboden nach oben ohne Begrenzung	
Ausdehnung des Bodenlecks		
längs l [m]	0,10 · L _{WL} , jedoch nicht weniger als 4,00 m	0,05 · L _{WL} , jedoch nicht weniger als 2,25 m
quer b [m]	B/5	
senkrecht h [m]	0,59; Rohrleitungen, die entsprechend § 15.02 Nr. 13 Buchstabe c verlegt sind, können als unbeschädigt angenommen werden.	

h) Nummer 9 Satz 2 Buchstabe a letzter Satz ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Längsschotte, die sich in einem Abstand von weniger als B/3 zu der Außenhaut, gemessen im rechten Winkel zur Schiffsmittellinie in der Ebene der größten Einsenkung, befinden, dürfen in der Rechnung nicht berücksichtigt werden.“

i) Nummer 9 Buchstabe d letzter Satz ist nicht anzuwenden.

j) Der Nummer 10 wird folgender Buchstabe d angefügt:

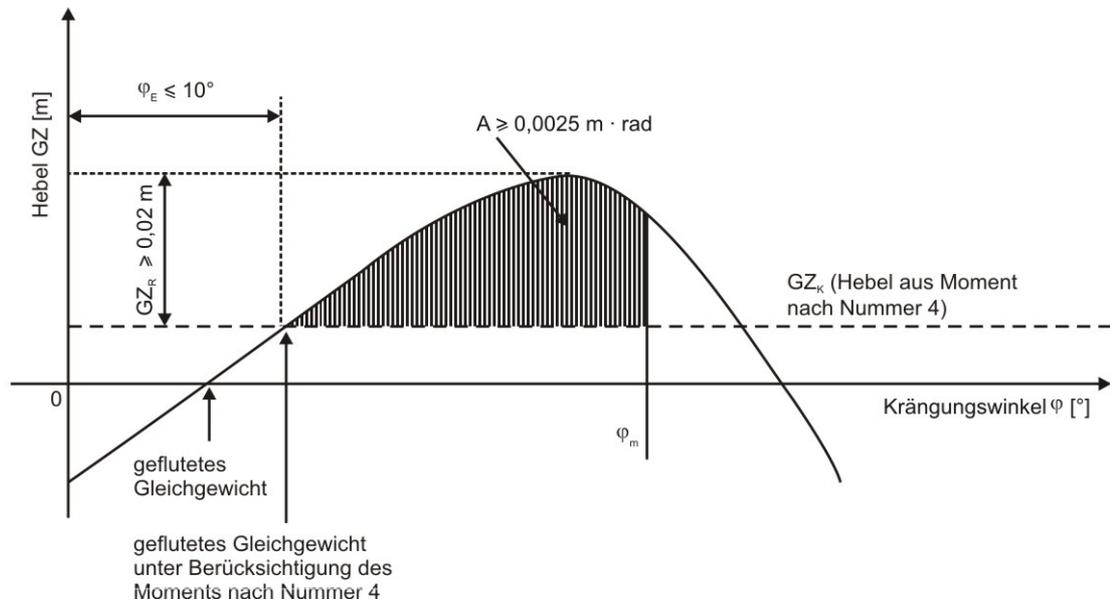
„d) Für die Berechnung des freien Oberflächeneffektes in allen Zwischenzuständen der Flutung wird von der Bruttogrundfläche der beschädigten Räume ausgegangen.“

k) Nummer 11 Satz 1 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„11.Im Endzustand der Flutung müssen die folgenden Kriterien unter Berücksichtigung des Krängungsmomentes nach Nummer 4 eingehalten werden:“

l) Nummer 11 Buchstabe b ist in folgender Fassung anzuwenden:

„b) Über die Gleichgewichtslage hinaus muss der positive Bereich der Hebelarmkurve einen aufrichtenden Hebel $GZ_R \geq 0,02 \text{ m}$ in Verbindung mit einer Fläche $A \geq 0,0025 \text{ m} \cdot \text{rad}$ aufweisen. Diese Mindestwerte der Stabilität sind bis zum Eintauchen der ersten ungeschützten Öffnung oder auf jeden Fall vor Erreichen eines Krängungswinkels von 25° einzuhalten.



