ZKR

ZENTRALKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

# FRÜHJAHRSSITZUNG 2026
# ANGENOMMENE BESCHLÜSSE
# (2026-I)

Straßburg, den 11. Juni 2026

ZENTRALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (26) 1 final

# FRÜHJAHRSITZUNG 2026

# ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

# (2026-I)

**Straßburg, den 11. Juni 2026**

# INHALTSVERZEICHNIS

Seiten

**I. Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung - Zusammensetzung ..... 6**

PROTOKOLL 1 Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung ..... 6

PROTOKOLL 2 Zusammensetzung der Zentralkommission ..... 6

**II. Rechtliche Fragen ..... 6**

PROTOKOLL 3 Rechtliche Fragen ..... 6

**III. Wirtschaftsaspekte ..... 6**

PROTOKOLL 4 Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt ..... 6

**IV. Schifferpatente und Besatzungen ..... 22**

PROTOKOLL 5 Definitive Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) - Tauglichkeitsnachweis in der Binnenschifffahrt (Muster) (Anlage 1) ..... 22

PROTOKOLL 6 Definitive Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) - Mindestanforderungen für Leichtmatrosen (§ 10.01 Nummer 2 Buchstabe b) ..... 24

**V. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein ..... 26**

PROTOKOLL 7 Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Änderung des § 6.22 und der Anlage 8 „Bezeichnung der Wasserstraße“ der RheinSchPV ..... 26

PROTOKOLL 8 Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) betreffend Spurführungsassistenten für die Binnenschifffahrt (TGAIN) (§§ 1.01 und 4.08) ..... 31

**VI. Technische Vorschriften für Binnenschiffe ..... 35**

PROTOKOLL 9 Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) Anpassung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB) ..... 35

**VII. Automatisierte Navigation ..... 35**

PROTOKOLL 10 Billigung der Empfehlung für das Gütermotorschiff PROGRES ..... 35

PROTOKOLL 11 Billigung der Empfehlung für das Gütermotorschiff FREIENSTEIN ..... 41

**VIII. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen ..... 47**

PROTOKOLL 12 Beschluss zur Unterstreichung der Bedeutung von ISGINTT Internationaler Sicherheitsleitfaden für die Binnentankschifffahrt und Binnentankterminals (Zweite Ausgabe, aktualisiert im Juni 2026) ..... 47

**IX. Der Rhein als Wasserstraße ..... 48**

PROTOKOLL 13 Neubau einer Brücke über den Pannerdens Kanal bei Rhein-km 873,50 ..... 48

PROTOKOLL 14 Instandhaltungsarbeiten an den Schleusen- und Stauwehranlagen auf dem Nederrijn und Lek (Driel bei Rhein-km 892,00, Amerongen bei Rhein-km 922,00 und Hagestein bei Rhein-km 947,00) ..... 56

PROTOKOLL 15 Instandhaltungsarbeiten an der Schleusen- und Stauwehranlage Amerongen bei Rhein-km 922,00 ..... 59

PROTOKOLL 16 Durchführung geotechnischer Probebohrungen für die Errichtung einer Liegestelle für Güterschiffe in Marckolsheim bei Rhein-km 241,37 ..... 63

PROTOKOLL 17 Reparatur der betonierten Uferbefestigung des Hafens Colmar Neuf-Brisach und Errichtung einer Anlegestelle aus Dalben zu deren Schutz bei Rhein-km 225,60 ..... 68

PROTOKOLL 18 Abbau des Portalkrans im Containerterminal Ottmarsheim bei Rhein-km 196,22 ..... 72

PROTOKOLL 19 Erneuerung der Liegestelle an der bestehenden Kiesverladeanlage Fa. F.+J. Minthe GmbH & Co. KG, bei Rhein- km 305,63 Ortslage Diersheim, rechtes Ufer ..... 77

PROTOKOLL 20 Einschwimmen und Positionieren des beweglichen Brückenteils der Merwedebrücke bei Gorinchem, Autobahn A27 ..... 86

PROTOKOLL 21 Neubau der Merwedebrücke an der Autobahn A27 über die Boven-Merwede bei Rhein- km 956,68 ..... 95

PROTOKOLL 22 Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein ..... 104

PROTOKOLL 23 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 2025 ..... 108

PROTOKOLL 24 Renovierung des beweglichen Teils in der Papendrechtse brug über den Beneden-Merwede bei Rhein-km 973,75 ..... 111

**X. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorüber-gehender Art ..... 119**

PROTOKOLL 25 Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art ..... 119

**XI. Haushalt und Verwaltung ..... 142**

PROTOKOLL 26 Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2025 ..... 142

PROTOKOLL 27 Annahme der neuen Personalordnung des Sekretariats Anlage 3 der Geschäftsordnung ..... 142

PROTOKOLL 28 Genehmigung der Änderung des Stellenplans 2026 der Zentralkommission ..... 143

PROTOKOLL 29 Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2025 ..... 143

**XII. Querschnittsfragen und Verschiedenes ..... 159**

PROTOKOLL 30 Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt ..... 159

**XIII. Sonstige Mitteilungen und Punkte zur Kenntnisnahme ..... 159**

PROTOKOLL 31 Mündlicher Bericht der internationalen Organisationen und Beobachterstaaten ..... 159

PROTOKOLL 32 Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) ..... 159

PROTOKOLL 33 Genehmigung der Niederschrift der Plenartagung vom 4. Dezember 2025 ..... 159
PROTOKOLL 34 Pressemitteilung ..... 159
PROTOKOLL 35 Termin der nächsten Sitzung ..... 159

ZKR
ZENTRALKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (26) 1 final
11. Juni 2026
fr/de/nl

***ANLÄSSLICH DER FRÜJAHRSITZUNG 2026 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE***

---

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

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

Kein Beschluss.

### PROTOKOLL 2
### Zusammensetzung der Zentralkommission

Kein Beschluss.

## II. Rechtliche Fragen

### PROTOKOLL 3
### Rechtliche Fragen

Kein Beschluss.

## III. Wirtschaftsaspekte

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

**Beschluss**

Die Zentralkommission

nach Kenntnisnahme des mündlichen Berichts des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt den Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das Jahr 2025 zu Kenntnis.

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 4**

## 1. Güterverkehr auf dem Rhein im Jahr 2025

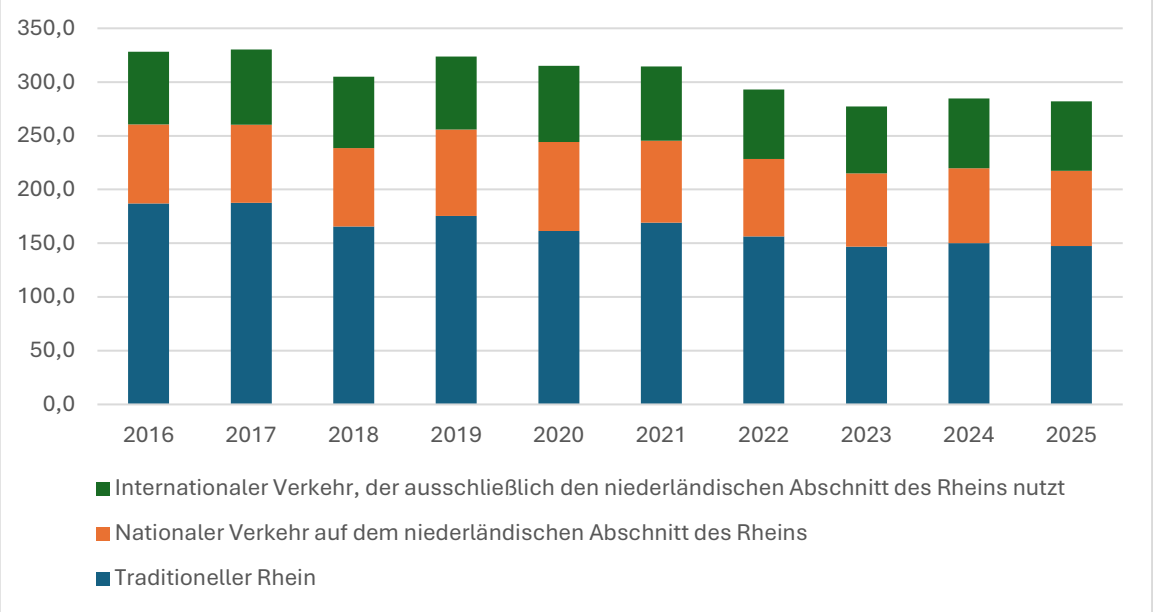
***Beförderungsmenge und Verkehrsleistung auf dem gesamten Rhein (von Basel bis zur Nordsee)***

Der Güterverkehr auf dem gesamten Rhein (von Basel bis zur Nordsee) belief sich im Jahr **2025 auf 281,9 Millionen Tonnen**, gegenüber 284,6 Millionen Tonnen im Jahr 2024. Das Ergebnis für Jahr 2025 lag um -0,9% unter dem Wert von 2024.

- Der traditionelle Rhein (von Basel bis zur deutsch-niederländischen Grenze) belief sich 2025 auf 147,3 Millionen Tonnen, gegenüber 150,2 Millionen Tonnen im Jahr 2024 und 146,8 Millionen Tonnen im Jahr 2023; das Ergebnis im Jahr 2025 lag um 1,9% unter dem Ergebnis von 2024.
- Der Niederrhein in den Niederlanden (von der deutsch-niederländischen Grenze bis zur Nordsee, einschließlich der Verbindung nach Antwerpen über die Rhein-Schelde-Verbindung[1]) belief sich auf 230,8 Millionen Tonnen, gegenüber 234,0 Millionen Tonnen im Jahr 2024. Das Ergebnis im Jahr 2025 lag 1,3% unter dem Ergebnis von 2024.

Bei der Berechnung des Gesamtvolumens der auf dem gesamten Rhein beförderten Güter wurde darauf geachtet, dass keine Mengen doppelt gezählt wurden, die auf beiden Abschnitten befördert wurden.

***ABBILDUNG 1: BEFÖRDERUNGSMENGE** (IN MILLIONEN TONNEN) **IM GÜTERVERKEHR AUF DEM GESAMTEN RHEIN ****




*Quellen: ZKR-Analyse basierend auf Destatis, VNF (Daten für den traditionellen Rhein) und Rijkswaterstaat (Daten für den Niederrhein in den Niederlanden)*

** Es ist zu beachten, dass die Daten für den traditionellen Rhein den gesamten Güterverkehr auf dem Rhein in Deutschland erfassen, sowie detailliertere Daten für die Teile des Oberrheins, die den Verkehr zwischen französischen Rheinhäfen und zwischen schweizerischen und französischen Rheinhäfen widerspiegeln. Letztere machen weniger als 1% des gesamten Transportvolumens auf dem gesamten Rhein aus.*

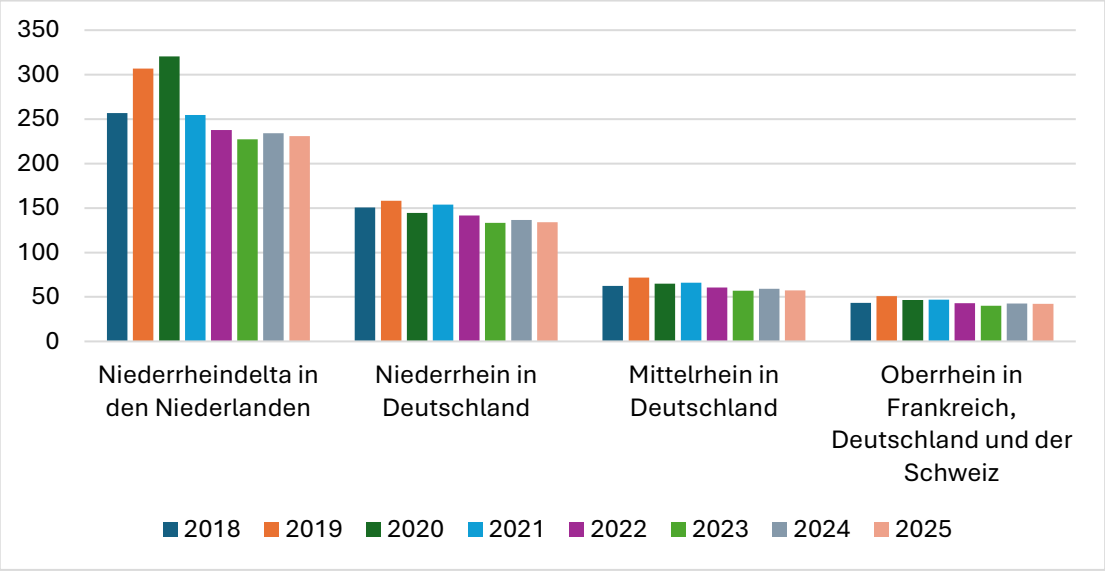
[1] Berücksichtigte Wasserstraßenabschnitte: Waal, Hollands Diep, Boven Merwede, Oude Maas, Dordtsche Kil, Beneden Merwede, Lek, Nieuwe Maas, Noord, Nieuwe Merwede, Nieuwe Waterweg, Amsterdam-Rhein-Kanal, Rhein-Schelde-Verbindung, Hartelkanal, IJssel.

***Verkehrsaufkommen auf verschiedenen Rheinabschnitten, auf Rheinnebenflüssen und auf Kanälen, die mit dem Rhein verbunden sind***

Was die geografische Struktur betrifft, ist die Transportnachfrage auf dem Niederrhein höher als auf dem Mittel- und Oberrhein, wie Abbildung 2 zeigt. Diese höhere Transportnachfrage auf dem Niederrhein lässt sich durch mehrere Faktoren erklären:

- Dichtes Deltanetz in den Niederlanden und Verkehr zwischen den Häfen (Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam, North Sea Port), das wichtige Zentren der Erdöl- und Chemieindustrie sowie eine Vielzahl von Containerterminals miteinander verbindet;
- Wichtiges Zentrum der Stahl- und Erdölindustrie in der Region Niederrhein in Deutschland;
- Hohe Fahrwassertiefen am Niederrhein.

***ABBILDUNG 2: GÜTERVERKEHR AUF DEN VERSCHIEDENEN ABSCHNITTEN DES RHEINS*** *(IN MILLIONEN TONNEN)**




*Quellen: ZKR-Analyse basierend auf Destatis (Nieder-, Mittel- und Oberrhein in Deutschland), VNF (Oberrhein in Frankreich und der Schweiz) und Rijkswaterstaat (Niederrheindelta in den Niederlanden)*
** Um Doppelzählungen zu vermeiden, können die Mengen auf den verschiedenen Rheinabschnitten nicht addiert werden, da bestimmte Mengen auf mehreren Rheinabschnitten vorhanden sind.*

***Rheinschifffahrt nach Gütersegmenten***

Gemessen am gesamten Güterverkehrsaufkommen auf dem Rhein waren die Segmente Mineralölprodukte, Chemikalien sowie Sand, Steine und Kies die drei wichtigsten Gütergruppen.

***ABBILDUNG 3: GÜTERVERKEHR AUF DEM GESAMTEN RHEIN* NACH ART DER GÜTER*** *(IN MILLIONEN TONNEN)*

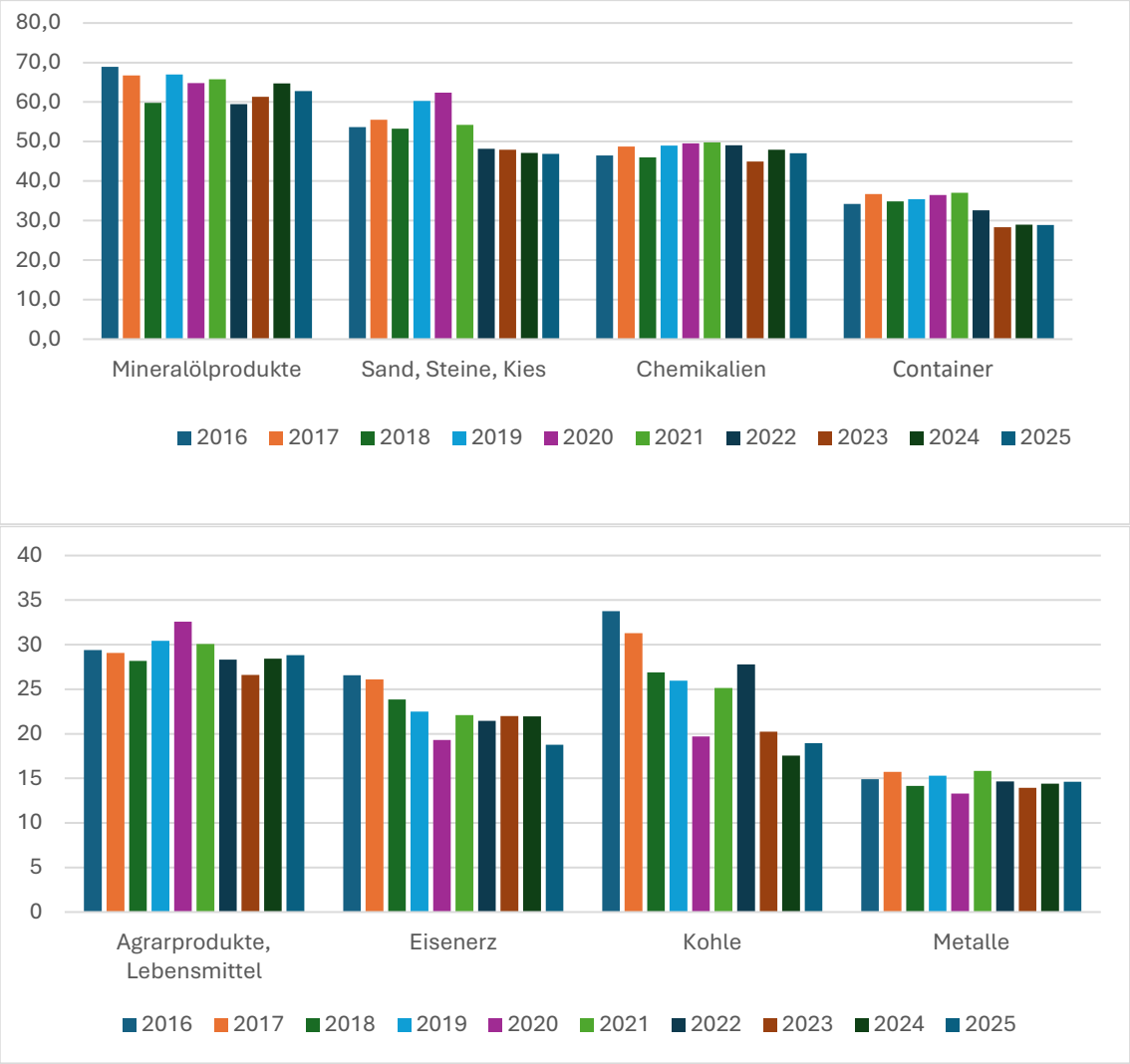



***TABELLE 1: ENTWICKLUNG DES RHEINTRANSPORTS NACH GÜTERSEGMENT IM JAHR 2025***

| *Produktsegment* | *Wachstumsrate 2025/2024 in%* |
|---|---|
| *Mineralölprodukte* | *-2,9* |
| *Chemikalien* | *-2,0* |
| *Sand, Steine, Kies* | *-0,5* |
| *Container *** | *-0,3* |
| *Agrarprodukte, Lebensmittel* | *+1,4* |
| *Eisenerz* | *-14,4* |
| *Kohle* | *+8,1* |
| *Metalle* | *+1,6* |

*Quellen: ZKR-Analyse basierend auf Destatis, VNF und Rijkswaterstaat*

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

*** Für Container: Nettogewicht der Güter in Containern*

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über Schlüsselindikatoren/Einflussfaktoren, die für die Erklärung der Entwicklung des Güterverkehrs auf dem Rhein für die einzelnen Gütersegmente wichtig sind.

***TABELLE 2: EINFLUSSFAKTOREN FÜR DIE TRANSPORTNACHFRAGE AUF DEM RHEIN UND IHRE ENTWICKLUNG IM JAHR 2025***

| Indikator/Einflussfaktor | Zugehöriges Gütersegment | Zunahme/Rückgang der Indikatoren (2025/2024) |
|---|---|---|
| Langfristiger Trend, saisonale Effekte, Erwartungen hinsichtlich des Gasölpreises, Wasserführung | Transport von Mineralölprodukten | Der langfristige Trend am traditionellen Rhein beträgt -0,7% pro Jahr; Wasserführung: mehr Niedrigwassertage im Jahr 2025 im Vergleich zu 2024; Wintertemperaturen im Januar und Februar über dem langjährigen Durchschnitt; eine sich über das gesamte Jahr hinweg verstärkende Backwardation[2], die zu geringerer Lagerhaltung und damit verbundenem Transport führt. |
| Chemische Produktion, Wasserführung | Transport von Chemikalien | DE: -3,4%; FR: -3,4%, NL: -4,8%; BE: -2,4%. Wasserführung: mehr Niedrigwassertage am Tag im Jahr 2025 im Vergleich zu 2024. |
| Bauaktivität, Wasserführung | Transport von Sand, Steinen, Kies | DE: -2,0%; FR: -3,7%, NL: +1,5%; BE: +0,1%, Wasserführung: mehr Niedrigwassertage an Tagen im Jahr 2025 im Vergleich zu 2024. |
| Stahlproduktion, Wasserführung | Transport von Eisenerz und Metallen | DE: -9,0%, Wasserführung: mehr Niedrigwassertage an Tagen im Jahr 2025 im Vergleich zu 2024. |
| Seecontainerumschlag, insbesondere Rotterdam und Antwerpen, Wasserführung, logistische Ineffizienzen | Containertransport | Das Bruttogewicht der in Seecontainern umgeschlagenen Güter lag im Hafen von Rotterdam im 1. bis 3. Quartal 2025 um -1,9% unter dem Wert des 1. bis 3. Quartals 2024; im Hafen von Antwerpen lag es 2025 um +0,7% über dem Wert von 2024; Wasserführung: mehr Niedrigwassertage an Tagen im Jahr 2025 im Vergleich zu 2024; Überlastung der wichtigsten europäischen Containerhäfen im Jahr 2025, auch durch Streiks verstärkt. |
| Verwendung von Steinkohle in der Stahlindustrie (61%), im Stromsektor (34%) und im Heizungssektor (5%), Kohlepreise, Wasserführung | Kohletransport | Der Einsatz von Steinkohle zur Stromerzeugung in Deutschland stieg um +10,4%, der Einsatz in der Stahlproduktion sank um -7,7%, der Einsatz im Wärmemarkt stieg um +2,2%. Die Kohleimportpreise lagen 2025 um -19,5% niedriger als 2024 und um -32,8% niedriger als 2023. |
| Ernteergebnisse in Frankreich und Deutschland, Wasserführung, Handel | Agrarerzeugnisse und Nahrungsmittel | Hervorragende Erträge in Frankreich; Wasserführung: mehr Niedrigwassertage am Tag im Jahr 2025 im Vergleich zu 2024, gestiegene Exporte aus Frankreich in die Europäische Union und in Drittländer. |

*Quellen: ZKR-Analyse auf Basis von Daten von Eurostat [sts_inpr_q]; Herstellung von Chemikalien und chemische Produktion, [sts_copr_a]; Produktion im Baugewerbe, [mar_qg_qm_pwhc], Bruttogewicht der in jedem Hafen umgeschlagenen Containerfracht; Deutscher Stahlverband, Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), bereitgestellt von der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), Deutscher Wetterdienst (Temperaturdaten), Investing.com London (Gasöl-Spreads), Deutsche Arbeitsgruppe Energiebilanzen (Kohlestatistiken), VDKI (Verein der Kohlenimporteure) zum Anteil der in verschiedenen Sektoren verwendeten Kohle, Destatis (Kohlepreise), VNF.*

[2] Backwardation ist eine Marktsituation, in der die Terminpreise niedriger sind als die aktuellen Preise, was den Anreiz mindert, Rohstoffe über einen längeren Zeitraum zu lagern.

Das größte Segment (Mineralölprodukte) wird von einer Kombination verschiedener Faktoren bestimmt. Neben der Hydrologie wird der Transport durch einen negativen Langzeittrend beeinflusst. Weitere wichtige Einflussfaktoren sind saisonale Effekte hinsichtlich der Heizölnachfrage (im Herbst und Winter) sowie Preisprognosen für Gasöl, die sich auf den Anreiz zur Lagerung von Mineralölprodukten auswirken (was zu einem Anstieg oder Rückgang der Lagerbestände im Rheinhinterland und der damit verbundenen Transportnachfrage führt).

Im Jahr 2025 deuteten alle diese Faktoren auf einen Rückgang des Mineralöltransports hin:

- Mehr Niedrigwasser (insbesondere im Frühjahr 2025) führten zu physischen Transportbeschränkungen.
- Die Wintertemperaturen lagen über dem Durchschnitt (im Vergleich zum Referenzzeitraum 2003–2025), was zu einer geringeren Heizölnachfrage im Winter führte.
- Die aktuellen Gasölpreise lagen über den Terminpreisen (London Gasoil-Terminmarkt), was für das gesamte Jahr einen positiven Spread („Backwardation“) zeigte, der die Anreize für die Lagerung von Heizöl im Hinterland verringerte.

