



**FRÜHJAHRSSITZUNG 2022
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE
(2022-I)**

Straßburg, den 2. Juni 2022

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (22) 1 endg.

FRÜHJAHRSSITZUNG 2022

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2022-I)

Straßburg, den 2. Juni 2022

INHALTSVERZEICHNIS

Seiten

I. Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung

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

II. Allgemeine Fragen

Protokoll 2 : Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union.....	1
Protokoll 3 : Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)	1
Protokoll 4 : Zusammenarbeit der ZKR mit internationalen Organisationen	2
Protokoll 5 : Stellungnahme der ZKR zu den Ergebnissen ihrer Studie über die Energiewende zu einer emissionsfreien Binnenschifffahrt bis 2050	2

III. Rechtliche Fragen

Protokoll 6 : Rechtliche Fragen.....	9
--------------------------------------	---

IV. Wirtschaftsaspekte

Protokoll 7 : Bericht über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für das Jahr 2021	9
---	---

V. Schifferpatente und Besatzungen

Protokoll 8 : Schifferpatente und Besatzungen - Besondere Maßnahmen der Zentralkommission zur Erleichterung der Mobilität des Personals in der Binnenschifffahrt.....	12
---	----

VI. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein

Protokoll 9 : Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein.....	14
---	----

VII. Technische Vorschriften für Binnenschiffe

Protokoll 10 : Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) – Musterantrag auf Untersuchung (Anlage A) und Begriffsbestimmungen (§ 1.01 Nummer 24).....	14
Protokoll 11: Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) - Anpassung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB).....	17

VIII. Automatisierte Navigation

Protokoll 12 : Automatisierte Navigation..... 17

IX. Der Rhein als Wasserstraße

Protokoll 13 : Bau eines Entnahmebauwerks zur Versorgung eines Röhrichtgebiets bei Beinheim am Oberrhein bei Rhein-km 336,15 17

Protokoll 14: Bau einer Fischaufstiegsanlage an der Wasserkraftanlage Rhinau bei Rhein-km 256,700 22

Protokoll 15: Abbruch der Merwedebrücke bei Rhein-km 956,680 27

Protokoll 16: 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 2021 (2021-I-20) 32

Protokoll 17: Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2021-I-21)..... 35

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

Protokoll 18 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art 37

XI. Haushalt und Verwaltung

Protokoll 19 : Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2021 51

Protokoll 20 : Zusammensetzung des Sekretariats 51

Protokoll 21 : Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2020 51

XII. Verschiedenes

Protokoll 22 : Pressemitteilung 68

Protokoll 23: Termin der nächsten Plenartagung 68

ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 2022 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

**Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung
Zusammensetzung der Zentralkommission**

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union

**Unterzeichnung eines neuen Dienstleistungsvertrags mit der GD MOVE
der Europäischen Kommission**

**Beschluss
(im schriftlichen Verfahren gefasster Beschluss vom 25. März 2022)**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR),

in Fortführung der Dienstleistungsverträge, die sie zuvor mit der GD MOVE der Europäischen Kommission geschlossen hat,

ermächtigt ihre Generalsekretärin, im Namen der ZKR den Vertrag MOVE/2021/NP/0011-MOVE/D3/SER/2021-538-SI2.870020 über Aktivitäten in den Bereichen Marktbeobachtung, ERDMS, Leistungskennzahlen und technische Hilfe für einen Zeitraum von 36 Monaten ab dem Datum der Unterzeichnung zu unterzeichnen,

dankt ihrem Sekretariat und der Korrespondenzgruppe der ZKR für den europäischen Vertrag für die gute Vorarbeit und

beauftragt ihre Generalsekretärin, die Umsetzung sowie die administrative und finanzielle Verwaltung dieses neuen Vertrags unter Wahrung der Interessen der ZKR zu gewährleisten und regelmäßig darüber zu berichten.

PROTOKOLL 3

**Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der
Binnenschifffahrt (CESNI)**

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 4

Zusammenarbeit der ZKR mit internationalen Organisationen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 5

Annahme der Stellungnahme der ZKR zu den Ergebnissen ihrer Studie über die Energiewende zu einer emissionsfreien Binnenschifffahrt bis 2050

(im schriftlichen Verfahren gefasster Beschluss vom 5. April 2022)

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Wirtschaftsausschusses, ihres Ausschusses für Binnenschifffahrtsrecht, ihres Untersuchungsausschusses und ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt,

unter Bezugnahme auf die Mannheimer Erklärung vom 17. Oktober 2018,

gestützt auf die mit dem Beschluss 2021-I-6 veröffentlichte Studie über die Energiewende zu einer emissionsfreien Binnenschifffahrt im Jahr 2050,

gestützt auf das im oben genannten Beschluss erteilte Mandat an *ihren Wirtschaftsausschuss, ihren Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, ihren Untersuchungsausschuss und ihren Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, die sich aus der Studie ergebenden wirtschaftlichen, technischen, rechtlichen und praktischen Fragen der Durchführbarkeit zu prüfen,*

nimmt ihre Stellungnahme zu den Ergebnissen ihrer Studie über die Energiewende zu einer emissionsfreien Binnenschifffahrt im Jahr 2050 an,

bittet das Sekretariat, die Stellungnahme auf ihrer Website zu veröffentlichen.

Anlage: Stellungnahme der ZKR zu den Ergebnissen ihrer Studie über die Energiewende zu einer emissionsfreien Binnenschifffahrt im Jahr 2050.

Anlage zu Protokoll 5

Stellungnahme der ZKR zu den Ergebnissen ihrer Studie über die Energiewende zu einer emissionsfreien Binnenschifffahrt im Jahr 2050

Am 7. Juli 2021 fanden Sitzungen des Wirtschaftsausschusses, des Ausschusses für Binnenschifffahrtsrecht und des Untersuchungsausschusses statt, um die Ergebnisse der Studie zu analysieren. Grundsätzlich unterstützten die drei Ausschüsse die Schlussfolgerungen der Studie mit den nachstehend aufgeführten wichtigsten Bemerkungen und Vorbehalten.

Teil I - Die Herausforderung der Energiewende

- Die Energiewende in Richtung Emissionsfreiheit stellt eine existenzielle Herausforderung für die Rheinschifffahrt und die europäische Schifffahrt dar und ist eine politische Priorität auf nationaler und internationaler Ebene (Mannheimer Erklärung, Europäischer Grüner Deal...).
- Sie wird erhebliche Kosten verursachen, denn die finanzielle Lücke, die geschlossen werden muss, um die Ziele der Mannheimer Erklärung und die europäischen Ziele zu erreichen, wird derzeit auf mehrere Milliarden Euro geschätzt.
- Die mit der Energiewende verbundenen Kosten werden die finanziellen Möglichkeiten des Schifffahrtsgewerbes übersteigen, so dass das Gewerbe nur einen Teil der für die Energiewende erforderlichen Finanzierung übernehmen kann.
- Derzeit sind nur sehr wenige Schiffseigner in der Lage, die Energiewende aus eigener Kraft zu finanzieren
- Derzeit gibt es keinen Business Case für Investitionen in (nahezu) emissionsfreie Technologien. Aus diesem Grund ist eine starke öffentliche Unterstützung erforderlich.
- Eines der Haupthindernisse ist daher finanzieller Natur (neben rechtlichen und technischen Hürden).
- Die Energiewende hin zu einer emissionsfreien Binnenschifffahrt ist mit technologischen Unsicherheiten verbunden.
- Es ist unstrittig, dass konkrete Maßnahmen zur Förderung des Greening der Binnenschifffahrt über das geografische Gebiet der ZKR-Mitgliedstaaten hinausgehen müssen. Das Greening sollte nicht die Wettbewerbsposition derjenigen Staaten oder Gewerbetreibenden schwächen, die voll und ganz auf das Greening setzen. Es muss für eine Wettbewerbsgleichheit gesorgt werden. Die Bewältigung der ökologischen Herausforderung würde von einer Politik des Greening profitieren, die von allen ZKR-Mitgliedstaaten, den EU-Mitgliedstaaten und den Donauanrainerstaaten mitgetragen wird.

Teil II - Die Rolle eines europäischen Förder- und Finanzierungsinstruments für das Greening der Binnenschifffahrt

Die ZKR hält es für **angebracht, den Vorschlag eines europäischen Instruments zur finanziellen Unterstützung der Energiewende in der Binnenschifffahrt auf der Grundlage gemischter (öffentlicher und privater) Finanzierungsquellen, einschließlich eines Beitrags des Gewerbes, zu prüfen.**

Allerdings müssen die zuständigen Organisationen noch einige wirtschaftliche, technische, rechtliche und praktische Fragen der Machbarkeit klären, bevor ein solches Instrument möglicherweise eingeführt werden könnte.

1. Allgemeine Erwägungen

- Es ist von zentraler Bedeutung, dass ein europäisches Förder- und Finanzierungsinstrument **den Schiffseignern der Mitgliedstaaten der ZKR, der EU sowie der an das europäische Wasserstraßennetz angeschlossenen Donauanrainerstaaten** (insbesondere Serbien und der Ukraine) zu gleichen Bedingungen (Gleichbehandlung) **offen steht**.
- Ein **einfacher Zugang** zu einem solchen Instrument ist von größter Bedeutung, ebenso wie **eine unkomplizierte und effiziente Verwaltung**.
- Parallel zu einer Finanzierung durch Kreditinstitute sind **europäische und nationale Finanzierungsprogramme** zur Unterstützung der Energiewende **notwendig**. Sie sollten langfristig umweltfreundliche Technologien und Infrastrukturprojekte fördern.
- Investitionen in das Greening **sowohl von Neubauten als auch der bestehenden Flotte (Nachrüstung)** sollten durch europäische und nationale Finanzierungsprogramme sowie durch Pilotprojekte unterstützt werden.
- Durch die Anwendung von Pay-per-Use-Modellen für containerisierte Energiespeichersysteme könnte der Investitionsdruck verringert werden.
- Das Potenzial des wirtschaftlichen Nutzens von gemeinsamen Beschaffungen wird als eher gering eingeschätzt.

2. Wirtschaftliche Erwägungen

a) Der Beitrag des Gewerbes: Umfang und Modalitäten

- Die ZKR nimmt zur Kenntnis, dass das Binnenschiffahrtsgewerbe die Bereitschaft bekundet hat, unter bestimmten Voraussetzungen seinerseits einen finanziellen Beitrag zur Energiewende in der Binnenschiffahrt zu leisten. Die gewerbeseitige Bereitschaft zur Zahlung eines Beitrags ist insbesondere abhängig von
 - einem wesentlichen Beitrag der öffentlichen Hand zu einem solchen Finanzierungsinstrument.
 - den Voraussetzungen und Modalitäten eines solchen Finanzierungsinstruments.
- Es ist jedoch unerlässlich, eine **Diskussion mit dem Gewerbe zu führen**, um die folgenden Punkte zu klären:
 - Wie am besten ein Beitrag zur Energiewende geleistet werden kann.
 - **Welche Höhe eines solchen Beitrags angemessen wäre.**
 - Die **Modalitäten, nach denen ein solcher Beitrag erhoben werden würde.**Die erfolgreiche Umsetzung eines solchen Systems hängt von seiner Akzeptanz im Gewerbe ab. Um diese Akzeptanz zu erreichen, ist ein Dialog erforderlich.
- Auf jeden Fall sollte es möglich sein, solche Beiträge danach zu **differenzieren**, ob Schiffseigner bereits Investitionen für umweltfreundlichere Schiffe vorgenommen haben. Die **von Schiffseignern bereits getätigten Greening-Investitionen müssen angemessen berücksichtigt werden**.
- Ein **Kennzeichnungssystem** könnte als Grundlage für einen solchen differenzierten Ansatz dienen. Je umweltfreundlicher das Schiff, desto geringer der Beitrag des Schiffseigners".

b) Auswirkungen auf die Verkehrsverlagerung

- Maßnahmen und Aktionen, die das Greening der Binnenschifffahrt unterstützen, dürfen **nicht zu einer Verkehrsverlagerung zu Lasten dieses Verkehrsträgers führen**. Es muss das richtige Maß gefunden werden.
- Die **Auswirkungen eines möglichen Beitrags des Gewerbes auf die Verkehrsverlagerung müssen daher sorgfältig und genau analysiert werden**. Besondere Aufmerksamkeit gebührt dem Risiko, dass höhere Betriebskosten die Wettbewerbsposition der Binnenschifffahrtsunternehmen verschlechtern. In Bezug auf die Einführung eines solchen Gewerbebeitrags sollte daher noch eine vertiefte Sensitivitätsanalyse und Folgenabschätzung durchgeführt werden, die über die bisherigen Schlussfolgerungen aus den Untersuchungsfragen G und H; dort wurde ein Beitrag i.H.v. 0,04 bis 0,08 Euro pro Liter gebunkerten Brennstoffs vorgeschlagen. Diese Analyse sollte insbesondere die positiven und negativen Auswirkungen eines derartigen Gewerbebeitrags berücksichtigen.

c) Beitrag des Gewerbes im Vergleich zu einer Steuer

- Aus Sicht des Gewerbes ist es **nicht möglich, sowohl eine Steuer als auch einen Beitrag vom Gewerbe zu verlangen, da die finanzielle Belastung für die Binnenschifffahrt zu hoch wäre**.
- Die Entwicklungen im Zusammenhang mit der Überarbeitung der **EU-Energiesteuerrichtlinie müssen daher genau verfolgt werden**. Sollte in Zukunft eine Steuer auf Gasöl erhoben werden, könnten die Möglichkeiten des Gewerbes zur Leistung eines Beitrages stark beeinträchtigt werden.
- Einige der beteiligten Parteien würden einen **Beitrag des Gewerbes einer Steuer vorziehen**. Ein derartiger Beitrag könnte nämlich für Binnenschifffahrtsprojekte zweckgebunden werden, so dass sichergestellt wäre, dass die erhobenen Beiträge in das Binnenschifffahrtsgewerbe reinvestiert würden. Dies kann bei einem Steuersystem nicht gewährleistet werden. Darüber hinaus könnte ein Beitrag des Gewerbes ein effizienterer Anreiz als steuerliche Instrumente sein, um Emissionsziele zu erreichen (da dieser vom Gewerbe nicht als Zwangsgeld empfunden wird) und das Verursacherprinzip auf effizientere Weise umzusetzen.

3. Erwägungen zur Governance-Struktur

- Es besteht kein Zweifel daran, dass **öffentliche Zuschüsse für ein europäisches Greening-Instrument von größter Bedeutung sein werden**.
- In diesem Stadium **sollten alle Arten von öffentlichen Finanzierungsquellen** als mögliche Grundlage für ein solches europäisches Instrument in **Betracht gezogen werden**. Es ist zu früh, um irgendetwas auszuschließen.
- **In einem ersten Schritt sollten bestehende öffentliche Finanzierungsquellen in Erwägung gezogen werden**.
- Die **Modalitäten**, nach denen öffentliche Fördermittel dieses Instrument finanzieren könnten, **müssen noch festgelegt werden**.
- Die **Rolle der Europäischen Union** bei einem solchen Instrument muss weiter untersucht werden.
- Zum jetzigen Zeitpunkt ist es noch **zu früh, um die Governance-Struktur, den Status und die Rechtsgrundlagen** (internationaler Rahmen, EU-Rechtsrahmen mit Öffnung für Drittstaaten ...) sowie die administrativen Details eines solchen Instruments zu bestimmen. Auf diese Aspekte sollte man sich zu gegebener Zeit verständigen.
- In dieser Hinsicht könnten die Entwicklungen in anderen internationalen Organisationen aus dem Verkehrsbereich wie der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) bei der Förderung und Finanzierung verfolgt werden. Die ZKR hofft, dass im PLATINA3 Projekt ein Aktionsplan für die weitere Entwicklung dieses Instruments vorgelegt wird.

4. Rechtliche Erwägungen

- Die Einführung eines **Beitrags des Gewerbes muss** in jedem Fall **mit den einschlägigen internationalen Übereinkommen**, insbesondere mit der Mannheimer Akte und der Belgrader Konvention, **vereinbar sein**.
- Über die vorläufige Analyse im Kontext der Untersuchungsfragen G und H hinaus ist es Aufgabe der **ZKR, die Kompatibilität eines Beitrags durch das Gewerbe mit der Mannheimer Akte zu bewerten**.
- Es wäre hilfreich, wenn die **Donaukommission** eine ähnliche Kompatibilitätsbewertung **mit Blick auf die Belgrader Konvention** durchführen könnte.

Teil III - Übergangsszenarien und technologische Aspekte

1. Die Reduzierung der Treibhausgasemissionen ist die größte Herausforderung, da Luftschadstoffe bei Verbrennungsmotoren mit modernen Abgasnachbehandlungssystemen weitestgehend vermieden werden können.
2. Die **Senkung des Energieverbrauchs mit allen möglichen Mitteln ist ein wichtiger Hebel zur Verringerung der Emissionen**. Dazu gehören zum Beispiel eine bessere Nutzung der Schiffe, eine höhere Effizienz durch moderne Antriebssysteme, eine verbesserte Hydrodynamik der Schiffe, „smart navigation“ mit weniger Wartezeiten an Schleusen sowie eine wirksame Einbindung der Binnenschifffahrt in die Logistik der Seehäfen. Daher wird die Einführung von emissionsfreien Technologien in Verbindung mit der Senkung des Energieverbrauchs es der Binnenschifffahrt ermöglichen, das Ziel einer emissionsfreien Flotte im Jahr 2050 zu erreichen.
3. **Keine Universallösung und Ressourcenverteilung**
 - Ein **technologieoffener und neutraler Ansatz** ist angesichts der derzeitigen Herausforderungen und Unsicherheiten mit Blick auf die meisten innovativen Technologien erforderlich. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt **sollte** bei der Entwicklung eines **europäischen Förder- und Finanzierungsinstruments keine Technologie ausgeschlossen werden**, und es kann keine Priorität für eine bestimmte Technologie festgelegt werden.
 - Insbesondere bei begrenzten (finanziellen) Ressourcen scheint es angebracht, auf die Technologien zu setzen, die die größten Emissionsminderungen erzielen können.
 - Es sollte die **bestmögliche Ressourcenverteilung und -nutzung** angestrebt werden.
4. **Zwei Übergangsszenarien**
 - Die **Übergangsszenarien** beschreiben die erwartete Entwicklung der gesamten Flotte im Hinblick auf die verwendeten Technologien (Energieträger und Energiewandler). Sie betreffen sowohl den Bau neuer Schiffe als auch die Nachrüstung und das Abwracken bestehender Schiffe.
 - In Anbetracht der Unwägbarkeiten bei der Entwicklung bestimmter Technologien und der Produktionskapazitäten für alternative Brennstoffe **prüft** die ZKR ein konservatives sowie ein innovatives Übergangsszenario. Beide Szenarien sind hinreichend ambitioniert, um die Ziele der Mannheimer Erklärung zu erreichen.
 - Im Hinblick auf die technologischen Lösungen, die von der Industrie entwickelt werden, spielen politische Signale eine wichtige Rolle.

