PROTOKOLL 13
Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) durch eine Anordnung vorübergehender Art gemäß § 1.22a RheinSchPV betreffend Spurführungsassistenten für die Binnenschifffahrt (TGAIN) (§§ 1.01 und 4.08)

1. Seit Jahren steigt die Anzahl der Fahrzeuge, die mit einem TGAIN ausgestattet sind. Diese Geräte spielten zuletzt bei zwei schweren Havarien an den Schleusen von Iffezheim (Rhein) und Müden (Mosel) eine entscheidende Rolle. Die durch die Havarien verursachten Schäden beliefen sich auf jeweils rund 5 Millionen Euro und hatten negative Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt.

2. Derzeit arbeitet der CESNI an der Entwicklung eines Standards, der technische Anforderungen an diese Geräte (ES-TRIN) einschließlich ihrer Anzeige (ES-RIS) festlegt. Gleiches gilt für Leitlinien im Bereich der beruflichen Qualifikationen, wozu der CESNI eine Broschüre veröffentlicht hat. Die Standards des CESNI sollen am 1. Januar 2028 in Kraft treten.

3. Nachstehend werden die Ergebnisse der Bewertung gemäß den Leitlinien für die Regulierungstätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgestellt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Ziel der vorgeschlagenen Änderungen ist es, angesichts der beiden oben genannten Havarien eine Anordnung vorübergehender Art zur Regelung der Verwendung von TGAIN einzuführen und damit die Sicherheit der Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen zu erhöhen. Die Änderungen enthalten Mindestvorschriften, die insbesondere das sichere Durchfahren von Schleusen gewährleisten sollen, bis die CESNI-Standards in Kraft treten.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Eine Alternative wäre, diese Änderungen nicht anzunehmen. Dies hätte zur Folge, dass die Sicherheit der Rheinschifffahrt nicht erhöht würde. Außerdem würden die Erfahrungen aus den beiden Havarien nicht berücksichtigt.

Folgen dieser Änderungen

§ 1.01 wird geändert, um in Buchstabe ao eine Definition des TGAIN aufzunehmen.

Die Vorschriften zum TGAIN werden in einem neuen § 4.08 eingeführt. Zusammenfassend sehen die Nummern 1 bis 4 des neuen § 4.08 vor, dass der Schiffsführer den TGAIN mit der gebotenen Sorgfalt verwenden und regelmäßig überwachen muss. Der Schiffsführer bleibt jederzeit für das Führen seines Fahrzeugs verantwortlich.

Daher darf der TGAIN nur von einem Besatzungsmitglied, das Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer ist, oder von einem Besatzungsmitglied unter direkter Aufsicht des Inhabers eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer verwendet werden.

Nummer 5 sieht vor, dass der Schiffsführer im Steuerhaus anwesend sein muss und dafür sorgt, dass das Aufmerksamkeitsüberwachungssystem bei Verwendung des TGAIN eingeschaltet wird. Ebenso muss der Schiffsführer mindestens alle fünf Minuten seine Anwesenheit im Steuerhaus bestätigen.

Nummer 6 sieht vor, dass der TGAIN rechtzeitig vor der Ankunft am Vorhafen einer Schleuse deaktiviert werden muss. Er kann nach Verlassen des Vorhafens wieder aktiviert werden. Diese Vorschrift ist eine direkte Folge der Erfahrungen aus den Unfällen in jüngster Vergangenheit.

Schließlich sieht Nummer 7 vor, dass die wichtigsten Betriebsdaten des Fahrzeugs vier Tage lang gespeichert werden, damit sie der zuständigen Behörde auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden können.

Diese Vorschriften verursachen nur begrenzte Kosten für das Gewerbe. Sie gelten nämlich nur für Fahrzeuge, die sich freiwillig für die Ausstattung mit einem TGAIN entschieden haben. Bei älteren Geräten kann eine Aktualisierung erforderlich sein. Die Kosten dafür belaufen sich auf einige Tausend Euro.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Die Sicherheit der Schifffahrt auf dem Rhein würde folglich nicht verbessert.

Die Ablehnung der Änderungen würde dazu führen, dass die verschiedenen oben dargestellten Ziele nicht erreicht werden.

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

unter Berücksichtigung der schwerwiegenden Havarien, die sich an den Schleusen von Iffezheim und Müden ereignet haben,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

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

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der Rheinschiff-fahrtspolizeiverordnung gemäß § 1.22a der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten vom 1. Juni 2026 bis zum 31. Dezember 2027.

