



**FRÜHJAHRSSITZUNG 2019
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE
(2019-I)**

Straßburg, den 29. Mai 2019

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (19) 1 endg.

FRÜHJAHRSSITZUNG 2019

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2019-I)

Straßburg, den 29. Mai 2019

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: Mannheimer Ministererklärung	1
Protokoll 3: Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union.....	1
Protokoll 4: Arbeiten des Europäischen Ausschusses für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI).....	1
Protokoll 5: Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen	1
Protokoll 6: Studie der ZKR über die Finanzierung des Greenings der Binnenschifffahrt: „Finanzierung der Energiewende hin zu einer emissionsfreien europäischen Binnenschifffahrt“	1
Protokoll 7: Rechtsfragen	2
III. Wirtschaftsaspekte	
Protokoll 8: Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt	2
IV. Schifferpatente und Besatzungen	
Protokoll 9: Schifferpatente und Besatzungen	6
V. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein	
Protokoll 10: Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) § 14.05 Bingen.....	6
VI. Technische Vorschriften für Binnenschiffe	
Protokoll 11: Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO), der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	9

	Seite
VII. Der Rhein als Schifffahrtsstraße	
Protokoll 12: Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleuse Iffezheim Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2018 (2018-I-17)	15
Protokoll 13: Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2018-I-18).....	19
Protokoll 14: Entnahme von Rheinwasser für den Braunkohletagebau Garzweiler II zwischen Rhein-km 712,2 und Rhein-km 712,8	24
VIII. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art	
Protokoll 15: Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art	28
IX. Haushalt und Verwaltung	
Protokoll 16: Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2018.....	40
Protokoll 17: Entlastung für die Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2018	40
Protokoll 18: Haushalt der Zentralkommission für 2020.....	40
Protokoll 19: Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2020	40
Protokoll 20: Ernennung des Rechnungsprüfers.....	41
Protokoll 21: Zusammensetzung des Sekretariats Verlängerung des Mandats des Chefsingenieurs.....	41
Protokoll 22: Zusammensetzung des Sekretariats Ernennung eines neuen Chefsingenieurs.....	41
Protokoll 23: Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2018	41
X. Verschiedenes	
Protokoll 24: 100. Jubiläum der Einrichtung des ZKR-Sitzes in Straßburg	57
Protokoll 25: Pressemitteilung	57
Protokoll 26: Termin der nächsten Sitzung.....	57
Protokoll 27: Frühjahrspenarsitzung 2020	57

XI. WAS HAT DAS IKSR-PROGRAMM „RHEIN 2020“ GEBRACHT UND WIE GEHT ES WEITER?

Protokoll 28: Was hat das IKSR-Programm „Rhein 2020“ gebracht und wie geht es weiter? 57

ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 2019 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Ministererklärung

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 3

Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 4

Arbeiten des Europäischen Ausschusses für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 5

Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 6

Studie der ZKR über die Finanzierung des Greenings der Binnenschifffahrt: „Finanzierung der Energiewende hin zu einer emissionsfreien europäischen Binnenschifffahrt“

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 7

Rechtsfragen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 8

Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für das Jahr 2018.

Anlage

**Wichtige Schlussfolgerungen aus dem Marktbeobachtungsbericht 2019
der die wichtigsten Ergebnisse für 2018 enthält**

Das Jahr 2018 war für die europäische Binnenschifffahrt sicherlich von der langen Niedrigwasserperiode geprägt, die in der zweiten Jahreshälfte stattfand und als ein wesentlicher Einflussfaktor für mehrere wirtschaftliche Parameter anzusehen ist. In regionaler Sicht war der Einfluss der extremen Trockenzeit auf die Transporttätigkeit besonders stark auf dem Rhein, auf seinen Nebenflüssen, auf der oberen und mittleren Donau sowie auf der oberen und mittleren Elbe präsent.

Die Transportaktivitäten auf vielen Kanälen in den Niederlanden, Belgien, Frankreich und in Norddeutschland waren deutlich weniger betroffen. Auch die Schifffahrt auf der unteren Donau in Rumänien und Bulgarien zeigte sich aufgrund ihres Fluss-See-Charakters im Mündungsgebiet der Donau robust.

Der Containerverkehr, der sich nach wie vor fast ausschließlich auf die Rheinstaaten konzentriert, konnte in 2018 sein Transportvolumen halten und teils auch erhöhen, da sich große Teile seiner Einsatzgebiete auf Kanälen oder Wasserstraßen mit einer erheblichen Widerstandsfähigkeit gegen Niedrigwasserstände (in Belgien, Frankreich, den Niederlanden und Norddeutschland) befinden. In Frankreich expandierte er im Bassin Nord-Pas-de-Calais, während er im Seine-Becken und im Rhône-Saône-Becken sein Niveau konstant hielt.

Der Rhein hingegen verzeichnete nach einem Wachstum in den fünf Vorjahren einen Rückgang des Containerverkehrs um 10 % (gemessen in TEU). Die Schifffahrt auf dem Mittel- und Oberrhein (diese beiden Rheinabschnitte machen 49 % der Container-Beförderungsleistung auf dem Rhein aus) war im Spätherbst 2018 stark eingeschränkt. Im Oktober und November 2018, als Containerschiffe nicht mehr flussaufwärts nach Straßburg oder Basel fahren konnten, musste die Containerschifffahrt sogar für einige Wochen ganz stillstehen.

Die Unterbrechung der Logistikketten, nicht nur für den Containertransport, sondern auch für Chemikalien, Mineralölprodukte, Eisenerze und weitere Industrie-Rohstoffe, bedeutete einen wirtschaftlichen Schaden von erheblichem Ausmaß. Statistische Berechnungen deuten auf einen Verlust von fast 5 Milliarden Euro für die deutsche Industrieproduktion in der zweiten Jahreshälfte 2018 durch den Rückgang des Rheinverkehrs hin.

Eine weitere Folge waren die stark gestiegenen Transportpreise, insbesondere auf dem Rhein. Im Oktober und November 2018 waren die Frachtraten für Flüssiggüter mehr als viermal so hoch wie sonst (für den ARA-Rhein-Handel).

Für Transporte im FARAG-Raum (Vlissingen, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Gent) zeigt eine statistische Analyse auf der Grundlage von Frachtraten für Flüssiggüter, dass die Preise auch in dieser Region in der zweiten Jahreshälfte gestiegen sind. Auch wenn die Wasserstands-Verhältnisse in diesem Teil Westeuropas deutlich weniger beeinflusst wurden, erklärt sich der Anstieg der Frachtraten durch Marktreaktionen: Belgische und niederländische Operateure, insbesondere mit kleinen Schiffen, verlagerten ihr Einsatzgebiet im Herbst 2018 an den Rhein, um vom hohen Frachtrateniveau zu profitieren. Dieser Kapazitätsabzug im FARAG-Gebiet hatte einen allgemeinen Aufwärtsdruck auf die Frachtraten auch dort zur Folge.

Ein Blick auf historische Daten über Niedrigwasserstände in der Vergangenheit (1820-2018) zeigt, dass Jahre mit einer hohen Häufigkeit von Niedrigwassertagen auch zu Beginn des 20. Jahrhunderts, in den 1940er und in den 1970er Jahren recht häufig waren. Diese historischen Daten zeigen, dass auch ohne Klimawandel starke Schwankungen der Navigationsbedingungen aufgetreten sind und mit hoher Wahrscheinlichkeit auch in Zukunft auftreten werden. Sie weisen auch auf die Notwendigkeit hin, die heute vorhandenen Logistikkonzepte (zum Beispiel, hinsichtlich der Größe und des Designs der Schiffe), welche die Binnenschifffahrt anfälliger für den Klimawandel machen, bis zu einem gewissen Grad zu überdenken.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die Frachtschiffsflotte der Rheinstaaten von einer wachsenden durchschnittlichen Ladekapazität und einem Rückgang der Zahl der kleinen Schiffe gekennzeichnet ist, eine Entwicklung, die sich auch 2018 fortsetzte, insbesondere für die französische Flotte. Die Neubauraten im Jahr 2018 waren eher niedrig, aber die auf den Markt gebrachten Schiffe waren aus allen Größenklassen, und umfassten auch einige kleinere Schiffe mit einer Tonnage von weniger als 1.000 Tonnen.

Der Unternehmenssektor in der Binnenschifffahrt zeigt für Westeuropa ein sehr fragmentiertes Bild: 87,5 % aller IWW-Güterverkehrsunternehmen in Europa befinden sich in Rheinstaaten, und allein die Niederlande machen bereits 58 % aller europäischen Güterverkehrsunternehmen aus. Allerdings sind 41 % aller niederländischen Trockenfrachtunternehmen und 51 % aller niederländischen Flüssigfrachtunternehmen Ein-Mann-Unternehmen. Die Größenstruktur in französischen Güterschiffahrtsunternehmen ist jener der Niederlande sehr ähnlich.

Die Beschäftigungsentwicklung im Bereich Güterverkehr war in den letzten Jahren in den meisten europäischen Ländern durch einen rückläufigen Trend gekennzeichnet, der auf verfügbaren Daten für den Zeitraum zwischen 2012 und 2016 basiert. Ausnahmen waren hierbei Deutschland, die Schweiz, Polen, Italien und Lettland, wo die Zahl der Mitarbeiter 2016 höher war als in 2012. Den stärksten absoluten Rückgang verzeichneten die Niederlande, wo die Zahl der Beschäftigten 2016 um 522 geringer war als 2012 (in Frankreich: -279, in Deutschland: +281).

Im Personenverkehr hingegen stiegen zwischen 2012 und 2016 sowohl die Zahl der Unternehmen als auch die Zahl der Beschäftigten. Den stärksten Anstieg der Beschäftigtenzahl in Europa verzeichneten Deutschland (+1745), Frankreich (+551), Italien (+470) und die Niederlande (+306).

Eurostat-Daten über die Rentabilität der IWW-Unternehmen zeigen, dass Güterverkehrsunternehmen in Belgien und den Niederlanden eine deutlich höhere Rentabilität aufweisen als Unternehmen in Frankreich, Deutschland, der Slowakei und Ungarn. Die Rentabilität wird dabei als Verhältnis von Bruttobetriebsüberschuss zu Umsatz gemessen.

Im Personenverkehr ist dieser Rentabilitätsindikator für Deutschland in den letzten Jahren gestiegen, was mit der positiven Entwicklung der Beschäftigung in dieser Branche in Deutschland übereinstimmt. Frankreich weist in diesem Segment erneut eine relativ geringe Profitabilität auf. Seine Position auf der Rentabilitätsskala lässt sich laut Eurostat-Daten durch recht hohe Personalkosten in der französischen Binnenschifffahrt erklären.

Im Gegensatz zu den Schwierigkeiten des Güterverkehrs im Jahr 2018 stiegen die Passagierzahlen bei Flusskreuzfahrten auf neue Rekordhöhen. Mit einer Wachstumsrate von 14,6 % gegenüber dem Vorjahr waren in Europa 1,64 Millionen Touristen auf Flusskreuzfahrtschiffen unterwegs. Fast 38 % dieser Touristen sind heute US-Amerikaner und Kanadier. Eine fulminante Wachstumsrate von 41 % (aber auf einer viel niedrigeren Basis) wurde für Touristen aus Asien, Russland und Skandinavien beobachtet. Auch die Zahl der britischen und irischen Reisenden wuchs mit 31 % unglaublich stark.

Da die Einsatzgebiete der Flusskreuzfahrten in ganz Europa liegen, war der Sektor recht widerstandsfähig gegen Niedrigwasser. Auf dem Rhein kam es zwar zu einem leichten Rückgang des Verkehrs von Kreuzfahrtschiffen um 7 %, während auf der Donau (+ 6 %) und auf der Mosel (+ 12 %) mehr Kreuzfahrtschiffe unterwegs waren. Der Flottenausbau hat sich 2018 etwas abgeschwächt, aber die Auftragsbücher deuten darauf hin, dass die Zahl der Neubauten im Jahr 2019 wieder an Dynamik gewinnt.

Ein weiteres Kapitel analysiert die Tagesausflugsschiffe (Fahrgastschiffe ohne Kabinen, die einen Tag lang fahren). Parallel zur Umsatzverteilung im europäischen Personenverkehr wird die höchste Anzahl von Tagesfahrtschiffen in Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, der Schweiz und Italien beobachtet. Diese Analyse umfasst sowohl Tagesausflugsschiffe auf Flüssen und Kanälen als auch auf Seen. Die verfügbaren Kapazitäten in Bezug auf Schiffe und Passagierplätze sind über die Zeit hinweg relativ stabil, aber für Großstädte (z.B. Amsterdam, Berlin, Hamburg, Paris) lässt sich eine Wachstumstendenz beobachten. Auch die Passagierzahlen folgen einem leichten Aufwärtstrend, aber die Daten zeigen auch, dass dieses Segment nicht völlig konjunkturunabhängig ist. So hat die Wirtschaftskrise 2011/2012 die Nachfrage in wichtigen Ländern (Italien, Frankreich) stark belastet.

Das Ausblickskapitel des Berichts befasst sich mit dem Gütersegment Sand, Steine, Kies und Baustoffe. Dieses Segment repräsentiert 37 % aller Gütertransporte in der Binnenschifffahrt in Frankreich, 25 % in Belgien, 20 % in den Niederlanden, 14 % in Deutschland und 21 % in Rumänien. Die Bautätigkeit in Europa befindet sich seit 2014 auf einem expansiven Kurs, was auf positive Signale von Seiten der Demografie, öffentlichen Infrastrukturinvestitionen und der wirtschaftlichen Erholung nach der Immobilienkrise 2009 zurückzuführen ist. Die Beförderung verwandter Güter auf den Binnenwasserstraßen (vor allem Kies, Sande, Baustoffe) folgte zu einem gewissen Grad dieser Expansion, was sich in an Hand einer Korrelation zwischen der monatlichen und vierteljährlichen Bautätigkeit einerseits, und den Wasserstraßentransporten obiger Materialien andererseits ablesen lässt. Die Aussichten für die nächsten drei Jahre deuten jedoch auf ein langsames Expansionstempo im Bausektor hin. Die Transportnachfrage dürfte diesem Abkühlungsprozess folgen, aber dennoch auch in Zukunft weiterwachsen. Denn der Bausektor ist ein wichtiger Sektor mit positiven Wachstumsaussichten für die Zukunft, wie sich an Hand von langfristigen Prognosen zeigt. Die Binnenschifffahrt sollte alle Anstrengungen unternehmen, um an diesem Wachstum zu partizipieren.