5. Der Tank-to-wake-Ansatz (TTW) ist trotz seiner Einschränkungen ein nachvollziehbarer erster Schritt

- Die ZKR hält den TTW-Ansatz vorerst für eine geeignete Zwischenlösung, bis ein "Well-to-Wake"-Ansatz für die einschlägigen Energieträger verfügbar ist. Es ist jedoch auch notwendig, die damit verbundenen Einschränkungen und möglichen Ungenauigkeiten im Zusammenhang mit dem TTW-Ansatz zu berücksichtigen.
- Die Anwendung dieses TTW-Ansatzes setzt Annahmen zu den vorgelagerten Schritten voraus (erzeugte Emissionen und Verfügbarkeit von Brennstoffen), die in der Studie natürlich unter idealen Bedingungen dargestellt werden.
- Dieser Ansatz erlaubt es, im Einklang mit anerkannten wissenschaftlichen Methoden¹ sowie den im Verordnungsrahmen genutzten Methoden², auch das Potenzial der Kohlenstoffneutralität bestimmter Brennstoffe zu berücksichtigen. Lebenszyklusbetrachtungen werden nicht berücksichtigt. Diese Erwägungen sind aber für bestimmte **Technologien** wie Batterien oder Brennstoffzellen besonders wichtig.

6. Drop-in-Biokraftstoffe und HVO

- In der Studie werden unter Hydrierten Pflanzenölen HVO (*Hydrotreated Vegetable Oil*) alle vergleichbaren Drop-in-Biobrennstoffe und synthetischer Diesel, der mit abgeschiedenem CO₂ und nachhaltigem Strom hergestellt wird, subsumiert.
- Die Studie spiegelt die **großen Hoffnungen** wider, die mit **kohlenstoffneutralen Kraftstoffen** (wie HVO oder Biomethanol) verbunden sind. Aus Sicht der ZKR ist allerdings festzustellen, dass die **nachhaltige Produktion dieser Kraftstoffe eine ernste Herausforderung darstellt**. In jedem Fall **muss die Herkunft der Biobrennstoffe gemäß den international anerkannten Methoden nachvollziehbar sein**. Auch die **Verfügbarkeit von Biobrennstoffen ist mit großen Unsicherheiten behaftet**, insbesondere angesichts der begrenzten Produktionskapazitäten und des Wettbewerbs mit anderen Verkehrsträgern oder Industriesektoren, in denen kurzfristig kein anderer Brennstoff verfügbar zu sein scheint. Diese Unsicherheiten hinsichtlich der Verfügbarkeit gelten jedoch auch für andere alternative Brennstoffe, die auf Strom aus erneuerbaren Quellen beruhen, wie z. B. durch Elektrolyse erzeugter Wasserstoff.
- Obwohl Biobrennstoffe unter Berücksichtigung der gesamten Produktions- und Lieferkette als kohlenstoffneutral gelten, werden bei der **Verbrennung von Biobrennstoffen in Verbrennungsmotoren Luftschadstoffe auf lokaler Ebene freigesetzt**. Würden daher lokale Vorschriften Null-Emissions-Zonen vorschreiben, wie dies beispielsweise in einigen europäischen Städten geplant ist, könnten Schiffe, die mit Biobrennstoffen betrieben werden, dort nicht mehr fahren.
- Es ist wichtig zu beachten, dass die **Betriebskosten auch durch einen verbesserten technologischen Reifegrad gesenkt werden können** (d. h. geringere Wartungskosten, insbesondere für Batterien, oder Vorteile in Bezug auf die Energieeffizienz des Antriebssystems).

¹ Weltklimarat (IPCC), Leitlinien für nationale Treibhausgasinventare von 2006, Band 2, Kapitel 3, https://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/2006gl/pdf/2_Volume2/V2_3_Ch3_Mobile_Combustion.pdf. Die im IPCC festgelegte Grundlage wurde auch in die Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen aufgenommen.

² Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (Neufassung) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001>

7. Überarbeitung der Studie

- Die **ZKR verpflichtet sich, den Bedarf einer Überarbeitung der Untersuchungsfrage C in drei Jahren zu prüfen** (je nach Bedarf und Kapazität).
- Bei einer anstehenden Überarbeitung der Studie wird es wichtig sein, **zuverlässigere Daten über die Emissionen in der vorgelagerten Produktions- und Lieferkette zu erheben und einen „Well-to-Wake“-Ansatz zu wählen** (der **Lebenszyklus** aller vorgesehenen Technologien muss hierbei berücksichtigt werden).
- Auch in einer späteren Phase muss auf Folgendes geachtet werden:
 - Emissionen im Zusammenhang mit anderen Aspekten des Lebenszyklus eines Schiffes, wie Bau, Wartung und Abwracken,
 - Aspekte der Umweltsicherheit und Verschmutzungsrisiken bei Unfällen mit alternativen Brennstoffen oder Batterien.

PROTOKOLL 6

Rechtliche Fragen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 7

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 2021.

Anlage

Anlage zu Protokoll 7

Bericht über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für das Jahr 2021

Das Jahr 2021 war durch eine robuste Erholung gekennzeichnet, die dazu führte, dass verschiedene Gütersegmente der Binnenschifffahrt das Umschlags- und Beförderungsniveau vor der Pandemie erreichten und teilweise übertrafen. Im Zuge der wirtschaftlichen Erholung stiegen die Rohstoffpreise bereits in der zweiten Jahreshälfte an. Die rasch steigende Nachfrage führte auch zu Störungen im Handel mit industriellen Komponenten.

Der wirtschaftliche Aufschwung war besonders ausgeprägt in der Frachtschifffahrt, die 2021 im Vergleich zu 2020 in fast allen Marktsegmenten einen Zuwachs verzeichnete. Die Güterbeförderung auf dem traditionellen Rhein nahm um 5,4 % zu, blieb aber um 3,2 % niedriger als 2019. Auch die Verkehrsleistung stieg 2021 gegenüber 2020 um 4,5 %, erreichte aber nicht den Wert vor der Pandemie.

Die gestiegene Stahlproduktion und die hohen Gaspreise führten zu einem starken Anstieg der Kohlenachfrage und damit auch der Kohlebeförderung auf dem Rhein, die 2021 um 28,5 % zunahm. Dieser Anstieg auf dem Rhein verlief parallel zum Anstieg der Kohlebeförderung auf dem Seeweg. Der Amsterdamer Hafen ist ein deutliches Beispiel für diesen Trend: Im Jahr 2021 stieg der Kohleumschlag im Seeverkehr um 41 %. Aufgrund einer Erholung der Stahlproduktion, wuchsen Eisenerz und Metalle kontinuierlich um 15,7 % bzw. 11,2 %. Andere Gütersegmente, nämlich Container, landwirtschaftliche Erzeugnisse und Nahrungsmittel, Sand, Steine und Kies sowie Mineralölprodukte und Chemikalien, blieben einigermaßen stabil.

Der im Jahr 2021 zu verzeichnende Wirtschaftsaufschwung wird durch die Entwicklung des Güterumschlags in den wichtigsten europäischen Seehäfen deutlich unterstrichen:

- Im Hafen Antwerpen stieg die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt im Jahr 2021 um 7,5 % und erreichte ein Volumen von 108,5 Millionen Tonnen gegenüber 101,0 Millionen Tonnen im Jahr 2020.
- In den Nordseehäfen (Gent, Terneuzen, Borsele, Flushing) belief sich der Güterumschlag in der Binnenschifffahrt im Jahr 2021 auf 59,7 Millionen Tonnen; dies entspricht einem Anstieg von 9 % gegenüber dem Covid-Jahr 2020.
- Im Hafen von Constanța in der Donauregion nahm die Binnenschifffahrt im Jahr 2021 gegenüber 2020 um fast 9,7 % auf rund 15,9 Millionen Tonnen zu.

Insgesamt wurde die Erholung des Güterverkehrs durch die Wasserstandsbedingungen unterstützt. Auf dem Rhein war die Zahl der kritischen Niedrigwassertage im Jahr 2021 eher begrenzt. Ein Beispiel ist die Pegelstation Kaub am Mittelrhein, wo die Anzahl der Tage unter einem kritischen Niedrigwasserstand (gleichwertiger Wasserstand) im Jahr 2021 bei 10 lag, verglichen mit 107 im Niedrigwasserjahr 2018. Die Analyse der Wasserstandsdaten für die Donau deutet auf eine etwas höhere Anzahl von Niedrigwassertagen im Jahr 2021 hin, auch im Zeitraum von 2015 bis 2021.

Obwohl die Wasserführung insgesamt eher günstig war, verschlechterten sich diese Bedingungen zum Jahresende (4. Quartal 2021). Dieser Rückgang der Wasserstände führte im 4. Quartal 2021 zu einem Anstieg der Beförderungspreise bzw. Frachtraten, insbesondere für Trockengüter, die auf dem Spotmarkt angeboten werden. Die Frachtraten für Flüssiggüter haben sich in den letzten zwei Jahren leicht negativ entwickelt, ein Trend, der erst im 4. Quartal 2021 durch den niedrigen Wasserstand unterbrochen wurde. Die Gründe dafür liegen in der geringeren Transportnachfrage nach Flüssiggütern aufgrund der Corona-Pandemie.

Für den Güterverkehr sind die Aussichten für 2022-2024 insgesamt auf eine Erholung ausgerichtet. Es bestehen jedoch erhebliche Abwärtsrisiken, die in dem russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine und seinen Auswirkungen auf die Wirtschaft wurzeln. Diese wirtschaftlichen Auswirkungen bestehen hauptsächlich in höheren Rohstoffpreisen und Versorgungsunterbrechungen.

Es wird erwartet, dass der Krieg in der Ukraine die Getreidebeförderung beeinflussen wird, da dieser Konflikt zu starken Engpässen beim Getreideexport aus der Schwarzmeerregion in viele Getreideverbrauchermärkte geführt hat. Folglich gewinnen alternative Getreideexportregionen an Bedeutung. Es ist zu erwarten, dass die Erntegebiete in Frankreich und der damit verbundene Hinterlandverkehr auf den französischen Wasserstraßen von dieser Situation profitieren werden. Der Fluss-See-Hafen von Rouen ist ein wichtiger Knotenpunkt für den Getreideexport, und Binnenschiffe im Hinterland transportieren das Getreide zum Hafen. Mit der Wiederbelebung des Handels zwischen dem Hafen von Rouen und den Ländern Nordafrikas dürfte auch die Binnenschifffahrt in Nordfrankreich von der Getreidebeförderung profitieren. Die Länder in Nordafrika sind große Getreideimporteure und müssen ihre Getreidevorräte sichern.

Im Jahr 2021 erreichte die Zahl der Binnenschiffe in Europa mehr als 10.000 in den Rheinstaaaten, 3.500 in den Donaustaaten und 2.300 in anderen europäischen Staaten registrierte Schiffe, und die Nachfrage nach neu gebauten Schiffen setzte ihren positiven Kurs fort. Die Neubaurate für Trockengüterschiffe ging um neun Einheiten zurück, von 26 im Jahr 2020 auf 18 im Jahr 2021. Dagegen stieg die Zahl der neu gebauten Tankschiffe um vier Einheiten: 40 Einheiten im Jahr 2019, 54 im Jahr 2020 und 58 im Jahr 2021. Die Mehrzahl der neuen Tankschiffe ist den Kapazitätskategorien 3.000-4.000 und 2.000-3.000 Tonnen zuzuordnen.

Die Entwicklung der Beschäftigung im Güter- und Personenverkehr im Binnenschifffahrtssektor in Europa zeigt für den Zeitraum 2019 bis 2020 eine Veränderung. Die Folgen der Pandemie waren für den Passagierverkehr besonders schwerwiegend. Letzterer verzeichnet einen Anstieg von 17.895 Beschäftigten im Jahr 2010 auf 23.100 im Jahr 2019, während die Beschäftigung im Jahr 2020 leicht auf 21.023 Beschäftigte zurückgeht. Der Güterverkehrssektor hingegen war von den Folgen der Pandemie nicht besonders betroffen und blieb in den letzten zehn Jahren nahezu konstant. Die Zahl der Beschäftigten im Güterverkehr lag mit 23.170 Personen leicht über der Beschäftigung im Passagierverkehr.

Die Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie haben den Sektor des Passagierverkehrs in den Jahren 2020 und 2021 stark beeinträchtigt. Auch wenn im Jahr 2021 aufgrund der Lockerung der Präventionsmaßnahmen eine Wiederaufnahme der Kreuzfahrten zu beobachten ist, liegen die Passagierzahlen auf dem Rhein immer noch 55 % unter dem Niveau vor der Pandemie im Jahr 2019.

Die Zahl der Durchfahrten von Kreuzfahrtschiffen an der Schleuse Iffezheim auf dem Rhein stieg von 534 im Jahr 2020 auf 1.315 im Jahr 2021, wenn sie auch weit unter den 2.929 Durchfahrten im Jahr 2019 blieb. Vergleichbare Trends sind für die Donau und die Mosel zu verzeichnen. Auf der Donau an der deutsch-österreichischen Grenze stiegen die Zahlen von 324 Kreuzfahrtschiffen auf 1.255, und liegen damit immer noch unter den 3.668 Durchfahrten des Jahres 2019. Auf der Mosel sank die Zahl der Durchfahrten zwischen 2019 und 2020 von 1.536 auf 469, stieg aber 2021 wieder auf 1.000 an.

Auch wenn sich der Markt für Flusskreuzfahrten zu verbessern scheint, könnten der anhaltende Krieg in der Ukraine und die gestiegenen Preise für Rohstoffe wie Stahl, die für den Bau neuer Schiffe erforderlich sind, einige Unsicherheitsfaktoren für die Aussichten im Passagierverkehr im Jahr 2022 darstellen.

Viele Länder haben im Frühjahr 2022 ihre Grenzen für Reisende geöffnet, und es werden wieder neue Aufträge für Flusskreuzfahrtschiffe erteilt. Dennoch verursacht der Krieg in der Ukraine einige Schwierigkeiten für den europäischen Flusskreuzfahrtmarkt. Zum einen könnte die Attraktivität der unteren Donau aufgrund des potenziellen Risikos von Fahrten in diesem Gebiet deutlich sinken. Zum anderen hat der Krieg auch zu einem erheblichen Rückgang des ukrainischen Personals geführt, das auf dem Flusskreuzfahrtmarkt tätig ist. Und nicht zuletzt könnte der Anstieg der Treibstoffpreise zu Aufschlägen auf die Reisepreise führen, was sich ebenfalls auf den Tourismus auswirken würde.

PROTOKOLL 8

Schifferpatente und Besatzungen

Besondere Maßnahmen der Zentralkommission zur Erleichterung der Mobilität des Personals in der Binnenschifffahrt

Beschluss (im schriftlichen Verfahren gefasster Beschluss vom 11. April 2022)

Die Zentralkommission,

bis zur Verabschiedung der neuen Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV),

unter Berücksichtigung der besonderen Umstände im Zusammenhang mit der Anwendung der Richtlinie (EU) 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Anerkennung von Berufsbefähigungen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG des Rates ab dem 18. Januar 2022,

im Bewusstsein der Auswirkungen der Anwendung von Vorschriften der Richtlinie auf das reibungslose Funktionieren der nationalen Verwaltungen, der zuständigen Behörden und der Kontrollorgane in Bezug auf die Ausstellung und Kontrolle von Urkunden für die Fahrzeuge und das Personal, die auf dem Rhein fahren,

in der Erkenntnis, dass auf Grundlage des ES-QIN bereits heute eine gemeinsame Grundlage für die Zentralkommission und die Europäische Union besteht, Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher auf der Grundlage weitgehend identischer Anforderungen auszustellen,

in dem Bestreben, auf dem Rhein die Kontrolle von Befähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern, die nach dem 17. Januar 2022 gemäß der Richtlinie (EU) 2017/2397 ausgestellt wurden, zu erleichtern,

in dem Bestreben, auch außerhalb des Rheins die Kontrolle von Befähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern, die nach dem 17. Januar 2022 gemäß der RheinSchPersV ausgestellt wurden, zu erleichtern,

in dem Wunsch, dass der Zugang zur Europäischen Besatzungsdatenbank (ECDB) nun für alle Mitgliedstaaten eingerichtet ist,

in dem Bestreben, die Leistungsfähigkeit der Rheinschifffahrt unter Wahrung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auch weiterhin sicherzustellen,

I

lädt ihre Mitgliedstaaten ein,

1. alle vertretbaren Anstrengungen zu unternehmen, um die Überarbeitung der RheinSchPersV zügig und mit dem Ziel abzuschließen, mit der Richtlinie (EU) 2017/2397 übereinstimmende Anforderungen an das Ausstellen von Befähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern festzulegen,
2. im Rahmen des CESNI den Austausch zu intensivieren, um weitere Möglichkeiten für bestehende, nach gültiger RheinSchPersV ausgestellte Befähigungszeugnisse zu identifizieren, die Mobilität der Besatzungsmitglieder zu erleichtern und ähnliche Maßnahmen in anderen Gebieten in Europa zu ergreifen;

II

lädt ihre Mitgliedstaaten ein, mit ihren Polizeibehörden Kontakt aufzunehmen, um Maßnahmen zu ergreifen, die darauf abzielen,

1. nicht zu ahnden, wenn das Personal, das auf dem Rhein fährt, während einer Kontrolle durch diese Behörden Unionsbefähigungszeugnisse sowie Schifferdienstbücher und Bordbücher die gemäß der Richtlinie (EU) 2017/2397 ausgestellt wurden, vorlegt,
2. nicht zu ahnden, wenn das Personal, das außerhalb des Rheins fährt, während einer Kontrolle durch diese Behörden Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die nach dem 17. Januar 2022 und gemäß der am 17. Januar 2022 geltenden RheinSchPersV ausgestellt wurden, vorlegt,

III

lädt ihre Mitgliedstaaten, die auch Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind, ein,

nach Abschluss der Revision den Entwurf der neuen RheinSchPersV an die Europäische Kommission im Rahmen des Koordinierungsverfahrens gemäß Artikel 218 Absatz 9 AEUV zu notifizieren;

regelmäßig zu berichten, welche Maßnahmen sie ergriffen haben, um die Richtlinie (EU) 2017/2397 umzusetzen.