Die Gründe für den starken Anstieg des Kohletransports im Jahr 2025 sind ein Rückgang der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien (Wind, Biomasse, Wasserkraft) in Deutschland im vergangenen Jahr.[3] Diese Rückgänge mussten durch Steinkohle ausgeglichen werden. Dies führte zu einem starken Anstieg des Kohletransports, der durch den Rückgang der Kohlepreise begünstigt wurde, trotz des Rückgangs des Kohleverbrauchs bei der Stahlproduktion.

Bei den Agrarprodukten ist an der Schleuse Gambsheim am Oberrhein im Vergleich zu 2024 ein starker Anstieg (+30%) des Transports von Agrarprodukten zu verzeichnen. Dieser Anstieg wurde insbesondere durch hervorragende Erträge und eine Belebung der Exporte in die Europäische Union und in Drittländer gestützt. Dieser Trend bestätigt somit die strategische Rolle der Binnenschifffahrt für den Getreidesektor.[4] Für den gesamten Rhein war der Anstieg bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Lebensmitteln zusammen jedoch nur marginal.

***Containertransport auf dem Rhein***

Der Containerverkehr auf dem Rhein wird von einer Kombination verschiedener Einflussfaktoren geprägt. Ein wichtiger Faktor ist der maritime Containerumschlag in den Seehäfen (insbesondere Rotterdam und Antwerpen), ein zweiter Einflussfaktor ist die logistische Effizienz der Binnenschifffahrt und ein dritter Faktor sind die Auswirkungen von Niedrigwasser.

*Seecontainerumschlag in den ARA-Häfen: Im Hafen von Rotterdam* stagnierte das Bruttogewicht der im Hafen umgeschlagenen Containerwaren über drei Jahre hinweg (2023, 2024 und 2025). In den ersten drei Quartalen des Jahres 2025 war im Vergleich zu Q1–Q3 2024 nur ein geringer Rückgang um -1,9% zu verzeichnen (basierend auf Tonnen).[5] Der Grund für den Rückgang und die Stagnation des Containerumschlags ist der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine, der zu einem Anstieg der europäischen Energiepreise führte, wodurch die Kaufkraft und folglich der private Konsum sanken. Da in Containern viele Konsumgüter transportiert werden, wirkt sich dies auf die Umschlagmengen aus.

*Dauerhafte Auswirkungen der Niedrigwasserperiode*: Ein Vergleich zwischen dem maritimen Containerumschlag im Hafen von Rotterdam und dem Containertransport auf dem klassischen Rhein (beide Reihen in Tonnen) zeigt, dass die enge Beziehung zwischen den beiden Variablen im 3. und 4. Quartal 2018 unterbrochen wurde. In diesem Halbjahr hatte eine starke Niedrigwasserperiode erhebliche negative Auswirkungen auf den Containertransport auf dem Rhein. Auch die Niedrigwasserperiode 2022 führte zu einer erneuten Divergenz zwischen den Rheindaten und den Seeverkehrsdaten. Diese Daten deuten darauf hin, dass bestimmte schwere Niedrigwasserperioden aufgrund der Verkehrsverlagerung auf die Schiene langfristige Auswirkungen haben.

---

[3] Quelle: ARGE Energiebilanzen (Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen)

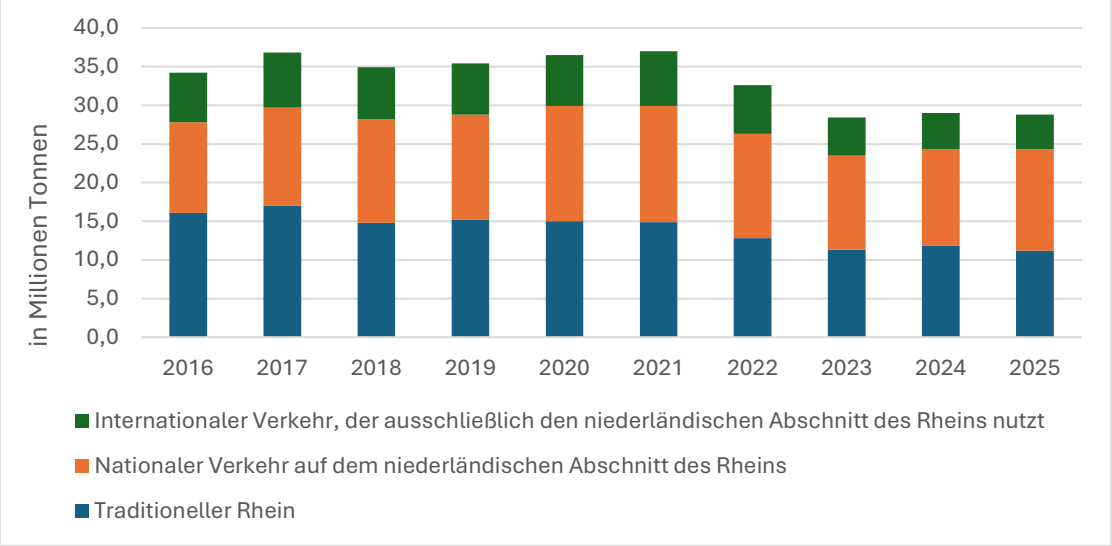
[4] Pressemitteilung der VNF, abrufbar unter: En 2025, envolée des trafics céréaliers (+30 %) et record inédit des croisières sur le Rhin - VNF (28.04.2026, zuletzt abgerufen am 04.05.2026)

[5] Quelle: Eurostat [mar_qg_qm_pwhc], Bruttogewicht der in jedem Hafen umgeschlagenen Containerfracht

*Logistische Effizienz*: Überlastung und lange Wartezeiten bei der Abfertigung von Schleppkähnen an Containerterminals in Seehäfen sind ein strukturelles Problem. Es wird durch die Vorrangstellung immer größerer Seeschiffe verursacht. Dies beeinträchtigt die Zuverlässigkeit und die Wettbewerbsposition der Binnenschifffahrt.[6]

Gemessen in Millionen Tonnen belief sich das Ergebnis für den Containertransport auf dem gesamten Rhein (von Basel bis zur Nordsee) im Jahr 2025 auf 28,9 Millionen Tonnen, was mehr oder weniger einer Stagnation (-0,3%) entsprach. Die Ergebnisse unterscheiden sich je nach Rheinabschnitt: Auf dem traditionellen Rhein lag der Containertransport um -4,4% unter dem Wert von 2024. Auf dem niederländischen Rheinabschnitt verzeichnete der nationale Containerverkehr einen Anstieg um +4,7%, was den Aufwärtstrend der nationalen Containertransporte in den Niederlanden bestätigte. Der internationale Verkehr, der ausschließlich den niederländischen Rheinabschnitt nutzte, ging jedoch um -3,6% zurück.

***ABBILDUNG 4: CONTAINERTRANSPORT AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN UND DEM NIEDERRHEIN IN DEN NIEDERLANDEN*** *(IN MILLIONEN TONNEN, NETTOGEWICHT DER GÜTER IN CONTAINERN)****, 2014–2025****




*Quellen: ZKR-Analyse basierend auf Destatis, VNF und Rijkswaterstaat*

** Traditioneller Rhein = Rhein von Rheinfelden (CH) bis zur deutsch-niederländischen Grenze; niederländischer Rheinabschnitt = Rhein von der deutsch-niederländischen Grenze bis zur Nordsee (einschließlich der Verbindung nach Antwerpen über die Rhein-Schelde-Verbindung). Zu beachten ist, dass die Daten für den traditionellen Rhein den gesamten Güterverkehr auf dem Rhein in Deutschland erfassen, sowie detailliertere Daten für die Teile des Oberrheins, die den Verkehr zwischen französischen Rheinhäfen und zwischen schweizerischen und französischen Rheinhäfen widerspiegeln.*

## 2. Schifffahrtsbedingungen und Wasserstände

Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der Tage unterhalb des gleichwertigen Wasserstands für wichtige Pegelstationen am gesamten Rhein. Diese Zahlen deuten auf eine Verschlechterung der Wasserstandsbedingungen im Jahr 2025 im Vergleich zu 2024 hin. Insbesondere am Oberrhein gab es im Jahr 2025 deutlich mehr Niedrigwassertage als im Jahr 2024. Aber auch am Mittelrhein bei Kaub sanken die Wasserstände im April stark. Auch wenn sie in Kaub nicht unter den gleichwertigen Wasserstand fielen, lagen sie doch nur knapp darüber. Obwohl die wirtschaftlichen Bedingungen im Jahr 2025 keineswegs gut waren und maßgeblich zu den schwachen Ergebnissen in den meisten Rhein-Gütersegmente beigetragen haben, müssen die Wasserstände eine zusätzliche negative Rolle gespielt haben.

[6] Siehe R. Luman (ING), Scheepvaart ziet de stroom veranderen (Artikel vom 22.04.2026, zuletzt abgerufen am 29.04.2026), abrufbar unter https://www.ing.nl/zakelijk/sector/transport-logistics-mobility/vooruitzicht-shipping)

***TABELLE 3: WASSERFÜHRUNG AM RHEIN IN DEN JAHREN 2024 UND 2025 ****

| Pegelstation | Anzahl der Tage unterhalb des gleichwertigen Wasserstands im Jahr 2024 | Anzahl der Tage unterhalb des gleichwertigen Wasserstands im Jahr 2025 |
|---|---|---|
| Tiel (Waal, NL) | 0 | 1 |
| Nimwegen (Waal, NL) | 0 | 3 |
| IJsselkop (Nederrijn, NL) | 0 | 4 |
| Lobith (Niederrhein, NL) | 0 | 5 |
| Emmerich (Niederrhein, DE) | 0 | 3 |
| Duisburg-Ruhrort (Niederrhein, DE) | 0 | 0 |
| Köln (Niederrhein, DE) | 0 | 0 |
| Kaub (Mittelrhein, DE) | 0 | 0 |
| Oestrich (Mittelrhein, DE) | 0 | 7 |
| Maxau (Oberrhein, DE) | 0 | 10 |
| Basel (Oberrhein, CH) | 0 | 12 |

*Quellen: Berechnung der ZKR auf der Grundlage von Daten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), bereitgestellt von der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), sowie von Rijkswaterstaat*

** Waal und Nederrijn sind zwei Arme des Rheindeltas in den Niederlanden.*

## 3. Neubau von Schiffen

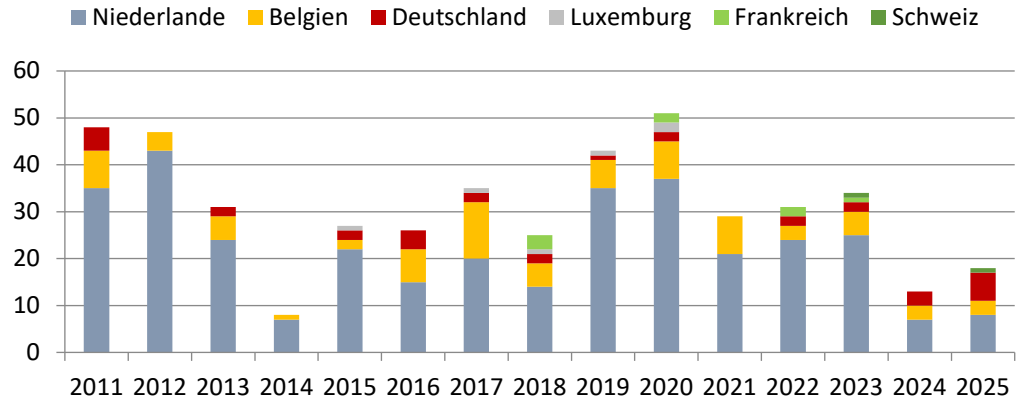
Im Jahr 2025 hat die Neubautätigkeit im Vergleich zu 2024 zugenommen, mit insgesamt 87 neu gebauten Frachtschiffen. Dies galt insbesondere für Trockengüterschiffe (18 neue Trockengüterschiffe im Jahr 2025 gegenüber 13 neuen Trockengüterschiffen im Jahr 2024). Auch die Zahl der Tankschiffe war höher als im Vorjahr (67 Tankschiffe im Jahr 2025 gegenüber 38 Tankschiffen im Jahr 2024). Laut den IVR-Neubau-Daten wurden im Jahr 2025 zwei neue Schubboote (registriert in Belgien und den Niederlanden) ausgeliefert (gegenüber einem im Jahr 2024). Die Erholung der Transportnachfrage sowie die Notwendigkeit einer Flottenmodernisierung könnten als Gründe für den Anstieg der Neubaurate angesehen werden. Es ist auch anzumerken, dass Schiffe, die unter der Kategorie „Sonstige“ klassifiziert sind, wie Patrouillen-, Schwimmendes Gerät- oder Dienstschiffe, in den hier dargestellten Grafiken nicht enthalten sind[7].

### Trockengüterschiffe

Die meisten der 2025 neu auf den Markt kommenden Trockengüterschiffe sind in den Niederlanden registriert (8 von 18), gefolgt von Deutschland (6 von 18) und Belgien (3 von 18).

[7] Im Jahr 2025 wurden 3 neue Einheiten des schwimmenden Geräts und 1 Versorgungsschiff in Betrieb genommen.

***ABBILDUNG 5: NEUE TROCKENGÜTERSCHIFFEAUF DEM MARKT PRO REGISTRIERUNGSLAND** (ANZAHL, 2011–2025)*




*Quelle: IVR*

Die häufigste Ladekapazität für neu gebaute Trockengüterschiffe im Jahr 2025 lag im Bereich von 2.000 bis 3.000 Tonnen. Die durchschnittliche Ladekapazität neuer Trockengüterschiffe belief sich im Jahr 2025 auf 2.873 Tonnen, verglichen mit 4.230 Tonnen im Jahr 2024. Dennoch steigt die mittlere Ladekapazität der Neubauten weiter an, da kleinere Schiffe mehr und mehr durch größere Einheiten ersetzt werden.

***TABELLE 4: NEUGEBAUTE TROCKENGÜTERSCHIFFE NACH LADEKAPAZITÄT***

| Ladekapazität | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 < 1.000 t | 4 | 4 | 16 | 13 | 8 | 5 | 0 | 2 |
| 1.000 < 2.000 t | 4 | 8 | 11 | 0 | 4 | 6 | 0 | 1 |
| 2.000 < 3.000 t | 8 | 12 | 8 | 3 | 10 | 3 | 3 | 7 |
| 3.000 < 4.000 t | 6 | 13 | 14 | 11 | 8 | 16 | 6 | 6 |
| > 4.000 t | 3 | 6 | 1 | 2 | 0 | 2 | 4 | 1 |
| Insgesamt | 25 | 43 | 51 | 29 | 31 | 34 | 13 | 18 |

*Quelle: IVR*

*Schätzungen wurden auch in den Vorjahren vorgenommen. Die Gesamtzahlen enthalten Schiffe, für die keine Angaben zur Tragfähigkeit vorliegen, was mögliche Abweichungen zwischen den Gesamtzahlen und der Summe der nach ihrer Ladekapazität in jeder Spalte sortierten Schiffe erklärt.*

***TABELLE 5: NEUGEBAUTE TROCKENGÜTERSCHIFFE IM JAHR 2025 NACH LÄNGE***

| Länge | Anzahl der Schiffe |
|---|---|
| < 55 Meter | 0 |
| 55 bis < 70 Meter | 2 |
| 70 bis < 86 Meter | 4 |
| 86 bis 110 Meter | 10 |
| > 110 Meter | 1 |
| Insgesamt | 18 |

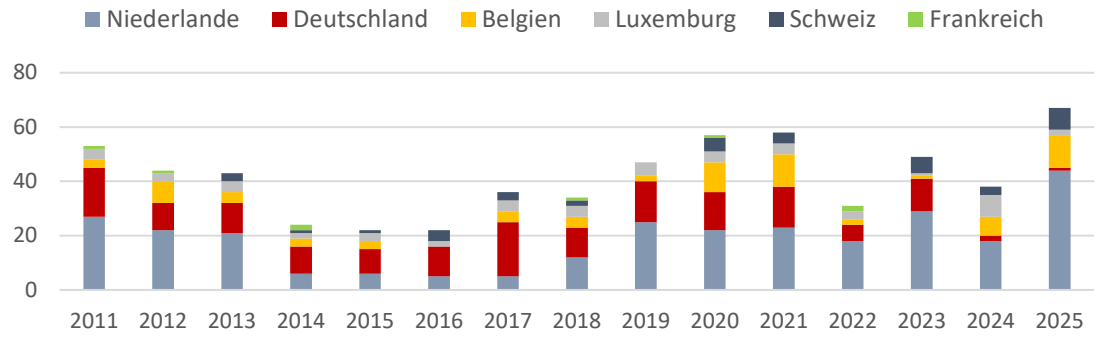
*Quellen: IVR, ZKR-Analyse*

*Die Gesamtzahl enthält ein Schiff, dessen Länge nicht bekannt ist, was die Differenz zwischen der Gesamtsumme und der Summe der nach Länge sortierten Schiffe in jeder Spalte erklärt.*

**Flüssiggüterschiffe**

Laut der IVR-Datenbank kamen im Jahr 2025 67 neue Tankschiffe auf den Markt, was einen Anstieg gegenüber 2024 darstellt, als 38 Schiffe ausgeliefert wurden. Die Mehrheit der neuen Schiffe ist in den Niederlanden registriert (44), gefolgt von Belgien (12), der Schweiz (8), Luxemburg (2) und Deutschland (1). Zusammen mit dem Anstieg der Anzahl der Schiffe war auch die neue Ladekapazität im Jahr 2025 höher als im Jahr 2024.

***ABBILDUNG 6: NEUE TANKSCHIFFE AUF DEM MARKT PRO REGISTRIERUNGSLAND*** *(ZAHLEN, 2011–2025)*




*Quelle: IVR*

Die häufigste Ladekapazität der neuen Tankschiffe liegt in der Kategorie „> 4.000 Tonnen“, mit 40 neuen Tankschiffen im Jahr 2025. Die geschätzte durchschnittliche Gesamtladekapazität stieg von 5.326 Tonnen im Jahr 2024 auf 5.851 Tonnen im Jahr 2025. Dies lässt sich ausschließlich durch die hohe Zahl an Neubauten in der Kategorie > 4.000 Tonnen im Jahr 2025 (40) erklären, verglichen mit 2024, als 21 solcher Schiffe gebaut wurden. Generell werden immer mehr Schiffe mit einer Ladekapazität von über 4.000 Tonnen gebaut, oft um mehrere tausend Tonnen, was den in den letzten Jahren beobachteten Trend zu größeren Schiffen im Flüssiggüterbereich bestätigt.

***TABELLE 6: NEUGEBAUTE TANKSCHIFFE NACH LADEKAPAZITÄT***

| Ladekapazität | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 < 1.000 t | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 1.000 < 2.000 t | 11 | 16 | 9 | 14 | 5 | 3 | 2 | 1 |
| 2.000 < 3.000 t | 14 | 17 | 23 | 18 | 22 | 29 | 13 | 12 |
| 3.000 < 4.000 t | 4 | 3 | 9 | 13 | 2 | 2 | 2 | 13 |
| > 4.000 t | 3 | 10 | 15 | 13 | 2 | 15 | 21 | 40 |
| Insgesamt | 34 | 47 | 57 | 58 | 31 | 49 | 38 | 67 |

*Quellen: IVR, ZKR-Analyse*
*Es ist zu beachten, dass im Jahr 2025 für achtzehn neu gebaute Schiffe die Tragfähigkeit aufgrund ursprünglich fehlender Werte teilweise geschätzt wurde. Schätzungen wurden auch in den Vorjahren vorgenommen. Die Gesamtzahlen enthalten Schiffe, für die keine Angaben zur Tragfähigkeit vorliegen, was mögliche Abweichungen zwischen den Gesamtzahlen und der Summe der nach ihrer Ladekapazität in jeder Spalte sortierten Schiffe erklärt.*

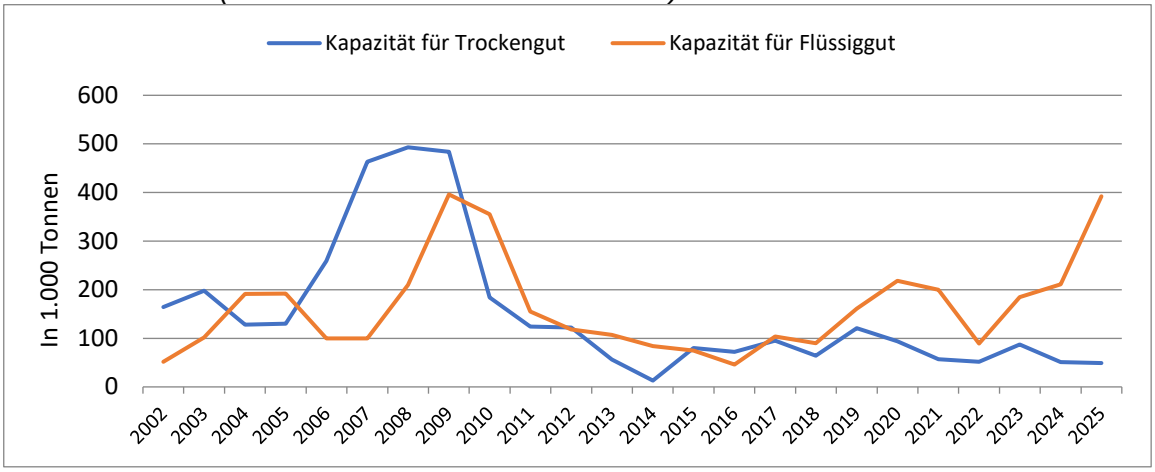
***TABELLE 7: NEUGEBAUTE TANKSCHIFFE IM JAHR 2025 NACH LÄNGE***

| Länge | Anzahl der Schiffe |
|---|---|
| < 55 Meter | 1 |
| 55 bis < 70 Meter | 0 |
| 70 bis < 86 Meter | 4 |
| 86 bis 110 Meter | 16 |
| > 110 Meter | 46 |
| Insgesamt | 67 |

*Quellen: IVR, ZKR-Analyse*

Abbildung 7 zeigt die jährliche Neuzugänge an Ladekapazität für Trocken- und Flüssiggutschiffe, die auf den Markt kommen. Nach einer anhaltenden Flaute nach der Finanzkrise war in den letzten Jahren ein Wiederanstieg der neuen Kapazitäten für Flüssiggüterschiffe zu verzeichnen. Bei Trockengüterschiffen zeigt die Kurve keine deutliche Erholung. Wie bereits erwähnt, war die Entwicklung der Transportnachfrage im Trockengütersektor in den letzten Jahren sehr schwach, was zu einem anhaltenden Rückgang der Neubauzahlen und der damit verbundenen Markteintritte neuer Kapazitäten geführt haben könnte.

***ABBILDUNG 7: NEU AUF DEN MARKT KOMMENDE KAPAZITÄTEN FÜR TROCKEN- UND FLÜSSIGGÜTER*** *(LADEKAPAZITÄT IN 1.000 TONNEN)*



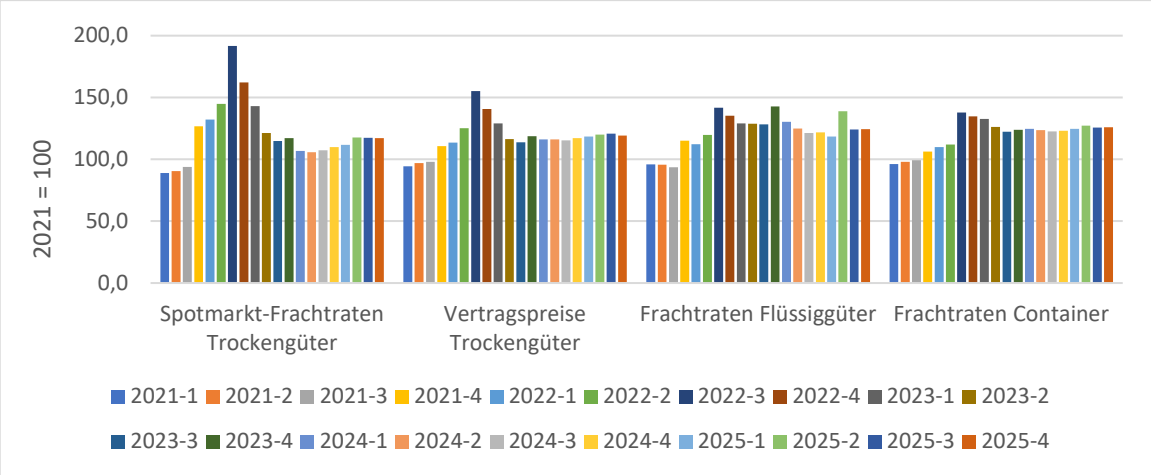

*Quelle: IVR*

*Für das Jahr 2025 wurde die Tragfähigkeit von achtzehn neu gebauten Schiffen teilweise geschätzt, da ursprünglich Werte fehlten. Schätzungen wurden auch für die Vorjahre vorgenommen.*

## 4. Frachtraten und Betriebskosten

Das statistische Amt in den Niederlanden (CBS) erhebt Frachtraten-Daten bei einer Gruppe niederländischer Binnenschifffahrtsunternehmen. Die Preisniveaus basieren auf festen Routen, für die zweimal pro Quartal Fragebögen verschickt werden. Sie umfassen die Fahrkosten einschließlich Treibstoff- und Niedrigwasseraufschlägen und schließen die Kosten für den Umschlag der Ladung aus. Insgesamt ist ein sukzessiver und stetiger Anstieg der nominalen (nicht preisbereinigten) Frachtraten zu beobachten, die 2022/23 aufgrund von Niedrigwasser vorübergehend sprunghaft angestiegen sind. Diese nominalen Raten sind jedoch nicht um die Kostensteigerungen in der Binnenschifffahrt bereinigt.