PROTOKOLL 9

Schifferpatente und Besatzungen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 10

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) § 14.05 Bingen

1. Kapitel 14 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) enthält die allgemeinen und besonderen Bestimmungen zum Stillliegen, einschließlich der Beschreibungen der Reeden.
2. Die Reede Bingen hat mehrere Änderungen erfahren:
 - Aufgrund der Einrichtung neuer Dalbenliegeplätze an der Außenmole des Schutzhafens Bingen mussten Bereiche der Reede neu gegliedert werden. Es ist daher eine Überarbeitung des § 14.05 RheinSchPV erforderlich.
 - In diesem Zusammenhang wird in § 14.05 Nummer 2 die Formulierung bezüglich der im Bereich von Rhein-km 524,90 bis Rhein-km 525,60 ausgewiesenen Liegestelle gestrichen. Hintergrund dieses Vorgehens ist, dass dieser Bereich schon seit vielen Jahren nicht mehr als Liegestelle ausgeschildert ist und die Schifffahrt diesen Bereich als Fahrwasser benutzt, um sich besser und sicherer begegnen zu können.
 - Eine neue Liegestelle von Rhein-km 526,50 bis Rhein-km 526,70 längs des Hafendamms im Kemptener Fahrwasser darf von allen Fahrzeugen, die keine Bezeichnung nach § 3.14 RheinSchPV führen müssen, d. h. Fahrzeugen ohne Kegel, als Liegeplatz in maximal zwei Breiten genutzt werden. In der Praxis dürfen zwei Fahrzeuge nebeneinander stillliegen. Daher wird § 14.05 Nummer 3 geändert.
 - Die Liegestelle von Rhein-km 526,71 bis Rhein-km 527,30 längs des Hafendamms im Kemptener Fahrwasser darf von allen Fahrzeugen, die eine Bezeichnung nach § 3.14 Nummer 1 RheinSchPV führen müssen, d. h. allen Fahrzeugen mit einem Kegel, als Liegeplatz genutzt werden. Daher wird § 14.05 Nummer 4 geändert und Nummer 5 gestrichen.
 - Die Liegestelle von Rhein-km 524,20 bis Rhein-km 524,70 entlang der Ilmenau darf von allen Fahrzeugen, die eine Bezeichnung nach § 3.14 Nummer 2 oder 3 RheinSchPV führen müssen, als Liegeplatz genutzt werden. Daher wird § 14.05 Nummer 6 geändert und in Nummer 5 umbenannt.
 - Die Kilometerangaben wurden auf zwei Dezimalstellen angepasst.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen soll

Mit der vorgeschlagenen Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wird eine Aktualisierung der Standorte und der Nutzungsbedingungen der Liegestellen der Reede Bingen angestrebt.

Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung

Da die Änderungen der Standorte und Nutzungsbedingungen der Liegestellen der Reede Bingen bereits wirksam sind, gibt es keine Alternative. Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bingen hat bereits eine entsprechende schiffahrtspolizeiliche Anordnung gemäß § 1.22 RheinSchPV erlassen, die seit dem 3. Dezember 2018 gilt.

Folgen dieser Änderung

Die geänderten Bestimmungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung entsprechen den heutigen Verhältnissen der Reede Bingen. Die Binnenschiffahrt profitiert von der Neuregelung, da die geänderte Einteilung der Liegestellen eine bessere Nutzung zulässt.

Folgen einer Ablehnung dieser Änderung

Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung würde mit den Verhältnissen vor Ort und vorgenannter Anordnung nicht mehr übereinstimmen.

Beschluss

Die Zentralkommission,

in der Feststellung, dass die Reede Bingen Nutzungsänderungen erfahren hat, die eine Anpassung der Liegestellen erforderlich macht,

beschließt die in der Anlage aufgeführte Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

Die Änderung tritt am 1. Dezember 2019 in Kraft.

Anlage

§ 14.05 wird wie folgt gefasst:

„§ 14.05

Bingen

1. Die Reede erstreckt sich vor Bingen am linken Ufer von km 524,20 bis km 528,50.
2. Für Fahrzeuge, ausgenommen Fahrzeuge der Schubschiffahrt, die keine Bezeichnung nach § 3.14 führen müssen, werden bestimmt:
Liegestellen von km 527,55 bis km 527,97 und
km 528,20 bis km 528,50.
3. Für alle Fahrzeuge, die keine Bezeichnung nach § 3.14 führen müssen, wird bestimmt:
Liegestelle von km 526,50 bis km 526,70 längs des Hafendamms im Kemptener Fahrwasser. Es dürfen zwei Fahrzeuge nebeneinander stillliegen.
4. Für alle Fahrzeuge, die die Bezeichnung nach § 3.14 Nr. 1 führen müssen, wird bestimmt:
Liegestelle von km 526,71 bis km 527,30 längs des Hafendamms im Kemptener Fahrwasser.
5. Für alle Fahrzeuge, die eine Bezeichnung nach § 3.14 Nr. 2 oder 3 führen müssen, wird bestimmt:
Liegestelle von km 524,20 bis km 524,70 entlang der Ilmenau.“

PROTOKOLL 11

Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO), der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)

1. Die ZKR hat mit Beschluss 2015-I-3 den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) eingerichtet. Die Aufgaben dieses Ausschusses beinhalten die Annahme technischer Standards in verschiedenen Bereichen, namentlich in den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie und Besatzung, auf welche die anwendbaren europäischen und internationalen Regelwerke, darunter die der Europäischen Union (EU) und der ZKR, mit dem Ziel ihrer Anwendung verweisen können.
2. Mit den Beschlüssen 2017-II-20, 2017-II-19, 2017-II-15 hat die ZKR eine Anpassung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein beschlossen, um auf den ES-TRIN 2017/1 zu verweisen.
3. In seiner Sitzung am 8. November in Prag hat der CESNI die Ausgabe 2019/1 des ES-TRIN angenommen. Diese Ausgabe enthält im Vergleich zum ES-TRIN 2017/1 verschiedene Änderungen, insbesondere im Hinblick auf:
 - Vorschriften für automatisierte externe Defibrillatoren;
 - Vorschriften für Feuerlöschanlagen - K₂CO₃;
 - Sonderbestimmungen für elektrische Antriebe (Kapitel 11);
 - Übergangsbestimmungen für:
 - Geräuschgrenzen,
 - Motoren,
 - elektrische Geräte und Anlagen,
 - Beiboote,
 - Fluchtwegen von Fahrgastschiffen,
 - Antriebssystem für Fahrgastschiffe und
 - Sicherheitseinrichtungen hinter dem Achterpiekschott;
 - zahlreiche redaktionelle Korrekturen in den verschiedenen Sprachfassungen.
4. Der ES-TRIN ist kein bindender Standard. Damit dieser Standard anwendbar wird, können die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, die Europäische Union, weitere internationale Organisationen oder Drittländer in ihrem jeweiligen Rechtsrahmen darauf verweisen.

Die ZKR und die EU beabsichtigen eine koordinierte Inkraftsetzung des ES-TRIN 2019/1 mit Wirkung zum 1. Januar 2020 mittels Verweises in ihrem jeweiligen Rechtsrahmen.

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

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Diese Änderungen zielen auf eine Aktualisierung des Verweises der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV auf den ES-TRIN hinsichtlich der technischen Vorschriften für Binnenschiffe ab.

Um die wichtige Entwicklung durch den Verweis auf den ES-TRIN zu dokumentieren, ist vorgesehen, die geänderte Fassung der RheinSchUO als „Rheinschiffsuntersuchungsordnung 2020“ zu benennen.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Keine, außer einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen.

Folgen dieser Änderungen

Die Begriffsbestimmung für den ES-TRIN in § 1.01 Nummer 25 RheinSchUO wird aktualisiert.

Entsprechend der Intention des Beschlusses 2017-II-20 werden das Kapitel 8a und die damit verbundenen Bestimmungen der RheinSchUO (siehe §§ 2.12 Nummer 1 und 2.21 Nummer 8 sowie Anlage J) mit Wirkung zum 1. Januar 2020 aufgehoben.

Die Begriffsbestimmung für den ES-TRIN in § 1.01 Buchstabe ah RheinSchPV wird aktualisiert.

Die Begriffsbestimmung für den ES-TRIN in § 1.01 Nummer 40 RheinSchPersV wird aktualisiert.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings wäre dann keine koordinierte Umsetzung der technischen Vorschriften des ES-TRIN im jeweiligen der Rechtsrahmen der ZKR und der EU möglich. Dies würde zu rechtlichen Unsicherheiten hinsichtlich der gegenseitigen Anerkennung der gemäß RheinSchUO erteilten Schiffsatteste und der gemäß Richtlinie (EU) 2016/1629 erteilten Unionszeugnisse führen.

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

gestützt auf Beschluss 2015-I-3 betreffend die Einrichtung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI),

unter Hinweis auf den Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Ausgabe 2019/1, angenommen am 8. November 2018 durch den CESNI,

in Erwägung der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG,

in Erwägung der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte,

in dem Wunsch, einheitliche Standards für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union beizubehalten,

mit dem Ziel, die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt weiter zu verbessern,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein,

beauftragt ihren Untersuchungsausschuss, die Dienstanweisungen für die Untersuchungskommissionen nach § 1.07 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung entsprechend anzupassen.

Die Änderungen in der Anlage treten am 1. Januar 2020 in Kraft.

Anlage

1. Die Rheinschiffsuntersuchungsordnung wird wie folgt geändert:

a) Das Deckblatt wird wie folgt gefasst:



RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

(RheinSchUO)

2020

STAND 1. JANUAR 2020“

b) Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt gefasst:

„RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

INHALTSVERZEICHNIS

Kapitel 1

Allgemeines

§§	Seite
1.01	Begriffsbestimmungen
1.02	Geltungsbereich
1.03	Zulassung zum Verkehr
1.04	Schiffsattest
1.05	Seeschiffe
1.06	Anordnungen vorübergehender Art
1.07	Dienstanweisungen für die Untersuchungskommissionen und die zuständigen Behörden

Kapitel 2

Verfahren

2.01	Untersuchungskommission
2.02	Antrag auf Untersuchung
2.03	Vorführung des Fahrzeuges zur Untersuchung
2.04	Erteilung des Schiffsattestes

2.05	Vorläufiges Schiffsattest	
2.06	Gültigkeitsdauer des Schiffsattestes	
2.07	Vermerke und Änderungen im Schiffsattest	
2.08	Sonderuntersuchung	
2.09	Wiederkehrende Untersuchung	
2.10	Freiwillige Untersuchung	
2.11	Untersuchung von Amts wegen	
2.12	Bescheinigung oder Prüfung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft oder eines technischen Dienstes	
2.13	Zurückbehalten und Entziehung des Schiffsattestes	
2.14	Ersatzausfertigung	
2.15	Kosten	
2.16	Auskünfte	
2.17	Verzeichnis der Schiffsatteste	
2.18	Einheitliche europäische Schiffsnummer	
2.19	Europäische Schiffsdatenbank	
2.20	Gleichwertigkeit und Abweichungen	
2.21	Typgenehmigungen und Veröffentlichungen	
2.22	Mitteilungen betreffend die Zulassung von Bordkläranlagen	

Anlagen:

Anlage A: Antrag auf Untersuchung

Anlage O: Verzeichnis der dem Schiffsattest nach § 1.04 als gleichwertig anerkannten Zeugnisse und Modalitäten für deren Anerkennung“.

c) § 1.01 Nummer 25 wird wie folgt gefasst:

„25. „ES-TRIN“ der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe Ausgabe 2019/1¹. Bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen.“

d) § 2.12 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Die Untersuchungskommission kann bei einem Fahrzeug von den im ES-TRIN vorgeschriebenen Übereinstimmungsprüfungen ganz oder teilweise absehen, wenn aus einer gültigen Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft ersichtlich ist, dass das Fahrzeug den Bestimmungen ganz oder teilweise entspricht.“

e) § 2.21 Nummer 8 wird aufgehoben.

f) Kapitel 8a wird aufgehoben.

g) Anlage J wird aufgehoben.

¹ Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Edition 2019/1, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen mit Beschluss 2018-II-1 vom 8. November 2018.

2. *Die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung wird wie folgt geändert:*

§ 1.01 Buchstabe ah wird wie folgt gefasst:

„ah) „ES-TRIN“ der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe Ausgabe 2019/1². Bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen.“

3. *Die Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein wird wie folgt geändert:*

§ 1.01 Nummer 40 wird wie folgt gefasst:

„40. „ES-TRIN“ der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe Ausgabe 2019/1³. Bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen.“

² Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Edition 2019/1, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen mit Beschluss 2018-II-1 vom 8. November 2018.

³ Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Edition 2019/1, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen mit Beschluss 2018-II-1 vom 8. November 2018.

PROTOKOLL 12

Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke Wassertiefe über dem unteren Dremmel der Schleuse Iffezheim Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2018 (2018-I-17)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

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

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

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

Anlage

Überprüfung des Vertragswasserstandes Iffezheim zur Vorlage in der ZKR, Jahr 2018

Das Jahr 2018 wurde hydrologisch durch zwei Ereignisse geprägt. Im Januar liefen zwei Hochwasserwellen mit Abflüssen zwischen 3700 und 4000 m³/s ab (Scheitel 1. Welle 05.01.2018, 570 cm, 3750 m³/s, Scheitel 2. Welle 23.01.2018, 579 cm, 3920 m³/s). Die folgenden viereinhalb Monate herrschten Wasserstände eher im Mittelwasserbereich, die dann mit einer kleinen Welle im Bereich von 412 cm / 2200 m³/s beendet wurde. Danach fielen die Wasserstände auf ein Niedrigwasserniveau zwischen 50 – 100 cm / 400 – 500 m³/s.

Der Vertragswasserstand von 111,058 m NHN (HS170), entspricht 104 cm PNP am Pegel Iffezheim, wurde in den Monaten August und September gelegentlich kurzfristig unterschritten und in den Monaten ab Mitte Oktober, November bis Anfang Dezember mit Unterbrechungen nahezu kontinuierlich.

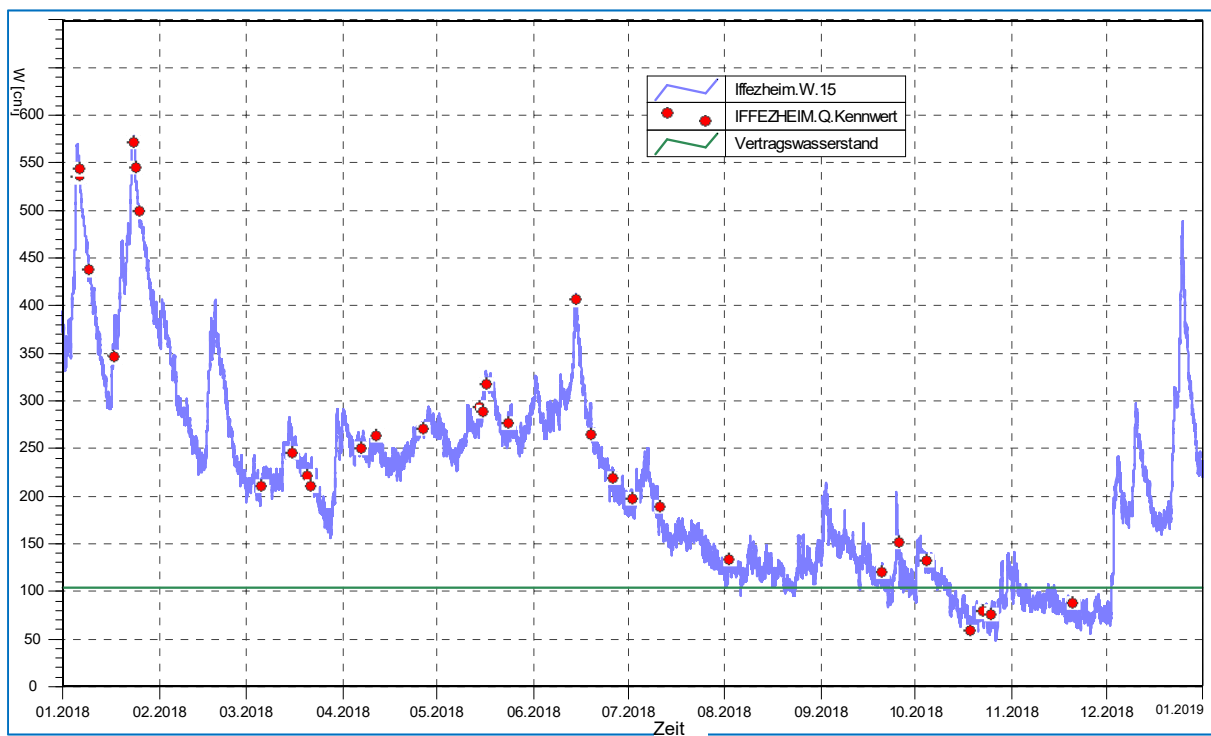
Hier einige statistische Daten zum Pegel Iffezheim für das Kalenderjahr 2018:

NNW_{KJ2018} = 48 cm am 26.10.2018 (geringster gemessener momentaner Wasserstand)

NNW_{KJ2018} = 64 cm am 24.10.2018 (kleinster Tagesmittelwert)

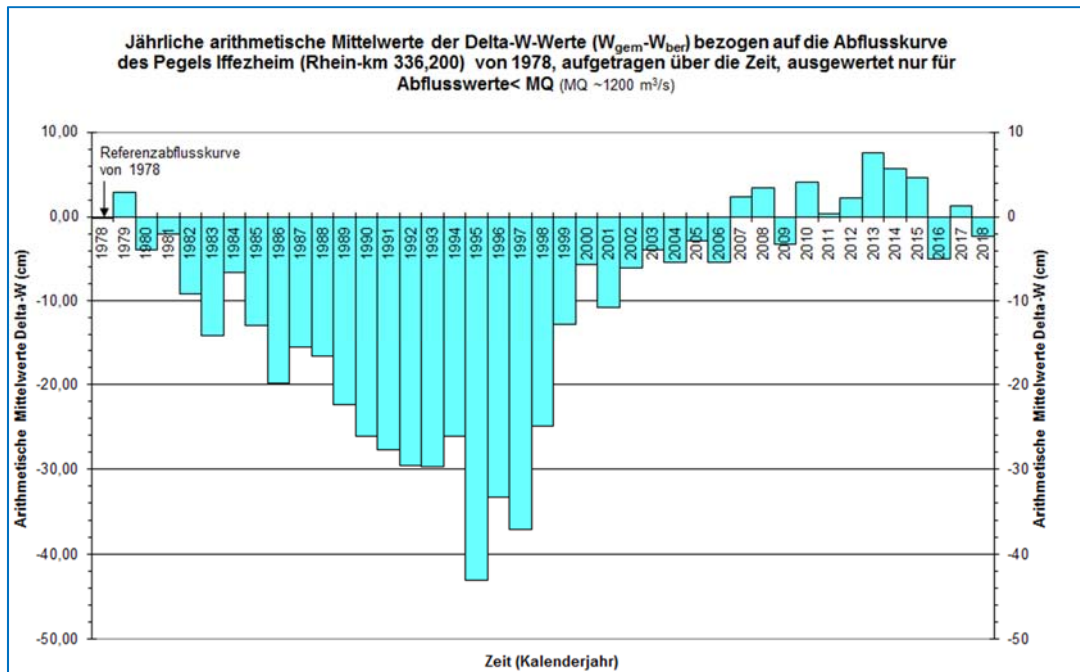
MW_{KJ2018} = 214 cm (zum Vergleich MW_{2009/2018 (AJ)} 241 = cm)

HHW_{KJ2018} = 579 cm am 23.01.2018 (höchster gemessener momentaner Wasserstand)



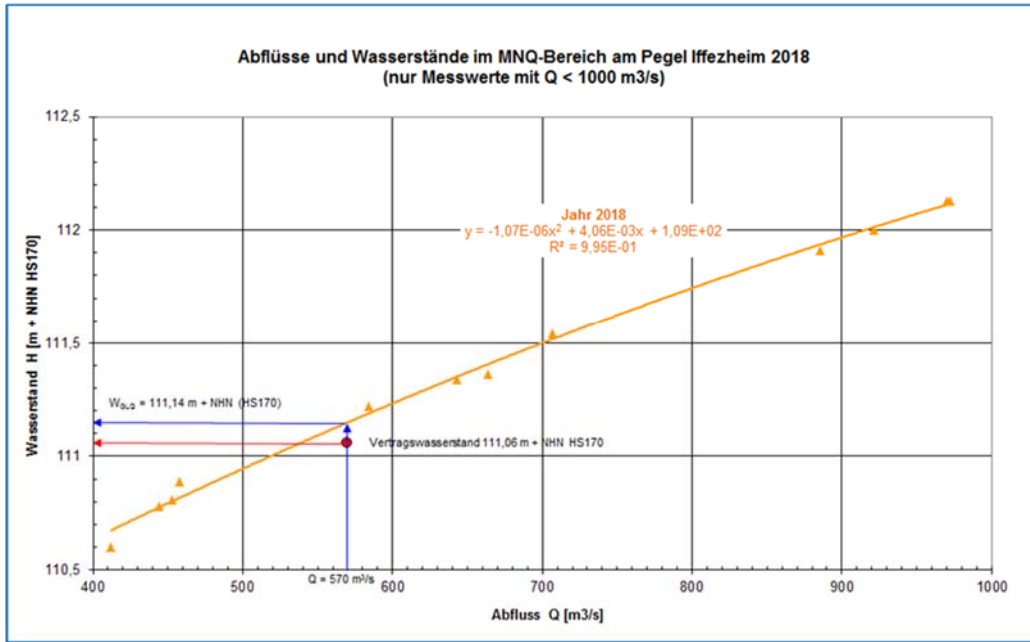
Die Abflussfülle betrug im Jahr 2018 ca. 37 Mrd. m³. Damit ist das Jahr 2018 trotz seiner ausgeprägten Niedrigwasserperiode in der zweiten Jahreshälfte nicht das abflussschwächste beobachtete Jahr der letzten 100 Jahre.

36 Abflussmessungen wurden am Pegel Iffezheim (Rhein-km 336,2) im Jahre 2018 durchgeführt. Sie lagen zwischen 412 und 3710 m³/s. Die Messungen erfolgten zwischen dem 05.01. und 22.11.2018 (siehe 1. Grafik).



Alle Abflussmessungen < 1200 m³/s wurden in den Monaten März und April sowie Juni bis November durchgeführt. Der arithmetische Mittelwert der Delta-W-Werte ($W_{gem} - W_{ber}$) dieser Messungen bezogen auf die Abflusskurve am Pegel Iffezheim aus dem Jahr 1978 (Referenzabflusskurve) beträgt für das Jahr 2018 **- 2,4 cm**.

Nach dem Diagramm „Abflüsse und Wasserstände im MNQ – Bereich am Pegel Iffezheim im Jahr 2018 (Nur Messwerte mit $Q < 1000$ m³/s)“ zeigt sich für das Kalenderjahr 2018 eine kleine Änderung beim Bezugsabfluss von 570 m³/s. Der Wasserstand für das Kalenderjahr 2018 (gemäß Punkt 1.3 der Vereinbarung vom Dezember 1982, Bundesrepublik Deutschland und Französische Republik, Artikel 1 (1) a) liegt bei 111,14 m NHN (HS170) und damit 8 cm über dem Vertragswasserstand von 111,06 m NHN (HS170).



PROTOKOLL 13

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2018-I-18)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

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

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

begrüßt die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse,

stellt fest, dass die Maßnahmen

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

Anlagen

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem schweizerischen Rhein
in 2018 – 2019**

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
1	Korrektur Fahrrinne - Erhöhung der Mindestfahrrinnentiefe	149,00 – 170,00	Vertiefung der Fahrrinne um rund 30 cm. Neu wird bei einem Pegel Basel-Rheinhalle von 499 cm eine Mindestfahrrinnentiefe von 295 cm garantiert (Referenz auf GIW12). Die Arbeiten wurden Ende Januar 2019 abgeschlossen.	Teilweise Sperrungen für die Gross- und Kleinschifffahrt, Lotsenpflicht

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem deutschen Rhein
in 2018 – 2019**

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
1	Geschiebezugabe Iffezheim	336,00 – 338,00	Lfd. Durchführung Geschiebe/Kies wird abhängig vom Rheinabfluss zugegeben. Zugabemenge in 2018 betrug 95.184 m ³ Geschätzte Zugabemenge für 2019 beträgt 185.000 m ³ .	keine
2	Sohlstabilisierung unterhalb Iffezheim	336,00 – 352,00	Lfd. Durchführung Ziel: Verhinderung weiterer Sohlenerosion, Stabilisierung der Sohle. Im Jahr 2018 wurden im Bereich von Rheinkilometer 337,650 bis Rheinkilometer 338,390 6.173 m ³ Wasserbausteine eingebaut. Für das Jahr 2019 ist ein Einbau von 260 m ³ Sohlenstabilisierungsmaterial geplant.	keine
3	Uferinstandsetzung Daxlanden	358,80 – 359,30	Beginn: November 2017 Ende: Dezember 2018 Alternativer Verbau	Vermeidung von Sog- und Wellenschlag ggfs. weitere Verkehrsregelungen
4	Bau einer Liegestelle Mannheim	430,07 – 430,63	Beginn: Dezember 2019 Ende: Mai 2020 Liegestelle mit Dalben und Autoabsetzplatz	Vermeidung von Sog- und Wellenschlag
5	Geschiebebewirtschaftung Mittelrhein Geschiebefang Mainz-Weisenau	494,30 – 494,46	Beginn: 10.12.2018 Ende: 07.02.2019 Baggermenge: 30.300 m ³ Wiederherstellung des Sollprofilles	keine jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
6	Geschiebebewirtschaftung Mittelrhein Geschiebezugabe Wallersheim	593,00 – 596,40	Beginn: März 2019 Ende: August 2019 Zugabemenge 30.000 m ³ Die Zugabe dient zur Stützung des Wasserspiegels bezogen auf den Pegel Koblenz	keine

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
7	Bau eines Havarieliegeplatzes Bingen	527,70 – 527,95	Beginn: August 2018 Ende: November 2018 Ersatz der Festmachpunkte an der Spundwand durch vorgesetzte Dalben	keine
8	Geschiebezugabe „Mittlerer Niederrhein, Staffel 4	730,00 – 734,00 747,00 – 753,00 763,50 – 769,00	Beginn: Mitte 2019 Ende: Dezember 2021 Geschiebemanagement Zugabe an 3 Zugabestellen	keine
9	Geschiebezugabe „Unterer Niederrhein“, Staffel 3	809,50 – 813,50 838,50 – 847,00 850,00 – 851,50	Beginn: Mitte 2019 Ende: Dezember 2021 Geschiebemanagement Zugabe an 3 Zugabestellen	keine
10	Streckenregulierung Obermörmter Rees	832,00 – 839,00	Beginn: Mitte 2019 Ende: Dezember 2020 Instandsetzung Bühnenköpfe, Mittelgrundbeseitigung und Kolkverbau	keine

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem niederländischen Rhein
in den Jahren 2018 – 2019**

Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
Maßnahmen auf der Waal				
1	Gewährleistung einer Fahrrinntiefe von 2,80 m unter GIW	857,00 – 924,00	Langfristig andauernde Maßnahme, Dauerprojekt	Behinderungen aufgrund von Baggerarbeiten
2	Neubau eines Übernachtungshafens bei Lobith	863,00 860,00	Alle erforderlichen Projektentscheidungen wurden getroffen. 1. Phase – <u>abgeschlossen</u> : Anpassung des bestehenden Hafens Tuindorp, Modernisierung von ca. 20 Liegeplätzen. 2. Phase: <u>geplanter Start Ende 2019</u> : Neubau des Hafens Spijk für ca. 50 Liegeplätze.	keine Auswirkungen auf das Fahrwasser
3	Grenzprojekt Spijk	862,00 – 864,30	Sandvorspülung. 1. Phase ist abgeschlossen 2. Phase: 2019	Behinderungen während der Arbeiten, mittelfristig besserer Tiefgang
4	Buhnenabsenkung mit Bau der Längsdämme km 911,00 – 922,00	911,00 – 922,00	Buhnenverlängerungen und Anlage von Längsdämmen auf der Waal wurden realisiert. Bis 2019 werden die Längsdämme auf unterschiedliche Höhen eingestellt und die Auswirkungen dieser Anpassungen beobachtet. Die Arbeiten am Pannerdens-Kanal beginnen 2019.	einige Behinderungen während der Arbeiten
5	Verbesserung der Hafeneinfahrt von Haaften	936,00	Die Verbesserung der Hafeneinfahrt ist abgeschlossen, ebenso die Verbesserung der Liegeplätze für das Anlegen von Schiffen von 110 bis 135 m.	
Maßnahmen auf dem Neder-Rijn und Lek				
6	Grundinstandsetzung der Schleusen und Wehre Driel, Amerongen und Hagestein	891,50; 922,30; 946,90	Die Instandsetzung der Anlagen Amerongen und Hagestein ist abgeschlossen; die Anlage Driel wird derzeit instandgesetzt. Im Juni, September und November erfolgt aufgrund der Umstellung auf die zentrale Bedienung eine kurze Sperrung von 4 Tagen pro Anlage.	einige Behinderungen während der Arbeiten

PROTOKOLL 14

Entnahme von Rheinwasser für den Braunkohletagebau Garzweiler II zwischen Rhein-km 712,2 und Rhein-km 712,8

Beschluss

Die Zentralkommission

stellt fest, dass der Neubau eines Entnahmebauwerks von Rheinwasser für den Braunkohletagebau Garzweiler II zwischen Rhein-km 712,2 und 712,8 keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten und die Absenkungen des Wasserspiegels durch die Wasserentnahme für Garzweiler II und alle ähnlich gelagerten Wasserentnahmen in dieser Region bei allen schiffbaren abladerelevanten Wasserständen in der Gesamtsumme auf maximal einen Zentimeter begrenzt werden.

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

Anlage

Anlage zu Protokoll 14

1. Art der Maßnahme

Flusswasserentnahmebauwerk zur Befüllung eines Restlochs des Braunkohletagebaus Garzweiler II

2. Ort

Östlich von Dormagen

3. Fluss-km

Zwischen Rhein-km 712,2 und 712,8, linkes Ufer

4. Sachverhalt

Im rheinischen Braunkohlenrevier betreibt die RWE Power AG den Abbau von Braunkohle in offenen Tagebauen. Mit Datum vom 31.03.1995 genehmigte die Landesplanungsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen den Tagebau Garzweiler II. Der genehmigte Braunkohlenplan Garzweiler II hat die Befüllung des Restsees mit Rheinwasser sowie die Bereitstellung von Ersatz-, Ausgleichs- und Ökowasser mit Rheinwasser nach 2030 als Ziele der Raumordnung festgelegt.

Die Befüllung des Restloches, das als See gestaltet wird, ist durch Zuleitung durch Fremdwasser zu sichern. Das Wasser soll dem Rhein aus der fließenden Welle entnommen werden. Das Rheinwasser soll hierzu über zwei parallel verlaufende Rohrleitungen mit einem Querschnitt ~DN 1400 vom Rheinufer bei Dormagen bis zum RWE-Betriebsgelände bei Frimmersdorf geführt werden. Hierzu ist im sogenannten Braunkohlenplanvorentwurf vorgesehen, eine maximal erforderliche Entnahmemenge von knapp über 4 m³/s zu entnehmen und dabei so zu steuern, dass sie nicht mehr als 0,5 % des jeweiligen Rheinabflusses beträgt.

Nach Erreichen des Zielwasserspiegels im See nach etwa 40 Jahren Befüllzeit bei etwa + 65 m NHN erfolgt die weitere Zuführung von Rheinwasser bis zur endgültigen Auffüllung des Grundwasserkörpers ebenfalls mit sukzessiv sinkenden Mengen.

5. Bauwerksdaten

Die Entnahme am Rhein bei Dormagen soll am linken Rheinufer östlich von Dormagen zwischen Rhein-km 712,2 und 712,8 erfolgen. Das geplante Entnahmebauwerk soll dabei so ausgelegt werden, dass es außerhalb der Fahrrinne errichtet wird und eine Querströmung von höchstens 0,15 m/s erzeugt wird.

6. Funktionen

Die Entnahmemenge soll abhängig vom Rheinwasserstand am Pegel Düsseldorf unterjährig so auf die verkehrlichen Belange angepasst werden (siehe Abbildung), dass bei niedrigen Rheinwasserständen wenig Wasser und bei hohen Rheinwasserständen mehr Wasser entnommen wird. Als Grundlage für die Ermittlung der gestaffelten Entnahmemengen wird die 100 jährige Dauerlinie am Pegel Düsseldorf sowie der GIW (aktuell 97 cm) als Bezugswasserstand verwendet.