Dieser Beschluss tritt unmittelbar in Kraft. Er gilt bis zum Inkrafttreten der neuen RheinSchPersV oder bis 30. September 2022, falls die neue RheinSchPersV bis zu diesem Datum noch nicht verabschiedet ist. Eine Verlängerung über den 30. September 2022 hinaus kann bei Bedarf in Betracht gezogen werden.

PROTOKOLL 9

Schiffverkehrsregeln und Binnenschiffverkehrsinformationssysteme am Rhein

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 10

Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) – Musterantrag auf Untersuchung (Anlage A) und Begriffsbestimmungen (§ 1.01 Nummer 24)

1. Gemäß § 2.02 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) hat der Eigner eines Fahrzeuges oder sein Bevollmächtigter, der eine Untersuchung erwirken will, bei einer Untersuchungskommission seiner Wahl einen Antrag nach Anlage A zu stellen. In dieser Anlage ist der Musterantrag auf Untersuchung festgelegt.
2. Auf Vorschlag der deutschen Delegation hielt es die Zentralkommission für zweckmäßig, dieses Antragsmuster auf Untersuchung zu aktualisieren, um Hinweise zum Schutz personenbezogener Daten gemäß den in den ZKR-Mitgliedstaaten geltenden Bestimmungen aufzunehmen. In dem Muster ist für solche Hinweise ein entsprechender Raum vorgesehen; auf die Angabe eines konkreten Textes wurde verzichtet, da diesbezüglich die geltenden nationalen Bestimmungen maßgeblich sind.
3. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Diese Änderungen zielen darauf ab, die Arbeit der Untersuchungskommissionen zu erleichtern und es ihnen zu ermöglichen, in den Musterantrag auf Untersuchung Hinweise zum Schutz personenbezogener Daten gemäß den jeweils geltenden nationalen Bestimmungen aufzunehmen.

Da die Klassifikationsgesellschaft DNV GL in DNV umbenannt wurde und von allen fünf Mitgliedstaaten der ZKR anerkannt wird, wurde zudem eine Korrektur der Begriffsbestimmung in § 1.01 Nummer 24 vorgenommen.

Eventuelle Alternative zu den beabsichtigten Änderungen

Eine Möglichkeit wäre, in dem Musterantrag statt eines entsprechenden Raumes einen einheitlichen Text vorzusehen. Dies würde jedoch die Besonderheiten der geltenden nationalen Bestimmungen nicht berücksichtigen und könnte zu rechtlichen Unsicherheiten führen.

Folgen der Änderungen

Für das Schiffahrtsgewerbe ergeben sich, abgesehen von einer besseren Information über ihre Rechte in Bezug auf den Schutz personenbezogener Daten bei der Beantragung eines Schiffsattests, keine direkten Folgen.

Die Untersuchungskommissionen können auf diese Weise die Einhaltung der nationalen Datenschutzbestimmungen gewährleisten und der zusätzliche Verwaltungsaufwand hält sich in Grenzen.

Folgen einer Ablehnung der Änderungen

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten, allerdings würde dies zu rechtlichen Unsicherheiten und möglicherweise abweichenden Praktiken der Untersuchungskommissionen führen.

Beschluss

Die Zentralkommission,
auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,
in dem Bestreben, die Praktiken der Untersuchungskommissionen zu vereinheitlichen,
in Anerkennung der Notwendigkeit zur Einhaltung der Regeln zum Schutz personenbezogener Daten,
beschließt die Änderungen zu § 1.01 Nummer 24 und Anlage A der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.
Die in der Anlage beigefügten Änderungen treten am 1. Juni 2023 in Kraft.

Anlage

Rheinschiffsuntersuchungsordnung

1. § 1.01 Nummer 24 wird wie folgt gefasst:

„24. „Anerkannte Klassifikationsgesellschaft“ eine Klassifikationsgesellschaft, die von allen Rheinuferstaaten und Belgien anerkannt ist, nämlich: DNV, Bureau Veritas (BV) und Lloyd's Register (LR);“.

2. In Anlage A wird nach den Füllzeichen in Nummer 21 ein Kasten mit folgendem Wortlaut angefügt:

”

Raum für Datenschutzhinweise der zuständigen Behörde.

“

PROTOKOLL 11

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

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 12

Automatisierte Navigation

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 13

Bau eines Entnahmebauwerks zur Versorgung eines Röhrichtgebiets bei Beinheim am Oberrhein bei Rhein-km 336,15

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Bau eines Entnahmebauwerks zur Versorgung eines Röhrichtgebiets bei Beinheim bei Rhein-km 336,15 linkes Ufer zur Kenntnis.

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

Anlage

Bau eines Entnahmebauwerks zur Versorgung eines Röhrichtgebiets bei Beinheim am Oberrhein bei Rhein-km 336,15

1. Art des Projekts

Die Gemeinde Beinheim möchte ein ökologisch wertvolles Röhrichtgebiet als Raum für die Diversifizierung der Fauna, Flora und der natürlichen Lebensräume anlegen. Das Projekt sieht den Bau eines Wasserentnahmebauwerks vor, um dieses künftige Röhrichtgebiet zu versorgen und seine ökologische Funktion durch Dynamisierung der Wasserzirkulation zu optimieren. Die maximale Wassermenge würde bei Hochwasser 8 m³/s betragen.

2. Lage

Die Maßnahme erfolgt in der Gemeinde Beinheim, am linken Ufer des freifließenden Rheins, etwas mehr als 2 km unterhalb der Staustufe Iffezheim.

Das anzulegende Röhrichtgebiet befindet sich an einem Kiessee, der flussabwärts mit dem Rhein verbunden ist. Der Wasserstand im Kiessee wird somit vom Rhein vorgegeben.

Die Anlage ist bei Rhein-km 336,15 geplant.

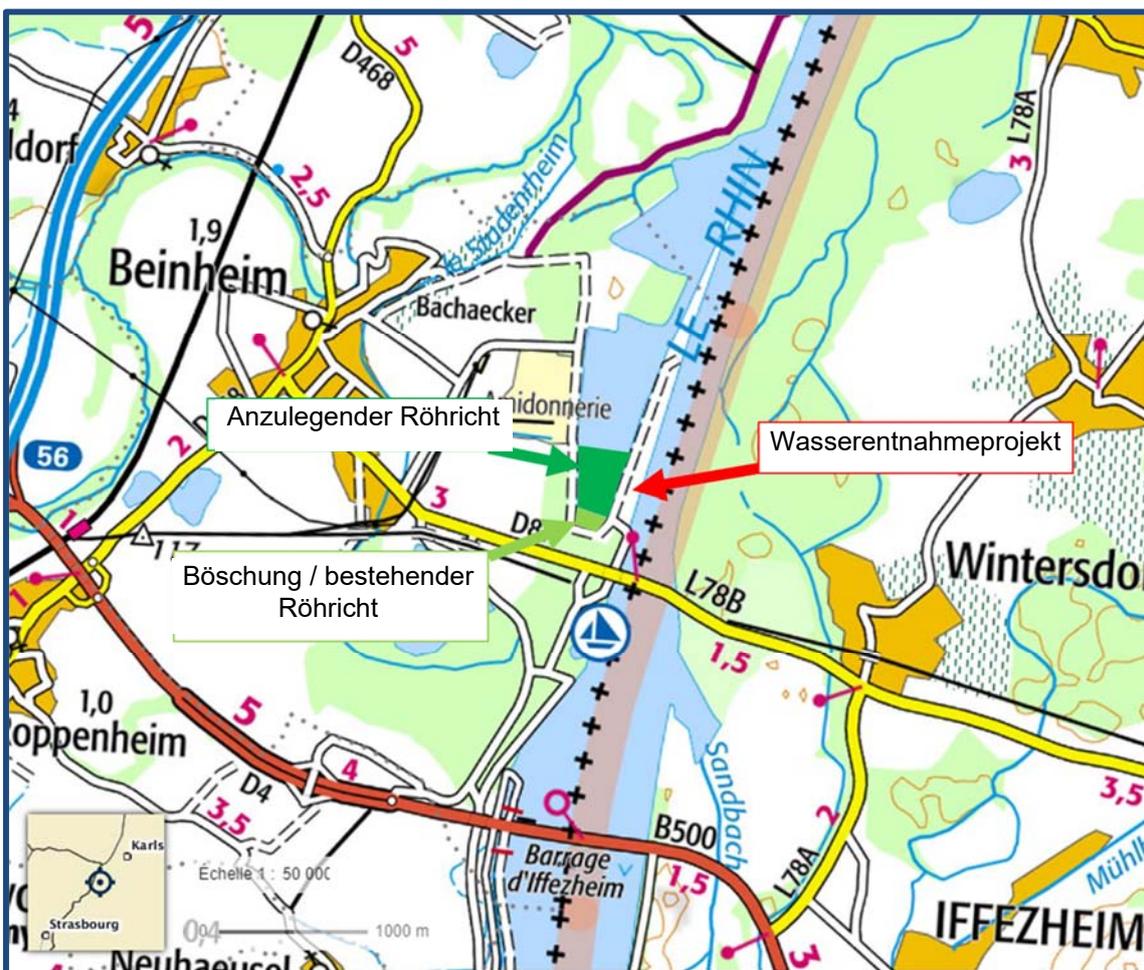


Abbildung 1: Allgemeine Lage des Projekts

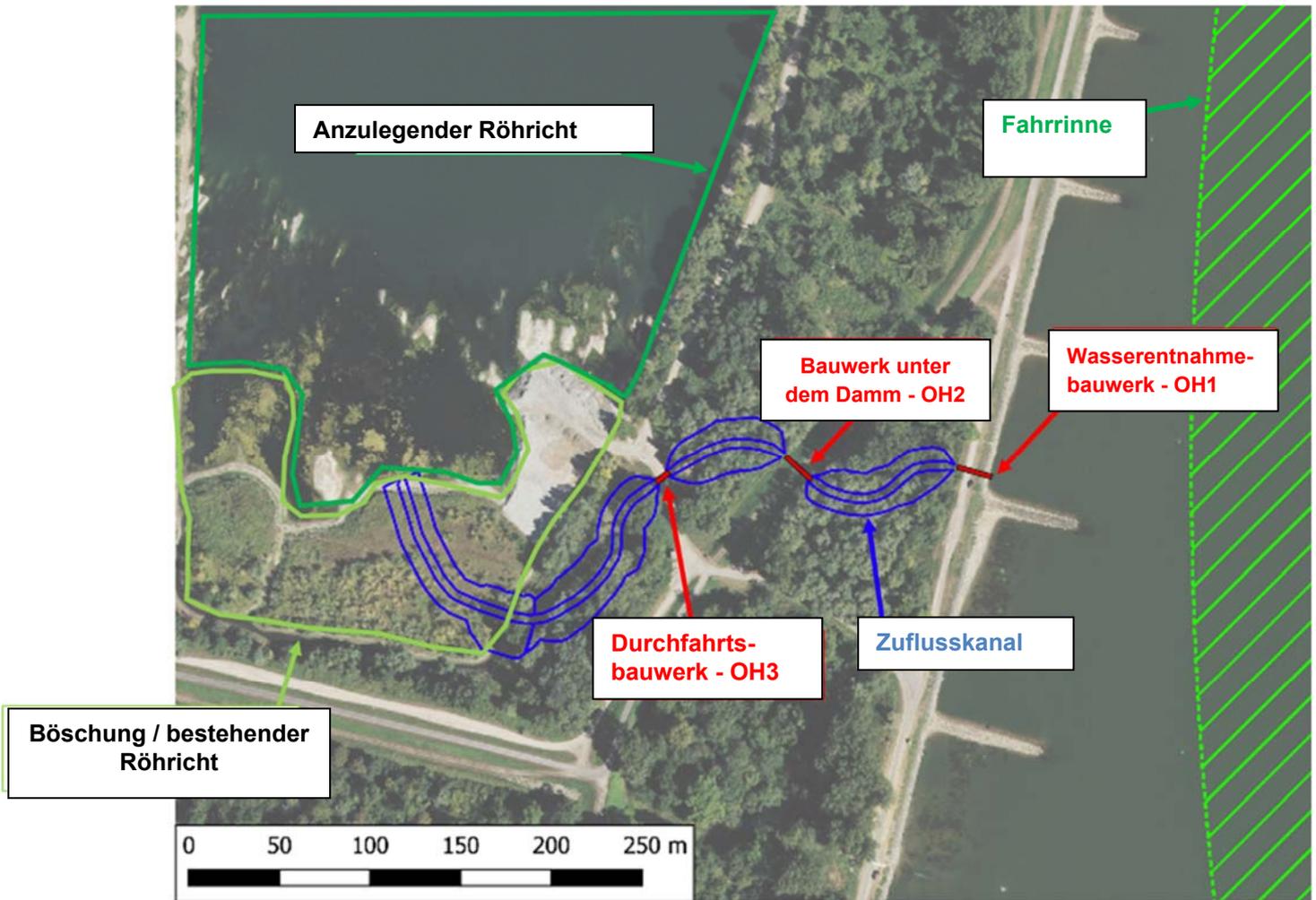


Abbildung 2: Beschreibung und Lage des Wasserentnahmeprojekts

3. Allgemeine Merkmale und Betrieb

Die Höhenlage der Wasserentnahme ist so festgelegt, dass das Röhrichtgebiet bei einem Rheinabfluss größer als 445 m³/s versorgt werden kann.

Die maximale Wassermenge, die durch das Entnahmebauwerk geleitet werden kann, beträgt etwas mehr als 8 m³/s.

Die folgende Tabelle fasst die Zuflussmengen in Abhängigkeit des Rheinabflusses zusammen:

Rheinabfluss (m ³ /s)	Durchfluss im Entnahmebauwerk (m ³ /s)
510	0,33
570	0,75
800	3,4
1 210	7
2 000	8
2 500	8
2 800	8,1

4. Kurzbeschreibung der geplanten Arbeiten im Rhein

Aufgrund der Nähe zum Rhein, des Vorkommens von Grundwasser sowie der Tiefe des Entnahmebauwerks erfolgt die Errichtung grundsätzlich wie folgt:

1. Abtragung der Oberfläche
2. Einrammen einer wasserdichten Einfassung aus Spundwänden, die als verlorene Schalung dient
3. Erdarbeiten in der Spundwandeneinfassung und Absenken des Grundwassers durch Abpumpen
4. Realisierung der Wände, des Durchlasses, des Baugrubenbodens und der Steinschüttungen
5. Kürzen des oberen Teils der Spundwände
6. Aufschütten/Verdichten und Einbringen der stabilisierenden Wasserbausteine
7. Wiederinstandsetzung.

Der Bau des Entnahmebauwerks an der Uferböschung erfordert keine Arbeiten vom Rhein aus. Sämtliche Arbeitsschritte (Kranarbeiten, Aushub, Errichtung der Spundwände usw.) werden vom Ufer aus durchgeführt. Es werden keine Leichter oder Pontons auf dem Rhein eingesetzt.

Keine der Bauphasen wird zu einer Querströmung führen.

Für diese Bauphasen wird zur Information eine Nachricht für die Binnenschifffahrt herausgegeben.

Die Arbeiten erfordern keine Sperrung der Schifffahrt und werden keine Beeinträchtigungen verursachen.

5. Hydraulische Modellierung und Auswirkungen für die Schifffahrt

Um sicherzustellen, dass die Wasserentnahme keine Auswirkungen auf die Fahrrinne hat, wurden die hydraulischen Strömungen rechnerisch modelliert. Die Schlussfolgerungen lauten wie folgt:

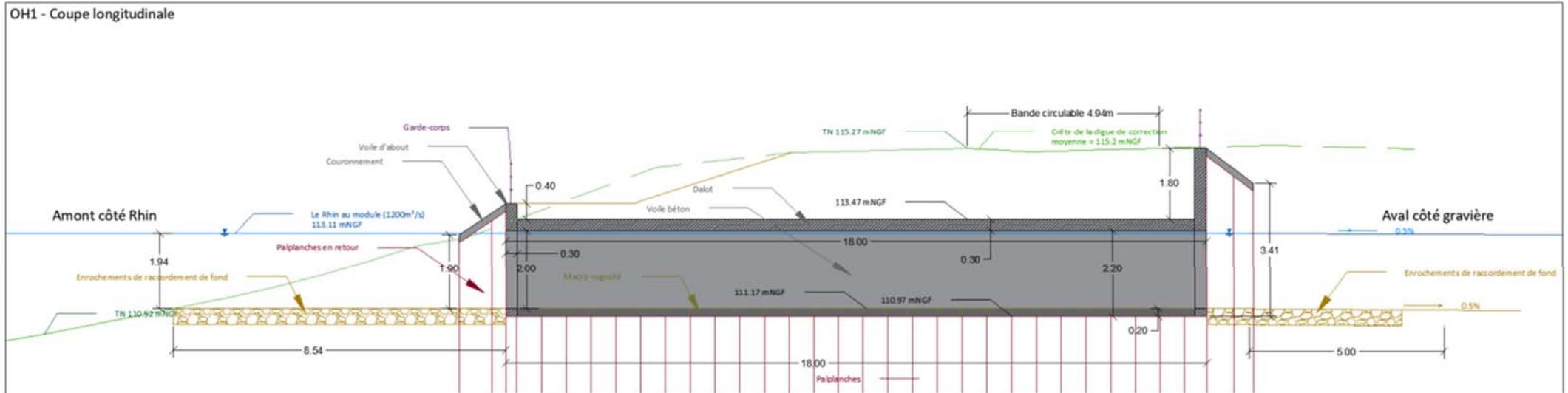
- In Höhe der Wasserentnahme ist mit einer maximalen lokalen Strömung von 0,7 m/s zu rechnen;
- Die Strömungsgeschwindigkeit reduziert sich 4 m von der Wasserentnahme entfernt auf 0,1 m/s.