Dabei ist

- φ_E der Krängungswinkel im Endzustand der Flutung unter Berücksichtigung des Moments nach Nummer 4;
- φ_m der Winkel der verschwindenden Stabilität oder der Winkel, bei dem die erste ungeschützte Öffnung zu Wasser kommt, oder 25° ; der niedrigere dieser Werte ist anzuwenden;
- GZ_R der Resthebelarm im Endzustand der Flutung unter Berücksichtigung des Moments nach Nummer 4;
- GZ_K der krängende Hebelarm aus dem Moment nach Nummer 4.“

m) Die Grafik in Nummer 11 nach Buchstabe c ist nicht anzuwenden.

4. § 15.06 ist in folgender Fassung anzuwenden:

a) Nummer 3 Buchstabe a wird folgender Satz angefügt:

„Räume, ausgenommen Kabinen, oder Gruppen von Räumen, die nur einen Ausgang haben, müssen über mindestens einen Notausgang verfügen.“

b) Nummer 8 Buchstabe a Satz 1 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„a) Die Gesamtfläche der Sammelflächen (A_S) muss mindestens dem folgenden Wert entsprechen.“

c) Nummer 14 Satz 2 ist in folgender Fassung anzuwenden (betrifft nur die deutsche Fassung):

„Sie können auch, wenn hinsichtlich des Brandschutzes zulässig, aus Kunststoff hergestellt sein.“

5. § 15.09 Nr. 4 Satz 2 ist nicht anzuwenden.

6. § 15.10 Nr. 6 letzter Satz ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Die Notstromanlage muss oberhalb der Tauchgrenze oder soweit von den Energiequellen nach § 9.02 Nr. 1 entfernt aufgestellt sein, dass sie bei den Leckfällen nach § 15.03 Nr. 9 nicht gleichzeitig mit diesen Energiequellen geflutet wird.“

7. § 15.11 ist in folgender Fassung anzuwenden:

a) Die Überschrift ist in folgender Fassung anzuwenden (betrifft nur die deutsche Fassung):

„Brandschutz“.

b) Nummer 1 Buchstabe d Doppelbuchstabe aa ist in folgender Fassung anzuwenden:

„aa) Anlage 1 Teil 3 des Codes für Brandprüfverfahren und“.

c) Nummer 2 Buchstabe a ist in folgender Fassung anzuwenden:

„a) von Räumen müssen entsprechend den folgenden Tabellen ausgeführt sein:

aa) Tabelle für Trennflächen von Räumen, in denen keine Druckwassersprühanlagen nach § 10.03a installiert sind

Räume	Kontrollstationen	Treppenschächte	Sammel­flächen	Unterkunfts­räume	Maschinen­räume	Küchen	Vorrats­räume
Kontrollstationen	-	A0	A0/B15 ¹⁾	A30	A60	A60	A60
Treppenschächte		-	A0	A30	A60	A60	A60
Sammel­flächen			-	A30/B15 ²⁾	A60	A60	A60
Unterkunfts­räume				-/B15 ³⁾	A60	A60	A60
Maschinen­räume					A60/A0 ⁴⁾	A60	A60
Küchen						A0	A60/B15 ⁵⁾
Vorrats­räume							-

bb) Tabelle für Trennflächen von Räumen, in denen Druckwassersprühanlagen nach § 10.03a installiert sind

Räume	Kontrollstationen	Treppenschächte	Sammel­flächen	Unterkunfts­räume	Maschinen­räume	Küchen	Vorrats­räume
Kontrollstationen	-	A0	A0/B15 ¹⁾	A0	A60	A30	A30
Treppenschächte		-	A0	A0	A60	A30	A0
Sammel­flächen			-	A30/B15 ²⁾	A60	A30	A30
Unterkunfts­räume				-/B0 ³⁾	A60	A30	A0
Maschinen­räume					A60/A0 ⁴⁾	A60	A60
Küchen						-	B15
Vorrats­räume							-