***ABBILDUNG 8: CBS-FRACHTRATENINDIZES PRO QUARTAL** (2021 = 100) **– NICHT UM KOSTENSTEIGERUNGEN BEREINIGT****




*Quelle: CBS (Binnenvaartdiensten; Preisindex), Tabelle 85817 2021=100*
** Die Preise für feststehende Routen werden zweimal pro Quartal beobachtet und beinhalten Treibstoff- und Niedrigwasserzuschläge, jedoch keine Be- und Entladung. Der Beobachtungszeitpunkt liegt in der Mitte und am Ende des Quartals. Alle Preise sind Nominalpreise.*

Um diese nominalen Frachtratenangaben zu deflationieren (= um Kostenanstiege zu bereinigen), muss ein Kostenindex erstellt werden.

***TABELLE 8: STRUKTUR DES KOSTENINDEX FÜR DEN BINNENSCHIFFFAHRTSVERKEHR NACH MARKT SEGMENTEN AUF DEM RHEIN***

| Kostenkomponente | Anteil beim Trockengüter transport (%) | Anteil beim Flüssigguttransport (%) | Anteil beim Container-transport (%) | Datenquelle |
|---|---|---|---|---|
| **Treibstoff (Gasöl)** | **35%** | **30%** | **28%** | Destatis-Gasölpreisindex |
| **Besatzung** | **25%** | **25%** | **22%** | Panteia Kosten-überwachung |
| **Kapital** | **15%** | **20%** | **22%** | Deutsche Bundesbank / Destatis Metallindex |
| **Reparatur und Wartung** | **12%** | **15%** | **10%** | Panteia Kosten-überwachung |
| **Versicherungs-kosten** | **3%** | **6%** | **5%** | Panteia Kosten-überwachung |
| **Sonstige Kosten** | **10%** | **4%** | **13%** | Panteia Kosten-überwachung |
| **Gesamt** | **100%** | **100%** | **100%** | - |

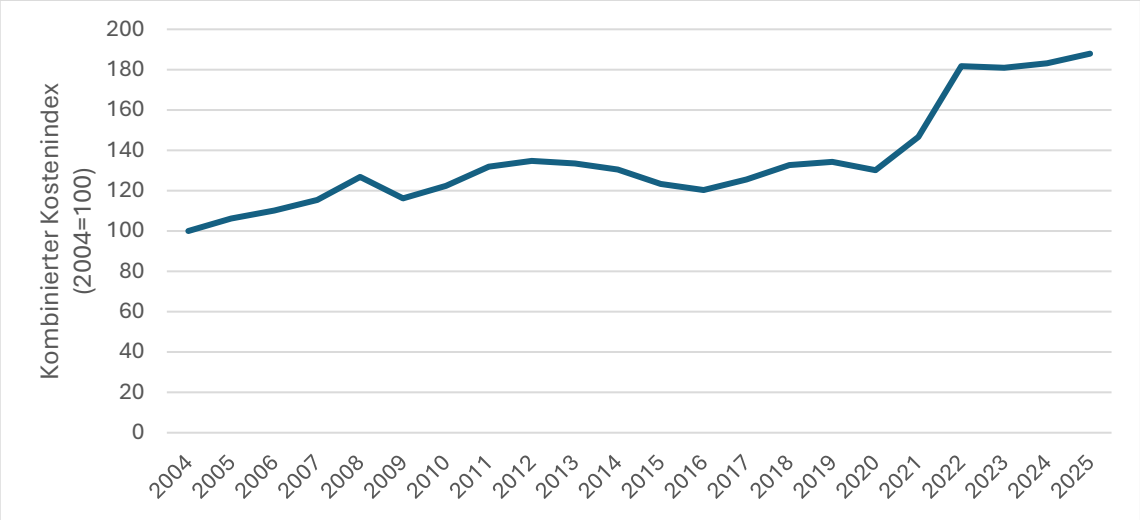
Gründe für die unterschiedlichen Anteile:

- Der Anteil der Treibstoffkosten ist in der Trockengüterschifffahrt höher als im Flüssigguttransport und im Containertransport, da die Anteile der Kapital- und Versicherungskosten geringer sind.
- Die Kapitalkosten und deren Anteil sind bei Containerschiffen und Tankschiffen höher, da diese teurer sind als Trockengüterschiffe.
- Der höhere Wert der Ladung im Flüssig- und Containertransport erhöht die ladungsbezogenen Versicherungsprämien und damit den Anteil der Versicherungskosten im Vergleich zu Trockengüterschiffen.
- Die sonstigen Kosten haben im Containertransport einen höheren Anteil, da die Fahrpläne der Containerreedereien einen höheren logistischen Verwaltungs- und Supportaufwand erfordern.

Die folgende Abbildung zeigt die Gesamtkostenentwicklung im Flüssiggut-Transport seit 2004 (kombinierter Kostenindex). Diese Kurve ergibt sich aus der Entwicklung der einzelnen Kostenindizes und ihrer Gewichtung gemäß Tabelle 8 im Zeitverlauf.

Die Daten zur Kostenentwicklung stammen aus Berichten von Panteia zu den Kosten in der Binnenschifffahrt sowie aus Daten des Destatis-Gasölpreisindex und Daten zu langfristigen Kreditzinsen (Quelle: Deutsche Bundesbank) und Metallpreisen von Destatis.

***ABBILDUNG 9: KOMBINIERTER KOSTENINDEX IN DER TANKSCHIFFFAHRT*** *(2004 = 100)**




*Quelle: Berechnung der ZKR auf der Grundlage von Panteia, Destatis, Bundesbank*

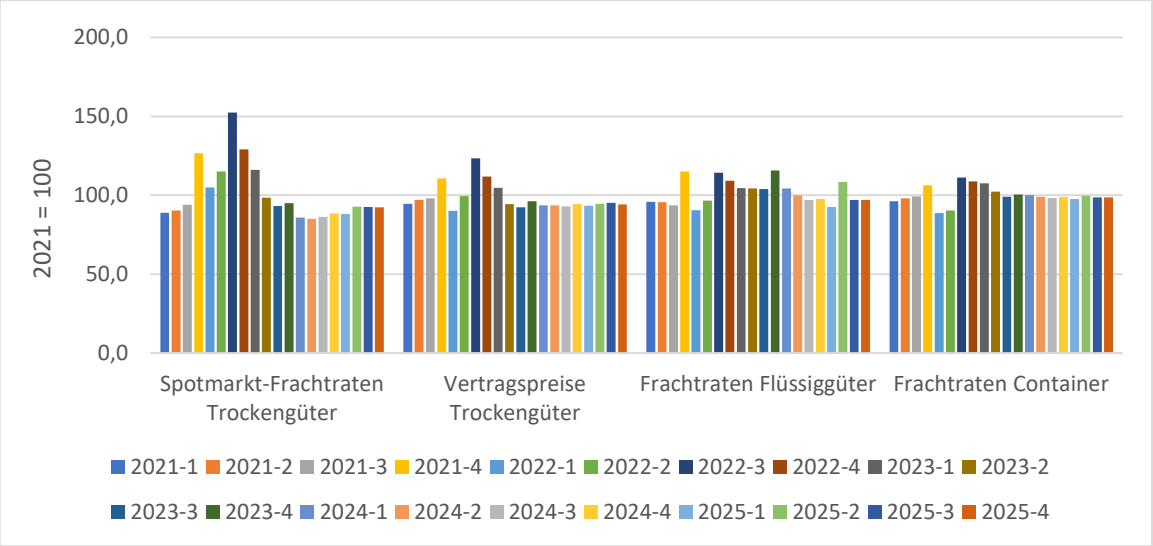
** Kombinierter Kostenindex = 0,3 × Treibstoffkosten + 0,25 × Besatzungskosten + 0,20 × Kapitalkosten + 0,15 × Reparatur- und Wartungskosten + 0,06 × Versicherungskosten + 0,04 × Sonstige Kosten.*

Die Grafik, die den kombinierten Kostenindex für den Trockengüter- und Containertransport zeigt, sieht fast genauso aus wie der Kostenanstieg für den Flüssigguttransport.

- Der gesamte Kostenanstieg im **Trockenguttransport** betrug zwischen 2004 und 2025 +86% und seit 2020 +43%.
- Der gesamte Kostenanstieg im **Flüssigfrachtverkehr** betrug zwischen 2004 und 2025 +88% und seit 2020 +45%.
- Beim **Containertransport** belief sich der Kostenanstieg auf +83% (seit 2004) und auf +39% seit 2020.

Die Anpassung der nominalen CBS-Frachtraten an den Kostenanstieg erfolgt durch Division der Trockengutfrachtraten durch den Trockengut-Kostenindex (mit dem Basisjahr 2021) und der Containerfrachtraten durch den Container-Kostenindex (mit dem Basisjahr 2021). Zudem werden die Flüssiggutfrachtraten durch den Flüssiggut-Kostenindex (mit dem Basisjahr 2021) dividiert.

***ABBILDUNG 10: CBS-FRACHTRATENINDIZES PRO QUARTAL** (2021 = 100) **– UM KOSTENANSTIEG BEREINIGT***




*Quelle: ZKR-Analyse auf Basis von CBS (Binnenvaartdiensten; prijsindex), Tabelle 85817 2021=100*

Die Analyse zeigt, dass die kostenbereinigten Frachtraten für den **Spotmarkt für Trockengüter** in den Jahren 2024 und 2025 im Durchschnitt 11% unter der 100-Punkte-Basislinie lagen. Dies deutet darauf hin, dass **das Frachtratenwachstum in diesem Sektor um durchschnittlich 11% hinter den Kostensteigerungen zurückblieb**.

Ein ähnlicher, wenn auch weniger ausgeprägter Trend war bei den Vertragspreisen für Trockengüter zu beobachten, wo der Anstieg der Frachtraten um 6% hinter dem Kostenanstieg zurückblieb. Im Gegensatz dazu blieben der Flüssiggut- und der Containertransport relativ ausgeglichen, wobei die Ratenanpassungen die Kostensteigerungen nahezu ausglichen (bei einer geringfügigen Differenz von 1%).

Insgesamt deutet dieses Ergebnis auf **eine bessere Ertragsentwicklung im Flüssigfracht- und Containertransport im Vergleich zum Trockenguttransport** hin, lässt jedoch in keinem dieser Marktsegmente auf nennenswerte Gewinnmargen schließen.

## 5. Ausblick auf die Transportnachfrage im Jahr 2026

Mit Blick auf das Jahr 2026 wird erwartet, dass sich das globale Wachstum auf +2,9% bis +3,1% abschwächen wird, da geopolitische Spannungen, insbesondere der Konflikt im Nahen Osten, weiterhin die Energiemärkte stören und die Handelsunsicherheit erhöhen. Diese Entwicklungen dürften Druck auf die Industrieproduktion und die Frachtnachfrage ausüben und ein schwierigeres Umfeld für die Binnenschifffahrt schaffen.

Gleichzeitig zeigen einige Sektoren, wie der Containertransport und der Chemietransport, Anzeichen einer Stabilisierung, während der Agrartransport weiterhin von der Exportnachfrage profitieren könnte. Dennoch steht die Binnenschifffahrt weiterhin vor erheblichen strukturellen Herausforderungen, darunter häufigere Niedrigwasserperioden im Zusammenhang mit dem Klimawandel, die fortschreitende Energiewende und zunehmender Wettbewerb durch andere Verkehrsträger. Der jährliche Marktbeobachtungsbericht 2026 wird einen detaillierten Überblick über diese Entwicklungen und ihre Auswirkungen auf die Zukunft der Binnenschifffahrt in Europa bieten.

Auf der Grundlage von kurzfristigen ökonometrischen Modellen für den Transport von Mineralölprodukten und für den Eisenerztransport, die von der Marktbeobachtungsstelle der ZKR entwickelt wurden (detaillierte Informationen finden sich im nächsten Jahresbericht), wurden die folgenden Einflussfaktoren für diese beiden Gütersegmente auf kurze Sicht ermittelt:

***TABELLE 9: WICHTIGSTE EINFLUSSFAKTOREN FÜR DEN TRANSPORT VON MINERALÖLPRODUKTEN UND EISENERZ AUF DEM RHEIN NACH ÖKONOMETRISCHEN MODELLEN***

| Segment | Einflussfaktoren gemäß ökonometrischem Modell |
|---|---|
| Mineralölprodukte | Wasserstände, ein negativer langfristiger struktureller Trend (-0,7% pro Jahr), der einen strukturellen Rückgang aufgrund der Energiewende widerspiegelt, das Anlegen von Heizölvorräten im Herbst, Wintertemperaturen, die zu einer bestimmten Heizölnachfrage führen, Preisprognosen für Gasöl (Terminpreise), die die wirtschaftlichen Anreize für die Bevorratung von Heizöl widerspiegeln |
| Eisenerz und Metalle | Stahlproduktion, Wasserstände, ein anhaltender Strukturbruch aufgrund der Finanzkrise 2008/2009, wobei die Transportmengen seit März 2009 durchgehend unter dem Vorkrisenniveau bleiben, was einem geschätzten dauerhaften Rückgang von ca. -25,5% entspricht; Kraftstoffpreise, die den energieintensiven Betriebsmodus von Schubverbänden widerspiegeln |

*Quelle: ZKR*

Es ist geplant, ein ökonometrisches Modell für den Containertransport zu erstellen, das auf dem Einfluss des maritimen Containerumschlags in Seehäfen, den Wasserständen und möglichen weiteren Variablen basiert.

Für andere Gütersegmente wie Chemikalien und Baustoffe lieferte die Erstellung vorläufiger Modelle zur Entwicklung der Transportnachfrage bislang keine zufriedenstellenden Ergebnisse. Obwohl sich die plausiblen erklärenden Variablen (Chemische Produktion, Bauaktivität, Wasserführung) als bis zu einem gewissen Grad relevant für die Erklärung der Transportnachfrage erwiesen, erklären sie keinen ausreichend hohen Anteil der Transportnachfrage und der Datenbewegungen in diesen Segmenten. Aus diesem Grund müssen Prognosen von Branchenverbänden berücksichtigt werden, um einen Ausblick für diese Gütersegmente zu erstellen.

***TABELLE 10: AUSBLICK FÜR AUSGEWÄHLTE GÜTERSEGMENTE IM RHEINVERKEHR FÜR 2026***

| **Gütersegment** | **Ausblick für 2026** |
|---|---|
| Mineralölprodukte | Basierend auf ökonometrischem Modell: Backwardation-[8] der Gasölpreise erwartet, was zu einer geringeren Transportnachfrage führt; Auswirkungen der Wasserführung werden bedeutend sein; saisonale Effekte im Herbst und Wintertemperaturen werden geringe Auswirkungen haben; langfristiger negativer Trend (-0,7% pro Jahr). |
| Eisenerz und Metalle | Basierend auf ökonometrischem Modell und Branchenverband (Eurofer): Die Stahlproduktion ist der wichtigste Treiber und wird 2026 und 2027 voraussichtlich moderat wachsen; Wasserstände haben einen erheblichen Einfluss; die Kraftstoffpreise (Gasöl) werden voraussichtlich sinken, was zu einer gewissen Entlastung für die Betreiber führt. |
| Chemikalien | Basierend auf qualitativen Informationen (CEFIC, VCI): Europäische Hersteller sehen sich weiterhin einem erheblichen Wettbewerbsnachteil aufgrund hoher Energiekosten gegenüber, insbesondere der für die chemische Produktion relevanten Gaspreise. Dies führt zu einer geringeren Produktion und schränkt die Transportnachfrage ein. |
| Container | Basierend auf qualitativen Informationen (ISL-Index, UNCTAD, IWF): Der Weltwirtschaftsausblick des IWF vom April 2026 prognostiziert ein globales Wachstum von nur +3,1% im Jahr 2026 und +3,2% im Jahr 2027, was aufgrund des Kriegsausbruchs im Nahen Osten Ende Februar 2026 gegenüber früheren Schätzungen nach unten korrigiert wurde. Zudem wird nun erwartet, dass das Wachstum des Welthandelsvolumens von +5,1% im Jahr 2025 auf nur noch +2,8% im Jahr 2026 zurückgehen wird, bevor es sich 2027 wieder auf +3,8% erholt. Dies wird negative Auswirkungen auf den Containertransport auf dem Rhein haben. |

[8] Dies bedeutet, dass die zukünftigen Preise für Gasöl niedriger sind als die aktuellen Preise, was keine Anreize für die Lagerung und den damit verbundenen Transport von Heizöl bietet.

## IV. Schifferpatente und Besatzungen

### PROTOKOLL 5
### Definitive Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) - Tauglichkeitsnachweis in der Binnenschifffahrt (Muster) (Anlage 1)

1. Die mit Beschluss 2022-II-9 angenommene neue Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) ist am 1. April 2023 in Kraft getreten.

2. Die Anlage 1 der RheinSchPersV enthält das Muster für den Tauglichkeitsnachweis, das im Rahmen des CESNI zur Harmonisierung entwickelt wurde.

3. Auf ihrer Sitzung am 5. Februar 2026 hat die CESNI-Arbeitsgruppe für Berufsbefähigungen (CESNI/QP) beschlossen, die Fußnote im Muster für den Tauglichkeitsnachweis zu streichen. Dank dieser Streichung haben anerkannte Ärzte nun die Möglichkeit, die Tauglichkeit einer Person zeitlich zu befristen, auch wenn die CESNI-Standards für medizinische Tauglichkeit (ES-QIN, Teil IV) für die entsprechende Erkrankung keine Befristung vorsehen.

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

**Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen sollen**

Die Änderung zielt darauf ab, die Anlage 1 der RheinSchPersV mit dem aktualisierten CESNI-Muster für den Tauglichkeitsnachweis in der Binnenschifffahrt zu harmonisieren.

Für bestimmte chronisch-progrediente Erkrankungen wie Übergewicht oder abnormes Körpergewicht ist in den CESNI-Standards für medizinische Tauglichkeit (ES-QIN, Teil IV) keine zeitliche Befristung der Tauglichkeit vorgesehen. Die potenzielle Entwicklung solcher Erkrankungen kann jedoch eine befristete Tauglichkeit rechtfertigen, um die Sicherheit an Bord zu gewährleisten. Zudem weisen die Erläuterungen in der Einführung zu ES-QIN, Teil IV, darauf hin, dass die Angaben nur als Anhaltspunkte gedacht sind und keine fundierte medizinische Beurteilung ersetzen können.

Die Änderung hat daher zum Ziel, diesen Grundsatz im Muster für medizinische Tauglichkeit getreu widerzuspiegeln.

**Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung**

Keine, außer einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderung.

**Folgen dieser Änderung**

Die Anlage 1 der RheinSchPersV wird aktualisiert.

Die Änderung wird die Sicherheit an Bord erhöhen, indem sie anerkannten Ärzten die Möglichkeit gibt, auf der Grundlage ihrer medizinischen Beurteilung eine zeitlich befristete Tauglichkeit festzulegen, auch wenn die CESNI-Standards für die fragliche Erkrankung keine Befristung vorsehen.

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

Es wäre möglich, auf diese Änderung zu verzichten. Das Muster in der Anlage 1 könnte so beibehalten werden.

Dies hätte jedoch zwei Konsequenzen:

1. Ohne eine entsprechende Angabe in den CESNI-Standards könnten Ärzte die Tauglichkeit nicht zeitlich befristen, auch wenn dies aufgrund der Entwicklung der Erkrankung der betroffenen Person aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt wäre.

2. Das von den ZKR-Mitgliedstaaten ausgestellte Muster würde nicht mit dem der anderen CESNI-Mitgliedstaaten harmonisiert.

**Beschluss**

Die Zentralkommission,

Bezug nehmend auf ihren Beschluss vom 8. November 2022 (2022-II-9) zur Annahme der neuen Rheinschiffspersonalverordnung, die am 1. April 2023 in Kraft getreten ist,

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

in dem Bestreben, eine wirksame Antwort auf die praktischen Probleme der Mitgliedstaaten bei der Umsetzung des Beschlusses 2022-II-9 hinsichtlich der Befristung der medizinischen Tauglichkeit zu finden,

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

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung von Anlage 1 der Rheinschiffspersonalverordnung.

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Januar 2027 in Kraft.

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 5**

## Definitive Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV)

*In Anlage 1 wird Fußnote 2 gestrichen.*

## PROTOKOLL 6
## Definitive Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) - Mindestanforderungen für Leichtmatrosen (§ 10.01 Nummer 2 Buchstabe b)

Vorgeschlagen wird folgende Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV):

§ 10.01 Nummer 2 Buchstabe b wird geändert, um auch Personen, die einen abgeschlossenen Ausbildungsvertrag im Rahmen eines nach Kapitel 6 zugelassenen Ausbildungsprogramms für die Führungsebene haben, den Erwerb eines Befähigungszeugnisses als Leichtmatrose zu ermöglichen.

### Begründung

§ 10.01 Nummer 2 Buchstabe b sieht den Erwerb eines Befähigungszeugnisses als Leichtmatrose nur für Personen vor, die einen abgeschlossenen Ausbildungsvertrag im Rahmen eines nach Kapitel 6 zugelassenen Ausbildungsprogramms für die Betriebsebene haben.

Dies ist darauf zurückzuführen, dass es zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen RheinSchPersV am 1. April 2023 lediglich Ausbildungsprogramme für die Betriebsebene gab. Inzwischen gibt es in mehreren Mitgliedstaaten der ZKR auch Ausbildungsprogramme für die Führungsebene. Anhang I der Richtlinie (EU) 2017/2397 ermöglicht darüber hinaus auch Personen, die einen Ausbildungsvertrag im Rahmen eines Ausbildungsprogramms für die Führungsebene abgeschlossen haben, den Erwerb eines Befähigungszeugnisses als Leichtmatrose.

Daher sollten die Worte „für die Betriebsebene“ gestrichen werden, um alle zugelassenen Ausbildungsprogramme einzubeziehen.

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

Die Änderung ist erforderlich, um die RheinSchPersV an die Bedürfnisse von Leichtmatrosen anzupassen, die im Rahmen eines nach Kapitel 6 der RheinSchPersV zugelassenen Ausbildungsprogramms Schiffsführer werden möchten. Die Änderung ist zudem erforderlich, um eine Angleichung an die Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2017/2397 zu gewährleisten.

### Eventuelle Alternative zu der beabsichtigten Änderung

Eine Alternative wäre, das Befähigungszeugnis als Leichtmatrose nur Personen zu erteilen, die einen abgeschlossenen Ausbildungsvertrag im Rahmen eines Ausbildungsprogramms für die Führungsebene haben. Diese Alternative wäre einschränkend und stünde nicht im Einklang mit der Richtlinie.

### Folgen dieser Änderung

Eine Änderung der RheinSchPersV hätte den Vorteil, dass in den Mitgliedstaaten dieselben klaren und transparenten Regelungen gelten würden. Diese Änderung verursacht für das Gewerbe und die Verwaltungen keine zusätzlichen Kosten.

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

Auf diese Änderung könnte verzichtet werden, doch würde dies dazu führen, dass Teilnehmer von zugelassenen Ausbildungsprogrammen für die Führungsebene weiterhin kein Befähigungszeugnis als Leichtmatrose erwerben könnten.

**Beschluss**

Die Zentralkommission,

in dem Bestreben, die Einheit des Rheinregimes zu gewährleisten,

mit dem Ziel, weiter zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beizutragen und mehr Optionen für Berufsausbildungswege anzubieten, die einen Aufstieg von der Einstiegsebene auf die Betriebs- und Führungsebene ermöglichen,

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

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung der Rheinschiffs-personalverordnung.

Diese Änderung tritt am 1. Januar 2027 in Kraft.

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 6**

## Definitive Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV)

*§ 10.01 Nummer 2 Buchstabe b wird durch den folgenden Buchstaben b ersetzt:*

„b) einen abgeschlossenen Ausbildungsvertrag im Rahmen eines nach Kapitel 6 zugelassenen Ausbildungsprogramms;“.

## V. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein

### PROTOKOLL 7
### Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Änderung des § 6.22 und der Anlage 8 „Bezeichnung der Wasserstraße“ der RheinSchPV

1. Kapitel 5 der RheinSchPV betrifft die Schifffahrtszeichen und die Bezeichnung der Wasserstraße. So verweist § 5.02 RheinSchPV, der die Bezeichnung der Wasserstraße behandelt, auf Anlage 8, in der festgelegt ist, welche Schifffahrtszeichen zur Bezeichnung der Wasserstraße zwecks Erleichterung der Schifffahrt verwendet werden dürfen. Diese Anlage präzisiert insbesondere, unter welchen Umständen die Schifffahrtszeichen zur Bezeichnung der Wasserstraße verwendet werden dürfen und welche Schifffahrtszeichen zur Bezeichnung von vorübergehend bestehenden gefährlichen Stellen und Hindernissen verwendet werden dürfen.