Die Wasserentnahme befindet sich etwa 100 m von der Fahrrinne entfernt. Die durch die Wasserentnahme erzeugte Strömung liegt daher weit unter dem in den Mindestanforderungen (Beschluss 2012-I-13) vorgeschriebenen maximal zulässigen Schwellenwert von 0,3 m/s und es ist keine Veränderung der Strömungsgeschwindigkeiten in der Fahrrinne zu erwarten.

Die hydraulische Modellierung zeigt auch,

- dass sich der Wasserstand im Rhein in unmittelbarer Nähe des Einlaufs der Wasserentnahme um nicht mehr als 1 cm ändern wird (Trichtereffekt) und in einer Entfernung von mehr als 3 m von der Wasserentnahme keine Auswirkungen nachweisbar sein werden,
- dass es bei der Rückführung aus dem Kiessee, ca. 3 km unterhalb der Wasserentnahme, zu keinen Störungen kommen wird, weder in Bezug auf die Querströmung noch auf den Wasserstand.

Schnitt durch das Wasserentnahmebauwerk:



Legende:

OH1 – Coupe longitudinale
Amont côté Rhin

Enrochement de raccordement de fond
Le Rhin au module (1200 m³/s) 113,11 mNGF
Garde-corps
Voile d'about
Couronnement
Palplanches en retour

OH1 - Längsschnitt
Rheinseite stromaufwärts
Wasserbausteine zur Bodenbindung
Der Rhein im Modul (1200 m³/s) 113,11 mNGF
Geländer
Stirnwand
Abdeckung
Rückspundwand

Bande circulaire 4,94 m
Crête de la digue de correction moyenne = 115,2 mNGF
Dalot
Voile béton
Macro-rugosité
Palplanches
Aval côté gravière

Befahrbarer Streifen 4,94 m
Krone des Korrekturdamms = 115,2 mNGF
Durchlass
Betonwand
Makrorauigkeit
Spundwände
Kiesseeseite stromabwärts

PROTOKOLL 14

Bau einer Fischaufstiegsanlage an der Wasserkraftanlage Rhinau bei Rhein-km 256,700

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Bau einer Fischaufstiegsanlage an der Wasserkraftanlage Rhinau bei Rhein-km 256,700 linkes Ufer zur Kenntnis.

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

Anlage

Anlage zu Protokoll 14

Bau einer Fischaufstiegsanlage an der Wasserkraftanlage Rhinau bei Rhein-km 256,700

Zusammenfassung

Im Rahmen einer Finanzierung durch den Plan France Relance und das europäische Konjunkturprogramm Next Generation EU plant EDF Hydro Est, Konzessionär der Wasserkraftanlage Rhinau, den Bau einer Fischaufstiegsanlage am Kraftwerk Rhinau.

Dieses neue Projekt ersetzt das von der ZKR im Jahr 2017 genehmigte Projekt (Beschluss 2017-I-21), dessen Konzeption sich geändert hat. Sobald die Fische in die Fischaufstiegsanlage gelangen, werden sie stromaufwärts der Wasserkraftanlage Rhinau geleitet und nicht mehr für die Beförderung per Schiff festgehalten. Daher entfällt die Errichtung einer Liegestelle für das Schiff zur Beförderung der Fische stromaufwärts ebenso wie der Bau eines Wasserentnahmebauwerks mit Pumpstation an der Böschung des unterhalb gelegenen Vorhafens der Schleuse.

Das neue Projekt beinhaltet jedoch den Bau eines Wasserrückführungsbauwerks, das zum Abtransport des Siebguts an das linke Ufer des unteren Vorhafens der Schleusen Rhinau dient.

1. Art des Bauwerks

Das Projekt umfasst die Errichtung eines Bauwerks (Spundwände, Erdarbeiten, Betonarbeiten) für den Wasserablauf zum Abtransport des Siebguts.

2. Nächster Ort/Stadt

Die Maßnahme erfolgt in der Gemarkung Diebolsheim, am linken Ufer des unteren Vorhafens der Schleusen Rhinau.

Die gesamte Maßnahme fällt in das Konzessionsgebiet zur Wasserkraftnutzung durch EDF Rhinau.

3. Rhein-km

Die Anlage ist bei Rhein-km 256,700 geplant.

A. Allgemeine Beschreibung

4. Fahrwasserbreite: 116 m auf 160 m ü. NN

5. Fahrrinnenbreite: 100 m

6. Allgemeine Merkmale und Betrieb:

Die Arbeiten bestehen darin, unterhalb des Wasserspiegels Düsen für die Rückführung des Siebwassers einzurichten. Die Düsen werden 4,7 m vom Rand der Fahrrinne angebracht. Die durch die Rückführung des Wassers erzeugte Strömung wird in einem speziell angelegten Bereich (siehe Plan) abgeleitet und ist in der Fahrrinne nicht mehr spürbar.

Die zurückgeführten Wassermengen sind gering und werden keinen Einfluss auf den Wasserstand des Rheins in der Stauhaltung Gerstheim haben.

Das Bauwerk wird nur punktuell während der Phasen genutzt, in denen das Spülwasser des Wasserkraftwerks gesiebt werden muss, d. h. höchstens einige Stunden pro Woche, in Betrieb sein.

7. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser:

Das Bauwerk wird nicht in die Fahrrinne hineinragen, es wird 4,7 m von der Fahrrinne errichtet.

8. Abstand des nächsten Bauwerkes (Oberstrom und Unterstrom):

Das Wasserrückführungsbauwerk, das zur Durchleitung des Siebguts dient, wird dieses Wasser 240 Meter unterhalb der Schleusen am linken Ufer des unteren Vorhafens der Schleusen wieder abgeben.

B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand

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

Das Bauwerk ragt nicht in die Fahrrinne.

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

Entfällt (156,50 m NN, außerhalb der Fahrrinne)

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

Entfällt (159 m NN, außerhalb der Fahrrinne)

12. HSW (m, Höhenbezugssystem): 161,15 m NN

13. Durchfahrtshöhe bei [HSW]:

Die Höhe der Sohle des unteren Vorhafens beträgt 154,00 m NN (Peilung 2016), dies ergibt 7,15 m.

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

Die Breite der Fahrrinne von 100 m wird durch das Wasserrückführungsbauwerk (im fertiggestellten Zustand wie in der Bauphase) nicht verringert.

C. Berücksichtigung der Radarschiffahrt

15. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut:

Bauwerk aus Stahlbeton ohne oberirdische Metallteile: Störungen des Radarechos sind nicht zu erwarten.

16. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden: Entfällt

17. Geplante Konstruktionsform des Bauwerks: Entfällt

18. Geplantes Konstruktionsmaterial:

Fangedamm aus Spundbohlen, in Höhe der bestehenden Uferbefestigung, vom Ufer aus errichtet. Unterwasserbeton für die Sohle des Bauwerks und die Seitenwände.

D. Angaben zum Bauablauf

19. Methode zur Durchführung der Arbeiten:

Die Arbeiten werden vom Ufer aus durchgeführt. Die Baustellenphasen lauten wie folgt:

- Zuschneiden der Platten für die Errichtung der Spundwand.
- Einbau einer Spundwand, 4 m von der Fahrrinne entfernt, um das Wasserrückführungsbauwerk abzugrenzen und Erdarbeiten, anschließend Unterwasserbetonarbeiten für die Sohle.
- Kürzen der Spundwände auf Höhe der vorhandenen Uferbefestigung nach Fertigstellung des Bauwerks.
- Keine der Baustellenphasen hat Auswirkungen auf die Fahrrinne.

20. Ausführungszeitraum:

Der Ausführungszeitraum ist von September 2022 bis Januar 2023 geplant.

21. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung:

Während der Bauarbeiten ist keine Einschränkung der Schifffahrt erforderlich.

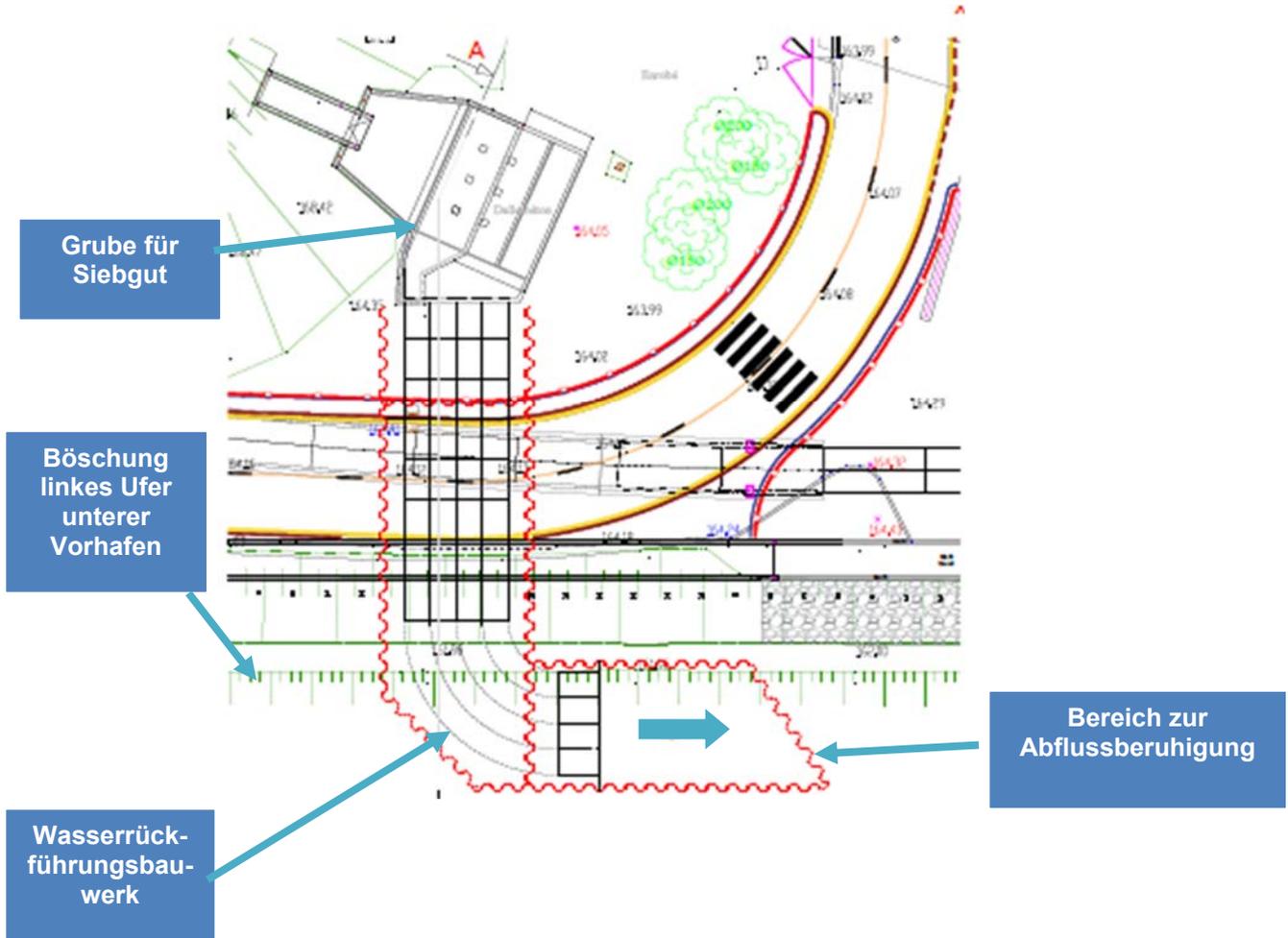
Über die Dauer der Bauarbeiten wird mittels einer Nachricht für die Binnenschifffahrt informiert.

22. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise):

Es ist keine Schifffahrtssperre zu erwarten.

E. Lageplan





PROTOKOLL 15

Abbruch der Merwedebrücke bei Rhein-km 956,680

Beschluss

Die Zentralkommission

stellt fest, dass der Abbruch der Merwedebrücke bei Gorinchem bei Rhein-km 956,680 keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

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

Anlage

Anlage zu Protokoll 15

Checkliste für Neubau und Instandhaltung von Brücken über den Rhein

1. Art der Brücke

Bei diesem Bauwerk handelt es sich um eine bestehende Brücke, deren Überbau über das Fahrwasser als eine Bogenbrücke aus Stahl mit einem Pfeiler in der Fahrrinne ausgeführt wird. Die beigefügte Zeichnung bildet die bestehende Bogenbrücke aus Stahl ab.

2. Nächste(r) Ort / Stadt

Gorinchem

3. Rheinkilometer

956,68

4. Art der Baumaßnahme

Zum Zwecke des Baus einer der beiden neuen Uferverbindungen muss die bestehende Brücke entfernt werden. Die zweite neue Brücke wird an dieselbe Stelle gesetzt, an der sich momentan die aktuelle Brücke befindet.

Die ZKR hat während ihrer Herbstsitzung von 2017 (2017-II-23) den Bau von zwei neuen Brücken über die Merwede bei Gorinchem (Rheinkilometer 956,680) zur Kenntnis genommen und diesem zugestimmt. Nachdem die erste der beiden neuen Brücken gebaut und in Betrieb genommen wurde, muss nun die aktuelle Brücke abgerissen werden, um Platz für den Bau der zweiten Uferverbindung zu schaffen.

Die vorliegende Checkliste bezieht sich auf den Abbruch der bestehenden Brücke. Aus diesem Grunde sind einige Teile der Liste nicht zutreffend. Bei diesen Teilen der Liste wird dies jedesmal durch die Abkürzung „n. z.“ angegeben.

A. Allgemeine Beschreibung

5. Fahrwasserbreite (außerhalb des Bauwerksbereichs)

Die Fahrwasserbreite außerhalb des Bauwerksbereichs beträgt ca. 380 m. Das ist die Breite zwischen den Kopfenden der Bühnen an der Südseite und dem Ufer an der Nordseite im rechten Winkel zur Flussachse (Normalbreite).

6. Fahrrinnenbreite (außerhalb des Bauwerksbereichs)

Die Normalbreite vor Ort beträgt ungefähr 250 m.

7. Anzahl der Pfeiler im Fahrwasser

Im Fahrwasser stehen drei Pfeiler, d. h. an der Nordseite ein Pfeiler für den beweglichen Teil der Brücke, in der Mitte der Fahrrinne ein Pfeiler für die beiden Brückenüberbauten und an der Südseite ein Pfeiler außerhalb der Fahrrinne für den Brückenüberbau.

8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne

In der Fahrrinne steht ein Pfeiler.

9. Anzahl der für die Schifffahrt freigegebenen Durchfahrtsöffnungen

Die aktuelle Brücke hat zwei freie Durchfahrtsöffnungen von jeweils 150 m Breite. Darüber hinaus befindet sich eine 30 m breite Durchfahrtsöffnung unterhalb des beweglichen Teils der Brücke.

10. Breite des Brückenüberbaues

Die Breite des aktuellen Brückenüberbaues beträgt 26 m.

11. Abstand zur nächsten Brücke (stromaufwärts und stromabwärts)

Oberstrom: Autobahnbrücke Martinus Nijhoffbrücke der A2 über die Waal in der Nähe von Zaltbommel bei Km 22,96.

Unterstrom: Zum Zeitpunkt des Abbruchs der aktuellen Brücke befindet sich die erste neue Uferverbindung 14,50 m westlich der zu entfernenden Brücke.

B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand

12. Form des Überbaues (gerade / gebogen)

n. z.

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

n. z.

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

n. z.

15. MHW (m, Höhenbezugssystem)

Der höchste schiffbare Wasserstand (MHW) beträgt vor Ort 4,40 m + NAP.

16. Durchfahrtshöhe bei MHW

n. z.

17. Durchfahrtsbreite bei MHW mit einer Höhe von 9,10 m

n. z.

C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt

18. Begutachtung durch Sachverständigen / Behörde / Institut

n. z.

19. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden

n. z.

20. Geplante Konstruktionsform der Brücke

n. z.

21. Geplantes Konstruktionsmaterial

n. z.

D. Angaben zum Bauverlauf

22. Art der Brückenmontage

Die Art des Brückenabbaues hängt von den weiteren Entwurfsentscheidungen bezüglich des Abrissplanes ab. Die wahrscheinlichste Vorgehensweise ist, dass die beiden Brückenüberbauten getrennt voneinander angehoben und mittels Pontons ausgetauscht werden.

23. Ausführungszeitraum

Die Abbrucharbeiten finden zwischen 2025 und 2029 statt.

24. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung

Während der vorbereitenden Arbeiten kann es zu (begrenzten) Einschränkungen für die Schifffahrt kommen. Während dieses Zeitraumes stehen immer zwei Durchfahrtsöffnungen mit jeweils einer Mindestbreite von 74,20 m zur Verfügung, und es werden geeignete Maßnahmen getroffen, um den Schifffahrtsverkehr soweit wie möglich zügig und sicher vorbeifahren zu lassen. Eventuelle Einschränkungen werden rechtzeitig mitgeteilt und der Auftragnehmer muss, falls erforderlich, in Absprache mit der Wasserstraßenverwaltung ein örtliches Verkehrsmanagement vorhalten.

Zu den Zeiten, zu denen ein Brückenüberbau angehoben und ausgetauscht wird, ist keine sichere Durchfahrt des Schifffahrtsverkehrs möglich. Die Wasserstraße wird während dieser Arbeiten für den gesamten Verkehr gesperrt. Es wird ein örtliches Verkehrsmanagement eingerichtet.

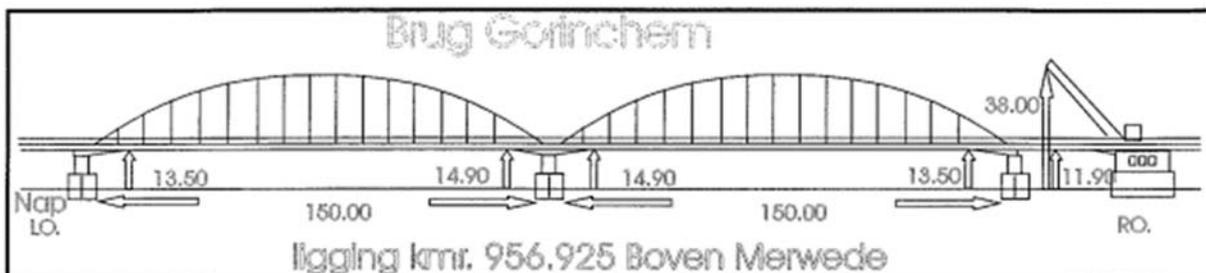
25. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren

Für die Entfernung der gesamten Brücke wird insgesamt eine Sperrung von 24 Stunden als erforderlich angesehen.