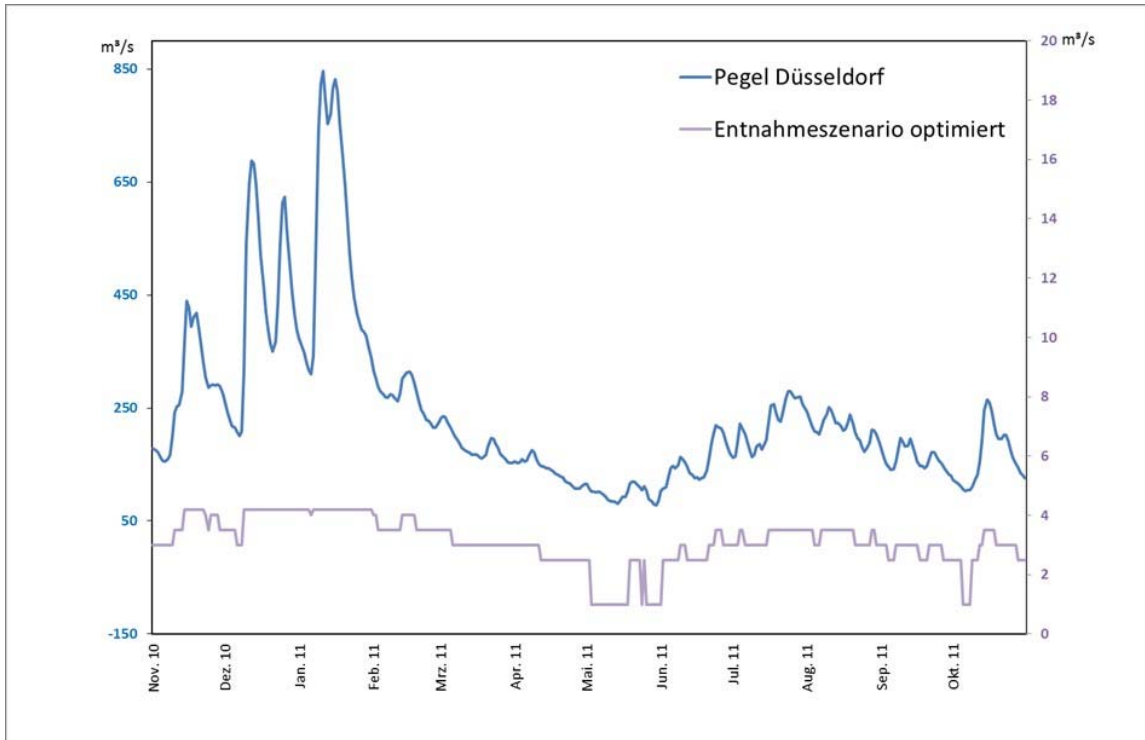


Abbildung: Wasserstandsabhängige Entnahme

Das Entnahmekonzept sieht unterhalb dem GIW (97 cm) lediglich eine Entnahme von 1 m³/s vor. Die Entnahme steigert sich dann sukzessive entsprechend dem Rheinwasserstand auf bis zu 4,2 m³/s. Die einzelnen Entnahmestufen sowie die zugehörigen Absenkungen sind in der Tabelle dargestellt. Die maximale Absenkung im Rhein wird dadurch auf 0,6 cm bzw. bei einem Wasserstand kleiner GIW+100 cm sogar auf 0,5 cm begrenzt.

	<GIW	GIW	GIW+50	GIW+100	GIW+150	GIW+200	GIW+220	GIW+300
Grenzwerte W [cm]	54	97	147	197	247	297	317	397
Grenzwerte Q [m³/s]	765	962	1224	1518	1841	2191	2339	2972
Untersuchter Wasserstand [cm]	< 97	97 bis 147	147 bis 197	197 bis 247	247 bis 297	297 bis 317	317 bis 397	>397
Q [m³/s]	< 962	962 bis 1224	1224 bis 1518	1518 bis 1841	1841 bis 2191	2191 bis 2339	2339 bis 2972	>2972
Entnahme GRZ Summe [m³/s]	1,0	2,0	2,5	3,4	4,0	4,2	4,2	4,2
Entnahme GRZ Summe [Miom³/a]	2	6	11	19	20	7	21	20
Absenkung GRZ Summe [cm]	0,2	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,6	0,5

Tabelle: Gestaffelte Entnahmemengen und Absenkungsbeträge

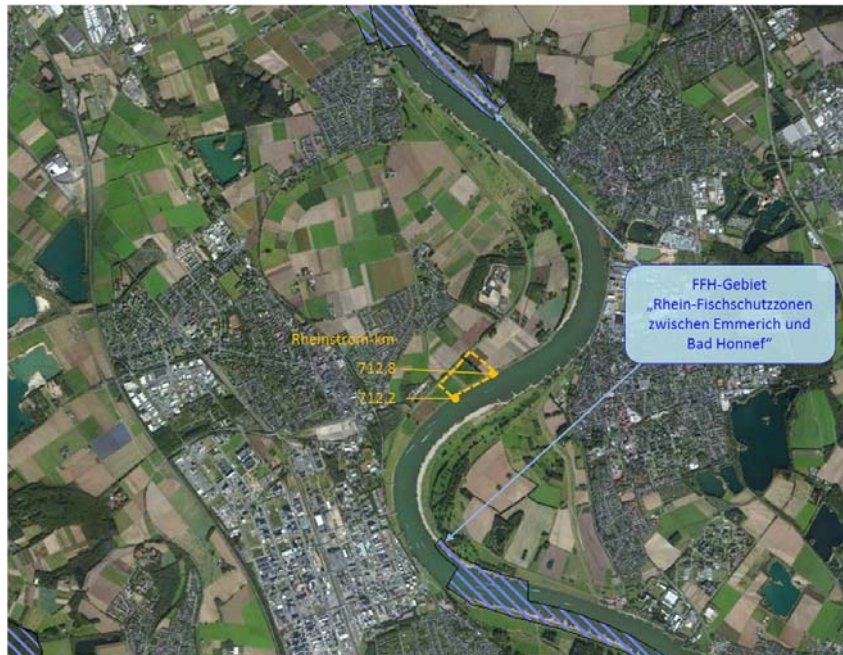
7. Baumaßnahmen

Noch nicht bekannt.

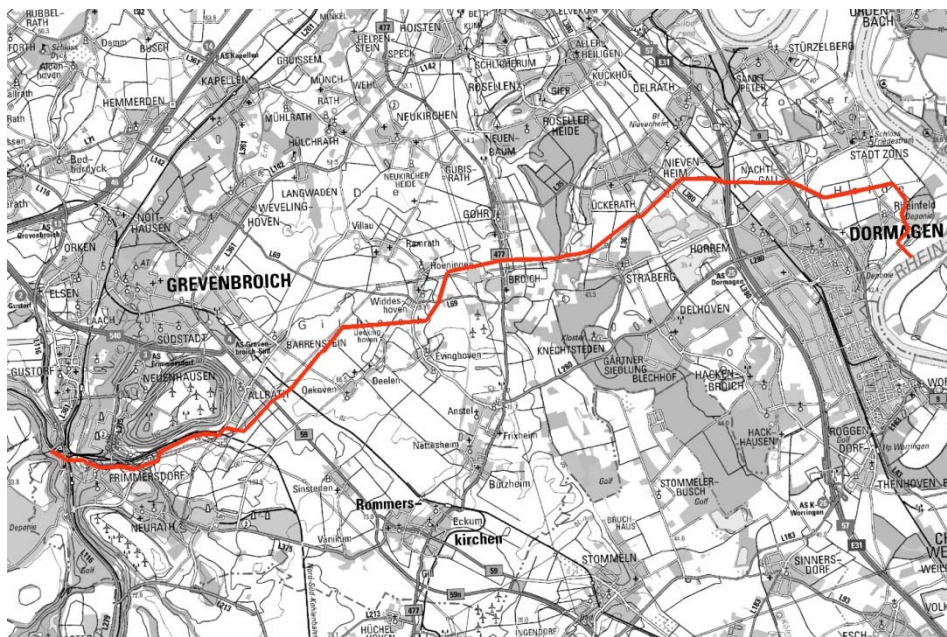
8. Auswirkungen auf die Schifffahrt

Bei den durch dieses Entnahmekonzept sichergestellten Absenkungen von deutlich unter einem Zentimeter ist nicht mit einer Beeinträchtigung der Schifffahrt zu rechnen.

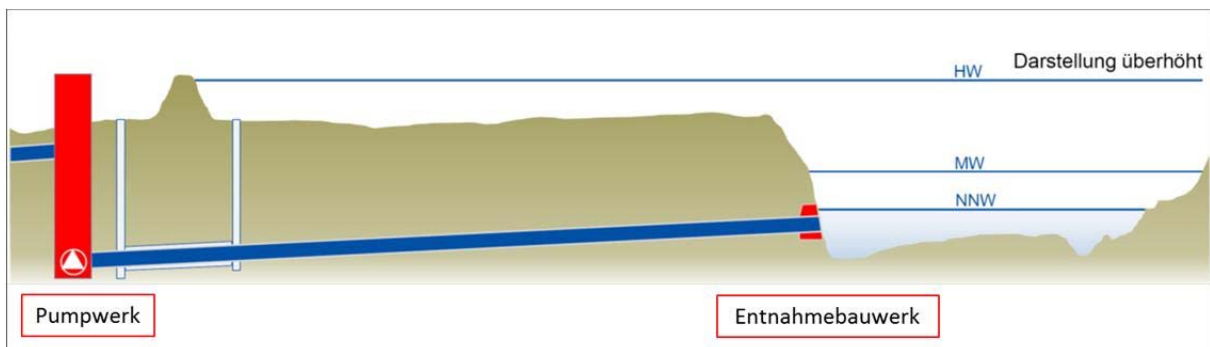
9. Pläne



Lageplan der Entnahmestelle bei Dormagen



Geplanter Verlauf der Rheinwassertransportleitung



Schnitt: Anordnung von Pumpstation und Entnahmebauwerk

PROTOKOLL 15

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

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

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

Anlagen

Anlagen zu Protokoll 15

1. **Polizeiverordnung:** Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

POLIZEIVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2013-II-17	Änderung der RheinSchPV - §§ 12.02, 12.03 und Anlage 9 (2012-II-13) (betrifft nur die NL-Fassung)	I	1.6.2014	-	-	11.6.2014	-
2017-I-9	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung §§ 1.08, 4.07 und 7.01)	I	1.12.2017	16.8.2017		1.12.2017	13.6.2017
2017-I-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Begriffsbestimmungen (§ 1.01), Inland AIS und Inland ECDIS (§ 4.07), Meldepflicht (§ 12.01) und Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandsarten (Inhaltsverzeichnis, Anlage 12)	I	1.12.2018	1.5.2018		1.12.2018	5.12.2017
2017-I-12	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10) und Sprechfunk (§ 4.05)	I	1.6.2018	1.5.2018			5.12.2017
2017-II-16	Definitive Änderung der RheinSchPV - Schiffsführer (§ 1.02 Nummer 1)	I	1.6.2018	1.5.2018		25.9.2018	2.3.2018
2017-II-17	Definitive Änderung der RheinSchPV – Besondere Liegestellen (§ 7.06 Nummern 3 und 4 sowie Anlage 7)	I	1.6.2018	1.5.2018		25.9.2018	2.3.2018
2017-II-19	Änderung der RheinSchPV -Anpassung der RheinSchPV zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1) Anlage 1 Anlage 2 Anlage 3	I	7.10.2018	7.10.2018		7.10.2018 7.10.2018 7.10.2018	28.5.2018 29.1.2018 29.1.2018
2018-I-9	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01 Buchstaben ad, ae, af, 1.07 Nummer 2 bis 6, 1.10 Nummer 1 Buchstaben ac, ad, ae, 2.06, 6.28 Nummern 10 bis 13, 7.08, 8.11, 10.01 Nummer 3, nur den Streckenabschnitt Germersheim – Mannheim-Rheinau, 15.06 bis 15.09, Anlage 3, Bild 62, 66 und Anlage 7 Abschnitt I Unterabschnitt A Angabe zu dem Tafelzeichen A.9)	I	1.12.2018	1.12.2018		1.12.2018	29.8.2018
2018-I-10	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Verweise auf das ADN und sprachliche Anpassungen (§§ 3.14 Nummer 7 und 7.07 Nummer 2 Buchstabe b)	I	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2018-I-11	Definitive Änderung der RheinSchPV – Inland AIS (§ 4.07 Nummern 2 und 4)	I	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018
2018-I-12	Definitive Änderung der RheinSchPV – Meldepflicht (§ 12.01)	I	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchPV, §§ 1.22 und 1.22a	I	1.12.2019				28.2.2019
2018-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Kennzeichnung von Fahrzeugen (§§ 1.10 Nummer 2 Absatz 3, 2.01 Nummer 1 Buchstabe c und d sowie Nummer 3, 2.05 und Anlage 10)	I	1.12.2019				28.2.2019
2018-II-12	Definitive Änderung der RheinSchPV – Sprechfunkanlagen von Kleinfahrzeugen, die Radar nutzen (§ 4.06 Nummern 1 und 4)	I	1.12.2019				28.2.2019
2018-II-13	Definitive Änderung der RheinSchPV – Technische Benennung (§ 12.01 Nummer 2 Buchstabe g Doppelbuchstabe bb)	I	1.12.2019				28.2.2019
2018-II-14	Definitive Änderung der RheinSchPV - (Anlage 7 - Schifffahrtszeichen, Zeichen E.3, E.4a und E.4b)	I	1.12.2019				28.2.2019
2018-II-17	Definitive Änderung der RheinSchPV – Inland AIS (§ 4.07 Nummer 2 Buchstabe b)	I	1.7.2019				21.12.2018

2. Untersuchungsordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

UNTERSUCHUNGSORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2000-I-18	§ 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	21.3.2016	--		--
2016-I-10	Definitive Änderung der RheinSchUO – Muster des Attests für Seeschiffe auf dem Rhein (Anlage G)	I	1.12.2017	7.10.2018			29.11.2017	3.2.2017
2017-I-15	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 11.02 Nr. 4 bis 7, 11.04 Nr. 2, Kapitel 14a, außer 14a.07 Nr. 1, 15.14 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmungen zu §§ 11.02 Nr. 4, 11.04 Nr. 1 und 2, 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5, 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmungen zu §§ 11.02 Nr. 4, 11.04 Nr. 2, 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5, Anlage I, Bild 10, Anlagen Q, R und S)	I	1.12.2017	16.8.2017				13.6.2017

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in					
				D	B	F	NL	CH	
2017-I-16	Moratorium für bestimmte Übergangsbestimmungen der RheinSchUO Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmungen zu §§ 8.05 Nr. 6, 8.10 Nr. 3, 10.04, 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, 15.06 Nr. 6, 15.07, 15.08 Nr. 3, 24.03 Nr. 1, Übergangsbestimmungen zu §§ 3.04 Nr. 7, 7.01 Nr. 2, 8.10 Nr. 2, 9.01 und 12.02 Nr. 5, 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmungen zu §§ 10.04, 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, 15.06 Nr. 6, 15.07, 15.08 Nr. 3)	I	1.12.2017	16.8.2017					13.6.2017
2017-II-20	Definitive Änderung der RheinSchUO - Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018					28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchUO, § 1.06	I	1.12.2019						28.2.2019