2. Kapitel 6 der RheinSchPV betrifft die Fahrregeln, wobei § 6.22 die Sperrung der Schifffahrt und gesperrte Wasserflächen regelt. Im Rahmen der Einführung neuer Schifffahrtszeichen und Sonderzeichen auf dem Rhein soll mit der Änderung des § 6.22 die Möglichkeit geschaffen werden, dass die zuständige Behörde Ausnahmen vom Befahrensverbot in den oben genannten Bereichen erteilen kann.

3. Besondere Schifffahrtszeichen (Sonderzeichen) sind bereits in anderen internationalen Texten geregelt. So sind Sonderzeichen (gelbe Tonnen) in der Europäischen Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (CEVNI) in Anlage 8 „Bezeichnung der Wasserstraßen“ geregelt, genauer gesagt in Abschnitt VII „Bezeichnung von Gebieten, in denen der Verkehr verboten ist oder Einschränkungen unterliegt“. Analog dazu sieht auch der SIGNI (Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables – Europäischer Code für Zeichen und Signale an Binnenwasserstraßen) in Kapitel 4 die gelbe Betonnung vor.

4. Mit dem vorliegenden Änderungsvorschlag sollen § 6.22 und Anlage 8 der RheinSchPV geändert werden, um den zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten die Möglichkeit zu geben, für Sperrzonen oder reglementierte Bereiche eine besondere Bezeichnung der Wasserstraße zu verwenden. Für die ZKR sind harmonisierte Schifffahrtszeichen unabdingbar, um die Einheit des Rheinregimes sicherzustellen sowie die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt zu gewährleisten.

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

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

Ein erstes Ziel besteht darin, die RheinSchPV angesichts der Einführung neuer Schifffahrtszeichen und Sonderzeichen auf dem Rhein anzupassen.

§ 6.22 Nummer 1 RheinSchPV regelt die Sperrung der Schifffahrt und gesperrte Wasserflächen. Danach müssen nach Nummer 1 alle Fahrzeuge vor dem Tafelzeichen A.1 anhalten, wenn die zuständige Behörde dies bekannt gibt. Nummer 2 bestimmt, dass bei Bekanntgabe mittels Tafelzeichen A.1a sich alle Fahrzeuge mit Ausnahme der Kleinfahrzeuge ohne Antriebsmaschine an das Verbot halten müssen. Bei Tafelzeichen A.12 ist die Durchfahrt allen Fahrzeugen mit Maschinenantrieb verboten.

Es ist festzustellen, dass es in der RheinSchPV für die zuständige Behörde keine Möglichkeit gibt, Ausnahmen vom Befahrensverbot in den oben genannten Bereichen zu erteilen.

Daher soll § 6.22 RheinSchPV durch eine neue Nummer 3 ergänzt werden, um der zuständigen Behörde in besonderen Fällen die Möglichkeit zur Erteilung solcher Ausnahmen zu gewähren. Das Einräumen einer solchen Möglichkeit wäre von Vorteil, da auf neu auftretende besondere Situationen reagiert werden könnte.

Ein zweites Ziel der Änderungen besteht darin, die RheinSchPV um eine besondere Bezeichnung zu ergänzen, die in Situationen verwendet werden kann, in denen die derzeit zulässige Bezeichnung gemäß Anlage 8 der RheinSchPV nicht ausreicht. Dies gilt für die Bezeichnung von Sperrgebieten und die Abgrenzung von Sondergebieten.

**Folgende Beispiele können genannt werden:**

1. Entlang des Rheins wurden in den letzten Jahren Seitenarme oder Kanäle zur Entwässerung angelegt. Manche dieser Projekte beruhen auf EU-Vorgaben zur Verbesserung der ökologischen Qualität der Wasserstraße. Sie dienen meist dem Hochwasser- oder Naturschutz und nicht unbedingt der Schifffahrt. Seitenarme und Entwässerungskanäle sind grundsätzlich nicht für die Schifffahrt freigegeben.

2. Im, auf und entlang des Rheins werden viele Wasserbauprojekte durchgeführt, bei denen Arbeitsschiffe in einem bestimmten Arbeitsbereich sicher arbeiten können müssen. Die besondere Bezeichnung könnte daher zur Kennzeichnung von Sperrzonen, wie z. B. Bagger- oder Verklappungsstellen, verwendet werden.

3. Ebenso könnte diese Bezeichnung zur Kennzeichnung der Trennung von großen und kleinen Schiffen durch eine für die Sportschifffahrt bezeichnete Fahrrinne neben der bezeichneten (Haupt-)Fahrrinne dienen. Dies trägt zum strategischen Ziel bei, die gewerbliche Schifffahrt und die Sportschifffahrt nach Möglichkeit voneinander zu trennen. Die RheinSchPV sieht derzeit keine angemessene Bezeichnung vor.

4. Ferner könnte diese Bezeichnung zur Ausweisung absoluter Schifffahrtsverbote oder reglementierter Bereiche verwendet werden. Die Art des Verbots oder der Reglementierung wird so weit wie möglich durch schriftliche Unterlagen (Karten, Verordnungen, Nachricht für die Binnenschifffahrt) und Hinweise vor Ort verdeutlicht. Die vor Ort erteilten Hinweise können an gelben Tonnen angebracht werden. Die Hinweise können auch durch Lichter über solchen Tonnen erteilt werden. Beispielsweise können Tonnen zur Abgrenzung einer für die Schifffahrt gesperrten Zone bei Tag eine rote Flagge oder ein rotes Schild und bei Nacht ein rotes Licht tragen.

Die neue Bezeichnung mittels gelber Tonnen ergänzt die derzeitige Bezeichnung nach den Vorschriften der RheinSchPV, um die Verwaltung der Wasserstraßen und die Schifffahrt zu verbessern. Die gelbe Betonnung ist gut sichtbar und hebt sich farblich deutlich von den grünen und roten Bezeichnungen ab. Diese Bezeichnung kann Anwendung finden, um besondere Situationen zu signalisieren, was der besseren Sichtbarkeit der Reglementierung und der Leichtigkeit der Rheinschifffahrt zugutekommen kann.

Die Einführung einer einheitlichen besonderen Bezeichnung der Wasserstraße Rhein schafft mehr Klarheit für die Wasserstraßennutzer und trägt zu einer einheitlich geregelten Rheinschifffahrt bei. Auf diese Weise soll die Einheit und Einheitlichkeit des Rheinregimes gewährleistet werden.

Ausgehend davon wird eine Ergänzung der RheinSchPV vorgeschlagen zur Bezeichnung von

- Abzweigungen;
- Arbeitsbereichen (vorübergehende Verengung der Fahrrinne);
- Fahrrinnen für die Sportschifffahrt;
- Sperrzonen für motorisierte Fahrzeuge.

Im Zuge der Umsetzung dieses Beschlusses werden weitere Erfahrungen gesammelt.

**Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen**

Eine Möglichkeit wäre, auf die Aufnahme der gelben Betonnung in Anlage 8 der RheinSchPV zu verzichten. Dies würde die lokal zuständigen Behörden gemäß § 1.22 RheinSchPV gleichwohl nicht an der vorübergehenden Anbringung gelber Tonnen oder von der Erteilung von Ausnahmen vom Befahrensverbot hindern. Die Folge wäre eine uneinheitliche Handhabung der Ausnahmen und Sonderzeichen auf dem Rhein, was einer ordnungsgemäßen Information des Schiffsführers und der Einheitlichkeit des Rheinregimes abträglich wäre.

Eine Ablehnung dieser Änderungen würde somit die oben genannten Ziele untergraben.

**Folgen dieser Änderungen**

§ 6.22 wird geändert. Nach § 6.22 Nummer 2 wird Nummer 3 eingefügt, die es der zuständigen Behörde ermöglicht, Ausnahmen von einem Befahrensverbot gemäß den Nummern 1 und 2 zu erteilen.

Anlage 8 der RheinSchPV wird geändert. Nach Abschnitt V dieser Anlage wird ein neuer Abschnitt VI mit der Überschrift „Bezeichnung von Sperrzonen oder reglementierten Bereichen“ eingefügt.

Dieser neue Abschnitt VI sieht folgende zwei Arten von Bezeichnung vor:

- Bezeichnung von Sperrzonen,
- Bezeichnung von reglementierten Bereichen.

Diese Änderungen verursachen für das Gewerbe keine zusätzlichen Kosten. Die Kosten für die Verwaltungen sind begrenzt, sie betreffen die Verwendung von Sonderzeichen, deren Nutzung optional ist.

Diese Änderungen treten am 1. Juni 2027 in Kraft.

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

Die Ablehnung dieser Änderungen würde den verschiedenen oben dargestellten Zielen schaden. Die Änderungen zielen lediglich darauf ab, den lokal zuständigen Behörden eine einheitliche und harmonisierte Lösung für die Rheinschifffahrt anzubieten.

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Dies würde die lokal zuständigen Behörden gleichwohl nicht daran hindern, diese besondere Bezeichnung der Wasserstraße zu verwenden oder Ausnahmen vom Befahrensverbot in bestimmten Bereichen zu erteilen. Die Einheitlichkeit des Rheinregimes würde dadurch jedoch nicht gestärkt.

## Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

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

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen des § 6.22 und der Anlage 8 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV).

Die in der Anlage beigefügten Änderungen treten am 1. Juni 2027 in Kraft.

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 7**

## Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV)

*1. Nach § 6.22 Nummer 2 wird die folgende Nummer 3 eingefügt:*

„3. In besonderen Fällen kann die zuständige Behörde Ausnahmen von einem Befahrensverbot nach den Nummern 1 und 2 zulassen.“

*2. In Anlage 8 wird nach Abschnitt V der folgende Abschnitt VI eingefügt:*

**„VI. BEZEICHNUNG VON SPERRZONEN UND REGLEMENTIERTEN BEREICHEN**

**1. Sperrzone**

a) Ein gelbes Schifffahrtszeichen



Farbe: gelb
Form: Stumpf-, Spitz- oder Kugeltonne, Spierentonne, schwimmendes Schifffahrtszeichen oder mit Toppzeichen (in der Regel mit Radarreflektor)

b) Ergänzt durch eine Tafel A.1 wenn vorhanden

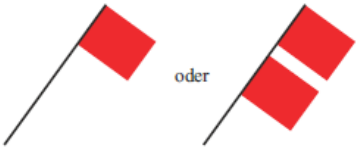
entweder Tafel



oder rotes Licht




oder rote Flagge



**2. Reglementierter Bereich**

| bei Nacht | bei Tag |
|---|---|
| Fakultativ: ein gelbes Licht | - |



Farbe: gelb
Form: Stumpf-, Spitz- oder Kugeltonne, Spierentonne,
schwimmendes Schifffahrtszeichen oder mit Toppzeichen
(in der Regel mit Radarreflektor)“.

**PROTOKOLL 8**
**Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) betreffend Spurführungsassistenten für die Binnenschifffahrt (TGAIN) (§§ 1.01 und 4.08)**

1. Die Anzahl der Fahrzeuge, die mit einem TGAIN ausgestattet sind, steigt seit Jahren und wird heute auf 15 bis 20 % geschätzt. 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 an Schleusen beliefen sich auf jeweils rund 5 Millionen Euro und hatten negative Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt und die verladende Wirtschaft. Die Verwendung von TGAIN auf dem Rhein ist derzeit durch eine Anordnung vorübergehender Art geregelt, die auf der Plenartagung der Zentralkommission im Herbst 2025 angenommen wurde (siehe Beschluss 2025-II-13). Diese Anordnung ergänzt die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und gilt vom 1. Juni 2026 bis zum 31. Dezember 2027.

2. Innerhalb des CESNI wurde an der Entwicklung eines Standards gearbeitet, 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. Vor diesem Hintergrund erscheint es notwendig, einen dauerhaften Rechtsrahmen für die Verwendung von TGAIN auf dem Rhein zu schaffen.

4. Nachstehend werden die Ergebnisse der Bewertung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit 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 definitive Änderungen der RheinSchPV zur Regelung der Verwendung von TGAIN einzuführen und damit die Sicherheit der Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen zu erhöhen. Dem Schiffsführer wird somit ein neuer Rechtsrahmen zur Verfügung gestellt, der die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere beim Durchfahren von Schleusen, gewährleistet. Diese Änderungen gelten nur für Fahrzeuge, die mit einem TGAIN an Bord ausgestattet sind.

**Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen**

Eine Alternative wäre, diese Änderungen nicht anzunehmen. Dies hätte zur Folge, dass die Sicherheit der Rheinschifffahrt nicht dauerhaft erhöht würde. Tatsächlich gilt die Anordnung vorübergehender Art nur bis zum 31. Dezember 2027. 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. Nummer 1 weist darauf hin, dass dieser Paragraf nur gilt, wenn ein Fahrzeug mit einem TGAIN an Bord ausgestattet ist. Nummer 2 verlangt, dass der TGAIN den Anforderungen des ES-TRIN 2027/1 entspricht. So werden beispielsweise an Bord Alarme ausgelöst, wenn der TGAIN nicht ordnungsgemäß funktioniert. Die Nummern 3 und 4 sehen 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.

Nummer 5 sieht vor, dass der Schiffsführer im Steuerhaus anwesend sein muss und seine Anwesenheit im Steuerhaus gemäß den technischen Vorschriften des ES-TRIN regelmäßig über das Aufmerksamkeitsüberwachungssystem bestätigen muss.

Nummer 6 besagt, dass 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 darf. Ebenso muss ein Besatzungsmitglied, das den TGAIN unter besonderen Bedingungen (Fahrt bei unsichtigem Wetter oder auf Rheinabschnitten mit besonderem Risiko) verwendet, über die erforderlichen besonderen Berechtigungen verfügen.

Nummer 7 schreibt vor, dass der TGAIN bei Annäherung an eine Schleuse rechtzeitig vor der Einfahrt in den Schleusenvorhafen ausgeschaltet werden muss. Ferner heißt es darin, dass der TGAIN nach der Schleusung erst wieder aktiviert werden darf, wenn das Fahrzeug den Schleusenvorhafen vollständig verlassen hat.

**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,

angesichts der Mannheimer Erklärung „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“,

um die Digitalisierung der Binnenschifffahrt und ihre Akzeptanz zu unterstützen,

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

anknüpfend an die mit Beschluss 2025-II-13 angenommene Anordnung vorübergehender Art,

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.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen treten am 1. Januar 2028 in Kraft.

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 8**

## Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (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 an Bord eines Fahrzeugs ein Spurführungsassistent für die Binnenschifffahrt (TGAIN) eingebaut ist, dann gelten die Bestimmungen dieses Paragrafen.

2. Der an Bord des Fahrzeugs eingebaute TGAIN muss Artikel 7.06 Nummer 6 ES-TRIN entsprechen.

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

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

   b) es darf immer nur ein TGAIN an Bord eines Fahrzeugs in Betrieb sein.

4. Der Schiffsführer muss in regelmäßigen Abständen das ordnungsgemäße Funktionieren des TGAIN prüfen.

5. Während der Nutzung des TGAIN muss sich der Schiffsführer im Steuerhaus befinden und regelmäßig seine Anwesenheit im Steuerhaus gemäß Artikel 7.06 Nummer 7 des ES-TRIN über das Aufmerksamkeitsüberwachungssystem bestätigen.

6. Der TGAIN darf nur durch den Inhaber eines nach der Rheinschiffspersonalverordnung gültigen Befähigungszeugnisses als Schiffsführer benutzt werden. Er muss ausreichend in die Benutzung des an Bord eingebauten 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 der TGAIN zu Übungszwecken unter direkter Aufsicht des Inhabers eines nach der Rheinschiffspersonalverordnung gültigen Befähigungszeugnisses als Schiffsführer auch von anderen Besatzungsmitgliedern bedient werden.

7. 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.“

## VI. Technische Vorschriften für Binnenschiffe

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

Kein Beschluss.

## VII. Automatisierte Navigation

### PROTOKOLL 10
### Billigung der Empfehlung für das Gütermotorschiff PROGRES

### Beschluss

Die Zentralkommission nimmt die im schriftlichen Verfahren erfolgte Annahme der Empfehlung für das Gütermotorschiff PROGRES durch den beigefügten Beschluss zur Kenntnis.

Dieser Beschluss trägt das Datum vom 20. April 2026, dem Tag der letzten Zustimmung.

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 10: Beschluss vom 20. April 2026**

**ZENTRALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**

**EMPFEHLUNGEN AN DIE ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE ZUR RHEINSCHIFFFAHRTSPOLIZEIVERORDNUNG (RheinSchPV)**

**UND**

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG (RheinSchUO)**

# EMPFEHLUNG Nr. 1/2026
**vom 20. April 2026**

§§ 1.07 Nummern 2 und 3 und 1.09 Nummer 1 RheinSchPV

Artikel 3.03 Nummer 2, 6.02 Nummern 1 und 2, 6.09 Nummern 1 und 5, 7.01 Nummern 1 und 3, 7.02 Nummer 1 bis 3, 7.03 Nummern 4 bis 7, 7.04 Nummern 2, 5, 6, 8 und 9, 7.05 Nummern 3 und 4, 7.06 Nummer 1, 7.07 Nummer 1, 7.08, 7.09 Nummer 2, 7.11, 31.02 Nummer 11 und 31.03 Nummern 1 bis 3 ES-TRIN

**Für Phase 2 des Pilotprojekts zur Fernsteuerung des Gütermotorschiffs**

PROGRES

## 1. Hintergrund

Das oben bezeichnete Gütermotorschiff wird im Rahmen eines Pilotprojekts auf dem Rhein zeitlich befristet ferngesteuert werden. Obwohl sich in Phase 2 des Projekts eine vollständige diensttuende Besatzung an Bord befindet, ergeben sich verschiedene Abweichungen von den Bestimmungen der RheinSchPV, der RheinSchUO und des ES-TRIN.

Die Abweichungen von der RheinSchPV betreffen in der Hauptsache die freie Sicht und die Besetzung des Ruders, während das Schiff zeitlich befristet ferngesteuert wird. In Phase 2 des Projekts befindet sich zwar noch eine vollständige diensttuende Besatzung an Bord des Schiffs, aber zu bestimmten Zeiten wird die Steuerung des Schiffs vom Operator in der Fernsteuerungszentrale (FSZ) übernommen. Während dieser Zeiten bestimmt der Operator in der FSZ Kurs und Geschwindigkeit des Schiffs. Des Weiteren sind für das Steuern von der FSZ aus zusätzliche Hilfsmittel erforderlich, mit denen ein Ausgleich dafür geschaffen wird, dass der Operator in der FSZ keine freie Sicht hat. Die Paragrafen der RheinSchPV, von denen das Projekt abweicht, sind in der Überschrift der vorliegenden Empfehlung angegeben und in Anlage 5 (die Anlagen werden nicht veröffentlicht) im Einzelnen dargestellt.

Die Abweichungen von der RheinSchUO betreffen § 1.03, in dem auf den ES-TRIN verwiesen wird. Die Abweichungen vom ES-TRIN betreffen die Position von Sensoren in Bezug auf das Kollisionsschott und das Achterpiekschott, die Ruderanlage, das Steuerhaus, die freie Sicht, besondere Anforderungen der Antriebsmaschinen und Steuereinrichtungen, des Weiteren Signalleuchten, Licht- und Schallzeichen, Navigations- und Informationsgeräte, Sprechfunkanlagen für Schiffe mit Radareinmannsteuerstand, interne Sprechverbindungen an Bord, die Alarmanlage, die Bedienungseinrichtung für Heckanker und den Standard S1 und S2. Die Artikel des ES-TRIN, von denen das Projekt abweicht, sind in der Überschrift der vorliegenden Empfehlung angegeben und in Anlage 5 im Einzelnen dargestellt.

Insgesamt muss mithilfe zusätzlicher Sensoren, der Informationen, die dem Operator in der FSZ zur Verfügung stehen, und des zusätzlich zur Mindestbesatzung in der FSZ anwesenden Personals ein im Vergleich zur konventionellen Schifffahrt gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet werden. Sicherheitsrisiken können sich ergeben, wenn der Operator in der FSZ eine Situation nur eingeschränkt beurteilen kann, wenn Komponenten der Fernsteuerung ausfallen oder wenn die Übernahme der Steuerung des Schiffs durch den Schiffsführer an Bord, sofern die Situation dies erfordert, zu spät erfolgt.

## 2. Abweichungen von der RheinSchPV und der RheinSchUO

**2.1** In Anwendung von § 1.26 RheinSchPV darf das Gütermotorschiff PROGRES mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02330688 (Anlage 1) bis zum 20. April 2029 von den Anforderungen der §§ 1.07 Nummern 2 und 3 und 1.09 Nummer 1 RheinSchPV abweichen.

**2.2** In Anwendung von § 2.20 Nummer 3 der RheinSchUO darf das Gütermotorschiff PROGRES mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02330688 (Anlage 1) bis zum 20. April 2029 von den Anforderungen des § 1.03 RheinSchUO, d. h. den Artikeln 3.03 Nummer 2, 6.02 Nummern 1 und 2, 6.09 Nummern 1 und 5, 7.01 Nummern 1 und 3, 7.02 Nummern 1 bis 3, 7.03 Nummern 4 bis 7, 7.04 Nummern 2, 5, 6, 8 und 9, 7.05 Nummern 3 und 4, 7.06 Nummer 1, 7.07 Nummer 1, 7.08, 7.09 Nummer 2, 7.11, 31.02 Nummer 11 und 31.03 Nummern 1 bis 3 ES-TRIN 2025/1 (nachstehend ES-TRIN genannt) abweichen.

**2.3** Die Genehmigung zur Abweichung von der RheinSchPV und der RheinSchUO ist nicht gültig, wenn das Gütermotorschiff PROGRES Teil eines Verbands ist.

## 3. Bedingungen

Die Abweichungen sind zulässig, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Die Navigation beschränkt sich auf Fahrten auf dem Rhein zwischen Rhein-km 359,00 (Karlsruhe) und Rhein-km 952,50 (Gorinchem). Das Fernsteuern ist zwischen Rhein-km 527,30 (Fähre Bingen Rüdesheim) und Rhein-km 556,00 (Fähre St. Goar - St. Goarshausen) ausgeschlossen.
2. Es besteht eine Haftpflichtversicherung für das Schiff sowohl für den Fall der Steuerung von einer FSZ als auch vom Steuerhaus aus.
3. Das Schiff fährt mit einer Mindestbesatzung an Bord gemäß der entsprechenden Betriebsform.
4. Befördert das Schiff gefährliche Güter, müssen sich ein verantwortlicher Schiffsführer und ein ADN-Sachkundiger an Bord befinden. Der Schiffsführer muss sich im Steuerhaus aufhalten.
5. Auch bei Fernsteuerung des Schiffes durch den Operator in der FSZ bleibt die dem Schiffsführer gemäß den Rheinschifffahrtsverordnungen obliegende Verantwortung uneingeschränkt bestehen.
6. Der diensttuende Schiffsführer an Bord muss in der Lage sein, jederzeit und unverzüglich die Kontrolle über das Schiff zu übernehmen.
7. Der diensttuende Schiffsführer an Bord ist in letzter Instanz für die Steuerung des Schiffes verantwortlich.
8. Der diensttuende Schiffsführer an Bord hat bezüglich aller Fragen im Zusammenhang mit der Steuerung des Schiffs die Weisungsbefugnis gegenüber dem Operator in der FSZ.