Diese Sperrungsdauer kann über mehrere Zeiträume verteilt werden, wobei auf jeden Fall für die Entfernung der beiden Bogenteile eine vollständige Sperrung stattfinden wird. Pro Bogenteil kann man sich beispielsweise für ein Zeitfenster von 12 Stunden Sperrung entscheiden.

E. Zeichnungen

26. Übersichtszeichnung



Bestehende (abzureißende) Brücke



Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Zukünftige Situation

27. Querprofil der Wasserstraße mit Bauwerk

n. z.

PROTOKOLL 16

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 2021 (2021-I-20)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

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

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

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

Anlage

Überprüfung des Vertragswasserstandes Iffezheim zur Vorlage in der ZKR, Jahr 2021

Das Jahr 2021 wurde hydrologisch durch zwei Ereignisse geprägt. Ende Januar/Anfang Februar lief ein Hochwasser mit zwei ungewöhnlich lang anstehenden Scheiteln (1. Scheitel am 30.01.2021: $W = 566$ cm, $Q = 3.800$ m³/s; 2. Scheitel am 04.02.2021: $W = 542$ cm, $Q = 3.670$ m³/s) mit Abflüssen um 3.800 m³/s ab. Verursacht wurde dieses Ereignis durch außergewöhnlich hohe Temperaturen, was zu einem vorzeitigen Abschmelzen der zuvor gefallenen Schneemassen vor allem im Schwarzwald führte, gepaart mit ergiebigen Niederschlägen. In den folgenden drei Monaten stellten sich Wasserstände im Bereich des Mittelwassers ein, wohingegen im Mai und Juni Wasserstände um 0,5 – 1,5 m oberhalb von MW erreicht wurden.

Mitte Juli ereignete sich ein weiteres Hochwasserereignis mit einem Scheitelabfluss von 3.920 m³/s am 17.07.2021. In den kommenden Monaten fielen die Wasserstände kontinuierlich bis ungefähr in den Bereich um MNW, in welchem sie von September bis Anfang Dezember bei Wasserständen um 125 cm stagnierten. Mitte Dezember wurden kurzzeitig erneut Wasserstände oberhalb von MW erreicht (05.12.2021, $W = 329$ cm, $Q = 1.640$ m³/s). Im restlichen Verlauf des Jahres fielen die Wasserstände wieder in den Bereich um MNW und stiegen schlussendlich gegen Ende des Jahres auf knapp 430 cm / 2.340 m³/s an. Eine ausgeprägte Niedrigwasserphase stellte sich nicht ein. In den Monaten Oktober/November fielen die Wasserstände zeitweise unter den Vertragswasserstand von 111,058 m ü. NHN (HS170), was einem Wasserstand von 104 cm ü. PNP am Pegel Iffezheim entspricht.

Hier einige statistische Daten zum Pegel Iffezheim für das Kalenderjahr 2021:

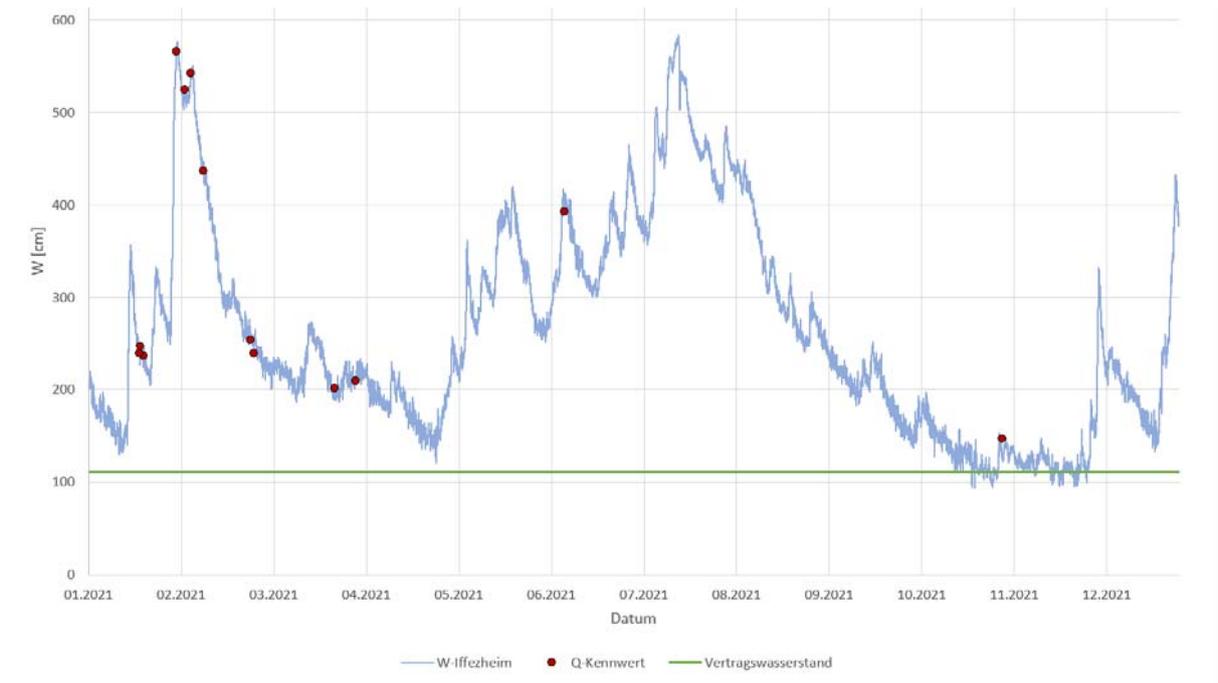
NNW_{KJ2021} = 94 cm am 24.10.2021 (geringster gemessener momentaner Wasserstand)

NNW_{KJ2021} = 101 cm am 30.10.2021 (kleinster Tagesmittelwert)

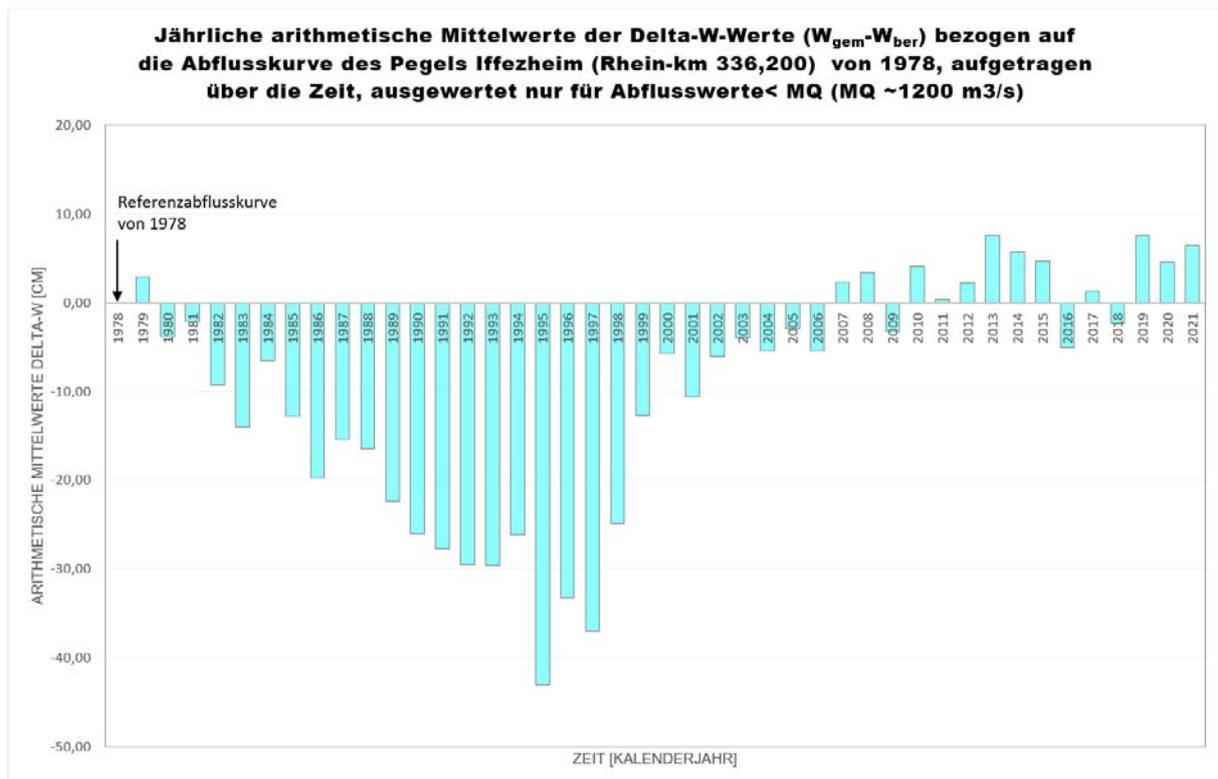
MW_{KJ2021} = 263 cm (zum Vergleich MW 2012/2021 (KJ) 246 = cm)

HHW_{KJ2021} = 583 cm am 17.07.2021 (höchster gemessener momentaner Wasserstand)

Die Abflussfülle betrug im Kalenderjahr 2021 ca. 41,9 Mrd. m³ bei einem Mittel von 37,9 Mrd. m³ in letzten 10 Jahren (2012/2021).



13 Abflussmessungen wurden am Pegel Iffezheim (Rhein-km 336,2) im Jahre 2021 durchgeführt. Hiervon waren 7 Messergebnisse kleiner 1.200 m³/s. Die 13 Messergebnisse lagen zwischen 728 und 3.847 m³/s. Die Messungen erfolgten zwischen dem 18.01. und 02.11.2021.



Alle Abflussmessungen < 1.200 m³/s (< ca. 250 cm am Pegel) wurden in den Monaten Januar, Februar, März und November gemessen. 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 2021 **+ 6,43 cm**.

PROTOKOLL 17

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2021-I-21)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

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

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

begrüßt die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse,

stellt fest, dass die Maßnahmen

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

Anlage

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem deutschen Rhein 2021 – 2022

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. Die Zugabemenge in 2021 betrug 155.700 m ³ Die geschätzte Zugabemenge für 2022 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 2021 wurden im Bereich von Rheinkilometer 336,15 bis Rheinkilometer 352,07 1.850 m ³ Wasserbausteine eingebaut. Für das Jahr 2022 ist ein Einbau von ca. 5.000 m ³ Sohlenstabilisierungsmaterial geplant.	Keine
3	Bau einer Liegestelle Mannheim	430,07 – 430,63	Beginn: Mai 2020 Ende: Februar 2021 Liegestelle mit Dalben und Autoabsetzplatz	Vermeidung von Sog- und Wellenschlag
4	Erweiterung der Liegestelle Mannheim	428,93 – 429,42	Beginn: Januar 2022 Ende: Juni 2022 Liegestelle mit Dalben	Vermeidung von Sog- und Wellenschlag
5	Baggerversuch im Fels	551,50 - 553,00 und 541,00 - 542,00	Ausführung Mai/Juni 2022	Keine
6	Ersatzmaßnahme Sohlstabilisierung Bockum-Krefeld	757,70 – 763,60	Planungsphase; Baubeginn Mai 2022	Wahrschau, Vorsicht im Baustellenbereich
7	Geschiebezugabe Mittlerer Niederrhein, Staffel 5	753,00 – 759,70 und 759,70 – 763,50	Bauausführung ab März 2022	Keine
8	Geschiebezugabe Unterer Niederrhein, Staffel 3	808,00 – 858,00	Vergabephase; Baubeginn Sommer 2022	Keine

PROTOKOLL 18

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

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

- von der Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung von Vorschriften und 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 18

1. Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV):

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	§§ 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2017-I-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Begriffsbestimmungen (§ 1.01), Inland AIS und Inland ECDIS (§ 4.07), Meldepflicht (§ 12.01) und Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandsarten (Inhaltsverzeichnis, Anlage 12)	I	1.12.2018	1.5.2018		1.12.2018	5.12.2017
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	19.9.2019		5.12.2017
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019	21.12.2020		16.8.2019
2019-II-16	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.10, 1.10a, 1.11, Anlage 13) und RheinSchUO (§ 2.13 Nummer 1) zur Aktualisierung der Liste der mitzuführenden Urkunden	I	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-17	Definitive Änderungen der RheinSchPV zur Vereinheitlichung der Terminologie für die Begriffe „Fahrrinne, Fahrwasser und Wasserstraße“	I	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-18	Billigung einer Änderung der RheinSchPV - im schriftlichen Verfahren - Definitive Änderung der RheinSchPV (§ 1.11)	I	1.12.2019	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2020-I-12	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Meldepflicht (§§ 1.10a Nummer 1, 2.01 Nummer 1 Buchstabe c und Nummer 3, 2.05 Nummer 1, 12.01)	I	1.12.2021	1.12.2021			1.12.2021
2020-I-13	Definitive Änderungen der RheinSchPV) - Reduzierung von Ertrinkungsunfällen (§§ 1.08, 7.01)	I	1.12.2020	15.9.2020	28.4.2021		26.11.2020
2020-I-14	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22a RheinSchPV (§ 4.07)	W	1.12.2020	26.8.2020	28.4.2021		26.11.2020
2020-II-19	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Anzeige von Unfällen (§§ 1.16 und 1.17)	I	1.12.2021	1.12.2021			1.12.2021

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2020-II-22	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022	1.1.2022			1.1.2022
2021-I-10	Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Autorisierung des Mitführens von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form (§ 1.10 und Anlage 13)	I	1.6.2022	16.2.2022			1.7.2022
2021-I-11	Definitive Änderungen zur Anpassung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und Verweis auf die erste Edition des Europäischen Standards für Binnenschiffahrtswartungsdienste ES-RIS 2021/1 (§§ 1.01, 4.07, 12.01 und Anlage 11)	I	25.4.2022	16.2.2022			1.7.2022
2021-I-12	Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) durch eine Anordnung vorübergehender Art - neue Fassung der Mindestanforderungen an Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschiffahrtswartungsdienste zur Nutzung von Inland AIS-Daten an Bord von Fahrzeugen (§ 4.07 Nummer 3)	I	25.4.2022	1.3.2022			1.7.2022
2021-II-14	Definitive Änderung der RheinSchPV – Festlegung des Alkoholgrenzwertes für die gesamte diensttuende Mindestbesatzung (§ 1.03 Nummer 4 RheinSchPV)	I	1.12.2022				1.12.2022
2021-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchPV zur Anpassung des § 3.02 betreffend Lichter	I	1.12.2022				1.12.2022
2021-II-16	Billigung einer Änderung der RheinSchPV im schriftlichen Verfahren (Anlage 13 Nummer 6.5)	I	1.6.2022				1.7.2022
2021-II-17	Billigung einer Änderung der RheinSchPV im schriftlichen Verfahren (§ 4.07 Nummer 5)	I	25.4.2022	16.2.2022			1.7.2022

2. Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO):

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-20	Definitive Änderung der RheinSchUO - Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchUO, § 1.06	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022					1.1.2022

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

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

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPersV - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPersV durch eine definitive Änderung	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Änderungen der RheinSchPersV - Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten - Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen / Erwerb der Befähigung „Bootsmann“ - Änderung des § 3.02 Nr. 5 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Änderung der Anlagen A5, D5 und D6 der RheinSchPersV	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Änderungen der RheinSchPersV – Änderung des Musters des Rheinpatents in den Niederlanden (Anlage D1 der RheinSchPersV)	I	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)
2016-II-9	Änderungen der RheinSchPersV - Anpassung der Besatzungsvorschriften, §§ 3.01, 3.02 Nr. 4 bis 8, 3.15 Nr. 3, 3.16 Nr. 1, 3 und 4 (neu), 3.17 Nr. 1 bis 3, Nr. 6 bis 9 (neu) und 10 (neu), 3.18 Nr. 2, 7.01 Nr. 4, 7.02 Nr. 4, 7.06 Nr. 1 sowie Anlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017		19.9.2019	29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Anerkennung der Gültigkeit der einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse bestimmter Mitgliedstaaten auf dem Rhein	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

***) Gegenstandslos.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Anpassung der §§ 1.01 Nr. 37 und 40, 3.13 Nr. 1, 3.14 Nr. 1, 3.14 Nr. 1.1 Buchstaben j und m, 3.14 Nr. 2, 3.17 Nr. 2, Fußnote Nr. 2, 3.18 Nr. 3, 3.19 Nr. 3, 5.06, 5.10 Nr. 1 Buchstabe a, Anlage A1 Nr. 1, Anlage D7 Nr. 1.3, Anlage D8 Nr. 2.7 sowie Anlage E2 Nr. 1.1	I	7.10.2018	7.10.2018		19.9.2019	7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchPersV, § 1.02	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Änderung der RheinSchPersV - Anpassung der Vorschriften über die Ruhezeit an Bord, §§ 3.11 Nr. 4 (neu) bis 6, 3.12 Nr. 5, 7	I	1.7.2019	6.6.2019		19.9.2019	14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022	1.1.2022				1.1.2022

4.1 Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen (Beschluss 2016-I-6)

D5 Als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse

II – Schiffsführerzeugnisse von Drittstaaten

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
HU	Schiffsführerzeugnis der Klasse A	<ul style="list-style-type: none"> - nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km 857,40) gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist. 	<p>Seit dem 1. April 2021: KAV Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont Cím: 1033 Budapest, Polgár utca 8-10 Ungarn</p> <p>Tel.: +36-1-814-1807 E-mail: hajozas@kavk.hu https://vizsgakozpont.hu/hajozas</p>	<p>Muster ausgestellt seit dem 1. April 2021</p> <p>Muster ausgestellt bis zum 31. März 2021</p>
HU	Schiffsführerzeugnis der Klasse B	<ul style="list-style-type: none"> - nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km 857,40) gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist. 	<p>Bis zum 31. März 2021: Nemzeti Közlekedési Hatóság /Zuständige ausstellende Behörde Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Direktion Strategie und Methodologie Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Abteilung Schifffahrt und zivile Luftfahrt</p> <p>Postanschrift: 1389 Budapest 62 Pf. 102</p> <p>Adresse: 1066 Budapest, Teréz körút 62 Ungarn</p> <p>Tel. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 E-Mail: hajozaslegikozlekedesfoo.sm@nkh.gov.hu</p>	<p>Muster ausgestellt seit dem 1. April 2021</p> <p>Muster ausgestellt bis zum 31. März 2021</p>