Anlage

Anlage zu Protokoll 13

Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) durch eine Anordnung vorübergehender Art gemäß § 1.22a RheinSchPV

1. *Im Inhaltsverzeichnis wird nach der Angabe zu § 4.07 die folgende Angabe eingefügt:*

   „§ 4.08 Spurführungsassistent für die Binnenschifffahrt (TGAIN)".

2. *Nach § 1.01 Buchstabe an wird der folgende Buchstabe ao eingefügt:*

   „ao) „Spurführungsassistent für die Binnenschifffahrt (TGAIN)" ein Navigationsgerät, das zur selbsttätigen Schiffssteuerung eines Fahrzeugs entlang einer zu verfolgenden Fahrspur auf dem Fahrzeug eingebaut ist."

3. *Nach § 4.07 wird der folgende § 4.08 eingefügt:*

„§ 4.08
Spurführungsassistent für die Binnenschifffahrt (TGAIN)

1. Wenn ein Spurführungsassistent für die Binnenschifffahrt (TGAIN) an Bord eines Fahrzeugs eingebaut ist, dann gelten die Bestimmungen dieses Paragrafen.

2. Der TGAIN muss während seiner Nutzung den folgenden Anforderungen entsprechen:

   a) er muss ordnungsgemäß funktionieren;

   b) die in den TGAIN eingegebenen Daten müssen zu jedem Zeitpunkt den tatsächlichen Daten des Fahrzeugs oder Verbands entsprechen;

   c) es darf immer nur ein TGAIN an Bord eines Fahrzeugs oder Verbands in Betrieb sein.

3. Der TGAIN darf nur durch den Inhaber eines nach der Rheinschiffspersonalverordnung gültigen Befähigungszeugnisses als Schiffsführer oder eines als gleichwertig anerkannten Befähigungszeugnisses benutzt werden. Er muss ausreichend in die Benutzung des an Bord installierten TGAIN eingewiesen sein.

   Wird der TGAIN bei unsichtigem Wetter genutzt, so darf er nur von einem Inhaber einer besonderen Berechtigung für Radarfahrten genutzt werden.

   Wird der TGAIN auf Abschnitten des Rheins genutzt, die mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden, so darf er nur von einem Inhaber einer besonderen Berechtigung für das Befahren dieses Abschnitts des Rheins genutzt werden.

Abweichend von Satz 1 darf zu Übungszwecken der TGAIN unter direkter Aufsicht des Inhabers eines gemäß der Rheinschiffspersonalverordnung gültigen Befähigungszeugnisses als Schiffsführer oder eines als gleichwertig anerkannten Befähigungszeugnisses auch von anderen Besatzungsmitgliedern bedient werden.

4. Der Schiffsführer muss in regelmäßigen Abständen die Betriebsbedingungen des TGAIN überwachen und nach jeder manuellen Veränderung der Fahrspur die ordnungsgemäße Funktion des TGAIN überprüfen.

5. Der Schiffsführer muss während der Nutzung des TGAIN im Steuerhaus anwesend sein und jederzeit sicherstellen, dass das Aufmerksamkeitsüberwachungssystem des TGAIN eingeschaltet ist und dessen Alarmsignal wahrgenommen werden kann. Zudem muss er mindestens alle fünf Minuten seine Anwesenheit im Steuerhaus durch Betätigung des Aufmerksamkeitsüberwachungssystems bestätigen.

6. Bei der Annäherung an Schleusen ist der TGAIN rechtzeitig vor dem jeweiligen Schleusenvorhafen auszuschalten. Nach einer Schleusung darf der TGAIN erst wieder aktiviert werden, wenn das Fahrzeug den Schleusenvorhafen verlassen hat.

7. Der Schiffsführer darf einen TGAIN nur benutzen, wenn dieser selbst oder ein externes Gerät die Betriebsdaten zur Durchführung von Unfalluntersuchungen aufzeichnet.

   Zu den Betriebsdaten nach Satz 1 zählt neben den dynamischen Reiseinformationen des Fahrzeugs (Position, Vorausrichtung, Geschwindigkeit und Zeitdaten) auch die Information,

   a) wann der TGAIN aktiviert oder deaktiviert wurde,
   b) wann eine manuelle Veränderung der Fahrspur vorgenommen wurde und
   c) wann der TGAIN Steuerbefehle an die Rudermaschine und optional an das Antriebssystem des Fahrzeugs gesendet hat.

   Die aufgezeichneten Daten müssen vier Tage lang gespeichert werden und sind der zuständigen Behörde auf Verlangen zur Verfügung zu stellen.“