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

VERORDNUNG ÜBER DAS SCHIFFSPERSONAL AUF DEM RHEIN

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPersV - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 lit. a RheinSchPersV	I	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPersV durch eine definitive Änderung	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Änderungen der RheinSchPersV - Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2015-I-11	Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten - Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen / Erwerb der Befähigung „Bootsmann“ - Änderung des § 3.02 Nummer 5 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Änderung der Anlagen A5, D5 und D6 der RheinSchPersV	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Änderungen der RheinSchPersV – Änderung des Musters des Rheinpatents in den Niederlanden (Anlage D1 der RheinSchPersV)	I	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)
2016-II-9	Änderungen der RheinSchPersV - Anpassung der Besatzungsvorschriften, §§ 3.01, 3.02 Nr. 4 bis 8, 3.15 Nr. 3, 3.16 Nr. 1, 3 und 4 (neu), 3.17 Nr. 1 bis 3, Nr. 6 bis 9 (neu) und 10 (neu), 3.18 Nr. 2, 7.01 Nr. 4, 7.02 Nr. 4, 7.06 Nr. 1 sowie Anlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017			29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Anerkennung der Gültigkeit der einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse bestimmter Mitgliedstaaten auf dem Rhein	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)
2017-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Anpassung der §§ 1.01 Nr. 37 und 40, 3.13 Nr. 1, 3.14 Nr. 1, 3.14 Nr. 1.1 Buchstaben j und m, 3.14 Nr. 2, 3.17 Nr. 2, Fußnote Nr. 2, 3.18 Nr. 3, 3.19 Nr. 3, 5.06, 5.10 Nr. 1 Buchstabe a, Anlage A1 Nr. 1, Anlage D7 Nr. 1.3, Anlage D8 Nr. 2.7 sowie Anlage E2 Nr. 1.1	I	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchPersV, § 1.02	I	1.12.2019					28.2.2019
2018-II-10	Änderung der RheinSchPersV - Anpassung der Vorschriften über die Ruhezeit an Bord, §§ 3.11 Nr. 4 (neu) bis 6, 3.12 Nr. 5, 7	I	1.7.2019					28.2.2019

**) Gegenstandslos

4. Polizeiausschuss: (Beschluss 2018-II-7)

**Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV)
(Inhaltsverzeichnis, §§ 1.22 und 1.22a)
Korrektur der definitiven Änderungen vom 1. Dezember 2019 (Protokoll 2018-II-7)**

Der Polizeiausschuss hat anlässlich seiner Sitzung am 11. April 2019 entschieden, die mit Beschluss 2018-II-7 vorgenommene definitive Änderung der §§ 1.22 und 1.22a Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wie folgt zu korrigieren:

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

a) *Die Angabe zu § 1.22 wird wie folgt gefasst:*

„1.22 Anordnungen vorübergehender Art der zuständigen Behörde“.

b) *In den Angaben zu Kapitel 1 wird nach der Angabe zu § 1.22 folgende Angabe zu § 1.22a eingefügt:*

„1.22a Anordnungen vorübergehender Art der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt“.

2. *§ 1.22 wird wie folgt geändert:*

a) *Die Überschrift wird wie folgt gefasst:*

„Anordnungen vorübergehender Art der zuständigen Behörde“.

b) *Die Nummern 1 und 2 werden wie folgt gefasst:*

„1. Der Schiffsführer muss die von der zuständigen Behörde erlassenen Anordnungen vorübergehender Art beachten, die aus besonderen Anlässen für die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt bekanntgemacht worden sind.

2. Die Anordnungen können insbesondere veranlasst sein durch Arbeiten in der Wasserstraße, militärische Übungen, öffentliche Veranstaltungen nach § 1.23 oder durch die Fahrwasserverhältnisse. Sie können auf bestimmten Strecken, auf denen besondere Vorsicht geboten ist und die durch Tonnen, Baken oder andere Zeichen oder durch Aufstellen von Wahrschauen bezeichnet sind, das Fahren bei Nacht oder mit zu tief gehenden Fahrzeugen untersagen.“

c) *Nummer 3 wird gestrichen.*

3. Nach § 1.22 wird folgender § 1.22a eingefügt:

„§ 1.22a

Anordnungen vorübergehender Art der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt kann Anordnungen vorübergehender Art mit einer Gültigkeit von höchstens drei Jahren beschließen, wenn es notwendig erscheint,

- a) in dringenden Fällen Abweichungen von dieser Verordnung zuzulassen oder
- b) um Versuche, durch die die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht beeinträchtigt werden, zu ermöglichen.“

Die Korrektur der definitiven Änderungen vom 1. Dezember 2019 zum Beschluss 2018-II-7 kann wie folgt zusammengefasst werden:

Der in der Plenarversammlung im Herbst 2018 angenommene Beschluss 2018-II-7 hat zum Ziel, eine harmonisierte Fassung der Bestimmungen über die mögliche Annahme von Anordnungen vorübergehender Art der drei Regelwerke der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zu gewährleisten. Zu diesem Zweck wird der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zum einen der neue § 1.22a hinzugefügt, zum anderen werden die § 1.22 der RheinSchPV, § 1.06 der RheinSchUO und § 1.02 der RheinSchPersV geändert.

Was die **RheinSchPV** betrifft, strebt der Beschluss eine Trennung der beiden Teile des heutigen § 1.22 der RheinSchPV an, indem der RheinSchPV ein neuer § 1.22a hinzugefügt wird, der sich mit den Anordnungen vorübergehender Art der Zentralkommission befasst, während die Anordnungen, die von der zuständigen Behörde erlassen werden, weiterhin durch § 1.22 geregelt werden. Die Trennung der beiden Teile des § 1.22 und damit die Verlagerung des Inhalts von Nummer 3 in einen neuen § 1.22a machte die Änderungen des aktuellen Titels von § 1.22 erforderlich.

Bei der Umsetzung des Beschlusses 2018-II-7 ist die deutsche Delegation auf ein Problem formaler Natur gestoßen, das vor seinem Inkrafttreten am 1. Dezember 2019 eine Korrektur verlangt. Im vorliegenden Fall wird durch die Anlage des Beschlusses 2018-II-7 ein neuer § 1.22a zur RheinSchPV hinzugefügt, der sich mit den Anordnungen vorübergehender Art der Zentralkommission befasst, jedoch nicht ausdrücklich bestimmt, dass § 1.22 Nummer 3, der diese Anordnungen vorübergehender Art behandelt, infolgedessen entfällt. Dieses Versäumnis hätte zur Folge, dass der ehemalige § 1.22 Nummer 3 noch in Kraft ist, wenn der neue § 1.22a am 1. Dezember 2019 in Kraft tritt, der dieselben Bestimmungen aufgreift.

Die Korrektur der definitiven Änderungen hat zum Ziel, zum einen die Änderungen des Inhaltsverzeichnisses der RheinSchPV zu präzisieren, zum anderen ausdrücklich klarzustellen, dass § 1.22 Nummer 3 entfällt.

5.1 Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen
(Beschluss 2010-I-8)

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 2

**Auskunftsstellen für arbeitsmedizinische Dienste und anerkannte Ärzte
(§§ 7.01 Nr. 3 Buchst. a), 7.02 Nr. 3 Buchst. a), 7.03 Nr. 2 Buchst. a),
7.04 Nr. 1 Buchst. c))**

B	1. Antwerpen Bestuur van de Medische Expertise Pelikaanstraat 4 - 6 - 8 B-2018 ANTWERPEN 1	T. 00 32 2 524 97 97
	2. Brugge Bestuur van de Medische Expertise Hoogstraat 9 B-8000 BRUGGE	T. 00 32 2 524 97 97
	3. Brussel/Bruxelles Administration de l'Expertise médicale Boulevard Simon Bolivar 30 Boîte 3 WTC III B-1000 BRUXELLES	T. 00 32 2 524 97 97
	4. Charleroi Administration de l'Expertise médicale Place Albert I, Centre Albert I (16 ^{ème} étage) B-6000 CHARLEROI	T. 00 32 2 524 97 97
	5. Gent Bestuur van de Medische Expertise "Ter Plaeten" Sint-Lievenslaan 23 bus 1 B-9000 GENT	T. 00 32 2 524 97 97
	6. Hasselt Bestuur van de Medische Expertise Sint Jozefstraat 30/5 B-3500 HASSELT	T. 00 32 2 524 97 97
	7. Libramont Administration de l'Expertise médicale Rue du Dr. Lomry B-6800 LIBRAMONT	T. 00 32 2 524 97 97
	8. Liège Administration de l'Expertise médicale Boulevard Frère Orban 25 B-4000 LIEGE	T. 00 32 2 524 97 97
	9. Leuven Bestuur van de Medische Expertise Philipssite 3b/bus 1 B-3001 LEUVEN	T. 00 32 2 524 97 97

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 2

B	10. Namur Administration de l'Expertise médicale Place des Célestines 25 B-5000 NAMUR T. 00 32 2 524 97 97
	11. Tournai Administration de l'Expertise médicale Boulevard Eisenhower 87 B-7500 TOURNAI T. 00 32 2 524 97 97
	12. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B-2060 ANTWERPEN (nur für Lehrlinge „Cenflumarin“) T. 00 32 3232 23 82
	13. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY (nur für Schüler der Schule in Huy) T. 00 32 8521 12 50
CH	1. Augenklinik (Universitätsspital Basel) Mittlere Strasse 91 Postfach CH-4031 BASEL T. 00 41 61 265 87 87
	2. Kantonsspital Baselland, Augenklinik Mühlemattstrasse 13 CH-4410 LIESTAL T. 00 41 61 925 25 90
	3. Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Düngerstrasse 81 CH-4133 PRATTELN T. 00 41 61 821 82 60
	4. Prevomed Medical Services Hochbergerstrasse 70 CH-4057 Basel T. 00 41 61 561 77 81
D	1. Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der Berufsgenossenschaft für Verkehr - ASD Rhein-Ruhr GmbH, Düsseldorf Str. 193 D-47053 DUISBURG T. 00 49 203 2952 21
	2. Betriebsärzte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (BAD) Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstechnik GmbH, Herbert-Rabius-Str. 1, D-53225 BONN T. 00 49 228 400 72 27 oder Betriebsärzte der Verwaltung eines Landes, Ärzte eines hafenärztlichen Dienstes und der Dienststelle für Schiffssicherheit der BG Verkehr

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 2

F	1. Docteur Carina ABNOUN 6, place de l'Homme de Fer F-67000 STRASBOURG T. 00 33 3 88 32 46 29
	2. Docteur Philippe GUERAULT 14, place Armes F-21170 SAINT-JEAN-DE-LOSNE T. 00 33 3 80 29 07 14
	3. Association pour le Conseil et la Santé au Travail Docteur Marie-Françoise SCHNEIDER 20, place des Halles Tour Europe F-67000 STRASBOURG T. 00 33 3 88 75 05 12
	4. Association pour le Conseil et la Santé au Travail Docteur Fabienne TONDINI 1, rue Saint-Aloïse F-67100 STRASBOURG T. 00 33 3 88 34 60 54
	5. Service Départemental d'Incendie et de Secours du Bas-Rhin Docteur Lara DIEBOLD Docteur Jean-Luc KIEFFER Docteur Denis ROHMER Docteur Laurent TRITSCH 18, route du Rhin F-67760 GAMBSHEIM T. 00 33 3 88 96 73 84
NL	Inspectie Leefomgeving en Transport Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 16191 NL-2500 BD Den Haag T. 00 31 88 489 00 00

5.2 Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen

Fahrtenschreiber

**Anerkannte Fachfirmen für den Einbau und die Überprüfung
nach § 3.10 und Anlage A3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein
Stand: Mai 2019**

...

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
3	NUFATRON	Nautic- Tachograph NA-T-01	45/0209	SRH, CH ⁴

...

Vissers & van Dijk B.V.
Bunkerhaven 22
NL-6051 LR Maasbracht
Plomben-Nr.: NT08

De Backer NV
Wijmenstraat 21H
B-9030 Mariakerke
Plomben-Nr.: NT26

Alewijnse Marine Rotterdam B.V.
Van der Giessenweg 51
NL-2921 LP Krimpen aan den IJssel
Plomben-Nr.: NT02

...

⁴ SRH: Schweizerische Rheinhäfen, Basel (früher: Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel (RSD))

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
10	Marble Automation	Marble 725 (MS 715)	RDW-87240001-00 R-1-600	RDWV, NL FVT, D

...

Gova Scheepselektronika B.V.
Leegwaterstraat 21
NL-3316 EC Dordrecht
Plomben-Nr.: M11

Bampro Marine Services
Hakgriend 1
NL-3371 KA Hardinxveld-Giessendam
Plomben-Nr.: M56

Controllable-Systems B.V.
Rivierdijk 586
NL-3371 ED Hardinxveld-Giessendam
Plomben-Nr.: M54

Dutch Marine Technology B.V.
Industriestraat 6G
NL-3371 XD Hardinxveld-Giessendam
Plomben-Nr.: M47

Allround Ship Repair
Aventurijn 300
NL-3316 LB Dordrecht
Plomben-Nr.: M57

...

PROTOKOLL 16

Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2018

Beschluss

In Kenntnis des Berichts des Sekretariats über die Jahresrechnung der ZKR für das Haushaltsjahr 2018,

in Kenntnis ferner des Berichts der Prüfungsgesellschaft PWC über die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2018,

genehmigt die Zentralkommission diese Jahresrechnung und erteilt dem Generalsekretär Entlastung.

PROTOKOLL 17

Entlastung für die Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2018

Beschluss

In Kenntnis des Berichts des Sekretariats über die Jahresrechnung der CASS für das Haushaltsjahr 2018,

in Kenntnis ferner des Berichts der Prüfungsgesellschaft PWC über die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2018,

erteilt die Zentralkommission dem Generalsekretär für die Jahresrechnung 2018 Entlastung.

PROTOKOLL 18

Haushalt der Zentralkommission für 2020

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt den Haushalt 2020 an, der auf **2.759.200,- €** festgesetzt wird.

Der Beitrag jedes Mitgliedsstaates beläuft sich unter Berücksichtigung der Zahlung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer in Höhe von **30 000,- €**, der Zahlung des CDNI in Höhe von **200 000,- €** und der Haushaltsanpassung in Höhe von **30 000 €** auf **545.840,- €**.

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

PROTOKOLL 19

Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2020

Beschluss

Die Zentralkommission

hat den Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2020 zur Kenntnis genommen, der hiermit auf **51.000,- €** festgeschrieben wird.

Der Beitrag der betreffenden Mitgliedstaaten beläuft sich auf je **7.285,72 €**.

PROTOKOLL 20

Ernennung des Rechnungsprüfers

Beschluss

Der Haushaltsausschuss ernennt PWC zum Rechnungsprüfer der ZKR ab dem am 31. Dezember 2019 endenden Haushaltsjahr für eine Dauer von vier Jahren.

PROTOKOLL 21

Zusammensetzung des Sekretariats Verlängerung des Mandats des Chefsingenieurs

Beschluss

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt beschließt, mit Wirkung zum 1. August 2019 den Dienstvertrag von Herrn Gernot PAULI für das Amt des Chefsingenieurs der Zentralkommission letztmalig um einen Zeitraum von elf Monaten, der am 30. Juni 2020 endet, zu verlängern.

PROTOKOLL 22

Zusammensetzung des Sekretariats Ernennung eines neuen Chefsingenieurs

Beschluss

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt beschließt,

Herrn Raphaël WISSELMANN mit Wirkung vom 1. Juli 2020 für eine Amtszeit von vier Jahren zum Chefsingenieur der Zentralkommission zu ernennen.

PROTOKOLL 23

Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2018

Beschluss

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2018.

Anlage

Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2018

I) ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRAKKOMMISSION UND IHRES SEKRETARIATS IM JAHR 2018

PRÄSIDENTSCHAFT UND VIZEPRÄSIDENTSCHAFT

Herr WEHRMANN, Leiter der Unterabteilung Schifffahrt im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Chef der deutschen Delegation bei der ZKR, amtiert seit dem 1. Januar 2018 als **Präsident** der ZKR.