Muster der ungarischen Schiffsführerzeugnisse der Klassen A und B

Schiffsführerzeugnis der Klasse A
(seit dem 1. April 2021 ausgestellt)

(Vorderseite)



(Rückseite)



Schiffsführerzeugnis der Klasse B
(seit dem 1. April 2021 ausgestellt)

(Vorderseite)

MAGYARORSZÁG / UNGARN / HONGRIE
BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY
SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT
CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE

B

1. MINTA
2. ZOLTÁN
3. 1908.06.10. KUNHEGYES
4. 2021.10.13.
7.
8. B
9. R
10. 2036.10.13.
11.
12. KAV NONPROFIT KFT./KAV NONPROFIT GMBH.KAV S.Á.R.L. À BUT NON LUCRATIF

6. 
5. 010019HB

SPECIMEN

(Rückseite)

HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA
SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVERKEHR
CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE
POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES

1. A tulajdonos családi neve / Name des Inhabers / Nom du titulaire
2. Utóneve(i) / Vorname(n) / Prénoms(s)
3. Születési idő és hely / Geburtsdatum und -ort / Date et lieu de naissance
4. A bizonyítvány kiállításának kelte / Ausstellungsdatum des Patents / Date de délivrance du certificat
5. Kiállítás sorszáma / Ausstellungsnummer / Numéro de délivrance
6. A tulajdonos fényképe / Lichtbild des Inhabers / Photographie du titulaire
7. A tulajdonos aláírása / Unterschrift des Inhabers / Signature du titulaire
8. B - Minden víziút a tengeri szakaszok és a Rajna kivételével /
B - Alle wasserstraßen außer Seeschiffahrtsstraßen am Rhein /
B - Toutes les voies d'eau sauf maritimes et Rhin
9. R. (Radar) A hajó kategóriája és terhelőképessége (tonna, kW, utasszám) / Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste) / Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)

BB-000000

10. Érvényesség ideje / Verfalldatum / Date d'expiration
11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok) / Vermerk(e), Einschränkung(en) / Mention(s), Restriction(s)
12. Kiállító szervezet / Ausstellende Organisation / Organisation de délivrance

20217-0146 - Pénzjeggyomvárt Zrt

SPECIMEN

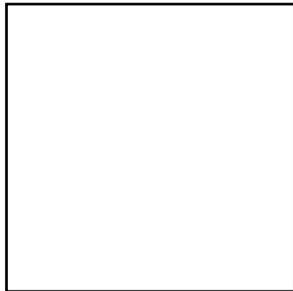
Schiffsführerzeugnis der Klasse A

(bis zum 31. März 2021 ausgestellt)

(85 mm × 54 mm - Grundfarbe hellblau)

(Die Karte muss in ihrer Gestaltung der ISO-Norm 7810 entsprechen.)

BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT / CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE	MAGYAR KÖZTÁRSASÁG REPUBLIK UNGARN / RÉPUBLIQUE HONGROISE
A	
1.	
2.	6.
3.	
4.	
7.	
8.	
9.	
10.	
11.	5.



HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	
1. A tulajdonos családi neve Name des Inhabers/Nom du titulaire	8. A – Minden víziút a Rajna kivételével A – Alle Wasserstraßen außer dem Rhein/ A – Toutes les voies d'eau sauf le Rhin
2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s)	9. R. (Radar)
3. Születési idő és hely Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance	A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám) Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)/ Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)
4. A bizonyítvány kiállításának kelte Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat	10. Ervénység ideje Verfalldatum/Date d'expiration
5. Kiállítás sorszáma Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance	11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok) Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s)
6. A tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire	
7. A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire	

Card Manufacturer - Batch number

Schiffsführerzeugnis der Klasse B

(bis zum 31. März 2021 ausgestellt)

(85 mm × 54 mm - Grundfarbe hellblau)

(Die Karte muss in ihrer Gestaltung der ISO-Norm 7810 entsprechen.)

BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY
SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT /
CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE
NAVIGATION INTÉRIEURE

B

1.

2.

3.

4.

7.

8.

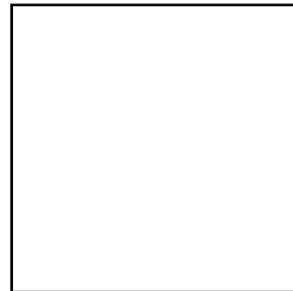
9.

10.

11.

MAGYAR KÖZTÁRSASÁG
REPUBLIK UNGARN /
RÉPUBLIQUE HONGROISE

6.



5.

HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA
SCHIFFERPATENT FÜR DEN BIENNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER
CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE
POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES

1. A tulajdonos családi neve
Name des Inhabers/Nom du titulaire
2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s)
3. Születési idő és hely
Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance
4. A bizonyítvány kiállításának kelte
Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat
5. Kiállítás sorszáma
Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance
6. A tulajdonos fényképe
Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire
7. A tulajdonos aláírása
Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire

8. B – Minden víziút a tengeri szakaszok és a Rajna kivételével
B – Alle Wasserstraßen außer Seeschiffahrtsstraßen dem Rhein/
B – Toutes les voies d'eau sauf maritime et Rhin
9. R. (Radar)
A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám)
Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt
(Tonnen, kW, Fahrgäste)/
Catégorie et capacité de bateau exclusive
(tonnes, kW, passagers)
10. Érvényesség ideje
Verfalldatum/Date d'expiration
11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok)
Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s)

Card Manufacturer - Batch number

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

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 5

Anerkannte Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt

(...)

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-003 ¹	Basiscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Maalderij 14 NL-2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV (§ 5.03 zur RheinSchPersV)

(...)

Anhang 3 zur Dienstanweisung Nr. 5

Anerkannte Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt

(...)

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-003 ²	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Maalderij 14 NL-2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV

(...)

¹ Gültig vom 15. Januar 2017 bis zum 15. Januar 2023

² Gültig vom 15. Januar 2017 bis zum 15. Januar 2023

Anhang 4a zur Dienstanweisung Nr. 5

Ersthelferbescheinigungen der Rettungsorganisationen

(...)

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
NL-103 ³	OK Maritime Maalderij 14 NL-2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel Tel: +31(0)10-234 43 02 info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	Basislehrgang in Erster Hilfe	siehe Anlage C2 zur Rhein- SchPersV ⁴	

(...)

Anhang 5a zur Dienstanweisung Nr. 5

Schulungsnachweise für Atemschutzgeräteträger

(...)

Staat, lfd. Nr.	Ausbildungsstelle	Kontakt	Muster
NL-03 ⁵	OK Maritime Maalderij 14 NL-2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel	Tel: +31(0 10-234 43 02 info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl	siehe Anlage C3 zur RheinSchPersV ⁶

(...)

³ Gültig vom 15. Januar 2017 bis zum 15. Januar 2023

⁴ Diese Bescheinigung kann in das Bescheinigungsbuch nach Anlage C4 der Verordnung für das Schifffahrtspersonal aufgenommen werden.

⁵ Gültig vom 15. Januar 2017 bis zum 15. Januar 2023

⁶ Diese Bescheinigung kann in das Bescheinigungsbuch nach Anlage C4 der Verordnung für das Schifffahrtspersonal aufgenommen werden.

4.3 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**

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
7	VAF CSI control systems bv	Chronocon 490	NL-TR-89002	RDWV, NL

Gova Scheepselektronica B.V.
Leeghwaterstraat 21
NL-3316 EC Dordrecht
CSI-25

PROTOKOLL 19

Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2021

Beschluss

In Kenntnis des Berichts des Sekretariats über die Jahresrechnung der ZKR für das Haushaltsjahr 2021,

in Kenntnis ferner des Berichts der Prüfungsgesellschaft PKF Arsilon über die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2021,

genehmigt die Zentralkommission diese Jahresrechnung und erteilt der Generalsekretärin Entlastung.

PROTOKOLL 20

Zusammensetzung des Sekretariats - Stellvertretender Generalsekretär -

Beschluss

(angenommen im schriftlichen Verfahren am 14. April 2022)

Die Zentralkommission beschließt, Herrn Jörg RUSCHE mit Wirkung vom 1. Mai 2022 für einen Zeitraum von 4 Jahren zum Stellvertretenden Generalsekretär der Zentralkommission zu ernennen.

PROTOKOLL 21

Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2021

Beschluss

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2021.

Anlage

**Bericht über die Tätigkeit
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
im Jahr 2021**

**I) ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRAKKOMMISSION
UND IHRES SEKRETARIATS IM JAHR 2021**

PRÄSIDENTSCHAFT UND VIZEPRÄSIDENTSCHAFT

Herr TILEMANS, Direktor für die Benelux-Union, Sekretär für Belgien der Belgisch-Luxemburgischen Verwaltungskommission im Föderalen Öffentlichen Dienst – Auswärtige Angelegenheiten und Chef der belgischen Delegation bei der ZKR, amtiert seit dem 1. Januar 2020 als **Präsident** der ZKR.



Herr ALABRUNE, Leiter der Rechtsabteilung im Ministerium für Europa und Auswärtige Angelegenheiten, Leiter der französischen Delegation bei der ZKR, amtiert seit dem 1. Januar 2020 als **Vizepräsident** der ZKR.



DELEGATIONEN

Herr RÖTHLINGSHÖFER, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen SRH, wurde mit Wirkung vom 1. Januar zum Kommissar der Schweiz bei der ZKR bestellt und ist Nachfolger von Herrn HADORN, der in den Ruhestand getreten ist.

Herr GREWE vom Referat „Wasserstraßenpolitik, grundlegende Infrastrukturplanung für die Bundeswasserstraßen“ im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur von Deutschland wurde mit Wirkung vom 1. Februar zum Kommissar Deutschlands bei der ZKR bestellt und ist Nachfolger von Herrn HEINZ, der in den Ruhestand getreten ist.

Herr LINDEMANN vom Referat „Internationale Binnenschifffahrtspolitik, Sicherheit und Umweltschutz in der Binnenschifffahrt, Sportschifffahrt“ im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur von Deutschland wurde mit Wirkung vom 15. Februar zum Stellvertretenden Kommissar Deutschlands bei der ZKR bestellt und ist Nachfolger von Frau HERRMANN, die in den Ruhestand getreten ist.

Frau COENEN, Koordinatorin Team Infrastructuurnetwerken, im Föderalen Öffentlichen Dienst, MOW – Flämische Region von Belgien, wurde mit Wirkung vom 1. Juli zur Kommissarin Belgiens bei der ZKR bestellt und ist Nachfolgerin von Herrn LEDENT, der anderen Aufgaben übernommen hat.

Herr GHYSBRECHT von der Abteilung Neighbouring Countries im Föderalen Öffentlichen Dienst – Auswärtige Angelegenheiten von Belgien, wurde mit Wirkung vom 1. Juli zum Kommissar Belgiens bei der ZKR bestellt und ist Nachfolger von Frau HOET, die andere Aufgaben übernommen hat.

Herr TURF, Referent in der Binnenschifffahrt im MOW der Flämischen Region von Belgien, wurde mit Wirkung vom 1. Juli zum Stellvertretenden Kommissar Belgiens bei der ZKR bestellt und ist Nachfolger von Frau COENEN, die zur Kommissarin ernannt wurde.

Frau NOLAND, *Verkeersadviseur* in der Direktion für Rechtsangelegenheiten des Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten der Niederlande wurde mit Wirkung vom 13. Oktober zur Kommissarin der Niederlande bei der ZKR bestellt und ist Nachfolgerin von Herrn Post, der in den Ruhestand getreten ist.

Herr QUIQUANDON, Territorialdirektor der Voies Navigables de France in Straßburg, wurde mit Wirkung vom 19. Oktober zum Kommissar von Frankreich bei der ZKR bestellt und ist Nachfolger von Frau MASSON, die andere Aufgaben übernommen hat.

Frau KRAJKA, Unterabteilungsleiterin für See- und Binnenschifffahrtsrecht bei der Direktion für Rechtsangelegenheiten des Ministeriums für Europa und auswärtige Angelegenheiten von Frankreich, wurde mit Wirkung vom 19. Oktober zur Stellvertretenden Kommissarin von Frankreich bei der ZKR ernannt, als Nachfolgerin von Herrn ORTOLLAND, der andere Aufgaben übernommen hat.

Frau LUIJTEN vom Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft wurde mit Wirkung vom 1. November zur Generalsekretärin der ZKR ernannt, weshalb sie als Mitglied der niederländischen Delegation ausschied und von ihren damit verbundenen Aufgaben zurücktrat.

Die Zusammensetzung der Zentralkommission stellte sich somit zum Ende des Jahres 2021 wie folgt dar:

DEUTSCHLAND

Kommissare:	Herr	WEHRMANN
	Herr	GREWE
	Herr	HÖNEMANN
	Frau	SCHÄFER
Stellvertretende Kommissare:	Herr	LINDEMANN
	Herr	GERHARDT

BELGIEN

Kommissare:	Herr	TILEMANS	Präsident
	Herr	GHYSBRECHT	
	Herr	VAN DEN BORRE	
	Frau	COENEN	
Stellvertretende Kommissare	Herr	DE SPIEGELEER	
	Herr	TURF	

FRANKREICH

Kommissare:	Herr	ALABRUNE	Vizepräsident
	Frau	BOULDOUYRÉ	
	Herr	LEANDRI	
	Herr	QUIQUANDON	
Stellvertretende Kommissare:	Frau	KRAJKA	
	Herr	DALY	

NIEDERLANDE

Kommissare:	Frau	GIJSBERS
	Frau	NOLAND
	Herr	TEN BROEKE
	Herr	VAN DOORN
Stellvertretender Kommissar:	Herr	MENSINK

SCHWEIZ

Kommissare:	Herr	WITSCHI
	Frau	ETTER
	Herr	RÖTHLINGSHÖFER
	Herr	KÖRSCHGEN
Stellvertretende Kommissarinnen:	Frau	MUNGENAST
	Frau	GÖHLICH

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

Generalsekretär:	Herr	GEORGES (bis zum 31. Oktober)
	Frau	LUIJTEN (ab dem 1. November)
Stellvertretende Generalsekretärin:	Frau	MOOSBRUGGER (bis Januar)
Chefingenieur:	Herr	WISSELMANN

II) AKTIVITÄTEN DER ZENTRAKKOMMISSION

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

a) **Plenarsitzungen**

ORDENTLICHE PLENARSITZUNG IM FRÜHJAHR

In Anbetracht der außerordentlichen Umstände aufgrund der Covid-19-Pandemie und der Reisebeschränkungen hielt die Zentralkommission, wie in 2020, ihre ordentliche Frühjahrssitzung wie im Jahr 2020 am 2. Juni unter dem Vorsitz von Herrn TILEMANS online ab. Folgende Organisationen und Beobachterstaaten waren vertreten:

Zwischenstaatliche Organisationen:

- für die Europäische Kommission, Frau KOPCZYNSKA, Herr VAN HONACKER,
- für die Donaukommission, Herr SEITZ,
- für die Moselkommission, Frau BRÜCKNER,
- für die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, Herr LI, Frau IVANOVA.

Beobachterstaaten:

- Tschechische Republik, Herr DABROWSKI,
- Luxemburg, Herr NILLES,
- Ukraine, Herr TOKATLY.

ORDENTLICHE PLENARSITZUNG IM HERBST

Infolge der weiteren Ausdehnung der Pandemie im zweiten Halbjahr konnte die Zentralkommission ihre ordentliche Herbstsitzung nicht wie geplant in Hasselt (Belgien) abhalten. Diese wurde erneut online am 9. Dezember unter dem Vorsitz von Herrn TILEMANS durchgeführt.

Die Sitzung fand in zwei Teilen statt: den Auftakt bildete eine geschlossene Sitzung, der ein öffentlicher Teil in Anwesenheit von Vertretern anderer zwischenstaatlicher Organisationen und anerkannter nichtstaatlicher Verbände folgte. Vertreten waren:

Beobachterstaaten:

- Luxemburg, Herr NILLES,
- Tschechische Republik, Herr DABROWSKI,

Zwischenstaatliche Organisationen:

- für die Europäische Kommission, Herr VAN HONACKER,
- für die Donaukommission, Herr SEITZ,
- für die Moselkommission, Frau BRÜCKNER,
- für die Internationale Kommission zum Schutz des Rheins, Herr HEINTZ,
- für die internationale Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes, Herr BURGERS.

Die letzten beiden Punkte der Sitzung (Wechsel im Vorsitz der ZKR und Roadmap der ZKR zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt) wurden in Anwesenheit von Vertretern folgender anerkannter nichtstaatlicher Verbände behandelt:

- EDINNA, Herr MINTJES,
- ERSTU, Herr HEBENSTREIT
- EUROPEAN IWT PLATFORM, Herr DELMEIRE,
- EVB, Herr FIORITO,
- IVR, Frau KLOOTWIJK-DE VRIES,
- ESO, Herr KESTER, Frau RYCQUART,
- EBU, Frau HACKSTEINER.

b) Ausschüsse und Arbeitsgruppen der ZKR

Die Ausschüsse und Arbeitsgruppen der ZKR traten wie folgt zusammen:

AUSSCHÜSSE

Der Haushaltsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn TILEMANS, am 1. Juni und 8. Dezember online.

Der Unterausschuss für Verwaltungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn BELLENGER, am 22. April, 14. Oktober und 26. Oktober online.

Der Vorbereitende Ausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn TILEMANS, am 17. März, 1. Juni, 13. Oktober und 8. Dezember online.

Der Wirtschaftsausschuss, unter dem Vorsitz von Frau SCHÄFER, am 12. April, 16. Juni, 7. Juli, 12. Oktober und 8. Dezember online.

Der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, unter dem Vorsitz von Herrn MENSINK, am 17. März, 7. Juli und 13. Oktober online.

Der Polizeiausschuss, unter dem Vorsitz von Frau COENEN, am 14. April und am 27. Oktober online. Eine Anhörung der Hersteller, Einbaufirmen und Nutzer durch die Ad-hoc-Gruppe der ZKR zu den Vorschlägen für Mindestanforderungen an Spurführungsassistenten für die Binnenschifffahrt (SAB) fand am Mittwoch, dem 6. Oktober, online statt.