9. An Bord des Schiffs ist eine Vorrichtung (Bridge Navigational Watch Alarm System[9]) eingebaut, um die kontinuierliche Anwesenheit eines Besatzungsmitglieds im Steuerhaus zu überwachen, während das Schiff ferngesteuert wird. Folgende Zeitintervalle für die Auslösung des Alarms des BNWAS sind einzuhalten:
   - 0 Minuten = Beginn der Inaktivitätsphase,
   - 3 Minuten = Auslösen eines optischen Alarms,
   - 4 Minuten = Auslösen eines akustischen Alarms,
   - 5 Minuten = Auslösen des Generalalarms.
10. Der Operator in der FSZ muss über die erforderliche Eignung zur Fernsteuerung des Schiffs verfügen. Im Übrigen muss er ein nach der Rheinschiffspersonalverordnung zur Führung des Schiffs gültiges Befähigungszeugnis als Schiffsführer besitzen.
11. Die Radarfahrt im Sinne von §°1.01 Buchstabe q RheinSchPV ist von der FSZ aus nur erlaubt, wenn der FSZ-Operator auf alle Funktionen des Radars zugreifen kann und das Radar des Schiffes aus der Ferne auf die gleiche Weise bedienen kann wie auf einem nicht ferngesteuerten Schiff.
12. Die Fahrt mit einem Spurführungsassistenten für die Binnenschifffahrt (TGAIN) im Sinne von § 4.08 RheinSchPV ist von der FSZ aus nur erlaubt, wenn der FSZ-Operator auf alle Funktionen des TGAIN zugreifen kann, einschließlich der Anwesenheitsbestätigung durch regelmäßige Betätigung des Aufmerksamkeitsüberwachungssystems und der damit verbundenen Alarme. Die FSZ zeichnet die Zeitpunkte der Aktivierung und Deaktivierung des an Bord eingebauten und vom Operator fernüberwachten TGAIN auf.
13. Wenn der Operator in der FSZ das Schiff auf einem Streckenabschnitt nach § 13.03 Rheinschiffspersonalverordnung in Verbindung mit deren Anlage 5 fernsteuert, muss er zudem die hierfür nach dieser Vorschrift erforderliche besondere Berechtigung besitzen.
14. Der Operator in der FSZ und die sich jeweils an Bord des Schiffs befindende Besatzung sind gemäß den Vorgaben in Anlage 16 geschult.
15. Die Fähigkeiten des Operators in der FSZ dürfen nicht durch Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Medikamenten, Drogen oder aus einem anderen Grund beeinträchtigt sein. Bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Promille oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt, oder bei einem gleichwertigen Alkoholgehalt in der Atemluft ist es dem Operator in der FSZ verboten, seinen Dienst zu verrichten.
16. Der Operator in der FSZ wendet für die Kommunikation mit den Behörden und den anderen Schiffen, die den Rhein befahren, das Sprachregime nach § 4.05 RheinSchPV an.
17. Der Operator in der FSZ muss die Möglichkeit haben, Geräusche aus dem Maschinenraum wahrzunehmen und erkennen zu können, ob Umgebungsgeräusche auftreten, die sich auf die Steuerung des Schiffes auswirken. Diese Bedingung gilt als erfüllt, wenn im Maschinenraum ein Mikrofon installiert ist und der Schiffsführer an Bord den Operator in der FSZ unverzüglich über Umgebungsgeräusche (wie z. B. das Bleib-weg-Signal) informiert.
18. Für die zuständige Behörde muss jederzeit ersichtlich sein, wann welcher Operator von welcher FSZ aus das Schiff fernsteuert. Darüber hinaus müssen die Informationen (wann welche FSZ, welcher Operator ein Schiff aus der Ferne steuert) in geeigneter Form an Bord verfügbar sein und auf Verlangen den Vertretern der zuständigen Behörden jederzeit vorgelegt werden können.
19. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, die gesamte Kommunikation zu verfolgen, die über den Sprechfunk zwischen dem Operator in der FSZ, anderen Schiffen und den Revierzentralen ausgetauscht wird.
20. Alle Angaben in dem Antrag bezüglich der Ausrüstung der FSZ und des Schiffes, im Projektplan und in den Anlagen 13 und 14 werden während der Laufzeit des Projekts beachtet.

[9] Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = Wachalarmsystem auf der Kommandobrücke

21. Die allgemeine Organisation der FSZ und des Schiffes, wie im Projektplan und in den Anlagen 11 und 12 dargelegt, wird während der Laufzeit des Projekts beachtet.
22. Die in den Anlagen 4 und 7 aufgeführten Risikominderungsmaßnahmen werden während der Laufzeit des Projekts beachtet und sind sowohl dem Schiffsführer als auch dem Personal in der FSZ bekannt.
23. Der Schiffsführer und das Personal in der FSZ sind sich der Schlussfolgerungen und Risikominderungsmaßnahmen bewusst, die in den Anlagen 4 und 7 aufgeführt sind.
24. Die in der FSZ verwendeten Anlagen bieten dem Operator in der FSZ Sichtverhältnisse, die denen in Artikel 7.02 ES-TRIN 2025/1 gleichwertig und in den Anlagen 12 und 13 dargelegt sind.
25. Die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens oder von ihnen benannte Dritte müssen die Möglichkeit haben, an den Fahrten auf dem Schiff oder in der FSZ teilzunehmen.
26. Petran (Teil von Bosman Shipping Group) liefert, wenn die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens dies verlangen, über die Berichtspflicht (siehe nachstehend Punkt 5) hinausgehende zusätzliche Informationen. Die Gesellschaft SEAFAR gewährt den Behörden bzw. von diesen hierzu benannten Dritten zudem Zutritt zur FSZ bzw. Zugriff auf die IT-Anwendungen, um die Daten der Fahrten zu sammeln.
27. Die zuständige Behörde ist sofort und möglichst vorab über die Umsetzung aller organisatorischen oder technischen Änderungen des Pilotprojekts zu verständigen. Die zuständige Behörde muss die anderen zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten informieren.

4. **Fernsteuerung des Schiffs PROGRES durch die FSZ von SEAFAR, durch die FSZ der Reederei DARI GmbH (nachstehend DARI genannt) in Dordrecht (NL) und durch die FSZ der Bosman Shipping Group**

Das Schiff kann durch die FSZ von SEAFAR in Antwerpen (BE), Charleroi (BE) und Duisburg (DE) ferngesteuert werden. Darüber hinaus kann das Schiff von der FSZ der DARI in Dordrecht (NL) und von der FSZ der Bosman Shipping Group in Zwijndrecht (BE) aus ferngesteuert werden.

Wenn die Steuerung von der FSZ der DARI in Dordrecht aus erfolgt, müssen die Bestimmungen eingehalten werden, die in der Vereinbarung zwischen SEAFAR und DARI vom 27. November 2023 festgelegt sind. Die relevanten Bestimmungen dieser Vereinbarung sind in Anlage 15 aufgeführt.

Wenn die Steuerung von der FSZ der Bosman Shipping Group in Zwijndrecht aus erfolgt, müssen die Bestimmungen eingehalten werden, die in der Vereinbarung zwischen SEAFAR und der Bosman Shipping Group festgelegt sind, die am 18. Februar 2025 unterzeichnet wurde. Die relevanten Bestimmungen dieser Vereinbarung sind in Anlage 14 aufgeführt.

Während der Fernsteuerung des Schiffes muss jederzeit im SEAFAR-Portal angegeben werden, durch welche FSZ das Schiff ferngesteuert wird. Bei Beginn der Fernsteuerung wird eine aktive Meldung an die zuständige belgische Behörde gesendet.

5. **Berichtspflicht**

In Phase 2 wird das Ziel verfolgt:

- ausreichend Erfahrungen zu sammeln, um die Funktionsfähigkeit des umfassenden Systems aus Technik und Mensch an Land und auf den Schiffen insgesamt zu prüfen;
- zu gewährleisten, dass das ferngesteuerte Schiff über ein Sicherheitsniveau verfügt, das mit einem ausschließlich von einem Schiffsführer an Bord gesteuerten Schiff gleichwertig ist.

Hierzu muss der Ausrüster des Schiffs oder gegebenenfalls der Eigner der zuständigen Behörde und der Untersuchungskommission halbjährlich einen Auswertungsbericht vorlegen.

Die belgische Delegation übersendet diese Auswertungsberichte nach selbstständiger Prüfung derselben auf Vollständigkeit, Qualität und Erfüllung aller diesbezüglichen Anforderungen der ZKR an das Sekretariat der ZKR zur Verteilung an die Rheinuferstaaten.

Die Auswertungsberichte im von der ZKR vorgegebenen Format müssen wenigstens Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

a) jede aufgetretene Unregelmäßigkeit, die die Sicherheit des Schiffs und die Sicherheit und Ordnung der Schifffahrt beeinflusst oder potenziell beeinflussen könnte;

b) Ausfall des Fernsteuerungssystems für das Schiff und des gesamten Zubehörs, das die Fernsteuerung ermöglicht;

c) Leckagen;

d) Reparaturen und Änderungen des Fernsteuerungssystems für das Schiff und des gesamten Zubehörs, das die Fernsteuerung ermöglicht;

e) Brennstoffverbrauch;

f) Zwischenfälle und Unfälle;

g) die Fahrtbedingungen, unter denen der Operator in der FSZ das Schiff geführt hat. Hierzu gehören die meteorologischen Bedingungen (Temperatur, Niederschlag, Nebel, Schnee, Hagel, Frost, usw.), der Wasserstand (Niedrigwasser, d.h. Wasserstand unterhalb des gleichwertigen Wasserstands, normaler Wasserstand, Hochwasser, d.h. über der Hochwassermarke I), die Sicht, das Verkehrsaufkommen (gering, normal, hoch), die Beladung (beladen, halbbeladen, unbeladen), Fahrt bei Tag oder bei Nacht. Es ist anzugeben, auf welchen Streckenabschnitten (in Rhein-km) der Operator in der FSZ das Schiff ferngesteuert hat und auf welchen Abschnitten der diensttuende Schiffsführer an Bord das Schiff geführt hat;

h) Verzögerungen bei der Übermittlung oder bei einer Entscheidung der FSZ aufgrund der Entfernung zwischen FSZ und Schiff;

i) während der Operator in der FSZ das Schiff auf bestimmten Streckenabschnitten gesteuert hat, die Anzahl der Fälle, die Situationen bzw. die Veranlassungen:

   1. in denen der diensttuende Schiffsführer an Bord das Führen des Schiffs übernommen hat, während es von der FSZ aus gesteuert wurde,

   2. in denen der diensttuende Schiffsführer an Bord auf Anforderung der FSZ am Ende des von SEAFAR vorgesehenen Protokolls die Steuerung des Schiffs übernommen hat,

   3. in denen die FSZ automatisch abgeschaltet wurde;

j) Verbesserungsmöglichkeiten, die sich auf den Fahrten gezeigt haben;

k) die Anzahl der Fälle, in denen der allgemeine Alarm ausgelöst wurde.

6. **Umsetzung der Empfehlung**

Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist diese Empfehlung nur gültig, wenn alle unter 3. genannten Bedingungen, die Bestimmungen unter 4. und die Berichtspflicht unter 5. vom Schiff, dem Betreiber, dem Eigner und der Gesellschaft SEAFAR erfüllt werden. Werden die Bedingungen der Empfehlung nicht erfüllt, kann die Empfehlung von der ZKR ausgesetzt oder gegebenenfalls zurückgezogen werden.

Die zuständige belgische Behörde kann ihre Erlaubnis mit zusätzlichen Anforderungen versehen.

Die zuständige belgische Behörde muss die oben genannten Abweichungen und Bedingungen in das Schiffsattest des betroffenen Schiffs eintragen.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RN (26) 33 rev. 1 intern zu entnehmen.)

**PROTOKOLL 11**
**Billigung der Empfehlung für das Gütermotorschiff FREIENSTEIN**

**Beschluss**

Die Zentralkommission nimmt die im schriftlichen Verfahren erfolgte Annahme der Empfehlung für das Gütermotorschiff FREIENSTEIN durch den beigefügten Beschluss zur Kenntnis.

Dieser Beschluss trägt das Datum vom 20. April 2026, dem Tag der letzten Zustimmung.

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 11: Beschluss vom 20. April 2026**

**ZENTRALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**

**EMPFEHLUNGEN AN DIE ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE ZUR RHEINSCHIFFFAHRTSPOLIZEIVERORDNUNG (RheinSchPV)**

**UND**

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG (RheinSchUO)**

# EMPFEHLUNG Nr. 2/2026
**vom 20. April 2026**

§§ 1.07 Nummer 2 und 3 und 1.09 Nummer 1 RheinSchPV

Artikel 3.03 Nummer 2, 6.02 Nummern 1 und 2, 6.09 Nummern 1 und 5, 7.01 Nummern 1 und 3, 7.02 Nummern 1 bis 3, 7.03 Nummern 4 bis 7, 7.04 Nummern 2, 5, 6, 8 und 9, 7.05 Nummern 3 und 4, 7.06 Nummer 1, 7.07 Nummer 1, 7.08, 7.09 Nummer 2, 7.11, 31.02 Nummer 11 und 31.03 Nummern 1 bis 3 ES-TRIN

**Für Phase 2 des Pilotprojekts zur Fernsteuerung des Gütermotorschiffs**

FREIENSTEIN

## 1. Hintergrund

Das oben bezeichnete Gütermotorschiff wird im Rahmen eines Pilotprojekts auf dem Rhein zeitlich befristet ferngesteuert werden. Obwohl sich in Phase 2 des Projekts eine vollständige diensttuende Besatzung an Bord befindet, ergeben sich verschiedene Abweichungen von den Bestimmungen der RheinSchPV, der RheinSchUO und des ES-TRIN.

Die Abweichungen von der RheinSchPV betreffen in der Hauptsache die freie Sicht und die Besetzung des Ruders, während das Schiff zeitlich befristet ferngesteuert wird. In Phase 2 des Projekts befindet sich zwar noch eine vollständige diensttuende Besatzung an Bord des Schiffs, aber zu bestimmten Zeiten wird die Steuerung des Schiffs vom Operator in der Fernsteuerungszentrale (FSZ) übernommen. Während dieser Zeiten bestimmt der Operator in der FSZ Kurs und Geschwindigkeit des Schiffs. Des Weiteren sind für das Steuern von der FSZ aus zusätzliche Hilfsmittel erforderlich, mit denen ein Ausgleich dafür geschaffen wird, dass der Operator in der FSZ keine freie Sicht hat. Die Paragrafen der RheinSchPV, von denen das Projekt abweicht, sind in der Überschrift der vorliegenden Empfehlung angegeben und in Anlage 5 (die Anlagen werden nicht veröffentlicht) im Einzelnen dargestellt.

Die Abweichungen von der RheinSchUO betreffen § 1.03, in dem auf den ES-TRIN verwiesen wird. Die Abweichungen vom ES-TRIN betreffen die Position von Sensoren in Bezug auf das Kollisionsschott und das Achterpiekschott, die Ruderanlage, das Steuerhaus, die freie Sicht, besondere Anforderungen der Antriebsmaschinen und Steuereinrichtungen, des Weiteren Signalleuchten, Licht- und Schallzeichen, Navigations- und Informationsgeräte, Sprechfunkanlagen für Schiffe mit Radareinmannsteuerstand, interne Sprechverbindungen an Bord, die Alarmanlage, die Bedienungseinrichtung für Heckanker und den Standard S1 und S2. Die Artikel des ES-TRIN, von denen das Projekt abweicht, sind in der Überschrift der vorliegenden Empfehlung angegeben und in Anlage 5 im Einzelnen dargestellt.

Insgesamt muss mithilfe zusätzlicher Sensoren, der Informationen, die dem Operator in der FSZ zur Verfügung stehen, und des zusätzlich zur Mindestbesatzung in der FSZ anwesenden Personals ein im Vergleich zur konventionellen Schifffahrt gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet werden. Sicherheitsrisiken können sich ergeben, wenn der Operator in der FSZ eine Situation nur eingeschränkt beurteilen kann, wenn Komponenten der Fernsteuerung ausfallen oder wenn die Übernahme der Steuerung des Schiffs durch den Schiffsführer an Bord, sofern die Situation dies erfordert, zu spät erfolgt.

## 2. Abweichungen von der RheinSchPV und der RheinSchUO

**2.1** In Anwendung von § 1.26 RheinSchPV darf das Gütermotorschiff FREIENSTEIN mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02333677 (Anlage 1) bis zum 20. April 2029 von den Anforderungen der §§ 1.07 Nummern 2 und 3 und 1.09 Nummer 1 RheinSchPV abweichen.

**2.2** In Anwendung von § 2.20 Nummer 3 der RheinSchUO darf das Gütermotorschiff FREIENSTEIN mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02333677 (Anlage 1) bis zum 20. April 2029 von den Anforderungen des § 1.03 RheinSchUO, d. h. den Artikeln 3.03 Nummer 2, 6.02 Nummern 1 und 2, 6.09 Nummern 1 und 5, 7.01 Nummern 1 und 3, 7.02 Nummern 1 bis 3, 7.03 Nummern 4 bis 7, 7.04 Nummern 2, 5, 6, 8 und 9, 7.05 Nummern 3 und 4, 7.06 Nummer 1, 7.07 Nummer 1, 7.08, 7.09 Nummer 2, 7.11, 31.02 Nummer 11 und 31.03 Nummern 1 bis 3 ES-TRIN 2025/1 (nachstehend ES-TRIN genannt) abweichen.

**2.3** Die Genehmigung zur Abweichung von der RheinSchPV und der RheinSchUO ist nicht gültig, wenn das Gütermotorschiff FREIENSTEIN Teil eines Verbands ist.

## 3. Bedingungen

Die Abweichungen sind zulässig, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Die Navigation beschränkt sich auf Fahrten auf dem Rhein zwischen Rhein-km 611,00 (Andernach) und Rhein-km 952,50 (Gorinchem).
2. Es besteht eine Haftpflichtversicherung für das Schiff sowohl für den Fall der Steuerung von einer FSZ als auch vom Steuerhaus aus.
3. Das Schiff fährt mit einer Mindestbesatzung an Bord gemäß der entsprechenden Betriebsform.
4. Befördert das Schiff gefährliche Güter, müssen sich ein verantwortlicher Schiffsführer und ein ADN-Sachkundiger an Bord befinden. Der Schiffsführer muss sich im Steuerhaus aufhalten.
5. Auch bei Fernsteuerung des Schiffes durch den Operator in der FSZ bleibt die dem Schiffsführer gemäß den Rheinschifffahrtsverordnungen obliegende Verantwortung uneingeschränkt bestehen.
6. Der diensttuende Schiffsführer an Bord muss in der Lage sein, jederzeit und unverzüglich die Kontrolle über das Schiff zu übernehmen.
7. Der diensttuende Schiffsführer an Bord ist in letzter Instanz für die Steuerung des Schiffes verantwortlich.
8. Der diensttuende Schiffsführer an Bord hat bezüglich aller Fragen im Zusammenhang mit der Steuerung des Schiffs die Weisungsbefugnis gegenüber dem Operator in der FSZ.

9. An Bord des Schiffs ist eine Vorrichtung (Bridge Navigational Watch Alarm System[10]) eingebaut, um die kontinuierliche Anwesenheit eines Besatzungsmitglieds im Steuerhaus zu überwachen, während das Schiff ferngesteuert wird. Folgende Zeitintervalle für die Auslösung des Alarms des BNWAS sind einzuhalten:
   - 0 Minuten = Beginn der Inaktivitätsphase,
   - 3 Minuten = Auslösen eines optischen Alarms,
   - 4 Minuten = Auslösen eines akustischen Alarms,
   - 5 Minuten = Auslösen des Generalalarms.
10. Der Operator in der FSZ muss über die erforderliche Eignung zur Fernsteuerung des Schiffs verfügen. Im Übrigen muss er ein nach der Rheinschiffspersonalverordnung zur Führung des Schiffs gültiges Befähigungszeugnis als Schiffsführer besitzen.
11. Die Radarfahrt im Sinne von § 1.01 Buchstabe q RheinSchPV ist von der FSZ aus nur erlaubt, wenn der FSZ-Operator auf alle Funktionen des Radars zugreifen kann und das Radar des Schiffes aus der Ferne auf die gleiche Weise bedienen kann wie auf einem nicht ferngesteuerten Schiff.
12. Der Operator in der FSZ und die sich jeweils an Bord des Schiffs befindende Besatzung sind gemäß den Vorgaben in Anlage 15 geschult.
13. Die Fähigkeiten des Operators in der FSZ dürfen nicht durch Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Medikamenten, Drogen oder aus einem anderen Grund beeinträchtigt sein. Bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Promille oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt, oder bei einem gleichwertigen Alkoholgehalt in der Atemluft ist es dem Operator in der FSZ verboten, seinen Dienst zu verrichten.
14. Der Operator in der FSZ wendet für die Kommunikation mit den Behörden und den anderen Schiffen, die den Rhein befahren, das Sprachregime nach § 4.05 RheinSchPV an.
15. Der Operator in der FSZ muss die Möglichkeit haben, Geräusche aus dem Maschinenraum wahrzunehmen und erkennen zu können, ob Umgebungsgeräusche auftreten, die sich auf die Steuerung des Schiffes auswirken. Diese Bedingung gilt als erfüllt, wenn im Maschinenraum ein Mikrofon installiert ist und der Schiffsführer an Bord den Operator in der FSZ unverzüglich über Umgebungsgeräusche (wie z. B. das Bleib-weg-Signal) informiert.
16. Für die zuständige Behörde muss jederzeit ersichtlich sein, wann welcher Operator von welcher FSZ aus das Schiff fernsteuert. Darüber hinaus müssen die Informationen (wann welche FSZ, welcher Operator ein Schiff aus der Ferne steuert) in geeigneter Form an Bord verfügbar sein und auf Verlangen den Vertretern der zuständigen Behörden jederzeit vorgelegt werden können.
17. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, die gesamte Kommunikation zu verfolgen, die über den Sprechfunk zwischen dem Operator in der FSZ, anderen Schiffen und den Revierzentralen ausgetauscht wird.
18. Alle Angaben in dem Antrag bezüglich der Ausrüstung der FSZ und des Schiffes, im Projektplan und in den Anlagen 12 und 13 werden während der Laufzeit des Projekts beachtet.
19. Die allgemeine Organisation der FSZ und des Schiffes, wie im Projektplan und in den Anlagen 12 und 13 dargelegt, wird während der Laufzeit des Projekts beachtet.
20. Die in den Anlagen 4 und 7 aufgeführten Risikominderungsmaßnahmen werden während der Laufzeit des Projekts beachtet und sind sowohl dem Schiffsführer als auch dem Personal in der FSZ bekannt.
21. Der Schiffsführer und das Personal in der FSZ sind sich der Schlussfolgerungen und Risikominderungsmaßnahmen bewusst, die in den Anlagen 4 und 7 aufgeführt sind.

[10] Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = Wachalarmsystem auf der Kommandobrücke

22. Die in der FSZ verwendeten Anlagen bieten dem Operator in der FSZ Sichtverhältnisse, die denen in Artikel 7.02 ES-TRIN 2025/1 gleichwertig und in den Anlagen 12 und 13 dargelegt sind.
23. Die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens oder von ihnen benannte Dritte müssen die Möglichkeit haben, an den Fahrten auf dem Schiff oder in der FSZ teilzunehmen.
24. NAVITRANS Schifffahrt GmbH liefert, wenn die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens dies verlangen, über die Berichtspflicht (siehe nachstehend Punkt 5) hinausgehende zusätzliche Informationen. Die Gesellschaft SEAFAR gewährt den Behörden bzw. von diesen hierzu benannten Dritten zudem Zutritt zur FSZ bzw. Zugriff auf die IT-Anwendungen, um die Daten der Fahrten zu sammeln.
25. Die zuständige Behörde ist sofort und möglichst vorab über die Umsetzung aller organisatorischen oder technischen Änderungen des Pilotprojekts zu verständigen. Die zuständige Behörde muss die anderen zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens informieren.

## 4. Fernsteuerung des Schiffs FREIENSTEIN durch die FSZ von SEAFAR

Das Schiff FREIENSTEIN kann durch die Fernsteuerungszentralen von SEAFAR in Antwerpen (BE), Charleroi (BE) und Duisburg (DE) ferngesteuert werden.

Während der Fernsteuerung des Schiffes muss jederzeit im SEAFAR-Portal angegeben werden, durch welche FSZ das Schiff ferngesteuert wird. Bei Beginn der Fernsteuerung wird eine aktive Meldung an die zuständige belgische Behörde gesendet.

## 5. Berichtspflicht

In Phase 2 wird das Ziel verfolgt:

- ausreichend Erfahrungen zu sammeln, um die Funktionsfähigkeit des umfassenden Systems aus Technik und Mensch an Land und auf den Schiffen insgesamt zu prüfen;
- zu gewährleisten, dass das ferngesteuerte Schiff über ein Sicherheitsniveau verfügt, das mit einem ausschließlich von einem Schiffsführer an Bord gesteuerten Schiff gleichwertig ist.

Hierzu muss der Ausrüster des Schiffs oder gegebenenfalls der Eigner der zuständigen Behörde und der Untersuchungskommission halbjährlich einen Auswertungsbericht vorlegen.

Die belgische Delegation übersendet diese Auswertungsberichte nach selbstständiger Prüfung derselben auf Vollständigkeit, Qualität und Erfüllung aller diesbezüglichen Anforderungen der ZKR an das Sekretariat der ZKR zur Verteilung an die Rheinuferstaaten.

Die Auswertungsberichte im von der ZKR vorgegebenen Format müssen wenigstens Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

a) jede aufgetretene Unregelmäßigkeit, die die Sicherheit des Schiffs und die Sicherheit und Ordnung der Schifffahrt beeinflusst oder potenziell beeinflussen könnte;
b) Ausfall des Fernsteuerungssystems für das Schiff und des gesamten Zubehörs, das die Fernsteuerung ermöglicht;
c) Leckagen;
d) Reparaturen und Änderungen des Fernsteuerungssystems für das Schiff und des gesamten Zubehörs, das die Fernsteuerung ermöglicht;
e) Brennstoffverbrauch;
f) Zwischenfälle und Unfälle;

g) die Fahrtbedingungen, unter denen der Operator in der FSZ das Schiff geführt hat. Hierzu gehören die meteorologischen Bedingungen (Temperatur, Niederschlag, Nebel, Schnee, Hagel, Frost, usw.), der Wasserstand (Niedrigwasser, d.h. Wasserstand unterhalb des gleichwertigen Wasserstands, normaler Wasserstand, Hochwasser, d.h. über der Hochwassermarke I), die Sicht, das Verkehrsaufkommen (gering, normal, hoch), die Beladung (beladen, halbbeladen, unbeladen), Fahrt bei Tag oder bei Nacht. Es ist anzugeben, auf welchen Streckenabschnitten (in Rhein-km) der Operator in der FSZ das Schiff ferngesteuert hat und auf welchen Abschnitten der diensttuende Schiffsführer an Bord das Schiff geführt hat;

h) Verzögerungen bei der Übermittlung oder bei einer Entscheidung der FSZ aufgrund der Entfernung zwischen FSZ und Schiff;

i) während der Operator in der FSZ das Schiff auf bestimmten Streckenabschnitten gesteuert hat, die Anzahl der Fälle, die Situationen bzw. die Veranlassungen:

   1. in denen der diensttuende Schiffsführer an Bord das Führen des Schiffs übernommen hat, während es von der FSZ aus gesteuert wurde,
   2. in denen der diensttuende Schiffsführer an Bord auf Anforderung der FSZ am Ende des von SEAFAR vorgesehenen Protokolls die Steuerung des Schiffs übernommen hat,
   3. aus denen die FSZ automatisch abgeschaltet wurde;

j) Verbesserungsmöglichkeiten, die sich auf den Fahrten gezeigt haben;

k) die Anzahl der Fälle, in denen der allgemeine Alarm ausgelöst wurde.