Herr LECHAT, Stellvertretender Abteilungsleiter, Abteilung Nachbarländer im Föderalen Öffentlichen Dienst – Auswärtige Angelegenheiten und Chef der belgischen Delegation bei der ZKR, amtiert seit dem 1. Januar 2018 als **Vizepräsident** der ZKR.



DELEGATIONEN

Herr DE SPIEGELER, Rechtsberater im Föderalen Öffentlichen Dienst – Mobilität und Verkehr, Generaldirektion Binnenschifffahrt, wurde mit Wirkung vom 27. Januar zum stellvertretenden Kommissar für Belgien bei der ZKR als Nachfolger von Herrn VERSCHUEREN ernannt, der in den Ruhestand getreten ist.

Frau SCHÄFER, Leiterin der Abteilung „Internationale Binnenschifffahrtspolitik, Sicherheit und Umweltschutz in der Binnenschifffahrt, Sportschifffahrt“ im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, wurde mit Wirkung vom 15. September 2018 zur Kommissarin Deutschlands bei der ZKR ernannt und ersetzt Herrn KAUNE, der in den Ruhestand getreten ist.

Frau MASSON, Regionale Direktorin der staatlichen Wasserstraßenverwaltung *Voies navigables de France* in Straßburg, wurde mit Wirkung vom 5. Oktober 2018 zur französischen Kommissarin bei der ZKR ernannt und ersetzt damit Herrn ROUAS, dem andere Aufgaben übertragen wurden.

Die Zusammensetzung der Zentralkommission stellt sich somit zum Ende des Jahres 2018 wie folgt dar:

DEUTSCHLAND

Kommissare:	Herr WEHRMANN Herr HEINZ Herr HÖNEMANN Frau SCHÄFER	Präsident
Stellvertretende Kommissare:	Herr HÄUSLER Herr KLICHE	

BELGIEN

Kommissare:	Herr LECHAT Frau HOET Herr LEDENT Herr DE SPIEGELER	Vizepräsident
Stellvertretende Kommissare:	Frau COENEN Herr VAN DEN BORRE	

FRANKREICH

Kommissare:	Herr ALABRUNE Frau PEIGNEY-COUDERC Herr LEANDRI Frau MASSON	
Stellvertretende Kommissare:	Herr ORTOLLAND Herr PIET	

NIEDERLANDE

Kommissare:	Frau GIJSBERS Herr TEN BROEKE Herr POST Herr VAN DOORN	
Stellvertretende Kommissare:	Frau LUIJTEN Herr MENSINK	

SCHWEIZ

Kommissare:	Herr DÜRLER Herr BÜHLER Herr HADORN Herr KRATZENBERG	
Stellvertretende Kommissare:	Frau MUNGENAST Herr SUTER	

Die Leitung des Sekretariats stellte sich Ende des Jahres 2018 wie folgt dar:

Generalsekretär:	Herr GEORGES
Stellvertretende Generalsekretärin:	Frau MOOSBRUGGER
Chefingenieur:	Herr PAULI

II) AKTIVITÄTEN DER ZENTRAKKOMMISSION

1) Sitzungen der Organe der ZKR: Plenarsitzungen, Ausschuss- und Arbeitsgruppensitzungen, Anhörungen und Sitzungen im Rahmen von Partnerschaften

a) **Plenarsitzung**

ORDENTLICHE PLENARSITZUNG IM FRÜHJAHR

Die Zentralkommission hielt ihre ordentliche Frühjahrssitzung unter dem Vorsitz von Herrn WEHRMANN am 7. Juni in Straßburg ab. Folgende Organisationen waren vertreten:

- für die Donaukommission, Herr SCHINDLER,
- für die Internationale Kommission zum Schutz des Rheins, Frau SCHULTE-WÜLWER LEIDIG,
- für die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, Frau IVANOVA.

ORDENTLICHE PLENARSITZUNG IM HERBST

Die Zentralkommission hielt ihre ordentliche Herbstsitzung unter dem Vorsitz von Herrn WEHRMANN am 7. Dezember in Straßburg ab. Folgende Organisationen waren vertreten:

- für die Europäische Kommission, Herr VAN HONACKER,
- für die Moselkommission, Frau BRÜCKNER.

b) **Ausschüsse und Arbeitsgruppen der ZKR**

Die Ausschüsse und Arbeitsgruppen der ZKR haben wie folgt getagt:

AUSSCHÜSSE

Der Haushaltsausschuss: unter dem Vorsitz von Herrn WEHRMANN am 6. Juni und am 6. Dezember in Straßburg.

Der Unterausschuss für Verwaltungsfragen: unter dem Vorsitz von Herrn LECHAT am 15. Mai und am 25. Oktober in Straßburg.

Der Vorbereitende Ausschuss: unter dem Vorsitz von Herrn WEHRMANN am 21. März, 6. Juni und 6. Dezember und unter dem Vorsitz von Herrn LECHAT am 10. Oktober in Straßburg.

Der Wirtschaftsausschuss: unter dem Vorsitz von Herrn VAN DEN BORRE am 20. März und am 6. Juni, sowie am 25. Juli eine außerordentliche Sitzung über die Finanzierung des Greening der Binnenschifffahrt, an der mehrere Interessenvertreter und Sachverständige (EBU/ESO/ Sea Europe usw.) teilgenommen haben, und weitere Sitzungen am 9. Oktober und 6. Dezember in Straßburg.

Der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht: unter dem Vorsitz von Frau PEIGNEY-COUDERC am 20. März und 18. Oktober in Straßburg.

Der Polizeiausschuss: unter dem Vorsitz von Herrn TEN BROEKE am 19. April und 11. Oktober in Straßburg.

Der Untersuchungsausschuss: unter dem Vorsitz von Herrn BÜHLER am 9. April in Straßburg.

Der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt: unter dem Vorsitz von Herrn WISSELMANN am 20. April und unter dem Vorsitz von Herrn KRATZENBERG am 11. Oktober in Straßburg.

Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen: unter dem Vorsitz von Frau PEIGNEY-COUDERC am 21. März in Straßburg, unter dem Vorsitz von Frau MUNGENAST am 22. und 23. März eine Konferenz der Untersuchungskommissionen der Patente der Mitgliedstaaten der Zentralkommission, und unter dem Vorsitz von Frau PEIGNEY-COUDERC am 6. September in Paris.

Gemeinsame Sitzungen des Polizeiausschusses, des Untersuchungsausschusses, des Ausschusses für gefährliche Güter, des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen: am 5. Juni und am 5. Dezember in Straßburg.

ARBEITSGRUPPEN

Die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung: unter dem Vorsitz von Herrn Van ACKER vom 14. bis zum 15. Februar, am 15. Februar mit einer Anhörung des Gewerbes über den Entwurf der Schlussfolgerungen und Empfehlungen zur Ausrüstungsverpflichtung mit AIS Inland Geräten und ihrer Verwendung sowie eine weitere Sitzung vom 28. bis zum 30. August in Straßburg.

Die Arbeitsgruppe RIS: unter dem Vorsitz von Herrn BLESSINGER vom 6. bis zum 7. März, vom 19. bis zum 20. Juni, vom 18. bis zum 19. September und vom 11. bis zum 12. Dezember in Straßburg.

Die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung: unter dem Vorsitz von Herrn DELAERE am 22. Februar und am 26. Juni in Straßburg.

Die Arbeitsgruppe für Infrastruktur und Umwelt: unter dem Vorsitz von Herrn WEEKHOUT am 8. März und vom 20. bis zum 21. September in Straßburg.

Die Ad Hoc-Gruppe STF: unter dem Vorsitz von Herrn DUPART am 22. März in Straßburg und am 6. September in Paris.

c) Sitzungen im Rahmen von Partnerschaften, an denen die ZKR beteiligt ist

Der ADN Sicherheitsausschuss (Gemeinsame Expertentagung für die dem Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) beigefügte Verordnung): unter dem Vorsitz von Herrn REIN, vom 22. bis 26. Januar und unter dem Vorsitz von Herrn REIN und Herrn LANGENBERG vom 27. bis 31. August in Genf.

Der Verwaltungsausschuss des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen: unter dem Vorsitz von Herr REIN am 26. Januar und unter dem Vorsitz von Herrn LANGENBERG am 31. August in Genf.

Die informelle Arbeitsgruppe „Stoffliste“ (ADN): unter dem Vorsitz von Herrn KRISCHOK vom 25. bis zum 26. April in Berlin.

Die informelle Arbeitsgruppe „Ausbildung von Experten (ADN)“: unter dem Vorsitz von Herrn BÖLKER vom 14. bis zum 15. März und vom 18. bis zum 20. September in Straßburg.

Die informelle Arbeitsgruppe „Redaktions- und Übersetzungskonferenz (ADN)“: vom 10. bis 12. April in Straßburg.

2) Besondere Schwerpunkte des Jahres

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

Der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) wurde 2015 unter der Federführung der ZKR gegründet, um Standards in verschiedenen Bereichen, insbesondere in Bezug auf Fahrzeuge, Informationstechnologien und Besatzungen anzunehmen, auf die sich die jeweiligen europäischen und internationalen Vorschriften, insbesondere die der Europäischen Union und der ZKR, bei ihrer Umsetzung beziehen können. Im Ausschuss CESNI sind die Mitgliedstaaten der ZKR und der Europäischen Union, die Europäische Kommission, internationale Organisationen einschließlich der Flusskommissionen, und anerkannten Verbände sowie Beobachterstaaten vertreten. Das Sekretariat wird von der ZKR gestellt.

Die Aufgabe des CESNI besteht darin, zur gemeinsamen Annahme einheitlicher Standards für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union beizutragen, um folgende Ziele zu verwirklichen:

- Erhöhung der Sicherheit und des Umweltschutzes in der Binnenschifffahrt.
- Förderung der Berufe in der Binnenschifffahrt und Stärkung der Attraktivität des Binnenschifffahrtsgewerbes.
- Erleichterung der Beförderungsvorgänge und Förderung des internationalen Handels.

Der Ausschuss tagte zweimal unter dem Vorsitz von Frau LUIJTEN (niederländische Delegation), und zwar am 10. April in Straßburg und am 8. November in Prag.

Auf seiner Sitzung in Prag verabschiedete CESNI erstmals 14 Standards im Bereich der Berufsbefähigungen, die sich auf Berufsbefähigungen, medizinische Tauglichkeit, praktische Prüfungen und die Zulassung von Simulatoren beziehen. Diese sogenannten „Prager“ Standards werden als ES-QIN (*European Standard for Qualifications in Inland Navigation*) veröffentlicht.

Am 8. November verabschiedete der Ausschuss darüber hinaus eine neue Edition des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe – ES-TRIN 2019/1, die ab Januar 2020 die Edition 2017 ablöst. Außerdem hat CESNI in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Verband der Hersteller von Verbrennungsmotoren (EUROMOT) beschlossen, ein Dokument mit häufig gestellten Fragen (FAQ) zu veröffentlichen, das den Vertretern des Gewerbes helfen soll, die Anforderungen an Binnenschiffsmotoren im Rahmen der neuen Anforderungen der Verordnung (EU) 2016/1628 über nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (NRMM) und ES-TRIN zu verstehen und einzuhalten.

Der Ausschuss hat sich mit der Annahme des Arbeitsprogramms für die nächsten drei Jahre (2019-2021) neue ehrgeizige Ziele gesetzt, die auf den von der Europäischen Kommission und dem ZKR-Sekretariat vorgeschlagenen strategischen Leitlinien basieren.

Der Ausschuss hat eine neue ständige Arbeitsgruppe Informationstechnologien (CESNI/TI) eingesetzt, um sein Arbeitsprogramm im Bereich der Informationstechnologien umzusetzen. Diese neue Arbeitsgruppe ist bereits die dritte ihrer Art, die es ermöglicht, auf die wertvollen Erfahrungen der bestehenden Arbeitsgruppe für technische Vorschriften (CESNI/PT) und der Arbeitsgruppe für Berufsbefähigungen (CESNI/QP) zurückzugreifen. Die Hauptaufgabe von CESNI/TI wird darin bestehen, technische Standards im Bereich der Informationstechnologien, auch für RIS, auszuarbeiten und die ordnungsgemäße Umsetzung der Standards sowohl im RIS-Bereich als auch in anderen Bereichen der Informationstechnologien zu fördern und Leitlinien und Analysen zu den Standards für Informationstechnologien zu entwickeln.

Die CESNI-Mitglieder sehen große Vorteile in der schrittweisen Integration der bestehenden RIS-Expertengruppen (Expertengruppe Inland ECDIS, Expertengruppe VTT, Expertengruppe ERI und Expertengruppe NtS) in die Struktur und die Verfahren von CESNI. Daher wird die neue Arbeitsgruppe für Informationstechnologien (CESNI/TI) sich zunächst in enger Zusammenarbeit mit diesen Expertengruppen auf die Erarbeitung von Vorschlägen für eine solche Integration konzentrieren.

Unter der Schirmherrschaft von CESNI fand am 8. und 9. Februar im Palais du Rhin in Straßburg ein erstes internationales Treffen für Übersetzer im Bereich der Binnenschifffahrt statt. Diese Veranstaltung bot zum ersten Mal die Gelegenheit für ein Zusammentreffen der Übersetzungsdienste mehrerer internationaler Flusskommissionen (Donaukommission, Moselkommission, Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Internationale Kommission zum Schutz des Rheins, Internationale Kommissionen zum Schutz der Mosel und der Saar), der Europäischen Kommission (Generaldirektion Übersetzung), von internationalen Organisationen (Büro der Vereinten Nationen in Genf, Europarat) sowie freiberuflichen Übersetzern, die regelmäßig an Themen im Bereich der Binnenschifffahrt arbeiten. Die Moderation und Leitung des Workshops wurde von Herrn Jean-Marie Gardette, Leiter des Referats Französische Übersetzung am Gerichtshof der Europäischen Union, in hervorragender Weise gewährleistet.

ARBEITSGRUPPEN VON CESNI

Die Arbeitsgruppen tagten wie folgt:

Die Arbeitsgruppe für technische Vorschriften (CESNI/PT), unter dem Vorsitz von Herrn VERMEULEN (niederländische Delegation), tagte viermal: vom 20. bis zum 22. Februar, vom 27. bis zum 28. Juni, vom 26. bis zum 27. September und vom 20. bis zum 21. November in Straßburg.

Vom 24. bis 26. April 2018 fand in Wien die dritte Gemeinsame Tagung der für die Untersuchung von Binnenschiffen zuständigen Kommissionen statt. Diese Tagung stand unter der Schirmherrschaft des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards in der Binnenschifffahrt (CESNI) und knüpfte an die Tagungen in Budapest (2008) und Breslau (2012) an. Fast 80 Sachverständige aus zwölf Mitgliedstaaten des CESNI sowie von Klassifikationsgesellschaften und Flusskommissionen beantworteten eine Vielzahl von Fragen zur praktischen Anwendung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe und führten in mehreren Diskussionsrunden einen intensiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch.

Darüber hinaus wurden zwei Ad-hoc-Sitzungen organisiert. Am Nachmittag des 20. Februar fand in Straßburg eine Ad-hoc-Sitzung über Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe unter dem Vorsitz von Herrn Vermeulen statt. Eine weitere Ad-hoc-Sitzung zur Erörterung der Ergebnisse der gemeinsamen Sitzung der Untersuchungskommissionen fand am 26. Juni in Straßburg statt.