Der Untersuchungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn GERHARDT, am 13. April, und 27. Oktober online.

Der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, unter dem Vorsitz von Herrn QUIQUANDON, am 14. April und 26. Oktober online.

Der kleine Schifffahrtsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn TEN BROEKE, am 13. April, 25. Juni, 26. Oktober online.

Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Frau MUNGENAST, am 18. März und 21. Oktober online.

der Ausschuss für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Frau ETTER, am 16. April online.

Gemeinsame Sitzungen des Untersuchungsausschusses, des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und des Wirtschaftsausschusses, unter dem Vorsitz von Frau SCHÄFER, am 13. April, 5. Oktober und 9. November online.

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 31. Mai und 7. Dezember online.

ARBEITSGRUPPEN

Die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung: unter dem Vorsitz von Herrn BLESSINGER, vom 9. bis 11. Februar und vom 24. bis 26. August online.

Die Arbeitsgruppe RIS: unter dem Vorsitz von Herrn ACKER, am 16. Februar, 15. Juni sowie 6. und 7. September online.

Die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung: unter dem Vorsitz von Herrn LINDEMANN, am 4. März, am 17. Juni, 23. September und 18. November online.

Die Arbeitsgruppe für Infrastruktur und Umwelt: unter dem Vorsitz von Herrn MAURER, am 11. und 12. März sowie am 1. und 2. September online.

Die Arbeitsgruppe für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen: unter dem Vorsitz von Herrn NEHAB, am 4. Februar online.

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 LANGENBERG, vom 25. bis 29. Januar (Hybrid-Sitzung) in Genf (Schweiz).

Der Verwaltungsausschuss des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen: unter dem Vorsitz von Herr LANGENBERG, am 29. Januar (Hybrid-Sitzung) in Genf (Schweiz).

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 Herr LANGENBERG, vom 23. bis 27. August (Hybrid-Sitzung) in Genf (Schweiz).

Der Verwaltungsausschuss des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen: unter dem Vorsitz von Herr LANGENBERG, am 27. August (Hybrid-Sitzung) in Genf (Schweiz).

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 in Abstimmung mit der Europäischen Kommission gegründet, um Standards in verschiedenen Bereichen, insbesondere in Bezug auf Binnenfahrzeuge, Informationstechnologien und Berufsbefähigungen anzunehmen, auf die sich die jeweiligen europäischen und internationalen Vorschriften, insbesondere die der Europäischen Union und der ZKR, bei ihrer Umsetzung beziehen können. Im CESNI sind die Mitgliedstaaten der ZKR und der Europäischen Union, die Europäische Kommission, internationale Organisationen einschließlich der Flusskommissionen, und anerkannte Verbände sowie Beobachterstaaten vertreten. Das Sekretariat wird von der ZKR gestellt.

Die Aufgabe des CESNI besteht insbesondere 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 Herrn DABROWSKI (tschechische Delegation), am 15. April und am 28. Oktober online.

In seiner Sitzung am 15. April nahm der CESNI die erste Edition des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtswachposten, ES-RIS 2021/1, an. Für die Arbeit des CESNI stellt die Annahme dieses Standards einen wichtigen Schritt dar.

Zudem verabschiedete der CESNI Empfehlungen für die grundlegende Sicherheitsausbildung von Decksleuten und Standardredewendungen. Des Weiteren bewilligte er die Veröffentlichung der Antworten auf neue Fragen zur Auslegung des Europäischen Standards für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QIN) auf der CESNI-Website.

Darüber hinaus gewährte der Ausschuss dem Vereinigten Königreich den Status eines Beobachterstaates und verlieh der Europäischen Binnenschifffahrtsplattform (European IWT Platform) den Status eines anerkannten nichtstaatlichen Verbandes.

Das CESNI-Sekretariat nahm eine Neugestaltung der Website www.cesni.eu vor, um Inhalte und Dokumente für Besucher leichter zugänglich zu machen. Die neu gestaltete Website ging im Juni online.

Im Oktober verabschiedete der Ausschuss sein neues Arbeitsprogramm für die Jahre 2022-2024. Der CESNI billigte ferner die Veröffentlichung von Musterprüfungen auf seiner Website www.cesni.eu. Die Musterprüfungen für Schiffsführer und für Personen, die Matrose, Bootsmann oder Steuermann werden möchten, können zur Umsetzung einheitlicher Bedingungen für berufliche Qualifikationen in der europäischen Binnenschifffahrt beitragen.

Die zweite gemeinsame Tagung der Prüfungskommissionen der CESNI-Mitgliedstaaten fand am 15. September statt. Zum ersten Mal nahmen neben Mitgliedern von Prüfungskommissionen, die unter der Verantwortung von Verwaltungsbehörden Prüfungen durchführen, auch Prüfer von zugelassenen Ausbildungsprogrammen teil.

Am 14. Dezember fand eine Konsultation mit dem Gewerbe in Form eines Webinars über den Fahrplan für europäische Besatzungsvorschriften statt. Mehr als 80 Personen nahmen an dieser wichtigen Veranstaltung unter der Schirmherrschaft der CESNI-Arbeitsgruppe für Berufsbefähigungen (CESNI/QP) teil, um über die Entwicklung eines künftigen Rechtsrahmens auf ZKR- und EU-Ebene für Besatzungsvorschriften zu diskutieren und zu verschiedenen Fragen Stellung zu nehmen.

ARBEITSGRUPPEN DES CESNI

Die Arbeitsgruppen tagten wie folgt:

Die Arbeitsgruppe für technische Vorschriften (CESNI/PT) tagte viermal, unter dem Vorsitz von Herrn GORGES (französische Delegation), am 2. und 3. März, am 23. und 24. Juni, am 21. und 22. September und am 16. und 17. November online.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für elektronische Systeme (CESNI/PT/Elec), unter dem Vorsitz von Herrn VROMANS, Vertreter der GERC (Gruppe der anerkannten europäischen Klassifikationsgesellschaften für die Binnenschifffahrt), tagte am 12. Februar, 23. April, 18. Mai, 8. September, 18. Oktober und 15. Dezember online.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für technische Vorschriften für Brennstoffzellen auf Binnenschiffen (CESNI/PT/FC), unter dem Vorsitz von Herrn PAULI (deutsche Delegation), tagte am 21. Januar, 28. und 29. April, 1. und 2. September, 20. Oktober und 2. Dezember online.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für Fahrgastschiffe (CESNI/PT/Pax), unter dem Vorsitz von Herrn JOORMANN (GERC), tagte am 19. und 20. Januar, 21. und 22. April und 6. und 7. Oktober online.

Die Arbeitsgruppe für Berufsbefähigungen (CESNI/QP), unter dem Vorsitz von Frau NETHÖVEL-KATHSTEDE (deutsche Delegation), tagte am 4. Februar, 20. Mai, 16. September und 2. Dezember online.

Die Prüfungskommissionen und Prüfer von zugelassenen Ausbildungsprogrammen tagten ebenfalls unter dem Vorsitz von Frau NETHÖVEL-KATHSTEDE (deutsche Delegation) am 15. September online.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für Qualitätsmanagement (CESNI/QP/QM), ebenfalls unter dem Vorsitz von Frau NETHÖVEL-KATHSTEDE (deutsche Delegation), tagte am 2. Februar sowie am 18. Mai, 14. September und 30. November online.

Die Sachverständigen trafen sich im Format einer „Freiwilligengruppe“ am 1. Februar und 10. Juni online.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für Besatzungsvorschriften (CESNI/QP/CREW), unter dem Vorsitz von Frau LIEGEOIS (belgische Delegation), tagte am 3. Februar, 19. Mai, 14. September und 1. Dezember online.

Am 9. März fand eine Online-Sitzung zwischen der Arbeitsgruppe für Besatzungsvorschriften und den Sozialpartnern statt. Die Sachverständigen trafen sich im Format einer „Freiwilligengruppe“ am 10. Juni, 18. August, 22. September, 27. Oktober und am 13. Dezember online, um eine Konsultation mit dem Gewerbe über den Fahrplan für europäische Besatzungsvorschriften zu organisieren. Am 14. Dezember fand eine Konsultation mit dem Gewerbe in Form eines Webinars über den Fahrplan für europäische Besatzungsvorschriften statt.

Die Arbeitsgruppe für Informationstechnologien (CESNI/TI), unter dem Vorsitz von Herrn BRAUNROTH (deutsche Delegation), tagte vom 17. bis 19. Februar sowie vom 8. bis 10. September online.

Die nichtständigen Arbeitsgruppen von CESNI/TI tagten wie folgt:

- Die Arbeitsgruppe für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt (CESNI/TI/ERI), unter dem Vorsitz von Herrn OUDENES, tagte am 30. Juni und 17. Dezember online.
- Die Arbeitsgruppe für ein elektronisches Kartenanzeige- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt (CESNI/TI/Inland ECDIS), unter dem Vorsitz von Herrn MORLION, tagte am 1. Juli und 15. Dezember online.
- Die Arbeitsgruppe für Nachrichten für die Binnenschifffahrt (CESNI/TI/NtS), unter dem Vorsitz von Herrn PLASIL (österreichische Delegation), tagte am 2. Juli und 16. Dezember online.
- Die Arbeitsgruppe für Schiffsverfolgung und -aufspürung in der Binnenschifffahrt (CESNI/TI/VTT), unter dem Vorsitz von Herrn BOBER (deutsche Delegation), tagte am 29. Juni und 14. Dezember online.

Eine allgemeine Sitzung mit den Mitgliedern der vier nichtständigen Arbeitsgruppen fand ebenfalls am 28. Juni und 15. Dezember unter dem Vorsitz von Herrn BRAUNROTH statt.

WICHTIGE ARBEITEN DER ZKR IM JAHR 2021

Internationale Beziehungen

Die Plenarsitzungen vom 2. Juni und 9. Dezember boten eine weitere Gelegenheit, die Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Kommission (GD MOVE) im Rahmen des derzeitigen europäischen Vertrags, des CESNI oder auch unter dem Gesichtspunkt der allgemeinen politischen Maßnahmen zu erörtern. Mit Blick auf die Modalitäten der künftigen Zusammenarbeit bekundete die ZKR erneut ihr großes Interesse an einer substantiellen, dauerhaften und wirksamen Partnerschaft mit der Europäischen Union.

Zudem würdigte die ZKR erneut die konstruktive und kontinuierliche Zusammenarbeit insbesondere mit den anderen Flusskommissionen, der UNECE, der IKS und der KHR. Diese traditionellen Kooperationen fanden 2021 insbesondere durch die gegenseitige Teilnahme an Veranstaltungen und Sitzungen sowie die Veröffentlichung gemeinsamer Dokumente ihren Ausdruck.

Arbeiten zu Wirtschaftsfragen

Marktbeobachtung und Market Insight der Binnenschifffahrt sowie thematischer Bericht über den Arbeitsmarkt

Im Jahr 2021 wurden der Jahresbericht der Marktbeobachtung und zwei Halbjahresberichte (im April und November) der ZKR über den Markt der Binnenschifffahrt in Europa veröffentlicht. Seit kurzem veröffentlicht die ZKR ebenfalls einmal jährlich einen thematischen Bericht, dessen Thema in Absprache mit der Europäischen Kommission festgelegt wird. All diese Analysen der wirtschaftlichen Lage sind kostenlos erhältlich und sollen zur strategischen Entscheidungsfindung in diesem Sektor in Europa beitragen, sei es auf gewerblicher und unternehmerischer oder auf verkehrs- und verwaltungspolitischer Ebene. Die Erhebung und Analyse der statistischen Daten durch die ZKR geschieht seit Jahren in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission. Dank dieser erfolgreichen Zusammenarbeit konnte die ZKR diese Tätigkeit, die sie bereits seit knapp zwei Jahrhunderten durchführt, von der Rheinschifffahrt auf das gesamte europäische Wasserstraßennetz ausweiten.

Zur Erinnerung: Die vollständigen Berichte können als PDF-Datei auf Französisch, Deutsch, Niederländisch oder Englisch heruntergeladen oder direkt online eingesehen werden unter www.inland-navigation-market.org.

Jahresbericht 2021

In Fortsetzung ihrer langen und erfolgreichen Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission veröffentlichte die ZKR ihren Jahresbericht 2021 der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa. Die Veröffentlichung des Jahresberichts ist ein Beispiel für die gelungene Zusammenarbeit auf europäischer Ebene, bei der alle Akteure und beteiligten Interessensvertreter, einschließlich der Flusskommissionen und der Vertreter des Gewerbes, eingebunden werden. Herr SEITZ, Generaldirektor des Sekretariats der Donaukommission, und Herr GEORGES, Generalsekretär der ZKR, veranschaulichten mit ihren Vorworten erneut die dezidiert europäische Dimension der Veröffentlichung.

Der neue Jahresbericht gibt erneut einen ausführlichen Überblick über die Marktlage und die Entwicklungen in der Binnenschifffahrt in Europa im Jahr 2020.

Thematischer Bericht

Das Monitoring der Arbeitsmarktindikatoren in einem bestimmten Markt ist besonders relevant, um die Lage des Humankapitals in diesem Sektor und seine zukünftige Entwicklung zu beurteilen. Das Humankapital bleibt eine der wichtigsten Ressourcen und eine fundamentale Vorbedingung für eine qualitativ hochwertige Leistung und das Wirtschaftswachstum eines Sektors. Da zu diesem Thema aktuell kein Bericht mit detaillierten Daten auf Ebene des Binnenschifffahrtssektors verfügbar ist, wurde beschlossen, einen solchen thematischen Bericht zu erstellen, um die Kenntnisse über den europäischen Arbeitsmarkt in der Binnenschifffahrt zu verbessern und die gesammelten Informationen auszutauschen.

Regulierungsarbeiten

Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf dem Rhein

Auf ihrer Frühjahrsplenartagung hat die ZKR beschlossen, zum 1. Dezember 2021 die elektronische Meldepflicht auf dem Rhein für alle Fahrzeuge und Sondertransporte auszuweiten, die unter § 12.01 Nummer 1 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) fallen.

In ihrem Beschluss 2020-I-12 hat die ZKR sämtliche hierzu nötigen Änderungen der RheinSchPV verabschiedet. § 12.01 RheinSchPV sieht für bestimmte Fahrzeuge und Verbände eine Meldepflicht vor: Der Schiffsführer oder Dritte müssen den zuständigen Behörden Informationen über das Fahrzeug oder den Verband, über die beförderten Güter und die Fahrt melden. Mit diesen Meldungen sollen die Behörden vor allem über die nötigen Informationen verfügen, um bei Havarien effizient handeln zu können. In § 12.01 der RheinSchPV wird definiert, welche Fahrzeuge unter die Meldepflicht fallen, welche Daten gemeldet werden müssen und auf welchem Weg die Meldung erfolgen soll (per Sprechfunk, telefonisch, schriftlich, elektronisch) und zu welchem Zeitpunkt und an welchem Ort die Meldung erfolgen muss.

Somit wird die elektronische Meldepflicht, die sich bisher nur auf Verbände und Fahrzeuge, die Container beförderten sowie auf Fahrzeuge mit festverbundenen Tanks an Bord galt, auf alle Fahrzeuge und Spezialtransporte gemäß § 12.01 Nummer 1 der RheinSchPV ausgeweitet. Folgende Kategorien fallen in Zukunft unter die ausgeweitete Meldepflicht auf dem Rhein: Fahrzeuge, die Güter an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt; Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m; Kabinenschiffe; Seeschiffe; Fahrzeuge, die ein LNG-System an Bord haben; Sondertransporte nach § 1.21.

Elektronisches Melden trägt zu einer erheblichen Verringerung des Verwaltungsaufwands bei, da die Nutzung von Sprechfunk weitgehend reduziert wird. Außerdem entfällt bei den zuständigen Behörden die manuelle Eingabe von Daten, die aktuell noch über Sprechfunk übermittelt werden. Und schließlich wird dieser Beschluss auch die Sicherheit der Rheinschifffahrt erhöhen, da die Informationsübermittlung verlässlicher wird.

Ausweitung des Alkoholgrenzwertes auf die gesamte diensttuende Mindestbesatzung

Mit Beschluss 2021-II-14 entschied die ZKR, den geltenden Alkoholgrenzwert für den Schiffsführer und die sonstigen Personen an Bord, die vorübergehend selbständig den Kurs und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bestimmen, auf die gesamte diensttuende Mindestbesatzung auszuweiten (§ 1.03 Nummer 4 RheinSchPV).

Für die Blutalkoholkonzentration gelten folgenden Kriterien:

- die Blutalkoholkonzentration beträgt 0,5 oder mehr Promille oder
- die Alkoholmenge im Körper führt zu einer Blutalkoholkonzentration oder einem gleichwertigen Alkoholgehalt in der Atemluft, bei der bzw. dem es den diensttuenden Mitgliedern der Mindestbesatzung nicht möglich ist, ihren Dienst zu verrichten.

Die Änderung gilt indessen nicht für Mitglieder der Mindestbesatzung, die sich außerhalb des Dienstes befinden. Die auch vom Gewerbe befürwortete Ausweitung des Alkoholgrenzwertes auf die gesamte diensttuende Mindestbesatzung trägt weiter zur Sicherheit der Rheinschifffahrt bei.

Digitalisierung als Kernstück der Arbeit der ZKR

Mit ihrem Beschluss 2021-I-10 hat die ZKR die Zulässigkeit des Mitführens von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form beschlossen. Dies ist ein erster Meilenstein für die Entwicklung der Digitalisierung der Rheinschifffahrt, die zu einer schrittweisen Umstellung der an Bord mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen auf elektronische Formate führen wird. Mit dieser Grundsatzentscheidung werden mehrere Ziele verfolgt. So soll(en)

1. an die Binnenschifffahrt ein starkes Zeichen gerichtet werden, indem die Möglichkeit geschaffen wird, bestimmte an Bord mitzuführende Unterlagen in elektronischer Form auszuhändigen zu können;
2. bestimmte an Bord mitzuführende Unterlagen jederzeit ohne weitere Authentifizierung im PDF-Format vorgelegt werden dürfen;
3. dem Gewerbe, aber auch den für die Umsetzung der Rechtsvorschriften zuständigen Behörden, d. h. den ausstellenden Behörden und den Kontrollbehörden, die Arbeit erleichtert werden;
4. der Verwaltungsaufwand in der Rheinschifffahrt verringert werden, ohne das Sicherheitsniveau zu senken.