6. **Umsetzung der Empfehlung**

Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist diese Empfehlung nur gültig, wenn alle unter 3. genannten Bedingungen, die Bestimmungen unter 4. und die Berichtspflicht unter 5. vom Schiff, dem Betreiber, dem Eigner und der Gesellschaft SEAFAR erfüllt werden. Werden die Bedingungen der Empfehlung nicht erfüllt, kann die Empfehlung von der ZKR ausgesetzt oder gegebenenfalls zurückgezogen werden.

Die zuständige belgische Behörde kann ihre Erlaubnis mit zusätzlichen Anforderungen versehen.

Die zuständige belgische Behörde muss die oben genannten Abweichungen und Bedingungen in das Schiffsattest des betroffenen Schiffs eintragen.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RN (26) 34 rev. 1 intern zu entnehmen.)

## VIII. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

### PROTOKOLL 12
### Beschluss zur Unterstreichung der Bedeutung von ISGINTT Internationaler Sicherheitsleitfaden für die Binnentankschifffahrt und Binnentankterminals (Zweite Ausgabe, aktualisiert im Juni 2026)

### Beschluss

Die Zentralkommission,

erfreut über den Abschluss der Arbeiten zur Revision des Internationalen Sicherheitsleitfadens für die Binnentankschifffahrt und Binnentankterminals (International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals – ISGINTT),

in der Feststellung, dass dieser Leitfaden insbesondere auf der auch auf dem Rhein geltenden dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) beigefügten Verordnung basiert,

unter Betonung, dass der Zweck des Sicherheitsleitfadens nicht darin besteht, die einschlägigen nationalen, europäischen oder internationalen Rechtsvorschriften zur Beförderung gefährlicher Güter, zum Arbeitsschutz und zum Umweltschutz zu ersetzen oder zu ändern, sondern zusätzliche „Best Practices“ zur Verfügung zu stellen,

in der Feststellung, dass der Leitfaden das Resultat der von den beteiligten Industrieverbänden ermittelten „Best Practices“ ist,

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

in Partnerschaft mit dem Internationalen Seeverkehrsforum der Ölgesellschaften (Oil Companies International Marine Forum – OCIMF),

auf Vorschlag ihres Ausschusses für gefährliche Güter,

nimmt die zweite Ausgabe (Aktualisierung Juni 2026) des Internationalen Sicherheitsleitfadens für die Binnentankschifffahrt und Binnentankterminals (ISGINTT) in vier Sprachfassungen zur Kenntnis,

ist der Ansicht, dass Absätze, die sich auf die Seeschifffahrt beziehen, sinngemäß auch für die Binnenschifffahrt von Interesse sind, und

unterstreicht die Bedeutung dieser zweiten Ausgabe des Leitfadens für die Verbesserung der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter an der Schnittstelle zwischen Binnentankschiffen und Landanlagen, insbesondere Binnentankterminals.

**Anlage**
(gesondert)

## IX. Der Rhein als Wasserstraße

### PROTOKOLL 13
### Neubau einer Brücke über den Pannerdens Kanal bei Rhein-km 873,50

### Beschluss

Die Zentralkommission

stellt fest, dass der Neubau einer Straßenbrücke über den Pannerdens Kanal bei Rhein-km 873,50 keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

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

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 13**

## Checkliste für den Neubau einer Brücke über den Pannerdens Kanal bei Rhein-km 873,50

1. **Art der Brücke:**

   Die neu zu bauende Brücke ist Teil der Autobahn A15. Unter der Brücke wird eine Fahrrad- und Fußgängerbrücke angelegt. Die Radfahrer- und Fußgängerverbindung wird aus Stahl gefertigt.

2. **nächster Ort/Stadt:**

   Huissen

3. **Rhein-km:**

   873,50 (Pannerdens Kanal)

4. **Art der Baumaßnahme:**

   Realisierung einer neuen Brückenverbindung für den Ausbau der Autobahn A15 und Realisierung einer zusätzlichen Fahrrad- und Fußgängerbrücke für den lokalen Verkehr.

A. **Allgemeine Beschreibung**

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

   135 m

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

   80 m

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

   Es werden keine Pfeiler im Fahrwasser gebaut.

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

   Es werden keine Pfeiler in der Fahrrinne gebaut.

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

   Es steht eine Durchfahrtsöffnung für die Schifffahrt zur Verfügung.

10. **Breite des Brückenüberbaues:**

    Der Abstand zwischen den Mittelpfeilern der Brücke beträgt 170 Meter.

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

    Oberstrom: Andrej Sacharovbrug bei Rhein-km 880,00 – der Abstand beträgt ungefähr 4,5 Kilometer.

    Unterstrom: Rheinbrücke Emmerich am Rhein bei Rhein-km 853,20 – der Abstand beträgt ungefähr 20 Kilometer.

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

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

Die Unterseite der Verkehrsbrücke ist leicht gebogen. Die Fahrrad- und Fußgängerverbindung ist horizontal konzipiert, wodurch die Unterseite der Brücke gerade wird.

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

≥ NAP + 24,40 m.

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

≥ NAP + 24,40 m.

15. **HSW (m, Höhenbezugssystem):**

NAP +15,30 m (Rhein-km 873,50)

16. **Durchfahrtshöhe bei [HSW]:**

> 9,10 m

17. **Durchfahrtsbreite bei [HSW] mit einer Höhe von (9,10 m):**

Die Durchfahrtsbreite bei [HSW] und einer Höhe von 9,10 Meter ist mindestens 80% der Fahrwasserbreite zwischen den Normallinien. Das sind 110 Meter.

C. **Berücksichtigung der Radarschifffahrt**

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

Was Störungen des Radarbildes in der Schifffahrt angeht, muss die sonstige Gestaltung der Brücke dem AVV-Bericht „Störungen des Radarbilds in der Schifffahrt“ (Rijkswaterstaat, 2000) entsprechen.

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

Es sind voraussichtlich keine Maßnahmen gegen Störungen durch Scheinziele erforderlich.

20. **Geplante Konstruktionsform der Brücke:**

Flach ausgeführte Brücke (Hohlkastenbrücke) mit leicht gewölbter Unterseite. Unter der Brücke wird eine Fahrradbrücke montiert, so dass eine flache Unterseite der Gesamtbrücke entsteht.

21. **Geplantes Konstruktionsmaterial:**

Die Straßenbrücke wird aus Beton gebaut, die Fahrradbrücke aus Stahl.

## D. Angaben zum Bauablauf

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

Die Hauptbrücke (Autobrücke) wird im Freivorbauverfahren gebaut. Die Konstruktion für die Fahrradbrücke wird nach Fertigstellung der Betonbrücke montiert.

### 23. Ausführungszeitraum:

Die vollständige Umsetzung ist für den Zeitraum von Q3 2026 bis Q1 2030 geplant.

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

- Während der Bauarbeiten ist keine vollständige Sperrung der Schifffahrt vorgesehen. Möglicherweise ist während der Montage der Fahrradbrücke eine (kurzfristige) Sperrung erforderlich. Falls erforderlich, wird das Dokument zu gegebener Zeit entsprechend angepasst.
- Während des Baus der Pfeiler und der Schiffsabweiser kommt es zu einer Einschränkung der Fahrwasserbreite. Die Fahrrinne steht jedoch weiterhin zur Verfügung.

### 25. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise):

Es ist keine vollständige Sperrung der Schifffahrt vorgesehen. Während der Bauarbeiten an den Pfeilern kann es für etwa 12 Monate zu einer möglichen Einschränkung der Fahrwasserbreite kommen.

## E. Pläne (Format max. DIN A3, PDF)

### 26. Lagepläne mit Bauwerk:

Nachstehend sind einige Ansichten des geplanten Brückenneubaus zu finden. Unter Punkt 27 sind die Zeichnungen mit Maßangaben aufgeführt.



Abbildung 1: Visualisierung der Brücke für das Autobahnprojekt ViA15_1



Abbildung 2: Visualisierung der Brücke für das Autobahnprojekt ViA15_2



Abbildung 3: Visualisierung der Brücke für das Autobahnprojekt ViA15_Fahrad- und Fußgängerbrücke_1



Abbildung 4: Visualisierung Fahrrad- und Fußgängerbrücke ViA15_2

27. **Querprofil der Wasserstraße mit Bauwerk (mit Sohlprofil und Uferanschluss) (ZKR, Zentralkommission für die Rheinschifffahrt 2016):**

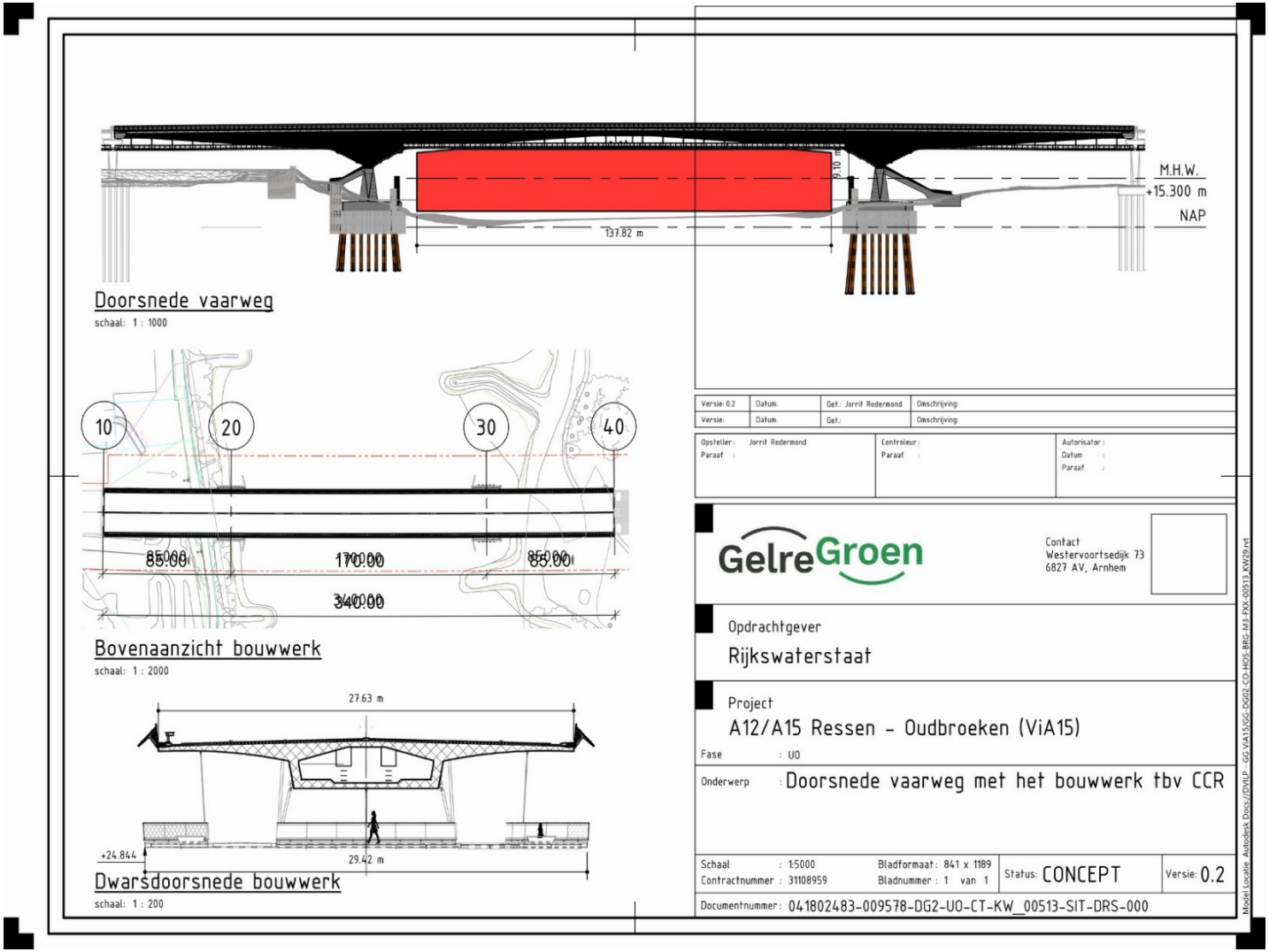



Abbildung 5

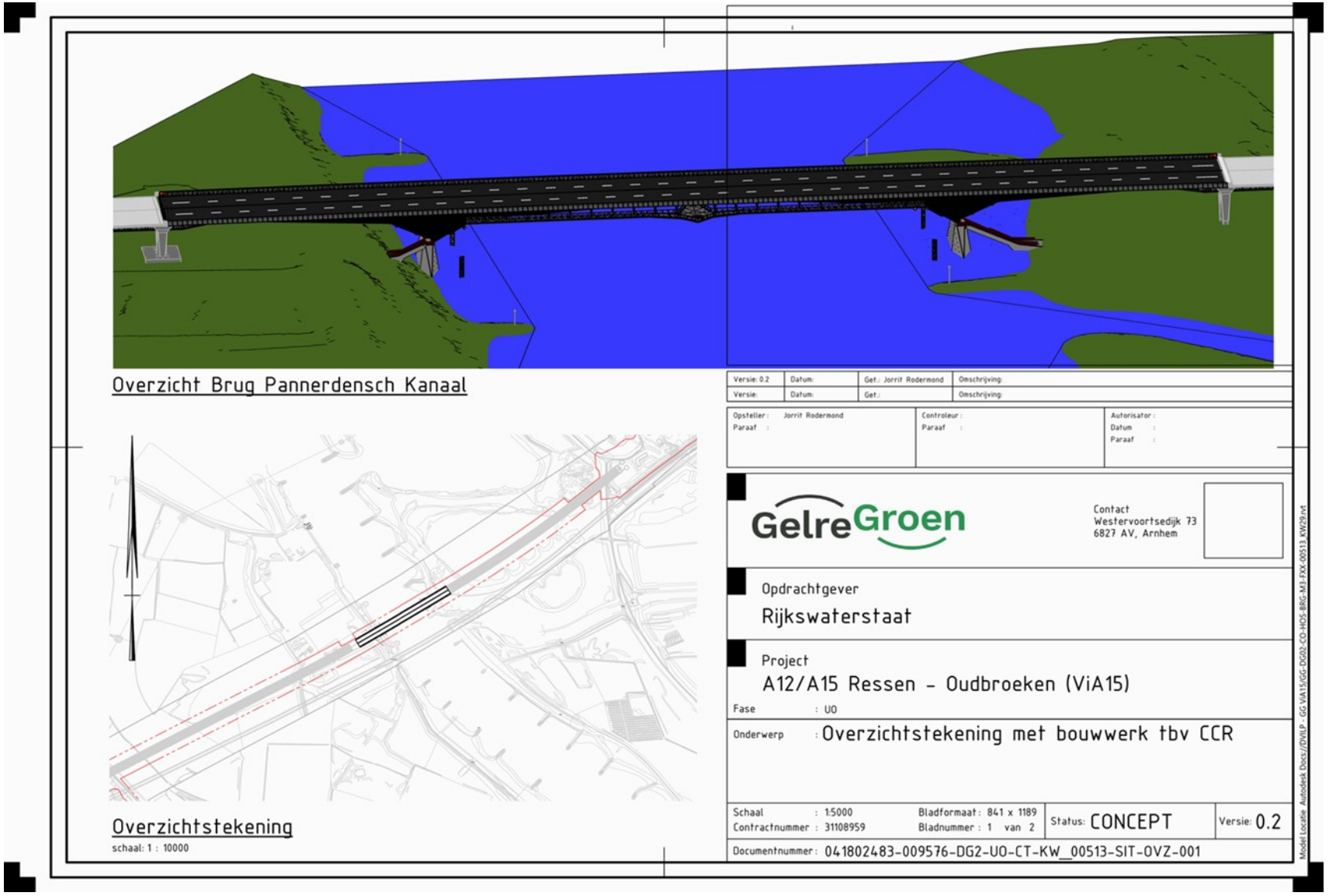

Overzicht Brug Pannerdensch Kanaal
Overzichtstekening
schaal: 1 : 10000
Versie: 0.2 | Datum: | Get.: Jorrit Rodermond | Omschrijving:
Versie: | Datum: | Get.: | Omschrijving:
Opsteller: Jorrit Rodermond
Paraaf :
Controleur:
Paraaf :
Autorisator:
Datum :
Paraaf :
GelreGroen
Contact
Westervoortsedijk 73
6827 AV, Arnhem
Opdrachtgever
Rijkswaterstaat
Project
A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)
Fase : UO
Onderwerp : Overzichtstekening met bouwwerk tbv CCR
Schaal : 1:5000
Contractnummer : 31108959
Bladformaat: 841 x 1189
Bladnummer : 1 van 2
Status: CONCEPT
Versie: 0.2
Documentnummer: 041802483-009576-DG2-UO-CT-KW_00513-SIT-OVZ-001
Model Locatie: Autodesk Docs://DVMP - GG VA15/GG-DG02-CO-HOS-BRG-M3-FIX-00513-KW29.rvt

Abbildung 6

**PROTOKOLL 14**
**Instandhaltungsarbeiten an den Schleusen- und Stauwehranlagen auf dem Nederrijn und Lek (Driel bei Rhein-km 892,00, Amerongen bei Rhein-km 922,00 und Hagestein bei Rhein-km 947,00)**

**Beschluss**

Die Zentralkommission

stellt fest, dass die Instandhaltungsarbeiten an den Schleusen- und Stauwehranlagen auf dem Nederrijn und Lek (Driel bei Rhein-km 892,00, Amerongen bei Rhein-km 922,00 und Hagestein bei Rhein-km 947,00) keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorrufen, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

Der Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und der Plan sind diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 14**

# Checkliste für Instandhaltungsarbeiten an den Schleusen- und Stauwehranlagen auf dem Nederrijn und Lek (Driel bei Rhein-km 892,00, Amerongen bei Rhein-km 922,00 und Hagestein bei Rhein-km 947,00)

1. **Ziel der Instandhaltungsarbeiten:**

   Jährliche Inspektion und Wartung der Schleusen- und Stauwehranlagen auf dem Nederrijn und Lek

2. **Nächster Ort/Stadt:**

   Driel, Amerongen und Hagestein

3. **Rhein-km:**

   Driel: 892,00 Nederrijn

   Amerongen: 922,00 Nederrijn

   Hagestein: 947,00 Lek

4. **Ggf. Art des Bauwerks:**

   Schleusen- und Stauwehranlagen

## A. Allgemeine Beschreibung

5. **Wesentliche Abmessungen und Charakteristika der Schleuse und ggf. des neuen Bauwerks:**

   Driel: 260m x 18m

   Amerongen: 260m x 18m

   Hagestein: 220m x 18m

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

   Sämtliche Schleusen befinden sich am rechten Ufer der Wasserstraße.

## B. Berücksichtigung der Radarschifffahrt (falls zutreffend)

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

   Nicht anwendbar

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

   Nicht anwendbar

9. **Geplante Konstruktionsform des Bauwerks:**

   Nicht anwendbar

10. **Geplantes Konstruktionsmaterial:**

Nicht anwendbar

C. **Angaben zum Bauablauf**

11. **Beschreibung des Bauablaufs:**

Jährlicher sog. *FIT*-Test (*Functionele Inspectie en Testen* – Funktionale Inspektion und Tests). Dessen Ziel ist es, die Sicherheitsfunktionen des jeweiligen Objekts zu testen. Für das Jahr 2026 wurden diese Tests hinsichtlich ihrer Durchführung für das zweite und dritte Quartal eingeplant. Pro Objekt wird eine Sperrung von höchstens 4 Stunden vorgesehen.

Durchführung der sog. Wiederkehrenden Elektrotechnischen Überprüfung *(Periodieke Elektrotechnische Keuring (NEN3140))*. Das Objekt muss von der Stromspannung getrennt werden, und auch für diesen Vorgang wird eine Sperrung von höchstens 4 Stunden vorgesehen. Diese Arbeiten können möglicherweise (teilweise) mit den zuvor genannten Arbeiten kombiniert werden.

12. **Ausführungszeitraum:**

Zweites bzw. drittes Quartal des Jahres 2026. Die exakten Zeiträume für die Durchführung sind noch nicht bekannt. Die Schifffahrt wird hierüber in Form von Berichten an die Schifffahrt (NtS) informiert werden.

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

Die Nutzung einer Umgehungsstrecke während der Arbeiten ist möglich.

14. **Dauer der geplanten Schifffahrtssperren:**

| | | |
|---|---|---|
| Schleusen- und Stauwehranlage Driel | Sperrung 4-8 Stunden | Q2/Q3 |
| Schleusen- und Stauwehranlage Amerongen | Sperrung 4-8 Stunden | Q2/Q3 |
| Schleusen- und Stauwehranlage Hagestein | Sperrung 4-8 Stunden | Q2/Q3 |

D. **Pläne (Format max. DIN A3, PDF)**

15. **Lageplan mit Querbauwerk:**




Abbildung 1: Schematisches Wasserstraßennetz

16. **Querprofil der Wasserstraße mit Querbauwerk (mit Sohlprofil und Uferanschluss) (falls zutreffend, z. B. bei wesentlichen Änderungen am Bauwerk):**

Nicht anwendbar

## PROTOKOLL 15
## Instandhaltungsarbeiten an der Schleusen- und Stauwehranlage Amerongen bei Rhein-km 922,00

### Beschluss

Die Zentralkommission

stellt fest, dass die Instandhaltungsarbeiten an der Schleusen- und Stauwehranlage Amerongen bei Rhein-km 922,00 keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorrufen, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

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

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 15**

## Checkliste für Instandhaltungsarbeiten an der Schleusen- und Stauwehranlage Amerongen bei Rhein-km 922,00

1. **Ziel der Instandhaltungsarbeiten:**

   Austausch des Schleusentors des Mittelhaupts

2. **nächster Ort/Stadt:**

   Amerongen

3. **Rhein-km:**

   922,00 (Nederrijn)

4. **Ggf. Art des Bauwerks:**

   Schleuse mit einer Kammer mit daneben liegender Stauwehranlage

A. **Allgemeine Beschreibung**

5. **Wesentliche Abmessungen und Charakteristika der Schleuse und ggf. des neuen Bauwerks:**

   Länge der Schleusenkammer = 260 m

   Breite der Schleusenkammer = 18 m

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

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

B. **Berücksichtigung der Radarschifffahrt (falls zutreffend)**

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

   Nicht anwendbar

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

   Nicht anwendbar

9. **Geplante Konstruktionsform des Bauwerks:**

   Nicht anwendbar

10. **Geplantes Konstruktionsmaterial:**

    Nicht anwendbar

## C. Angaben zum Bauablauf

### 11. Beschreibung des Bauablaufs:

Austausch der Tore im Mittelhaupt der Schleusenkammer.

### 12. Ausführungszeitraum:

Die Arbeiten sind für das dritte Quartal des Jahres 2026 geplant.

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

Die Schifffahrt muss während der Sperrung die Umgehungsstrecke nutzen.

### 14. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren:

Die Schifffahrt durch die Schleuse wird für 10 Tage gesperrt, um die Arbeiten durchführen zu können.