Unter dem Vorsitz von Herrn Vermeulen fand am 19. November in Straßburg ein Workshop zum Thema „Anforderungen an Wohnungen“ statt. Mit wichtigen Beiträgen des Gewerbes, der Klassifikationsgesellschaften und der deutschen Delegation bot dieser Workshop Gelegenheit zum Austausch über aktuelle Praktiken und zur Ermittlung von Möglichkeiten zur Modernisierung der Anforderungen des ES-TRIN.

Die Arbeitsgruppe für elektronische Systeme (CESNI/PT/Elec), unter dem Vorsitz von Herrn VROMANS (GERC - Gruppe der für die Binnenschifffahrt anerkannten Klassifikationsgesellschaften), tagte vom 4. bis zum 5. Juli in Rotterdam und vom 30. bis zum 31. Oktober in Duisburg.

Die Arbeitsgruppe für Fahrgastschiffe (CESNI/PT/Pax), unter dem Vorsitz von Herrn JOORMANN, GERC, tagte am 25. September in Straßburg.

Die Arbeitsgruppe für Berufsbefähigungen (CESNI/QP), unter dem Vorsitz von Herrn DABROWSKI (tschechische Delegation), tagte viermal: am 1. Februar in Straßburg, am 24. Mai in Straßburg, am 5. September in Paris und vom 6. bis zum 7. November in Prag.

Eine erste gemeinsame Sitzung der Untersuchungskommissionen, die für die Evaluierung der Mitglieder von Decksmannschaften zuständig sind, fand am 4. und 5. September in Paris statt. Diese unter der Schirmherrschaft von CESNI organisierte Tagung ist die erste ihrer Art und läutet den Beginn einer neuen Ära auf dem Gebiet der Berufsbefähigungen in der Binnenschifffahrt ein.

Darüber hinaus tagte die Arbeitsgruppe für Kompetenzstandards (CESNI/AP/Comp) unter dem Vorsitz von Herrn RUSCHE dreimal: vom 30. bis zum 31. Januar in Straßburg, am 23. Mai in Straßburg und am 4. September in Paris.

ANDERE ARBEITEN DER ZKR

6. KONGRESS DER ZKR „150 JAHRE MANNHEIMER AKTE“

150 JAHRE MANNHEIMER AKTE– MODERNER UND ZEITGEMÄSSER MOTOR FÜR EINE DYNAMISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat in Partnerschaft mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) am 17. Oktober 2018 in der baden-württembergischen Rheinstadt Mannheim ihren 6. Internationalen Kongress „150. Jahre Mannheimer Akte“ abgehalten. Die unter deutscher Präsidentschaft organisierte Veranstaltung bot der ZKR und einem breiten, der Binnenschifffahrt verbundenen Publikum Gelegenheit, dem 150. Jahrestag der Revidierten Rheinschiffahrtsakte – auch bekannt als „Mannheimer Akte“ – zu gedenken und deren aktuelle Relevanz sowie die zukünftigen Herausforderungen der Rhein- und europäischen Schifffahrt konstruktiv-kritisch zu diskutieren. Rund zwanzig hochrangige Referenten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung und Medien sowie mehr als 200 an der Entwicklung der Binnenschifffahrt interessierte Gäste nahmen an der Veranstaltung im Mannheimer Schloss, dem historischen Ort der Unterzeichnung der Akte, teil.

Der Kongress war auch Gelegenheit für die Vertreter der für die Binnenschifffahrt zuständigen Minister der ZKR-Mitgliedstaaten, eine Erklärung (Ministererklärung, die „Mannheimer Erklärung“) zu verabschieden, die ihre Verbundenheit mit der Mannheimer Akte und ihre Entschlossenheit zur Förderung der Rhein- und europäischen Schifffahrt in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Union und allen anderen maßgeblichen Akteuren im Verkehrsbereich bekräftigt. Im Anschluss an den ZKR-Kongress wurde die Mannheimer Erklärung auch von allen für die Binnenschifffahrt zuständigen Ministern unterzeichnet: Herr Andreas Scheuer für die Bundesrepublik Deutschland, Herr François Bellot für das Königreich Belgien, Frau Elisabeth Borne für die Französische Republik, Frau Cora van Nieuwenhuizen für die Niederlande und Frau Doris Leuthard für die Schweiz.

Die Festlegung harmonisierter und zeitgemäßer Vorschriften, die Stärkung der Intermodalität in der Logistikkette, die Entwicklung einer automatisierten und digitalisierten Schifffahrt, die Verbesserung der Infrastruktur, die kontinuierliche Nutzung von Innovationen, die fortgesetzte Gewährleistung einer sicheren, nachhaltigen und prosperierenden Binnenschifffahrt, mit regelmäßigen und qualitativ hochwertigen Bestandsaufnahmen zur wirtschaftlichen Lage des Sektors, all dies gepaart mit einer gewichtigen sozialen Komponente und der Notwendigkeit, das Gewerbe für eine breite Zielgruppe dauerhaft attraktiv zu halten, sind lauter Themen und Herausforderungen, die in die Überlegungen aller Binnenschifffahrtsakteure einfließen. Um weiterhin so effektiv wie möglich auf diese für die Rhein- und europäische Schifffahrt wichtigen Ziele und Herausforderungen zu reagieren, war es der Zentralkommission ein Anliegen, den Jahrestag der Mannheimer Akte zu nutzen, um den in den letzten Jahrzehnten zurückgelegten Weg genauer zu analysieren und die Grundlagen für die Zukunft der Binnenschifffahrt zu schaffen.

Der Kongress am 17. Oktober wurde von verschiedenen weiteren Veranstaltungen und Initiativen flankiert, die den 150. Jahrestag der Revidierten Akte zum Thema hatten, darunter insbesondere die von der Universität Mannheim organisierte 15. Tagung für Binnenschifffahrtsrecht, die Herausgabe zweier Festschriften der Universität Mannheim und des Mannheimer Hafens sowie eine Sonderausstellung der auf dem Wasserweg aus Straßburg überführten originalen Akte und ihrer Ratifikationsurkunden im Mannheimer Schloss. Die Ausstellung der Akte und ihrer Ratifikationsurkunden wurde anschließend in Bonn und Duisburg fortgesetzt und wird auch noch in Rotterdam zu sehen sein. Weitere Ausstellungsorte sind noch im Gespräch.

MARKTBEOBACHTUNG UND MARKET INSIGHT DER BINNENSCHIFFFAHRT

Im Jahr 2018 wurden der Jahresbericht der Marktbeobachtung und drei Quartalsberichte der ZKR über den Markt der Binnenschifffahrt in Europa veröffentlicht. Diese kostenlosen Analysen der Wirtschaftslage sollen zu strategischen Entscheidungsfindungen in diesem Sektor in Europa beitragen, sowohl auf der Ebene des Gewerbes und der Unternehmen als auch auf der Ebene der Verkehrspolitik und der Verwaltungsbehörden. Die Erhebung und Analyse dieser Daten durch die ZKR werden seit 2005 von der Europäischen Kommission kofinanziert. Diese konstruktive Zusammenarbeit hat es der ZKR ermöglicht, diese Tätigkeit, die sie seit fast zwei Jahrhunderten ausübt, über das Rheingebiet hinaus auszudehnen und das gesamte Netz der europäischen Wasserstraßen abzudecken.

JAHRESBERICHT 2018

Im dritten Jahr in Folge hat die Zentralkommission in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission ihren Jahresbericht der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa veröffentlicht.

Die Veröffentlichung des Jahresberichts der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa ist ein Beispiel für eine gelungene Zusammenarbeit auf europäischer Ebene, bei der alle Akteure und beteiligten Interessenvertreter, einschließlich der Flusskommissionen und der Vertreter des Gewerbes, eingebunden werden. Herr Hololei, Generaldirektor der GD Move (Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission) und Herr Georges, Generalsekretär der ZKR, veranschaulichen mit ihren Vorworten die dezidiert europäische Dimension der Veröffentlichung. Dieser Bericht fällt außerdem in ein ganz besonderes Jahr für die ZKR, mit dem 150-jährigen Jubiläum der Mannheimer Akte und des erneut bekräftigten Grundsatzes der freien Schifffahrt auf dem Rhein. Der neue Bericht zur Marktbeobachtung stellt die wichtigsten Ergebnisse für das Jahr 2017 dar, bietet umfangreiche Statistiken und arbeitet wichtige Marktentwicklungen im Verhältnis zu verschiedenen Aspekten der Binnenschifffahrt heraus, darunter die Transportnachfrage, die Flottenentwicklung, die Binnenschifffahrtsunternehmen und Flusskreuzfahrten. Diese Ausgabe des Berichts bietet auch neue und zukunftsweisende Studien. Diese behandeln insbesondere neue Wachstumsmöglichkeiten für die Binnenschifffahrt, wie urbane Logistikketten und Biomasse, bei der die Nachfrage im Rahmen von wichtigen Trends wie der Urbanisierung und des Greenings im Energiesektor künftig voraussichtlich wachsen wird. Der Bericht kann in einer vollständigen Version als PDF-Datei auf Französisch, Deutsch, Niederländisch oder Englisch unter https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om18_II_de.pdf heruntergeladen werden oder direkt online eingesehen werden unter: <https://www.inland-navigation-market.org/de/>

QUARTALSBERICHTE 2018

In Partnerschaft mit der Europäischen Kommission hat die ZKR auch ihren Quartalsbericht Market Insight über den europäischen Binnenschiffmarkt erstellt und veröffentlicht.

- Die Winterausgabe 2017-2018 des Market Insight enthält eine Reihe von Informationen über die Situation der Binnenschiffahrt Ende 2017 und Anfang 2018.
- Die Frühjahrsausgabe 2018 enthält eine Reihe von Informationen über die Situation der Binnenschiffahrt zu Beginn des Jahres 2018.
- Die Herbstausgabe 2018 des Market Insight bietet eine Fülle von Informationen über die Situation der Binnenschiffahrt im ersten Halbjahr 2018.

Die vollständigen Berichte können als PDF-Datei auf Deutsch, Englisch, Französisch oder Niederländisch unter <https://www.ccr-zkr.org/13020800-fr.html> heruntergeladen oder direkt online eingesehen werden unter <https://www.inland-navigation-market.org/>.

RATIFIKATION DES CLNI 2012 UND KÜNDIGUNG DES CLNI 1988

Im Rahmen einer außerordentlichen Zeremonie am Rande der Plenartagung der ZKR haben die Niederlande ihre Annahmearkunde zum Straßburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLNI 2012) in Anwesenheit von Vertretern der ZKR-Mitgliedstaaten und anderer Staaten, die das Übereinkommen bereits früher ratifiziert haben oder ihm beigetreten sind (Luxemburg, Ungarn und Serbien) beim Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, dem Verwahrer des Übereinkommens, hinterlegt. In den kommenden Monaten sollen weitere Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunden zum Übereinkommen von 2012 in Straßburg hinterlegt werden.

Nach Serbien im Jahr 2013, dem Großherzogtum Luxemburg im Jahr 2014 und Ungarn im Jahr 2018 sind die Niederlande damit Vertragspartei des Übereinkommens geworden, das zum Abschluss der diplomatischen Konferenz am 27. September 2012 angenommen worden war. Das Übereinkommen hatte für alle Staaten vom 27. September 2012 bis zum 26. September 2014 zur Unterzeichnung aufgelegt und war von sieben Staaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Polen und Serbien) unterzeichnet worden.

Bei dieser Zeremonie haben die Niederlande, Deutschland und das Großherzogtum Luxemburg zudem ihre Kündigung des Straßburger Übereinkommens von 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLNI 1988) mit Wirkung vom 1. Juli 2019 notifiziert.

Die Annahme des CLNI 2012 und die Kündigungen des CLNI 1988 stellen einen weiteren wichtigen Schritt zum Inkrafttreten des CLNI 2012 dar, das darauf abzielt, den geographischen Anwendungsbereich des Übereinkommens über Rhein und Mosel hinaus auszudehnen, und eine Erhöhung der Haftungshöchstbeträge vorsieht, um insbesondere den Schutz von Reisenden in der Personalschiffahrt zu stärken. Gemäß den einschlägigen Bestimmungen tritt das CLNI 2012 am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf den Ablauf eines Jahres nach dem Zeitpunkt folgt, zu dem vier Staaten ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben, oder an dem Tag, an dem das Übereinkommen von 1988 außer Kraft tritt, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Das CLNI 2012 tritt demgemäß am 1. Juli 2019 in Kraft.

DIE ZKR MODERNISIERT DEN RECHTLICHEN RAHMEN FÜR IHRE BERUFLICHEN BEFÄHIGUNGEN

Die ZKR hat umfassende Arbeiten an ihrer Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) in Angriff genommen, um die Aufnahme der CESNI-Standards vorzubereiten und einen kompetenzbasierten Ansatz für Berufsbefähigungen nach dem Vorbild der im Dezember letzten Jahres verabschiedeten Richtlinie (EU) 2017/2397 umzusetzen. Diese Arbeiten werden in enger Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen durchgeführt und zielen darauf ab, das hohe Sicherheitsniveau der Rheinschiffahrt und ein effizientes System für die betroffenen zuständigen Behörden sowie für das Gewerbe zu gewährleisten.

Die ZKR wird bis Ende 2019 eine vollständige Überarbeitung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vornehmen. Mit dieser Neufassung sollen bis zum 18. Januar 2022 die am 8. November 2018 von der CESNI angenommenen Standards für die Berufsbefähigungen, die medizinische Tauglichkeit, die praktischen Prüfungen und die Zulassung von Simulatoren eingeführt werden. Diese Überarbeitung und Modernisierung der RheinSchPersV soll die Anwendung einheitlicher Vorschriften auf dem Rhein und auf den Wasserstraßen in der Europäischen Union sowie deren konsequente Umsetzung in nationales Recht gewährleisten.

Um dieses Ziel zu erreichen, hat die ZKR eine Arbeitsgruppe unter Vorsitz der französischen Delegation eingerichtet. Neben der Inkraftsetzung der CESNI-Standards für den Rhein überarbeiten die Sachverständigen die Besatzungsvorschriften und Anforderungen an die Befähigungen mit dem Ziel, dass alle ZKR-Staaten Befähigungsnachweise ausstellen können, die auch nach Inkrafttreten der EU-Richtlinie 2017/2397 auf dem Rhein und allen Wasserstraßen der Europäischen Union gelten.

Die nicht von der Richtlinie berührten Bestimmungen (wie die Besatzungsvorschriften, die Vorgaben für das Sicherheitspersonal an Bord von Fahrgastschiffen, die Sport- und Verwaltungspatente, die ärztlichen Zeugnisse) sowie die integrierte Zusammenarbeit der ZKR-Staaten im Verwaltungsverfahren bleiben erhalten.

EINHALTUNG DER RUHEZEITEN WÄHREND DER FAHRT VEREINFACHT

Die ZKR ändert zum 1. Juli 2019 ihre Besatzungsvorschriften. Sie möchte damit Vorschläge der Sozialpartner aufgreifen, die gemeinsam beantragt haben, Ruhezeiten während der Fahrt zeitgemäß zu regeln. Gleichzeitig werden die Änderungen zu einer besseren Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt beitragen. Künftig gibt die Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein dem Schiffspersonal in den Betriebsformen A1 (Fahrt bis zu 14 Stunden innerhalb von 24 Stunden) und A2 (Fahrt bis zu 18 Stunden innerhalb von 24 Stunden) mehr Freiheit bei der Gestaltung der täglichen Abläufe, wenn während der Fahrt in Räumen mit einem Schalldruckpegel bis 60 dB (A) geruht werden kann. Der Schiffsführer beurteilt dabei, ob und wann das Ruhen während der Fahrt vertretbar ist, weil zum Beispiel keine Schleusen durchfahren werden oder die Ruhezeit nicht für das Laden oder Löschen unterbrochen werden muss.