§ 1.10 und Anlage 13 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) wurden entsprechend geändert. Dies ist ein wichtiger Schritt, um ab dem 1. Juni 2022 analog zu den weiterhin gültigen Unterlagen in Papierform die Vorlage bestimmter an Bord mitzuführender Unterlagen einfach in elektronischer Form, ohne weitere Authentifizierung, zu ermöglichen.

Anpassung der ZKR-Verordnungen zur Berücksichtigung der neuen Ausgabe des ES-TRIN

Der CESNI hat eine neue Edition des ES-TRIN (2021/1) angenommen, die insbesondere Vorschriften über Lithium-Ionen-Akkumulatoren, die Senkung der beiden Lärmgrenzwerte für Schiffe in Fahrt und stillliegende Schiffe sowie tragbare Feuerlöscher enthält. Diese Vorschriften wurden in enger Abstimmung mit dem Gewerbe entwickelt.

Auf der Herbstplenartagung fasste die ZKR einen Beschluss zur gleichzeitigen Änderung der drei Verordnungen ([RheinSchUO](#), [RheinSchPV](#) und [RheinSchPersV](#)), um auf den ES-TRIN 2021/1 zu verweisen. Hintergrund dafür ist der mit der Europäischen Union abgestimmte Ansatz, wonach der ES-TRIN 2021/1 mit Wirkung zum 1. Januar 2022 mittels Verweises im jeweiligen Rechtsrahmen der ZKR und der EU in Kraft gesetzt wird.

Arbeiten zu Infrastruktur- und Umweltfragen

Reflexionspapier „Act now!“ zum Thema Niedrigwasser und Auswirkungen auf die Rheinschiffahrt

Der Ausschuss in Zusammenarbeit mit dem Wirtschaftsausschuss erstellte die zweite Edition des Reflexionspapiers „Act now!“. Diese Edition geht zurück auf die Entscheidung im Jahr 2020, das Kapitel 5 zu „Nächsten Schritten“ um eine Bestandsaufnahme der laufenden Maßnahmen/Projekte zur Unterstützung der Binnenschiffahrt bei der Bewältigung der Herausforderungen von Niedrigwassern zu erweitern. Die zweite Edition des Reflexionspapiers wurde von den zuständigen Ausschüssen Anfang 2021 zur Veröffentlichung auf der Website der ZKR freigegeben.

Anknüpfend an den Workshop zu „Niedrigwasser und die Folgen für die Rheinschiffahrt“, welcher 2019 in Bonn als Folge des Niedrigwasserereignisses stattfand, und den Empfehlungen im Reflexionspapier folgend, organisiert die ZKR im Frühjahr 2023 einen weiteren Expertenworkshop zur Intensivierung des Dialogs zwischen Industrie, Logistik, Verwaltung und Umweltverbänden.

Auf dem Weg zu einer emissionsfreien Binnenschiffahrt bis 2050: ZKR-Workshop über alternative Energiequellen für elektrische Antriebe in der Binnenschiffahrt

Am 20. April veranstaltete die ZKR einen Online-Workshop über alternative Energiequellen für elektrische Antriebe, dessen Ziel es war, aufzuzeigen, dass elektrische Antriebe mit alternativen Energiequellen eine zentrale Rolle bei der Reduzierung von Schadstoffen und Treibhausgasen in der Binnenschiffahrt einnehmen werden.

Dank der Beiträge verschiedener Referenten und von fünf Podiumsdiskutanten war dieser Workshop – bei insgesamt über 180 Teilnehmern – eine ausgezeichnete Gelegenheit, mehr über innovative Technologien sowie über die technischen, wirtschaftlichen, organisatorischen und rechtlichen Herausforderungen bei deren Umsetzung zu erfahren. Während der Veranstaltung wurden vorhandene Fallstudien zu alternativen Kraftstoffen (Strom, Wasserstoff) und verschiedenen Technologien (Hybridmotoren, Brennstoffzellen, Batterien für die Stromversorgung) vorgestellt. Als größte Herausforderungen bei der Entwicklung von Pilotprojekten wurden unter anderem die Regulierung und Finanzierung sowie natürlich die allgemeine Akzeptanz in Bezug auf Rendite oder Risikopuffer genannt.

Die ZKR ist überzeugt, dass die Ergebnisse dieses Workshops einen wichtigen Beitrag zu den laufenden Beratungen zu diesem Thema auf ZKR- und EU-Ebene leisten und die Energiewende in der Binnenschiffahrt wirksam unterstützen werden.

Studie der ZKR über die Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt

Die Energiewende stellt für die Rhein- und Binnenschifffahrt eine existenzielle Herausforderung dar. Ihre Umsetzung erfordert kostenintensive technologische Anpassungen, die nur zum Teil vom Gewerbe getragen werden können. Vor diesem Hintergrund nahm die ZKR die Ergebnisse der Studie über die Finanzierung der Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt zur Kenntnis, die in Abstimmung mit den wichtigsten europäischen Akteuren des Sektors erstellt wurde. Die Studie untersucht die Rolle, die ein europäisches Förder- und Finanzierungsinstrument bei der Unterstützung der Energiewende spielen könnte. Ein solches Instrument sollte allen Schiffseignern in den Mitgliedsstaaten der ZKR zu den gleichen Bedingungen offen stehen. Es sei angemerkt, dass die Ergebnisse der Studie den Positionen der Zentralkommission und ihrer Mitgliedstaaten nicht vorgreifen.

Mit ihrer europäischen Dimension ist die Studie auch ein wichtiger Schritt zur Umsetzung der Mannheimer Erklärung. Diese hatte die Notwendigkeit neuer Finanzierungsinstrumente betont, um „die Emissionen von Treibhausgasen und sonstigen Schadstoffen bis 2050 weitgehend zu beseitigen“, und die ZKR mit der Aufgabe betraut, bei dieser Entwicklung führend voranzugehen. Die Studie ist auch in die Roadmap der ZKR zur durchgreifenden Reduzierung der Treibhausgas- und Schadstoffemissionen bis 2050 eingeflossen.

Die Schlussfolgerungen der Studie stellen einen wichtigen Beitrag für die Diskussionen auf rheinischer, europäischer und internationaler Ebene über ein europäisches Förder- und Finanzierungsinstrument für die Energiewende dar. Die ZKR bekräftigte ihren Willen, sich an diesen bedeutenden Beratungen zu beteiligen. Nach ihrer Freigabe auf der Plenartagung im Juni wurde die Studie auf der ZKR-Website veröffentlicht.

Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt: Annahme der Roadmap der ZKR

Gemäß dem Auftrag der Mannheimer Ministererklärung vom 17. Oktober 2018 hat die ZKR eine Roadmap entwickelt, die eine weitgehende Beseitigung der Treibhausgasemissionen und der Luftschadstoffe in der Binnenschifffahrt bis 2050 zum Ziel hat. Dieses Instrument wurde in enger Abstimmung insbesondere mit Vertretern des Gewerbes, den anderen Flusskommissionen und der EU ausgearbeitet.

Die ZKR leistet damit einen umfassenden Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz und gewährleistet gleichzeitig die Prosperität sowie die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt. Die Zentralkommission ist sich bewusst, dass die Energiewende für die Rhein- und europäische Binnenschifffahrt eine existenzielle Herausforderung darstellt, die ein vorrangiges Thema der Politik bleiben muss.

Auf ihrer Herbstplenartagung nahm die ZKR die Roadmap zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt an. Mit diesem wichtigen Dokument strebt die Organisation die Entwicklung einer gemeinsamen europäischen Vision der Energiewende an und möchte insbesondere

- Übergangsszenarien für die bestehende und künftige Flotte beschreiben,
- von der ZKR selbst oder anderweitig zu beschließende Maßnahmen anregen, planen und umsetzen,
- die Überwachung der Zwischen- und Endziele der Mannheimer Erklärung gewährleisten.

Trotz der vorhandenen Unsicherheiten insbesondere hinsichtlich der Entwicklung, Kosten, Marktreife und Verfügbarkeit von Technologien, die zum Übergang zu einer emissionsfreien Binnenschifffahrt beitragen, muss unverzüglich mit der Entwicklung eines mittel- und langfristig tragfähigen Konzepts begonnen werden, um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen. Angesichts dessen sind die Festlegung und Bewertung von Maßnahmen, mit denen sich ein beschleunigter Übergang zur Emissionsfreiheit erreichen lässt (z. B. verordnungsrechtliche Maßnahmen, Überwachung der Emissionen, finanzielle Unterstützung der Energiewende usw.), sowie die Entwicklung technologischer Übergangsszenarien der Flotte maßgebliche Aspekte der Roadmap der ZKR. Die Zentralkommission verpflichtet sich, bis 2025 über die Fortschritte bei der Umsetzung der Roadmap sowie über die Notwendigkeit einer Aktualisierung und Ausdehnung des Umfangs der Roadmap zu berichten. Ferner verpflichtet sie sich, bis 2030 die Roadmap und den entsprechenden Aktionsplan zu überprüfen.

Der Rhein als Wasserstraße

Auf ihrer Frühjahrspenartagung verabschiedete die ZKR auch das aktualisierte internationale Alarm- und Kommunikationsverfahren, um ein geeignetes zusätzliches Informationsinstrument zur Bewältigung von Pandemien zu schaffen. Das internationale Alarm- und Kommunikationsverfahren, das mit Beschluss 2009-II-9 eingeführt wurde, wird derzeit bei einem Unfall oder der Nichtverfügbarkeit der Infrastruktur infolge einer technischen Gefahr angewendet. Mit der Aktualisierung soll sichergestellt werden, dass im Falle einer Pandemie ein unmittelbarer Informationsaustausch zwischen den Revierzentralen erfolgt und die Binnenschifffahrt über etwaige Einschränkungen des Infrastrukturbetriebs im gesamten Rheinkorridor informiert wird. Diese Anpassung des Verfahrens wird die Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein weiter verbessern.

Parallel dazu genehmigte die ZKR auf ihren Plenartagungen sechs Baumaßnahmen:

- Neubau eines Entnahmebauwerks am Oberrhein,
- Bau von Stufen am Rheinufer auf Höhe der Gemarkung Seltz,
- Abbruch der Bogenbrücke über die Lek in der Nähe von Vianen,
- Ersatzneubau der Van Brienoordbrücke bei Rotterdam,
- Neubau von Liegestellen für Fahrgastkabinenschiffe am Oberrhein (bei Vogelgrun und Hüningen). Nach Abschluss der Maßnahmen werden am Oberrhein Liegeplätze für sieben Schiffe zusätzlich verfügbar sein. Die Liegestellen werden von einem Konzessionär errichtet und betrieben sowie mit Landstrom, Wasserversorgung und Busparkplätzen ausgestattet.

Die Zentralkommission stellte fest, dass weder die Arbeiten noch die geplanten Maßnahmen die Schifffahrt wesentlich behindern werden.

Unterstützung der Entwicklung der automatisierten Navigation

Auf seiner Sitzung im Oktober 2021 nahm der Kleine Schifffahrtsausschuss (RN), der unter anderem für die Koordinierung der Arbeiten im Zusammenhang mit der automatisierten Navigation zuständig ist, die Zusammenfassung einer Vision der ZKR zur Unterstützung der harmonisierten Entwicklung der automatisierten Navigation an. Die Zusammenfassung der Vision der ZKR zur Unterstützung der harmonisierten Entwicklung der automatisierten Navigation ist auf der entsprechenden Webseite der ZKR unter folgender Adresse abrufbar: <https://www.ccr-zkr.org/12050000-de.html>.

4) Internationale Organisationen

Das Sekretariat vertrat die Zentralkommission:

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

5) Interinstitutionelle Beziehungen

a) **Europäische Union (EU)**

Europäische Kommission (EK)

Die verstärkte Zusammenarbeit, die 2003 mit einer Kooperationsvereinbarung zwischen der Europäischen Kommission und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) eingeleitet und 2013 mit einer Verwaltungsvereinbarung zwischen der GD MOVE und dem Sekretariat der ZKR erneuert wurde, verlief 2021 erneut sehr intensiv.

Die halbjährlichen Koordinierungssitzungen fanden zwischen dem Sekretariat der ZKR und der GD Move diesmal am 25. Mai und am 29. November online statt.

ZKR und EU-Kommission standen im Rahmen regelmäßiger Gespräche erneut in einem ständigen regen und konstruktiven Austausch über laufende Arbeiten, strategische Themen der europäischen Binnenschifffahrtspolitik sowie auch über bilaterale Fragestellungen wie etwa die Perspektive ihrer zukünftige Kooperation in der Zeit nach 2022.

Diese Perspektiven einer künftigen Zusammenarbeit waren Gegenstand mehrerer Diskussionen und Meinungsaustausche. Es wurden zwei Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen veröffentlicht, und die ZKR hat mit den Arbeiten begonnen, um auf diese Aufforderungen zu reagieren. Die beiden Verträge sollen im zweiten Quartal 2022 unterzeichnet werden.

Wie bekannt wurde die Zentralkommission durch das Sekretariat bei der Europäischen Kommission auch im Rahmen der Sitzungen der verschiedenen NAIADES-Expertengruppen vertreten, die sich mit Fragen der Binnenschifffahrt befassen (u. a. bei der *NAIADES III Implementation Group*, die am 13. September online tagte).

b) **Moselkommission (MK)**

Im Rahmen der 2014 unterzeichneten Kooperationsabmachung hat im Jahre 2021 die gemeinsame Sitzung zwischen dem Sekretariat der [Moselkommission](#) und dem Sekretariat der ZKR nicht stattfinden können.

Die 2008 mit der Moselkommission vereinbarte Kooperationsabmachung wurde im Laufe des Jahres 2021 überarbeitet und soll 2022 finalisiert werden.

Wie oben erwähnt, war das Sekretariat der ZKR ebenfalls bei den beiden Online-Plenarsitzungen der Moselkommission am 19. Mai und am 25. November vertreten.

c) **Donaukommission (DK)**

Das Sekretariat der ZKR hat online an den beiden Plenarsitzungen der Donaukommission teilgenommen, die am 15. Juni und 14. Dezember stattgefunden haben.

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

Das Sekretariat der ZKR war auf der Online-Plenarsitzung der IKSR am 1. und 2. Juli vertreten.

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

Das Sekretariat nahm online an den Sitzungen des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) vom 23. bis 26. Februar teil.

f) **Internationale Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR)**

Am Rande des 50. Jahrestages der Internationalen Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR), der am 21. und 22. Oktober in Wageningen (Niederlande) gefeiert wurde, bekräftigten die ZKR, vertreten durch ihren Generalsekretär, Herrn GEORGES, und die KHR, vertreten durch ihren Präsidenten, Herrn HABERSACK, den Willen, ihre derzeitige Zusammenarbeit in verschiedenen Bereichen zu stärken.

Die Erklärung wurde am 21. Oktober von beiden Seiten unterzeichnet.

6) Nichtstaatliche Organisationen

Die gesundheitliche Situation im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie machte es sehr viel schwieriger, wenn nicht gar unmöglich, formale Beziehungen zu nichtstaatlichen Organisationen zu unterhalten, da viele Veranstaltungen abgesagt werden mussten. Die bei der ZKR anerkannten Organisationen waren jedoch sehr eng in die Frühjahrs- und Herbstplenarsitzungen eingebunden. Generalsekretär GEORGES konnte jedoch am Kongress der IVR am 7. Und 8. Oktober in Gent (Belgien) teilnehmen, bei dem das Sekretariat auch die Moderation eines Workshops über Berufsbefähigungen übernahm.

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 am 1. November 2009. Sechs Vertragsstaaten beteiligen sich an diesem Übereinkommen (Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz).

Im Jahr 2021 trat das oberste Gremium des Übereinkommens, die Konferenz der Vertragsparteien (KVP), das insbesondere für die Überwachung der Umsetzung der Bestimmungen des CDNI zuständig ist, zweimal zusammen:

- die Sommersitzung fand am 22. Juni online und
 - die Wintersitzung am 13. Dezember online statt,
- jeweils unter dem Vorsitz von Frau BOULDOUYRÉ (französische Delegation).

Am 8. April fand unter dem Vorsitz von Frau BOULDOUYRE (französische Delegation) und der Moderation von Herrn BLESSINGER (schweizerische Delegation) ein virtueller Runder Tisch zur Zukunft von Teil A (öl- und fetthaltige Abfälle) statt.

Der Zweck dieses Runden Tisches war es, Diskussionen zwischen den betroffenen Akteuren (Staaten, Gewerbe, nichtstaatliche Verbände) anzustoßen, um die zukünftigen Herausforderungen für das internationale System bestmöglich zu antizipieren.

Die Arbeitsgruppe CDNI/G trat unter dem Vorsitz von Herrn BLESSINGER (schweizerische Delegation) am 6. und 7. April und am 31. August online sowie am 3. und 4. November im Hybridformat zusammen.

Die Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (IAKS), das für die Umsetzung von Teil A (Annahme und Entsorgung öl- und fetthaltiger Abfälle) zuständige Gremium, tagte unter dem Vorsitz des Generalsekretärs der ZKR, Herrn GEORGES, am 27. Mai online und unter dem Vorsitz der neuen Generalsekretärin, Frau LUIJTEN, am 25. November im Hybridformat.

Ein Online-Workshop über das Verfahren zur Erneuerung des SPE-CDNI fand am 21. Januar statt.

IV) ZENTRALE VERWALTUNGSSTELLE FÜR DIE SOZIALE SICHERHEIT DER RHEINSCHIFFER

Die 80. Sitzung der Zentralen Verwaltungsstelle fand online am 21. April unter dem Vorsitz von Herrn TUNNISSEN (niederländische Delegation) statt.

V) BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten mit Wirkung zum 1. Januar 2021 folgende Mitglieder an:

RICHTER

Herr BALL	Deutschland
Herr DE BAETS	Belgien
Herr WOEHLING	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 Kammer tagte online unter dem Vorsitz von Herrn DE SAVORNIN LOHMAN am 27. Januar und am 7. Mai und fällte in letzter Instanz ein strafrechtliches Urteil und zwei zivilrechtliche Urteile.

PROTOKOLL 22

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 23

Termin der nächsten Plenartagung

Beschluss

Die nächste Plenartagung findet am 8. Dezember 2022, in Straßburg, statt.