## D. Pläne (Format max. DIN A3, PDF)

### 15. Lageplan mit Querbauwerk:



Abbildung 1: Draufsicht Schleusen- und Stauwehranlage Amerongen



Abbildung 2: Luftbild Schleusen- und Stauwehranlage Amerongen

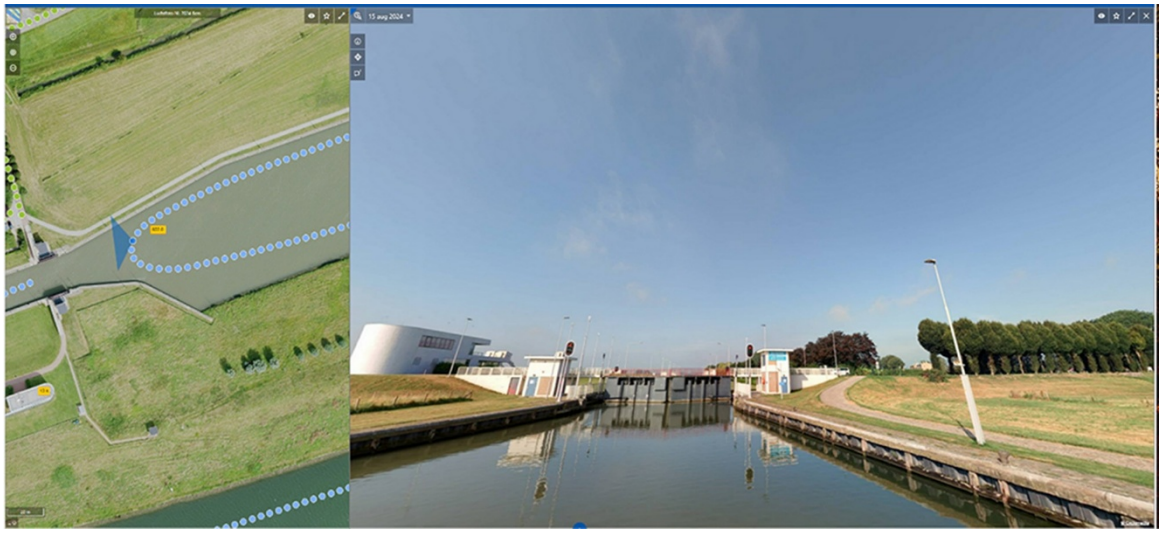


Abbildung 3: Schleuse Amerongen an der Seite stromaufwärts



Abbildung 4: Stauwehranlage Amerongen an der Seite stromaufwärts



Abbildung 5: Stelle der Sperrung (rot) / Umgehungsstrecke (grün)

16. **Querprofil der Wasserstraße mit Querbauwerk (mit Sohlprofil und Uferanschluss) (falls zutreffend, z. B. bei wesentlichen Änderungen am Bauwerk):**

Nicht anwendbar

## PROTOKOLL 16
## Durchführung geotechnischer Probebohrungen für die Errichtung einer Liegestelle für Güterschiffe in Marckolsheim bei Rhein-km 241,37

### Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Projekt Durchführung geotechnischer Probebohrungen für die Errichtung einer Liegestelle für Güterschiffe in Marckolsheim bei Rhein-km 241,37, linkes Ufer zur Kenntnis.

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

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 16**

## Durchführung geotechnischer Probebohrungen für die Errichtung einer Liegestelle für Güterschiffe in Marckolsheim bei Rhein-km 241,37

1. **Art des Bauwerks:**

   Die geotechnischen Probebohrungen umfassen:
   - 4 Pressiometerbohrungen in 15 m Tiefe an den Dalben (im Wasser),
   - 4 Pressiometerbohrungen in 10 m Tiefe an der Böschung (landseitig),
   - 1 Kernbohrung und 2 Pressiometerbohrungen in 10 m Tiefe am Böschungsscheitel (landseitig).

2. **Nächster Ort/Stadt:**

   Marckolsheim

3. **Rhein-km:**

   241,37

4. **Art der Baumaßnahme:**

   Pressiometerbohrungen

A. **Allgemeine Beschreibung**

5. **Fahrwasserbreite:**

   120 m

6. **Fahrrinnenbreite:**

   88 m

7. **Wesentliche Abmessungen und Charakteristika der geotechnischen Probebohrungen:**

   Die vier Pressiometerbohrungen im Wasser werden mit einer auf einem Leichter montierten Raupenbohrmaschine durchgeführt.

   Der Leichter wird an der Schleuse Marckolsheim, weniger als 2 km oberhalb des Untersuchungsgebiets, zu Wasser gelassen.

   Sobald der Leichter per Kran zu Wasser gelassen wurde, werden die Stabilisierungspfähle gesetzt, damit die Bohranlage ebenfalls per Kran aufgestellt werden kann.

   Die Positionierung direkt an den Bohrungsstellen erfolgt mithilfe eines GPS-Geräts und anhand der Pläne.

Die Durchführung einer typischen Probebohrung gliedert sich wie folgt:

- Positionierung des Leichters an der Bohrungsstelle mit Motor (bei diesem Projekt mit Schubboot);
- Absenken der Stabilisierungspfähle mit hydraulischen Winden;
- Durchführung der Probebohrung – zum Einsatz kommt eine Maschine vom Typ TB225, mit der die im Auftrag vorgesehenen 15 m tiefen Pressiometerbohrungen ausgeführt werden können. Die Dauer einer Probebohrung wird auf 1 bis 1,5 Tage geschätzt.
- Nach Abschluss der Probebohrung wird der Motor gestartet;
- Das Team hebt daraufhin die Pfähle mit Hilfe der hydraulischen Winden an;
- Anschließend verlässt der Leichter die Bohrungsstelle und fährt weiter zur nächsten.

Eigenschaften unserer Leichter im Arbeitseinsatz und in Fahrt:

- Länge: 11,50 m, einschließlich Motor;
- Breite: 5,00 m;
- Tiefgang: 0,60 m;
- Maximale Arbeitstiefe: 5,60 m bis 7,10 m.

Die übrigen Probebohrungen werden landseitig durchgeführt.

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

Die Probebohrungen werden auf Ebene oder in Flucht vorhandener Dalben durchgeführt, ohne Auswirkung auf die Fahrrinne.

Der betroffene Bereich befindet sich in unmittelbarer Nähe der Schleuse Marckolsheim, an einer Stelle, an der die Geschwindigkeit der Schifffahrt verlangsamt ist und nicht den üblichen Bedingungen für die Schifffahrt auf dem Rhein entspricht.

B. **Angaben zum Bauablauf**

9. **Beschreibung des Bauablaufs:**

Die Bohrungsarbeiten werden von einem Leichter aus durchgeführt, der mit einem Schubboot und einer Raupenbohrmaschine ausgestattet ist.

Die Schifffahrt wird durch die Arbeiten nicht beeinträchtigt, abgesehen von den üblichen Maßnahmen, um zur Wachsamkeit aufzurufen.

10. **Ausführungszeitraum:**

Die Arbeiten sollen im Juni 2026 beginnen und werden voraussichtlich zwei Monate dauern.

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

Die Arbeiten führen zu keinen Einschränkungen der Schifffahrt, abgesehen von einer Geschwindigkeitsreduzierung, um Wellenschlag an der Arbeitsstelle zu verhindern.

Die Geschwindigkeitsreduzierung wird mithilfe einer Nachricht für die Binnenschifffahrt bekannt gegeben. Gemäß den Anforderungen der RheinSchPV wird durch eine Warnbeschilderung auf die Arbeiten hingewiesen.

12. **Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise):**

Es wird keine Sperrung der Schifffahrt geben.

C. **Pläne (Format max. DIN A3, PDF)**

13. **Lageplan mit Bauwerk:**

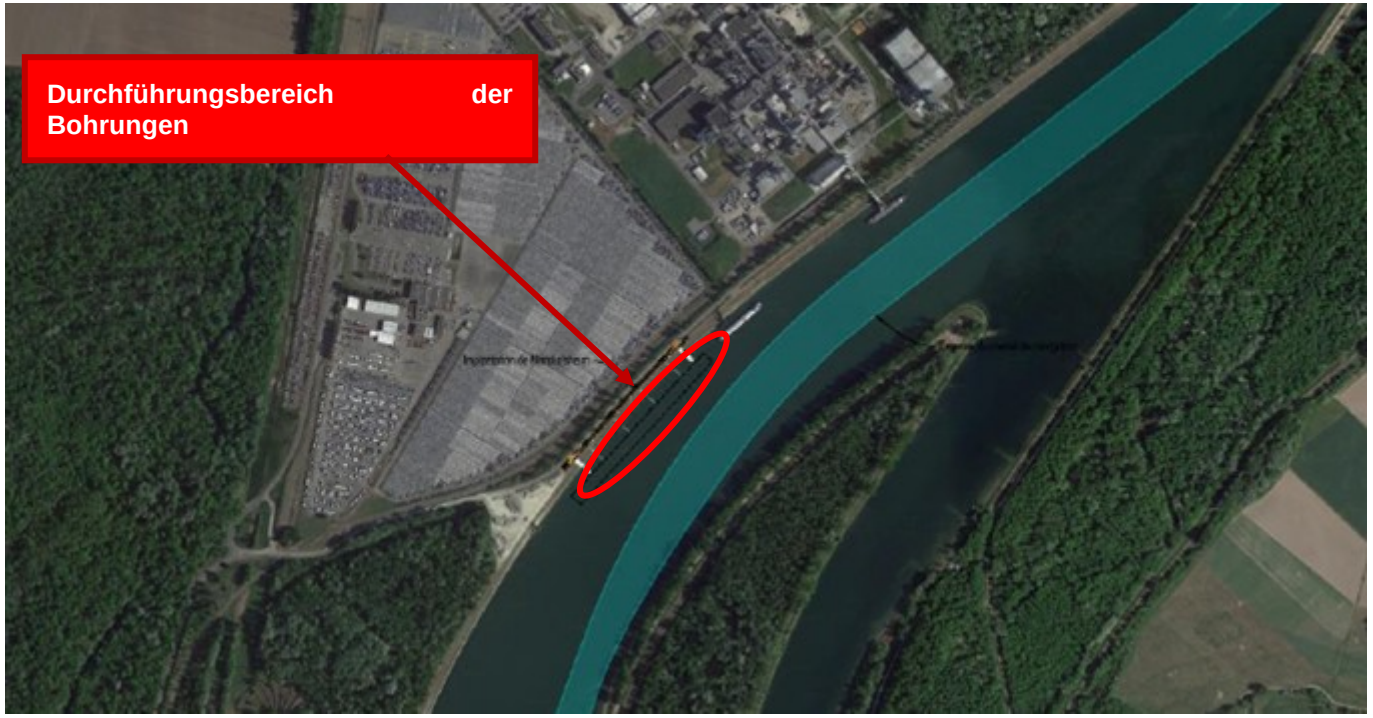



Abbildung 1: Standort der geotechnischen Probebohrungen

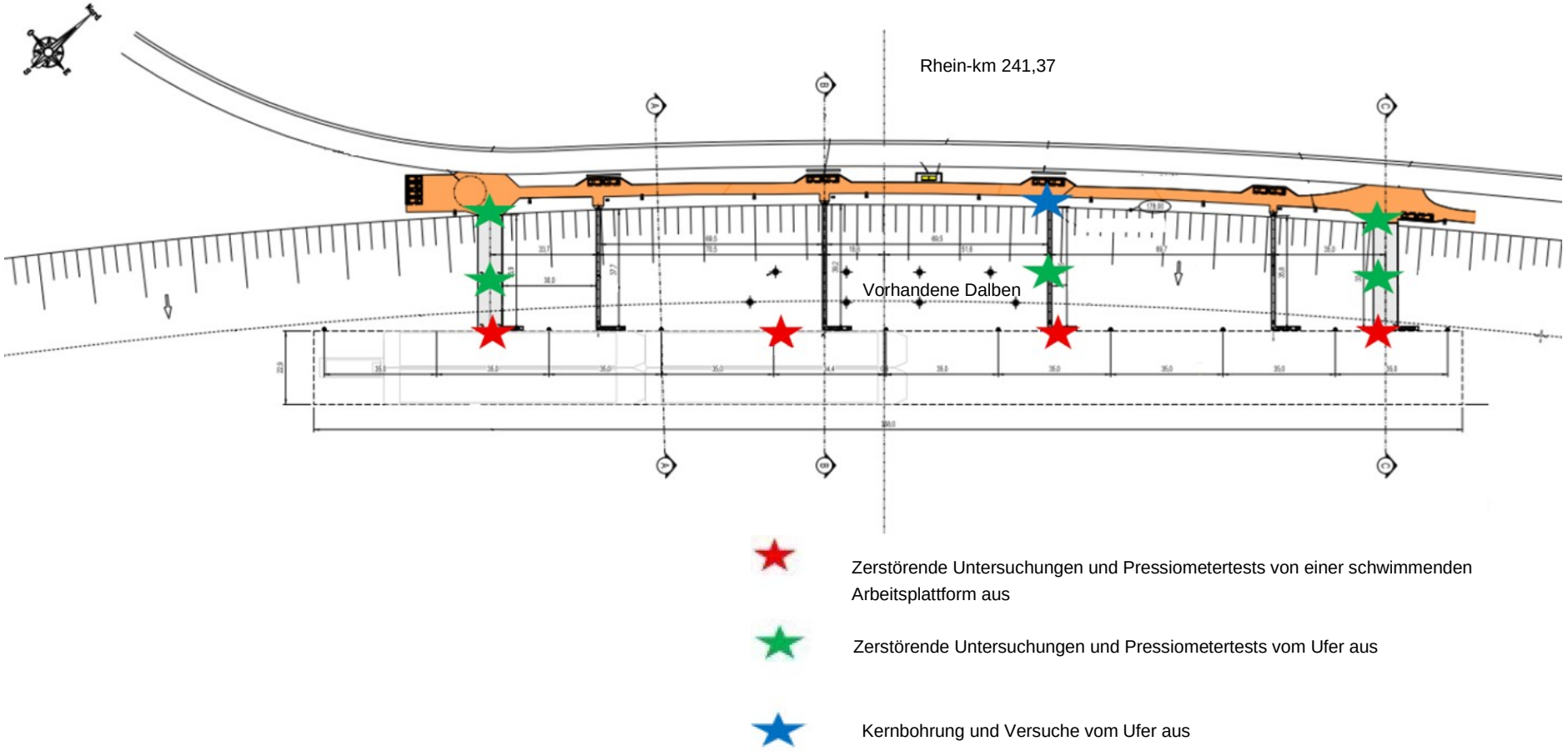



Abbildung 2: Draufsicht der Probebohrungen

14. **Querprofil der Wasserstraße mit Querbauwerk (mit Sohlprofil und Uferanschluss) (falls zutreffend, z. B. bei wesentlichen Änderungen am Bauwerk):**

Nicht anwendbar

**PROTOKOLL 17**
**Reparatur der betonierten Uferbefestigung des Hafens Colmar Neuf-Brisach und Errichtung einer Anlegestelle aus Dalben zu deren Schutz bei Rhein-km 225,60**

**Beschluss**

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Projekt Reparatur der betonierten Uferbefestigung des Hafens Colmar Neuf-Brisach und Errichtung einer Anlegestelle aus Dalben zu deren Schutz bei Rhein-km 225,60, linkes Ufer zur Kenntnis.

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

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 17**

## Reparatur der betonierten Uferbefestigung des Hafens Colmar Neuf-Brisach und Errichtung einer Anlegestelle aus Dalben zu deren Schutz bei Rhein-km 225,60

1. **Art des Bauwerks:**

   Reparatur der betonierten Uferbefestigung des Hafens auf einer Länge von 200 m von einem Portalkran aus nach Norden und Errichtung einer Anlegestelle aus Dalben zum Schutz der Uferbefestigung vor Stößen durch Schiffsrümpfe.

2. **Nächster Ort/Stadt:**

   Volgelsheim

3. **Rhein-km:**

   225,60

4. **Art der Baumaßnahme:**
   - Injektion von Zementmörtel in die Löcher der Uferbefestigung;
   - Errichtung einer Anlegestelle aus Dalben zwischen den Gebäuden B und C des Hafens.

A. **Allgemeine Beschreibung**

5. **Fahrwasserbreite:**

   230 m

6. **Fahrrinnenbreite:**

   88 m

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

   Die vier Dalben werden in einem Abstand von 8,15 m von der Oberkante der Uferbefestigung angeordnet.

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

   Die westliche Begrenzung der Fahrrinne befindet sich 70 m von der zu reparierenden Uferbefestigung und 61,85 m von den Dalben entfernt.

   Bei einem 11,50 m breiten Schiff befindet sich die Fahrrinne mehr als 50 m vom festgemachten Schiff entfernt.

B. **Angaben zum Bauablauf**

9. **Beschreibung des Bauablaufs:**

Die Arbeiten werden wie folgt durchgeführt:

- Errichtung der Dalben gemäß den Empfehlungen von EDF zwischen den Gebäuden B und C des Hafens.
- Injektion von Füllmaterial in die Löcher in den Uferbefestigungen des Hafens.
- Reparatur des Mauerwerks einiger Elemente der Kaimauer gemäß den Empfehlungen von EDF.

Die Schifffahrt wird durch die Arbeiten nicht beeinträchtigt, abgesehen von den üblichen Maßnahmen, um zur Wachsamkeit aufzurufen.

10. **Ausführungszeitraum:**

Die Arbeiten werden zwischen September 2026 und Juni 2027 durchgeführt.

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

Die Arbeiten führen zu keinen Einschränkungen der Schifffahrt, abgesehen von einer Geschwindigkeitsreduzierung, um Wellenschlag zu verhindern.

Die Geschwindigkeitsreduzierung wird mithilfe einer Nachricht für die Binnenschifffahrt bekannt gegeben. Gemäß den Anforderungen der RheinSchPV wird durch eine Warnbeschilderung auf die Arbeiten hingewiesen.

12. **Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise):**

Es wird keine Sperrung der Schifffahrt geben.

C. **Pläne (Format max. DIN A3, PDF)**

13. **Lageplan mit Querbauwerk:**

Plan de situation du projet

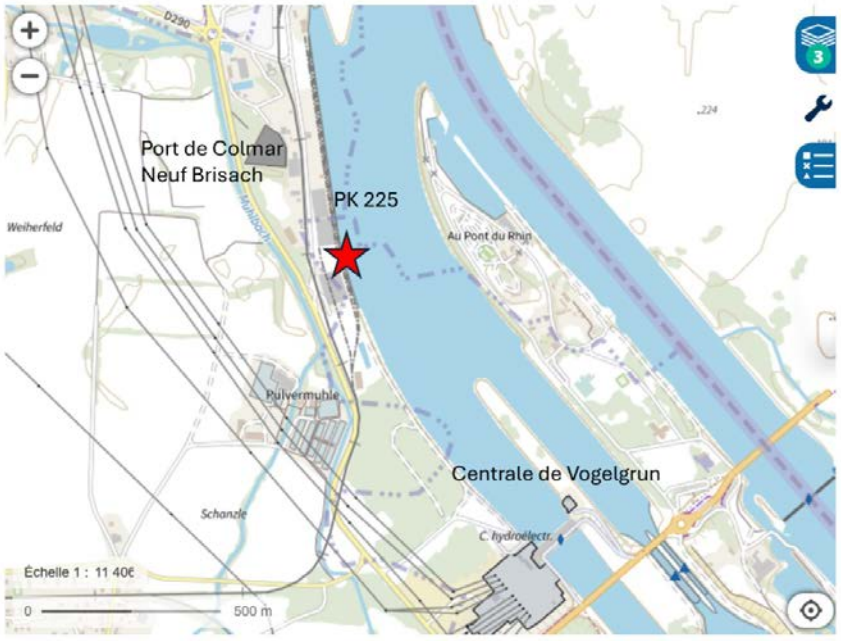



Abbildung 1: Lageplan

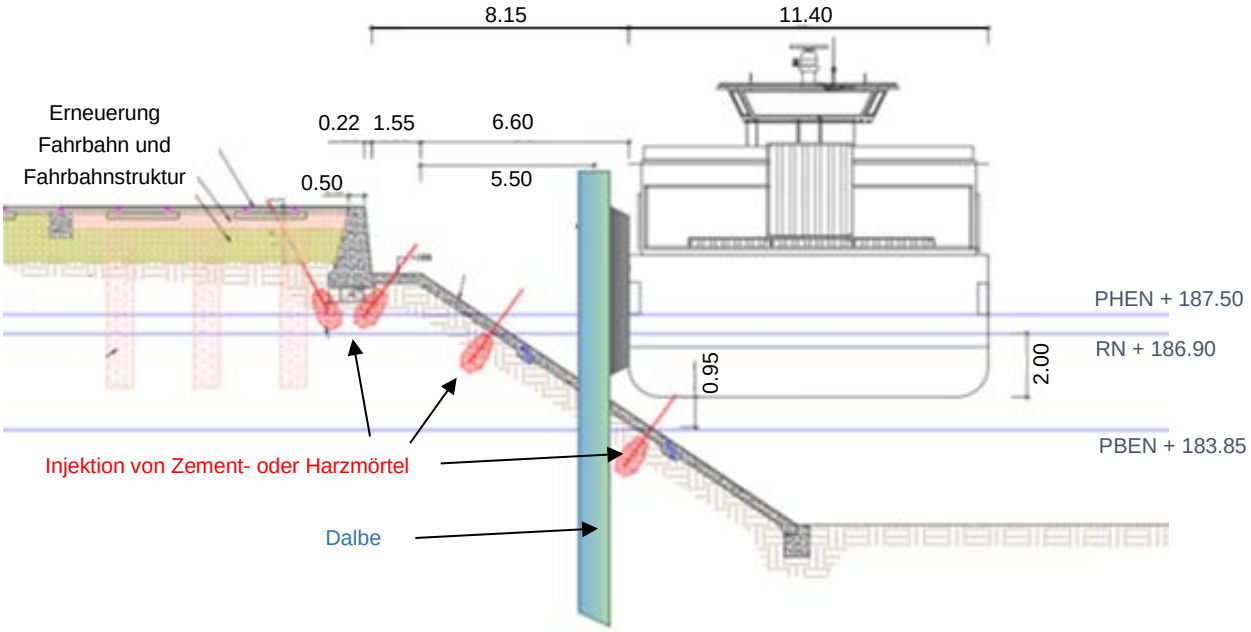
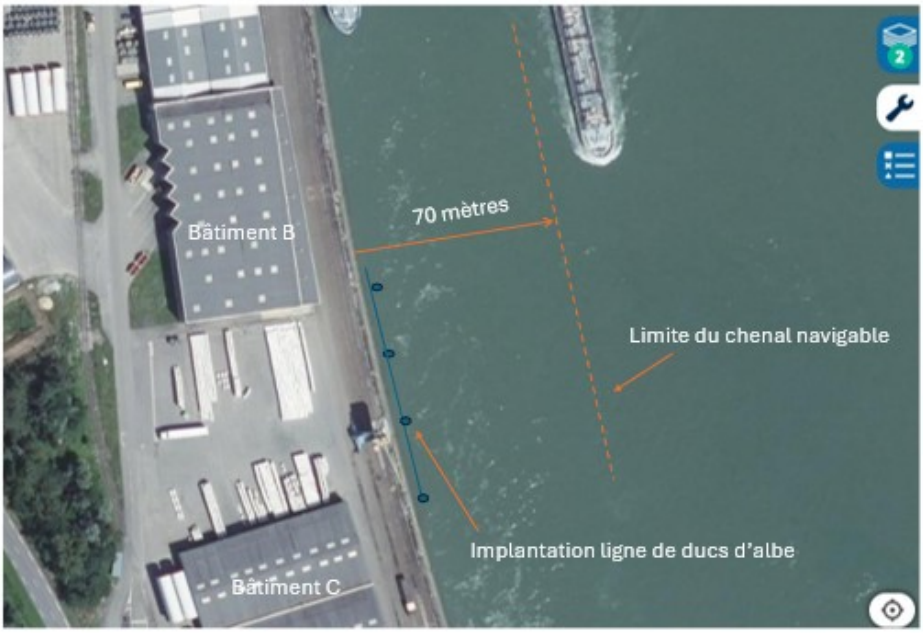



Abbildung 2: Querschnitt mit Anordnung der Dalben




Bâtiment B = Gebäude B
Limite du chenal navigable = Begrenzung der Fahrrinne
Implantation ligne de ducs d'albe = Standort der Dalbenreihe

Abbildung 3: Draufsicht und Lage in Bezug auf die Fahrrinne

14. **Querprofil der Wasserstraße mit Querbauwerk (mit Sohlprofil und Uferanschluss) (falls zutreffend, z. B. bei wesentlichen Änderungen am Bauwerk):**

Nicht anwendbar

**PROTOKOLL 18**
**Abbau des Portalkrans im Containerterminal Ottmarsheim bei Rhein-km 196,22**

**Beschluss**

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Projekt Abbau des Portalkrans im Containerterminal Ottmarsheim bei Rhein-km 196,22, linkes Ufer zur Kenntnis.

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

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 18**

## Checkliste für den Abbau des Portalkrans im Containerterminal Ottmarsheim bei Rhein-km 196,22

1. **Art des Bauwerks:**

   Container-Portalkran zum Abbau

2. **Nächster Ort/Stadt:**

   Ottmarsheim

3. **Rhein-km:**

   196,22

4. **Art der Baumaßnahme:**

   Abbau des Portalkrans von Land aus.

   Der Abbau des Portalkrans erfolgt nach dem Prinzip der schrittweisen Demontage, wobei die einzelnen Bauteile nacheinander entfernt werden. Dazu gehören auch Hebevorgänge über dem Rheinseitenkanal.

   Um eine sichere Handhabung und Hebung zu ermöglichen, wird die Konstruktion in mehrere Untereinheiten – sogenannte „Pakete“ – zerlegt, deren Abmessungen und Gewichte mit den Kapazitäten der ausgewählten Hebevorrichtungen kompatibel sind. Jedes Paket wird nacheinander am Terminal abgesetzt, ohne dass eine Abstützung oder ein Eingriff in den öffentlichen Wasserstraßenbereich erforderlich ist.