WORKSHOP ZU LIEGESTELLEN ALS ELEMENT FÜR EINE ZUKUNFTSORIENTIERTE BINNENSCHIFFFAHRT

Kaum ein Binnenschifffahrtsthema beherrschte die Medien in den letzten Monaten so sehr wie die Liegestellen für Binnenschiffe. Sei es im Zusammenhang mit dem Wegfall bestehender attraktiver Liegestellen in innerstädtischen Bereichen, dem Mangel an Autoabsetzplätzen, den Auswirkungen der Lärm- und Schadstoffemissionen der liegenden Schiffe auf Anwohner und die innerstädtische Luftqualität oder im Zusammenhang mit zukünftigen Anforderungen wie die Verpflichtung zur Nutzung von Landstrom an einzelnen Liegestellen.

In diesem Zusammenhang trafen sich die Vertreter aus zehn europäischen Staaten und von Binnenschifffahrtsverbänden vom 8. bis zum 9. November 2018 in Wien. Hans-Peter Hasenbichler, Geschäftsführer von viadonau und Gerhard Kratzenberg, in seiner Funktion als Vorsitzender des ZKR-Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt, eröffneten den Workshop und umrissen in ihren Grußworten die Herausforderungen, vor denen die Binnenschifffahrt in den kommenden Jahren stehen wird, wie zum Beispiel Klimawandel, Niedrigwasser und Wettbewerbsfähigkeit. Gerhard Kratzenberg hob die Bedeutung einer ausreichenden Anzahl von qualitativ hochwertigen Liegestellen für das gesamte System Binnenschifffahrt und dessen Zukunftssicherheit hervor. Hans-Peter Hasenbichler unterstrich, dass die Binnenschifffahrt für zahlreiche Güter der beste Verkehrsträger sei und auch zukünftig sein werde. Den Herausforderungen müsse man sich jedoch aktiv stellen. Im Anschluss tauschten die Experten ihre Erfahrungen bei der Ermittlung des Liegestellenbedarfs, bei der Planung und Ausrüstung von Liegestellen und Autoabsetzplätzen sowie mit neuen Verfahren zum Management von Liegestellen aus, informierten sich über die nationalen Strategien zu Liegestellen und diskutierten intensiv, lebhaft und kontrovers die qualitativ hochwertigen Beiträge.

ERSTE INTERNATIONALE DEFINITION DER AUTOMATISIERUNGSGRAD E IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

Mit der Mannheimer Erklärung vom Oktober 2018 hat sich die ZKR verpflichtet, die Entwicklung der Automatisierung zu fördern, um einen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und nachhaltigen Entwicklung der Binnenschifffahrt zu leisten.

Die automatisierte Navigation umfasst heutzutage ein breites Spektrum an technischen Verfahren; die Anwendungsfälle sind vielfältig und reichen von der einfachen Navigationsunterstützung bis zur vollautomatischen Navigation. Grundsätzlich erlaubt die Automatisierung bestimmter Aufgaben eine mögliche Substitution des Menschen durch Maschinen. In der Binnenschifffahrt erleichtert die Automatisierung zwar das Leben der Schiffer, da sie die Aufgaben des Schiffsführers vereinfacht, wirkt aber auch Fragen hinsichtlich der Aufrechterhaltung des Sicherheitsniveaus auf.

Auf ihrer Plenartagung vom Dezember hat die ZKR eine erste internationale Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt beschlossen. Die Definition schafft ein strukturiertes Bild, das es ermöglicht, die automatisierte Navigation in ihrer Gesamtheit zu erfassen.

Aus den Erfahrungen mit den verschiedenen nationalen und internationalen Forschungs- und Entwicklungsprojekten dürften sich eingehendere Diskussionen zu den Automatisierungsgraden und gegebenenfalls eine Anpassung der Definition bis 2020 ergeben.

Die ZKR begrüßt die Annahme einer ersten internationalen Definition des Automatisierungsgrades in der Binnenschifffahrt. Sie sieht sich damit in ihrer Rolle als Vorreiter bei einem hochinnovativen Thema und als echtes Testlabor unter aktiver Mitarbeit der Delegationen bestätigt.

ELEKTRONISCHE MELDEPFLICHT FÜR TANKSCHIFFE

Die Pflicht zum Elektronischen Melden gilt seit dem 1. Dezember 2018 für alle Fahrzeuge mit festverbundenen Ladetanks an Bord. In Anbetracht der technischen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Ausweitung der Pflicht zur Nutzung der elektronischen Meldungen beschloss der Polizeiausschuss bei seiner Sitzung am 11. Oktober eine dreimonatige Toleranzfrist.

4) Interinstitutionelle Beziehungen

a) Europäische Kommission (EK)

Die verstärkte Zusammenarbeit, die 2003 mit der Unterzeichnung einer Kooperationsvereinbarung zwischen der Europäischen Kommission und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) eingeleitet und 2013 mit der Unterzeichnung einer Verwaltungsvereinbarung zwischen der GD MOVE und dem Sekretariat der ZKR erneuert wurde, verlief 2018 sehr intensiv.

Der seit Januar 2016 geltende Servicevertrag, der für einen Zeitraum von drei Jahren (2016-2018) vorgesehen war, wurde fortgesetzt und mit einem sehr positiven Ergebnis abgeschlossen, wie in den Sitzungen über die Umsetzung dieses Vertrags am 12. März und 23. November berichtet wurde. Wie in der Verwaltungsvereinbarung vorgesehen, stellt dieser Vertrag einen mehrjährigen Finanzrahmen zur Durchführung der gemeinsamen Aktivitäten dar.

Einerseits waren die verordnungsrechtlichen Arbeiten in den Bereichen technische Vorschriften und Berufsbefähigungen durch den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) mit der Annahme des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe ES-TRIN 2019/1 und des Europäischen Standards für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QIN 2018) am 8. November erfolgreich abgeschlossen worden. Andererseits stellt die Umsetzung der Marktbeobachtung auf europäischer Ebene die Dynamik dieser Kooperation unter Beweis, die mit der Veröffentlichung von drei Quartalsberichten und der Veröffentlichung des Jahresberichts mit einem von Herrn Hololei, Generaldirektor der GD MOVE unterzeichneten Vorwort auf öffentlichkeitswirksame Resonanz stieß. Das ZKR-Sekretariat hat durch die in diesem Vertrag vorgesehene technische Hilfe aktiv zur Vorbereitung der Halbzeitevaluierung des am 18. September veröffentlichten NAIADES-II-Aktionsplans der Europäischen Kommission beigetragen, insbesondere mit der Veröffentlichung eines Berichts zur Marktbeobachtung der Europäischen Binnenschifffahrt für den Zeitraum 2014-2017.

Auf der Grundlage dieser Erfolge bestätigten die Europäische Kommission und die Zentralkommission im Januar 2019 offiziell, dass sie ihre Zusammenarbeit für weitere drei Jahre im gleichen Format und mit der Erweiterung um die Dimension der Informationstechnologie fortsetzen werden.

Die Perspektiven einer künftigen Zusammenarbeit (nach 2021) waren Gegenstand erster Diskussionen und eines Meinungsaustauschs und sollten auch 2019 weiterhin einen wichtigen Platz auf der Tagesordnung einnehmen, um konkrete Vorschläge für eine zukunftssichere und konsolidierte Partnerschaft zu erarbeiten.

Das Sekretariat der ZKR nahm an den folgenden europäischen Veranstaltungen teil:

- die 9. Auflage der TNT-Tage am 26. und 27. April in Ljubljana;
- die Sitzung des Rhein-Alpen-Korridors am 19. November in Brüssel;
- die Konferenz „Multimodaler nachhaltiger Verkehr – welche Rolle spielt die Internalisierung externer Kosten?“, die im Rahmen des Multimodalitätsjahres 2018 organisiert wurde und am 17. Dezember in Brüssel stattfand.

b) Moselkommission

Im Rahmen der 2014 unterzeichneten Kooperationsabmachung fand am 9. Oktober in Straßburg eine fünfte gemeinsame Sitzung zwischen dem Sekretariat der Moselkommission und dem Sekretariat der ZKR statt.

Der Meinungsaustausch konzentrierte sich auf Rechtssetzungs- und Informationstätigkeiten in den folgenden Bereichen:

- Schifffahrtspolizei: Anpassung der Vorschriften über die Meldepflicht und die Ausweitung der Pflicht zum elektronischen Melden auf Tankschiffe (§ 12.01 RheinSchPV und § 9.05 MoselSchPV), Ausweitung der Meldepflicht auf weitere Fahrzeugkategorien, Verwaltungsvereinbarung über den Datenaustausch, Untersuchung zur Umsetzung der Entscheidung über die Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung mit einem Inland AIS Gerät und einem Kartenanzeigesystem, Aktualisierung des Bußgeldkatalogs, einzelfallbezogene Harmonisierung der RheinSchPV und der MoselSchPV (weitere Themen, bei denen eine Kooperation wünschenswert wäre), automatisierte Navigation.
- Mögliche Kooperation im Rahmen der Arbeiten von CESNI im Bereich der Informationstechnologien.
- Marktbeobachtung und Austausch statistischer Daten: Die gute Zusammenarbeit zwischen den beiden Institutionen wurde auch im Laufe des Jahres fortgesetzt. Zudem wurde ein Beitrag zum NAIADES-II-Bericht über das Sekretariat der ZKR übermittelt.

Das Sekretariat der ZKR war bei den beiden Plenarsitzungen der Moselkommission am 29. Mai in Metz und am 27. November in Koblenz vertreten.

c) Donaukommission

Das Sekretariat der ZKR war bei den beiden Plenarsitzungen der Donaukommission am 13. Juni und 12. Dezember in Budapest vertreten.

Das Sekretariat war auch an der Ministerkonferenz vertreten, die anlässlich des 70. Jahrestages der Unterzeichnung der Belgrader Konvention und der Gründung der Donaukommission in Verbindung mit der 90. Sitzung der Donaukommission am 29. Juni in Belgrad organisiert wurde.

d) Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR)

Das Sekretariat der ZKR war auf den Plenarsitzungen der IKSR vom 3. bis 4. Juli in Solothurn (Schweiz) vertreten.

e) Internationale Kommission für die Hydrologie des Rheingebiets (KHR)

Das Sekretariat der ZKR war auf den Plenarsitzungen der KHR am 19. und 20. März in Metz vertreten.

f) Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

Das Sekretariat nahm an der Internationalen Ministerkonferenz über die Binnenschifffahrt mit dem Titel „Die Schifffahrt verbindet“ teil, die auf gemeinsame Initiative der UNECE und des polnischen Ministeriums für maritime Wirtschaft und Binnenschifffahrt am 18. und 19. April in Breslau, Polen, stattfand und auf der eine Ministererklärung angenommen wurde.

5) Internationale Organisationen

Das Sekretariat vertrat die Zentralkommission

- bei der Europäischen Kommission (Sitzungen verschiedener Arbeitsgruppen, die mit der Binnenschifffahrt befasst sind),
- beim Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa in Genf sowie dessen Arbeits- und Expertengruppen, soweit Fragen der Binnenschifffahrt behandelt wurden,
- bei Anhörungen und Kolloquien des Internationalen Verkehrsforums (ITF),
- bei der Donaukommission (DK),
- bei der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR),
- bei der Moselkommission (MK).

6) Verwaltungsvereinbarungen

Das Sekretariat der ZKR nahm an zwei Sitzungen (am 10. und 11. April in Maison-Alfort und am 10. und 11. Oktober in Groningen) des Ausschusses RAINWAT teil, der mit der Verwaltung, Harmonisierung und Optimierung der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschifffahrtsweg beauftragt ist.

7) Nichtstaatliche Organisationen

Das Sekretariat nahm an Veranstaltungen der folgenden Organisationen teil:

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

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

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

Im Jahr 2018 tagte die Konferenz der Vertragsparteien (KVP), das für die Überwachung der Umsetzung der Bestimmungen des CDNI zuständige Gremium, am 21. Juni und 13. Dezember 2018 in Straßburg. Die Arbeitsgruppe CDNI/G tagte ebenfalls zweimal, und zwar am 11. und 12. April in Straßburg und am 30. Oktober in Wien (Österreich). Ein gemeinsames Treffen mit Sachverständigen der Donaukommission fand am folgenden Tag, dem 31. Oktober, in der österreichischen Hauptstadt statt.

Die Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (IAKS), das für die Umsetzung von Teil A (Annahme und Entsorgung öl- und fetthaltiger Abfälle) zuständige Gremium, tagte an zwei Terminen, am 29. Mai und am 22. November in Straßburg. Unter der Schirmherrschaft der IAKS fanden auch zwei Workshops statt: Ein Folgeworkshop zum Projekt der elektronischen Erfassung der Abgabe öl- und fetthaltiger Abfälle am 8. März in Rotterdam und ein Workshop zur Einführung des neuen Zahlungssystems des CDNI (SPE-CDNI) am 30. Mai in Straßburg.

IV) ZENTRALE VERWALTUNGSSTELLE FÜR DIE SOZIALE SICHERHEIT DER RHEINSCHIFFER

Die 75. und 76. Sitzung der Zentralen Verwaltungsstelle fanden unter dem Vorsitz von Herrn BRILLANCEAU von der französischen Delegation am 27. März und 26. Oktober in Straßburg statt.

UNTERZEICHNUNG DES ZUSATZES ZUR AUSNAHMEVEREINBARUNG BETREFFEND LIECHTENSTEIN

Deutschland, Belgien, Frankreich, Liechtenstein, Luxemburg und die Niederlande haben den Zusatz zur Vereinbarung über die Bestimmung der anzuwendenden Rechtsvorschriften für Rheinschiffer gemäß Artikel 16 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 („Ausnahmevereinbarung“) betreffend Liechtenstein unterzeichnet.

Der Zusatz tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf den Monat folgt, in dem alle Unterzeichnungen eingegangen sind, und die Ausnahmevereinbarung zwischen den unterzeichnenden Parteien wird mit dem Tage des Inkrafttretens wirksam. Da die letzte Unterzeichnung am 7. August 2018 im Sekretariat eingegangen ist, tritt der Zusatz somit am 1. September 2018 in Kraft, und die Ausnahmevereinbarung wird ab diesem Zeitpunkt zwischen den unterzeichnenden Parteien (Belgien, Deutschland, Frankreich, Liechtenstein, Luxemburg und Niederlande) wirksam.

Liechtenstein besitzt seit dem 2. Juli 2015 Beobachterstatus bei der CASS.

V) BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten mit Wirkung zum 1. Januar 2018 folgende Mitglieder an:

RICHTER

Herr BALL	Deutschland
Herr DE BAETS	Belgien
Herr WOEHRLING	Frankreich
Herr DE SAVORNIN- LOHMAN	Niederlande
Frau STAMM	Schweiz

STELLVERTRETENDE RICHTER

Herr GÖBEL	Deutschland
Herr BULLYNCK	Belgien
Herr BANGRATZ	Frankreich
Herr SPRENGER	Niederlande
Herr LÖTSCHER	Schweiz

GERICHTSKANZLER

Frau BRAAT, Rechtsberaterin der ZKR.

SITZUNGEN

Die Berufungskammer tagte unter dem Vorsitz von Frau STAMM am 18. April in Straßburg und fällte in letzter Instanz vier zivilrechtliche Urteile.

PROTOKOLL 24

100. Jubiläum der Einrichtung des ZKR-Sitzes in Straßburg

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 25

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 26

Termin der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 4. Dezember 2019, in Straßburg, statt.

PROTOKOLL 27

Frühjahrsplenarsitzung 2020

Beschluss

Die Frühjahrsplenarsitzung 2020 findet am 4. Juni 2020, in Straßburg, statt.

PROTOKOLL 28

Was hat das IKSR-Programm „Rhein 2020“ gebracht und wie geht es weiter?

Kein Beschluss.