- 1) Trennflächen zwischen Kontrollstationen und innenliegenden Sammel­flächen müssen dem Typ A0 entsprechen, bei außenliegenden Sammel­flächen jedoch lediglich dem Typ B15.
- 2) Trennflächen zwischen Unterkunfts­räumen und innenliegenden Sammel­flächen müssen dem Typ A30 entsprechen, bei außenliegenden Sammel­flächen jedoch lediglich dem Typ B15.
- 3) Wände von Kabinen untereinander, Wände zwischen Kabinen und Gängen und senkrechte Trennflächen von Fahrgastbereichen nach Nummer 10 müssen dem Typ B15, bei Räumen mit Druckwassersprühanlagen dem Typ B0 entsprechen.
- 4) Trennflächen zwischen Maschinen­räumen nach §§ 15.07 und 15.10 Nr. 6 müssen dem Typ A60, im übrigen dem Typ A0 entsprechen.
- 5) Für Trennflächen von Küchen zu Kühl­räumen oder zu Vorrats­räumen für Nahrungsmittel ist B15 ausreichend. “

d) Nummer 14 Buchstabe d ist in folgender Fassung anzuwenden (betrifft nur die deutsche Fassung):

„d) Wenn Lüftungskanäle mit einem Querschnitt von mehr als 0,02 m² durch Trennflächen nach Nummer 2 vom Typ A oder Trennflächen nach Nummer 10 geführt werden, müssen sie mit selbsttätigen und von einer ständig von Bordpersonal oder Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle aus bedienbaren Brandklappen ausgerüstet sein.“

e) Nummer 15 ist in folgender Fassung anzuwenden (betrifft nur die deutsche Fassung):

„15. Küchen müssen mit Lüftungssystemen und Küchenherde mit Abzügen versehen sein. Die Abluftkanäle der Abzüge müssen den Anforderungen nach Nummer 14 genügen und zusätzlich mit handbetätigten Brandklappen an den Eintrittsöffnungen versehen sein.“

8. § 15.12 ist in folgender Fassung anzuwenden:

a) Die Überschrift ist in folgender Fassung anzuwenden (betrifft nur die deutsche Fassung):

„Brandbekämpfung“.

b) Nummer 6 ist in folgender Fassung anzuwenden (betrifft nur die deutsche Fassung):

„6. Materialien für Einrichtungen zur Brandbekämpfung müssen hitzebeständig oder angemessen gegen ein Unwirksamwerden bei Hitze geschützt sein.“

c) Nummer 10 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) zwei Ausrüstungssätze bestehend mindestens aus Schutzanzug, Helm, Stiefeln, Handschuhen, Axt, Brecheisen, Taschenlampe und Führungsleine;“

9. § 15.15 ist in folgender Fassung anzuwenden:

a) Nummer 1 Satz 1 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von weniger als 50 Fahrgästen zugelassen sind und deren L_{WL} 25 m nicht überschreitet, müssen entweder den Nachweis einer ausreichenden Leckstabilität nach § 15.03 Nr. 7 bis 13 erbringen oder nachweisen, dass sie im symmetrisch gefluteten Zustand folgenden Kriterien entsprechen:“

b) Nummer 5 Satz 1 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Die Untersuchungskommission kann bei Fahrgastschiffen, die für die Beförderung von höchstens 250 Fahrgästen zugelassen sind und deren L_{WL} 25 m nicht überschreitet, von der Erfüllung des § 10.04 absehen, wenn das Fahrgastschiff mit einer beidseitig erreichbaren Plattform kurz oberhalb der Schwimmwasserlinie ausgerüstet ist, die es ermöglicht, Personen aus dem Wasser zu bergen.“

c) In Nummer 10 Satz 1 ist der einleitende Satzteil in folgender Fassung anzuwenden:

„Folgende Vorschriften gelten nicht für Fahrgastschiffe, deren L_{WL} 25 m nicht überschreitet.“

10. Die Tabelle zu § 24.02 Nr. 2 ist in folgender Fassung anzuwenden:

a) Die Angabe zu § 15.01 Nr. 2 Buchstabe e ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Buchstabe e	Verbot Flüssiggasanlagen nach Kapitel 14	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045. Die Übergangsbestimmung gilt nur, sofern Warneinrichtungen nach § 15.15 Nr. 9 vorhanden sind.“
--------------	--	---

b) Die Angaben zu § 15.06 Nr. 6 Buchstabe c sind in folgender Fassung anzuwenden:

„Buchstabe c	Fluchtwege nicht durch Maschinenräume	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2007
	Fluchtwege nicht durch Küchen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“.

c) Die Angabe zu § 15.06 Nr. 7 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Nr. 7	Geeignetes Sicherheitsleitsystem	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“.
--------	----------------------------------	---

d) Die Angabe zu § 15.06 Nr. 16 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Nr. 16	Trinkwasseranlagen entsprechend § 12.05	N.E.U., spätestens 31.12.2006“.
---------	---	---------------------------------

e) Die Angabe zu § 15.07 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„15.07	Anforderungen an das Antriebssystem	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“.
--------	-------------------------------------	---

f) Die Angaben zu § 15.09 Nr. 4 sind in folgender Fassung anzuwenden:

„Nr. 4	Einzelrettungsmittel für 100 % der Fahrgäste nach EN 395 : 1998 oder EN 396 : 1998	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2007
	Art der Rettungsmittel	Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.2005 mit geeigneten Sammelrettungsmitteln ausgestattet waren, werden diese alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet. Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.2005 mit Sammelrettungsmitteln nach § 15.09 Nr. 6 ausgestattet waren, werden diese bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010 alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet.“

g) Die Angabe zu § 15.10 Nr. 3 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Nr. 3	Ausreichende Notbeleuchtung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“.
--------	-----------------------------	---

h) Die Angaben zu § 15.10 Nr. 6 sind in folgender Fassung anzuwenden:

„Nr. 6 Satz 1	Trennflächen nach § 15.11 Nr. 2	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
Satz 2 und 3	Einbau der Kabel	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
Satz 4	Notstromanlage oberhalb der Tauchgrenze	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“.

i) Die Angabe zu § 15.12 Nr. 1 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„15.12 Nr. 1 Buchstabe c	Tragbare Feuerlöscher in Küchen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes“.
--------------------------	---------------------------------	---

j) Die Angabe zu § 15.12 Nr. 2 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Nr. 2 Buchstabe a	2. Feuerlöschpumpe	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“.
-----------------------	--------------------	---

k) Die Angabe zu § 15.12 Nr. 3 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Nr. 3 Buchstabe b und c	Druck und Wasserstrahlänge	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“.
--------------------------------	----------------------------	---

l) Die Angabe zu § 15.12 Nr. 9 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Nr. 9	Feuerlöschanlage in Maschinenräumen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“.
--------	-------------------------------------	---

11. In der Tabelle zu § 24.03 Nr. 1 ist die Angabe zu § 15.05 in folgender Fassung anzuwenden:

„15.05	Anzahl der Fahrgäste	Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045“.
--------	----------------------	--

12. Die Tabelle zu § 24.06 Nr. 5 ist in folgender Fassung anzuwenden:

a) Die Angabe zu § 15.01 Nr. 2 Buchstabe e ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Buchstabe e	Verbot Flüssiggasanlagen nach Kapitel 14	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045. Die Übergangsbestimmung gilt nur, sofern Warneinrichtungen nach § 15.15 Nr. 9 vorhanden sind.	1.1.2006“.
--------------	--	--	------------

b) Die Angaben zu § 15.06 Nr. 6 Buchstabe c sind in folgender Fassung anzuwenden:

„Buchstabe c	Fluchtwege nicht durch Maschinenräume	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2007	1.1.2006“.
	Fluchtwege nicht durch Küchen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	

c) Die Angabe zu § 15.06 Nr. 7 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Nr. 7	Geeignetes Sicherheitsleitsystem	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.1.2006“.
--------	----------------------------------	---	------------

d) Die Angabe zu § 15.06 Nr. 16 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Nr. 16	Trinkwasseranlagen entsprechend § 12.05	N.E.U., spätestens 31.12.2006	1.1.2006“.
---------	---	-------------------------------	------------

e) Die Angabe zu § 15.07 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„15.07	Anforderungen an das Antriebssystem	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.1.2006“.
--------	-------------------------------------	---	------------

f) Die Angaben zu § 15.09 Nr. 4 sind in folgender Fassung anzuwenden:

„Nr. 4	Einzelrettungsmittel für 100 % der Fahrgäste nach EN 395 : 1998 oder EN 396 : 1998	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2007	1.1.2006
	Art der Rettungsmittel	Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.2005 mit geeigneten Sammelrettungsmitteln ausgestattet waren, werden diese alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet. Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.2005 mit Sammelrettungsmitteln nach § 15.09 Nr. 6 ausgestattet waren, werden diese bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010 alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet.	1.1.2006“.

g) Die Angabe zu § 15.10 Nr. 3 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Nr. 3	Ausreichende Notbeleuchtung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.1.2006“.
--------	-----------------------------	---	------------

h) Die Angaben zu § 15.10 Nr. 6 sind in folgender Fassung anzuwenden:

„Nr. 6 Satz 1	Trennflächen nach § 15.11 Nr. 2	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.1.2006
Satz 2 und 3	Einbau der Kabel	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.1.2006
Satz 4	Notstromanlage oberhalb der Tauchgrenze	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.1.2006“.

i) Die Angabe zu § 15.12 Nr. 1 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„15.12 Nr. 1 Buchstabe c	Tragbare Feuerlöscher in Küchen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1.1.2006“.
-----------------------------	---------------------------------	--	------------

j) Die Angabe zu § 15.12 Nr. 2 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Nr. 2 Buchstabe a	2. Feuerlöschpumpe	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.1.2006“.
-----------------------	--------------------	--	------------

k) Die Angabe zu § 15.12 Nr. 9 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Nr. 9	Feuerlöschanlage in Maschinenräumen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015. Die Übergangsbestimmung gilt nicht für Fahrgastschiffe, die nach dem 31.12.1995 auf Kiel gelegt wurden und deren Schiffskörper aus Holz, Alu- minium oder Kunststoff bestehen und deren Maschinenräume nicht aus einem Werkstoff nach § 3.04 Nr. 3 und 4 hergestellt wurden.	1.1.2006“.
--------	-------------------------------------	--	------------

Anlage 2 zu Protokoll 21

§ 21.02 Nr. 1 Buchstabe g ist in folgender Fassung anzuwenden:

„g) aus Kapitel 10:

§ 10.01 Nr. 2, 3, 5 bis 14, § 10.02 Nr. 1 Buchstabe a bis c, Nr. 2 Buchstabe a und e bis h,
§ 10.03 Nr. 1 Buchstabe a, b und d, wobei mindestens zwei Feuerlöscher an Bord
vorhanden sein müssen, § 10.03 Nr. 2 bis 6, §§ 10.03a, 10.03b, 10.03c, 10.05;“

PROTOKOLL 22

Gefahrgutbeförderung

Kein Beschluss

PROTOKOLL 23

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

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

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

Anlagen

(siehe Ende des Dokuments)

PROTOKOLL 24

Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Rechnungsjahr 2004

Beschluss

Nachdem die Zentralkommission vom Bericht des Rechnungsprüfers Kenntnis genommen hat, billigt sie die Rechnungslegung für das Rechnungsjahr 2004.

PROTOKOLL 25

Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2004

Beschluss

Nachdem die Zentralkommission vom Bericht des Rechnungsprüfers Kenntnis genommen hat, billigt sie die Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Rechnungsjahr 2004. Die betreffende Rechnungslegung wird dieser Organisation übermittelt.

PROTOKOLL 26

Polizeiverordnung - Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein und, in den Niederlanden, auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes

- auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein oberhalb von Straßburg in den Nächten vom 24. auf den 25. Dezember 2005 und vom 31. Dezember 2005 auf den 1. Januar 2006 zwischen 20 Uhr und 06 Uhr sowie
- auf dem Neder-Rijn und dem Lek in den Nächten vom 24. auf den 25. und vom 25. auf den 26. Dezember 2005 sowie vom 31. Dezember 2005 auf den 1. Januar 2006 zwischen 18 Uhr und 08 Uhr

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 27

Polizeiverordnung - Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden, auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und auf dem Lek an Wochenenden jeweils von Samstag um 20.00 Uhr bis Sonntag um 8.00 Uhr und von Sonntag um 20.00 Uhr bis Montag um 6.00 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2006 bis 31. Dezember 2006 keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 28

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 29

Zeitpunkt der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 31. Mai 2006, in Straßburg, statt.