A. **Allgemeine Beschreibung**

5. **Fahrwasserbreite:**

   120 m

6. **Fahrrinnenbreite:**

   88 m

7. **Wesentliche Abmessungen:**

   Der Teil des Portalkrans, der sich über dem Kanal befindet, wiegt etwa 392 Tonnen.

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

   Der vordere Teil des Portalkrans hat eine Spannweite von 35,70 m über dem Kanal.

## B. Angaben zum Bauablauf

### 9. Beschreibung des Bauablaufs:

Der Portalkran wird in sieben Untereinheiten oder Pakete zerlegt. Nur die erste Untereinheit befindet sich über dem Kanal.

Die Arbeiten werden so durchgeführt, dass sie nicht über die Standfläche des Portalkrans hinaus in den Kanalbereich übergreifen.

### 10. Ausführungszeitraum:

Die Arbeiten sollen im Juni 2026 beginnen und werden einschließlich der Vorbereitungen voraussichtlich sechs Wochen dauern.

Die heikelste Phase – die Demontage des über dem Kanal und dem Kairand befindlichen Pakets mit einer Spannweite von 35,70 m – wird je nach den Einsatzbedingungen (Wetterbedingungen, Kranabstimmungen, Sicherheitskontrollen) voraussichtlich zwischen zwei und vier Stunden dauern.

### 11. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung:

Die Arbeiten führen zu einer lokalen Einschränkung der Schifffahrt und einer Geschwindigkeitsreduzierung, um Wellenschlag an der Arbeitsstelle zu verhindern. Aus Vorsichtsgründen soll während des Hebevorgangs des über dem Kanal hängenden Pakets für die Dauer, die für diesen Vorgang zwingend erforderlich ist (zwischen zwei und vier Stunden), kein Schiff unter dem Paket durchfahren.

Die Geschwindigkeitsreduzierung wird mithilfe einer Nachricht für die Binnenschifffahrt bekannt gegeben. Gemäß den Anforderungen der RheinSchPV wird durch eine Warnbeschilderung auf die Arbeiten hingewiesen.

### 12. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise):

Die Hebevorgänge sind so geplant, dass der Schiffsverkehr auf dem Rheinseitenkanal nicht unterbrochen wird.

## C. Pläne (Format max. DIN A3, PDF)

### 13. Lageplan mit Querbauwerk:




Abbildung 1: Standort des Portalkrans Nr. 103

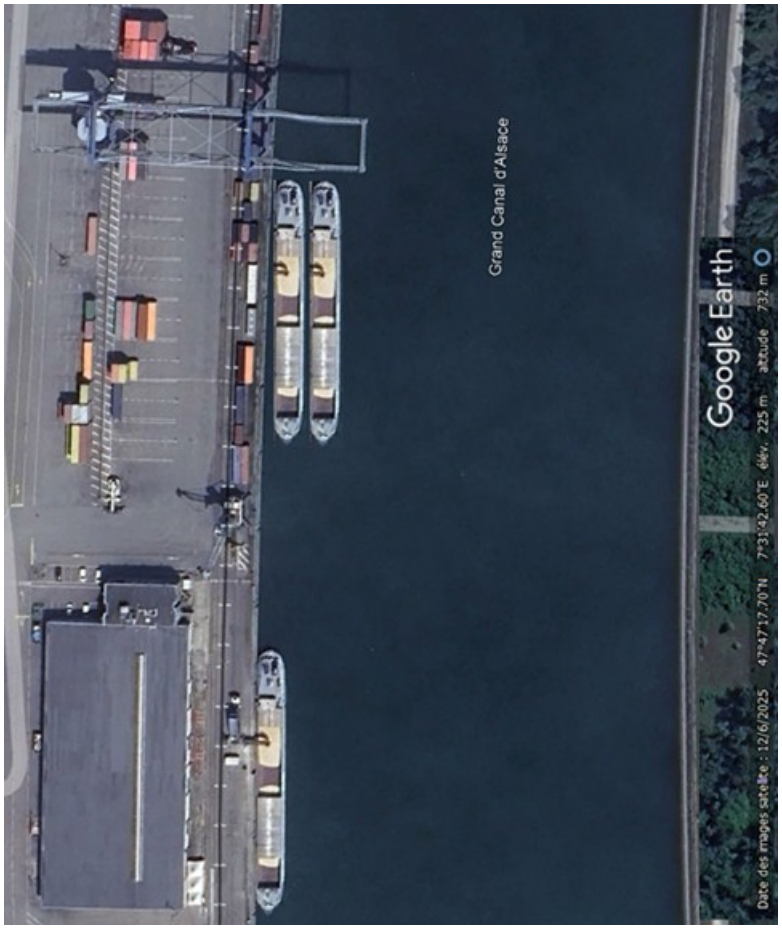



Abbildung 2: Luftbild des Portalkrans Nr. 103

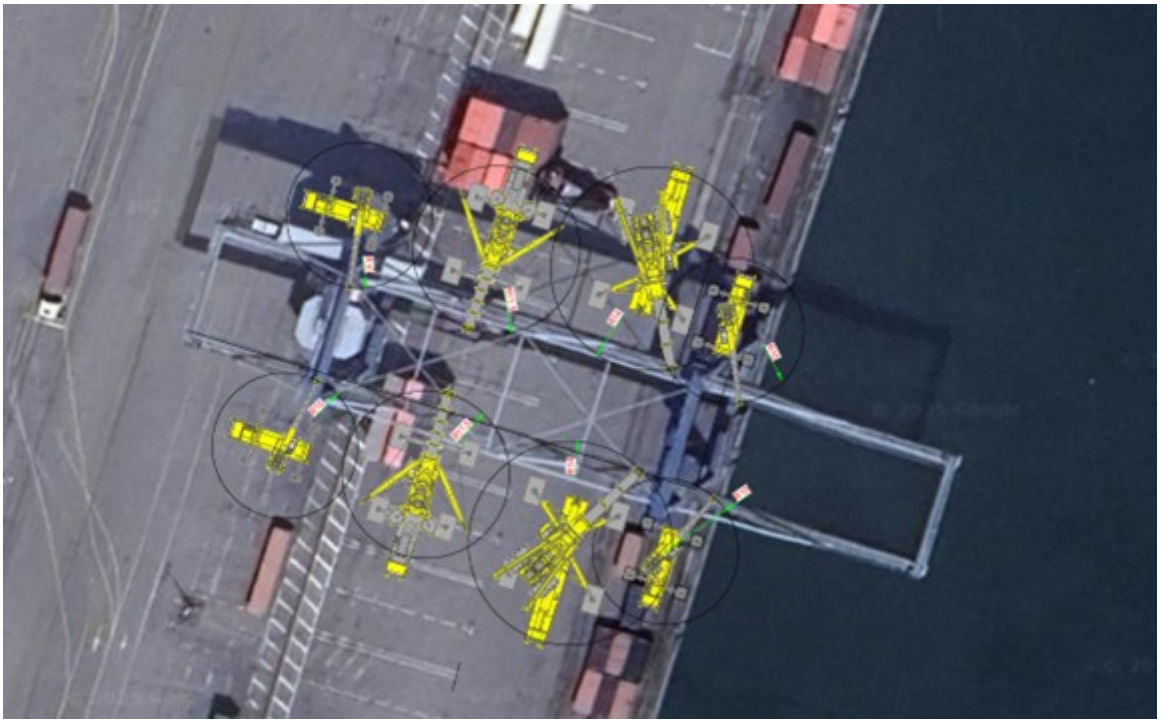


Abbildung 3: Luftbild des Portalkrans Nr. 103 mit Aufstellung der Kräne für den Abbau

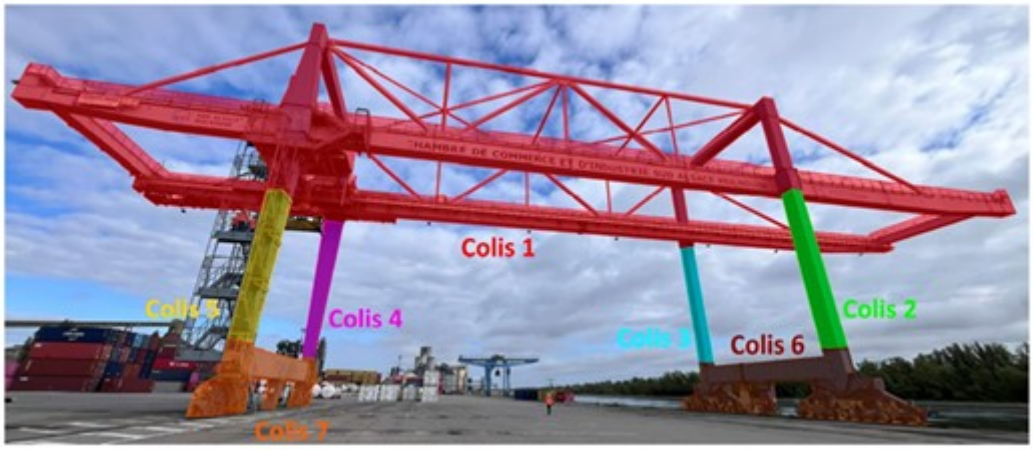



Abbildung 4: Zerlegung des Portalkrans Nr. 103 in Untereinheiten oder Pakete für den Abbau

14. **Querprofil der Wasserstraße mit Querbauwerk (mit Sohlprofil und Uferanschluss) (falls zutreffend, z. B. bei wesentlichen Änderungen am Bauwerk):**

Nicht anwendbar

## PROTOKOLL 19
## Erneuerung der Liegestelle an der bestehenden Kiesverladeanlage Fa. F.+J. Minthe GmbH & Co. KG, bei Rhein- km 305,63 Ortslage Diersheim, rechtes Ufer

### Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Projekt Erneuerung der Liegestelle an der bestehenden Kiesverladeanlage Fa. F.+J. Minthe GmbH & Co. KG, bei Rhein-km 305,63 Ortslage Diersheim, rechtes Ufer zur Kenntnis.

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

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 19**

## Checkliste für Erneuerung der Liegestelle an der bestehenden Kiesverladeanlage Fa. F.+J. Minthe GmbH & Co. KG, bei Rhein- km 305,63 Ortslage Diersheim, rechtes Ufer

1. **Art des Bauwerks:**

   Kiesverladeanlage

2. **nächster Ort/Stadt:**

   Gemeinde Diersheim

3. **Rhein-km:**

   305,63

4. **Art der Baumaßnahme:**

   Die vorhandenen Dalben werden gezogen und durch insgesamt 7 neue Dalben ersetzt. Der vorhandene Zugangssteg wird ebenfalls entfernt und durch einen breiteren Zugangssteg unterhalb der Verladeanlage ersetzt. Der Zugangssteg wird auf Pfählen gelagert und mit einer wasserstandsunabhängigen Zugangstreppe zum Betreten und Verlassen des Schiffes ergänzt. Die zwei vorhandenen Warteplätze bei Rhein-km 305,77 – 305,81 und Rhein-km 305,90 - 305,94 werden nicht mehr benötigt und komplett zurückgebaut.

A. **Allgemeine Beschreibung**

5. **Fahrwasserbreite:**

   Die Fahrwasserbreite bei Rhein-km 305,63 beträgt 285 m.

6. **Fahrrinnenbreite:**

   125 m

7. **Wesentliche Abmessungen und Charakteristika der Anlage:**

   Es handelt sich um eine bereits bestehende Verladeanlage, die seit 1971 in Betrieb ist.

   Der Verladeturm befindet sich bei Rhein-km 305,63. Die Liegestelle für die Kiesschiffe, inklusive der zwei Warteplätze, befindet sich von Rhein-km 305,55 bis 305,97. Nach der Erneuerung entfallen die beiden vorhandenen Warteplätze. Die neue Liegestelle befindet sich dann von Rhein-km 305,55 bis 305,80. Es können zukünftig Schiffe von 85 m bis 135 m sowie Koppelverbände von 185 m x 11,40 m an der Schiffsverladeanlage anlegen.

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

   Die Anlage liegt am rechten Rheinseitendamm in der Stauhaltung Gambsheim. Der Fahrrinnenrand ist von der Anlage (Dalbenlinie) ca. 33 m entfernt. Der Abstand von der Außenkante des Schiffes zum Fahrrinnenrand beträgt mindestens 21 m.

   Lage zu dem Fahrwasser, siehe Draufsicht von der Geo-Portal Karte (WSV) im Übersichtsplan M 1: 5000.

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

Nach Oberstrom bei Rhein-km 303,30 der Hafen Honau. Nach Unterstrom bei Rhein-km 308,20 der Hafen Freistett.

B. **Auswirkungen auf die Schifffahrt**

Entnahme- und Einleitungsbauwerke

10. **Wasserentnahmen oder -einleitungen in oder unter der Fahrrinne (Ja/Nein):**

Entfällt

11. **Querströmung am Bauwerk (m/s):**

Entfällt

12. **Querströmung und Wasserspiegelschwankungen in der Fahrrinne:**

Entfällt

Liegestellen

13. **Abstand des äußersten Schiffes zum Fahrrinnenrand (m):**

Der Abstand von der Außenkante des Schiffes zum Fahrrinnenrand beträgt mindestens 21 m.

14. **Beleuchtung der Liegestelle oder andere Maßnahmen zur Deutlichmachung:**

Der neue Zugangssteg und die Zugangstreppe werden beleuchtet.

15. **Maßnahmen zum Schutz vor Blendung:**

In der zu erteilenden strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung bzw. in dem Änderungsbescheid wird geprüft, dass von der Anlage keine Blendung für die Schifffahrt ausgeht. Gegebenenfalls werden Abhilfemaßnahmenangeordnet.

16. **Sichtfeld frei von direkten oder indirekten Einbauten:**

Ja

17. **Verschlechterung der Sichtverhältnisse:**

Keine

C. **Berücksichtigung der Radarschifffahrt**

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

Nicht notwendig, Radartauglichkeit der Anlage ist vorhanden.

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

Entfällt

20. **Geplante Konstruktionsform des Bauwerks:**

Entfällt

21. **Geplantes Konstruktionsmaterial:**

Entfällt

D. **Angaben zum Bauablauf**

22. **Beschreibung des Bauablaufs:**

Die erforderlichen Baumaßnahmen werden von Land und von Wasser aus durchgeführt. Es werden die vorhandenen Dalben gezogen und anschließend insgesamt 7 neue Dalben in die Kiessohle nach den statischen Anforderungen gerammt. Ebenfalls werden 3 Pfähle als Auflager für den Zugangssteg und die Zugangstreppe gerammt.

Keine der Baustellenphasen hat negative Auswirkungen auf die Fahrrinne.

23. **Ausführungszeitraum:**

Voraussichtlich im Sommer 2026

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

Eine Einschränkung der Schifffahrt für die Dauer der Baumaßnahme ist nicht gegeben.

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

Keine

## E. Pläne (Format max. DIN A3, PDF)

### 26. Lagepläne der Anlegestelle: M: 1 : 50000 u. M: 1 : 5000 : M: 1 : 1000, M 1 : 500

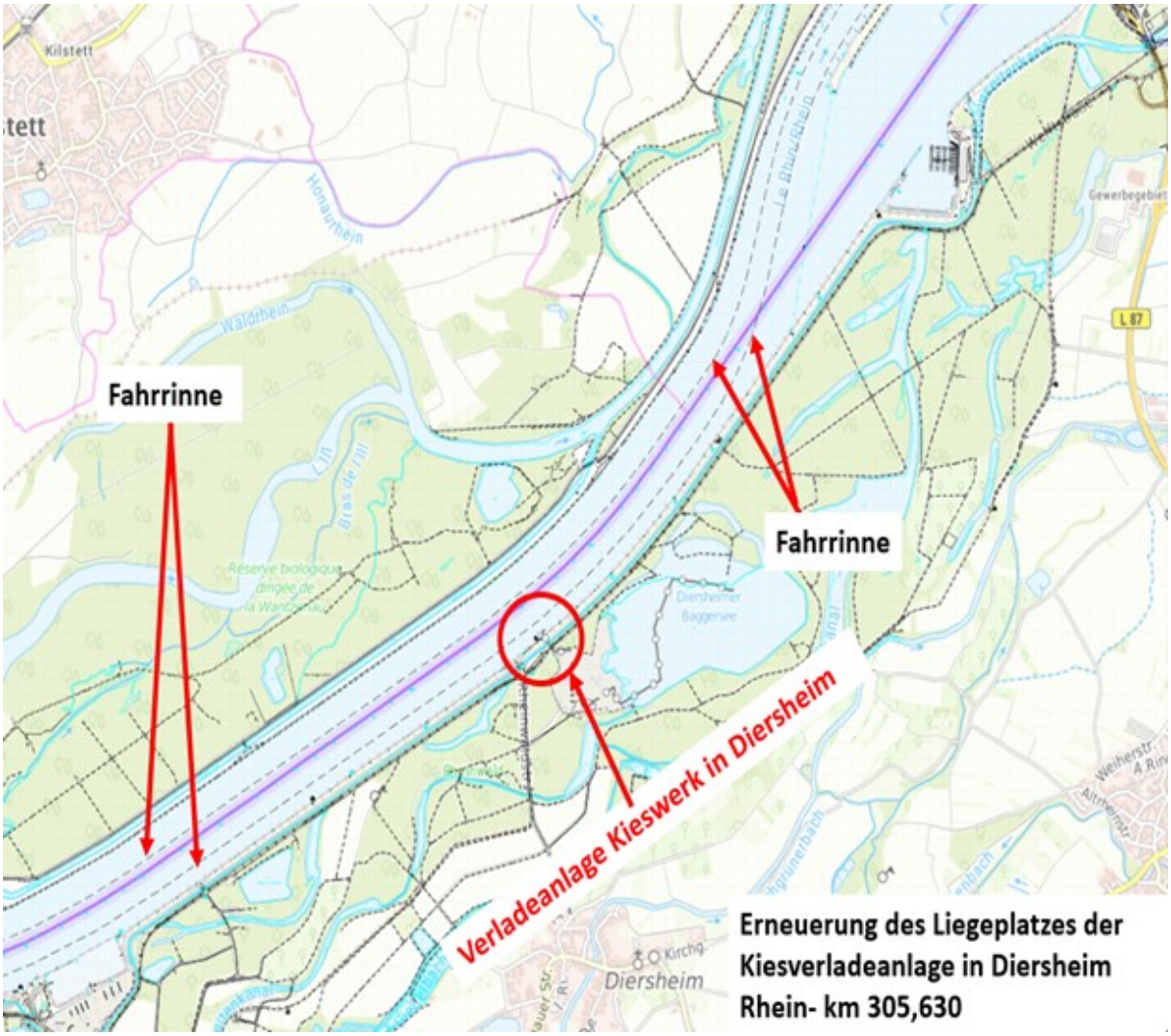



Abbildung 1: Erneuerung des Liegeplatzes der Kiesverladeanalge in Diersheim Rhein-km 305,63, Übersichtsplan M 1 : 50000

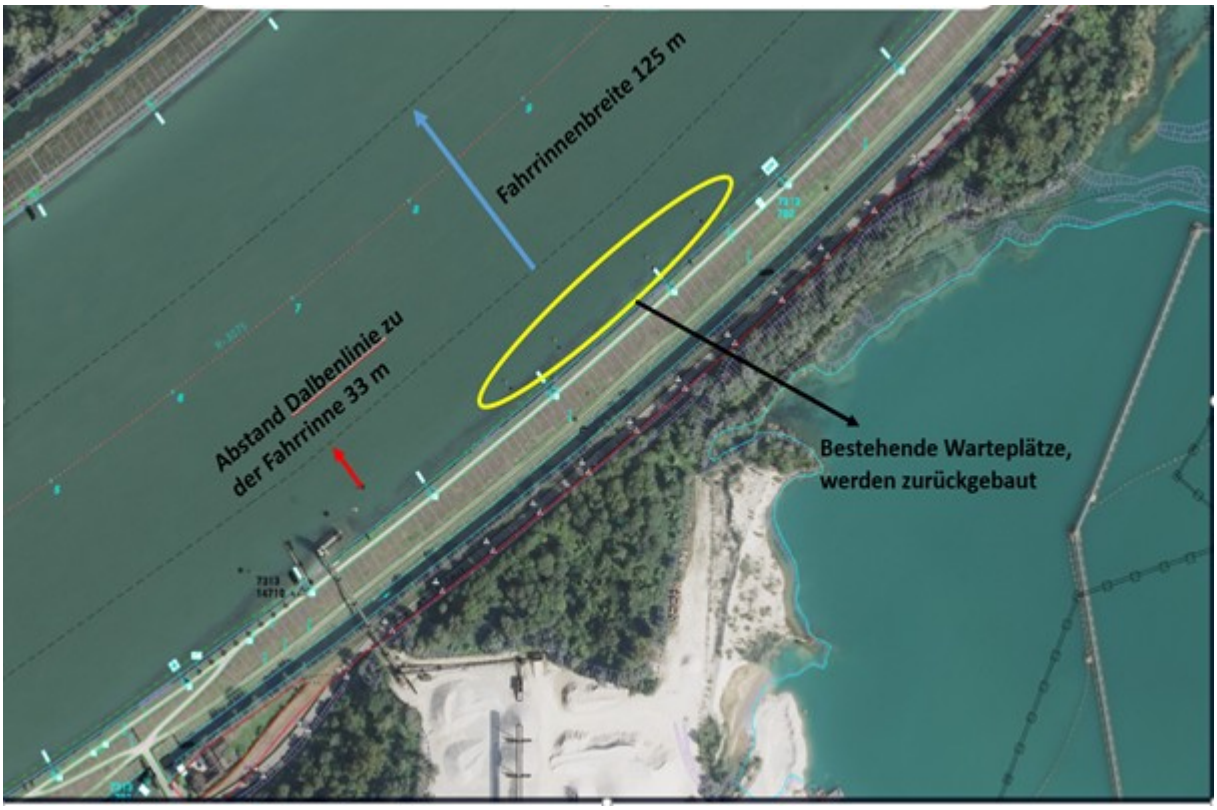



Abbildung 2: Draufsicht von der Geo-Portal Karte (WSV), Übersichtsplan M 1 : 5000

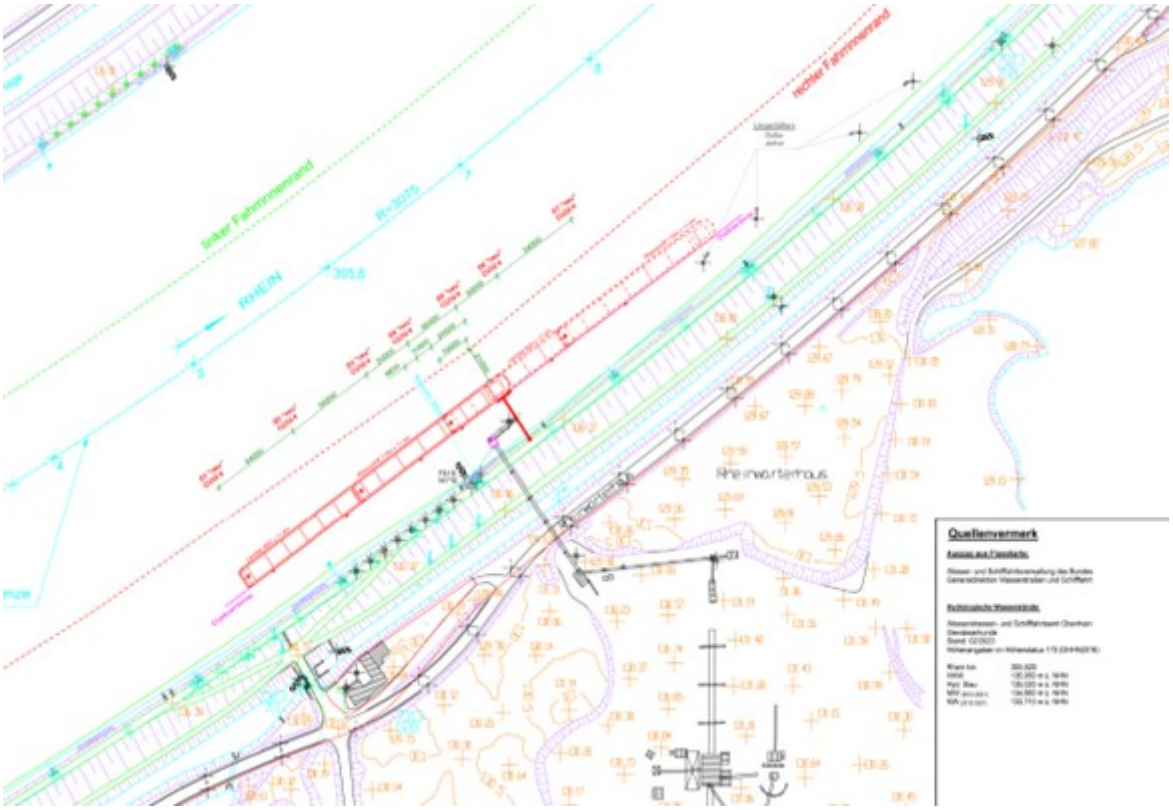



Abbildung 3: Übersicht im Lageplan M: 1 : 1000

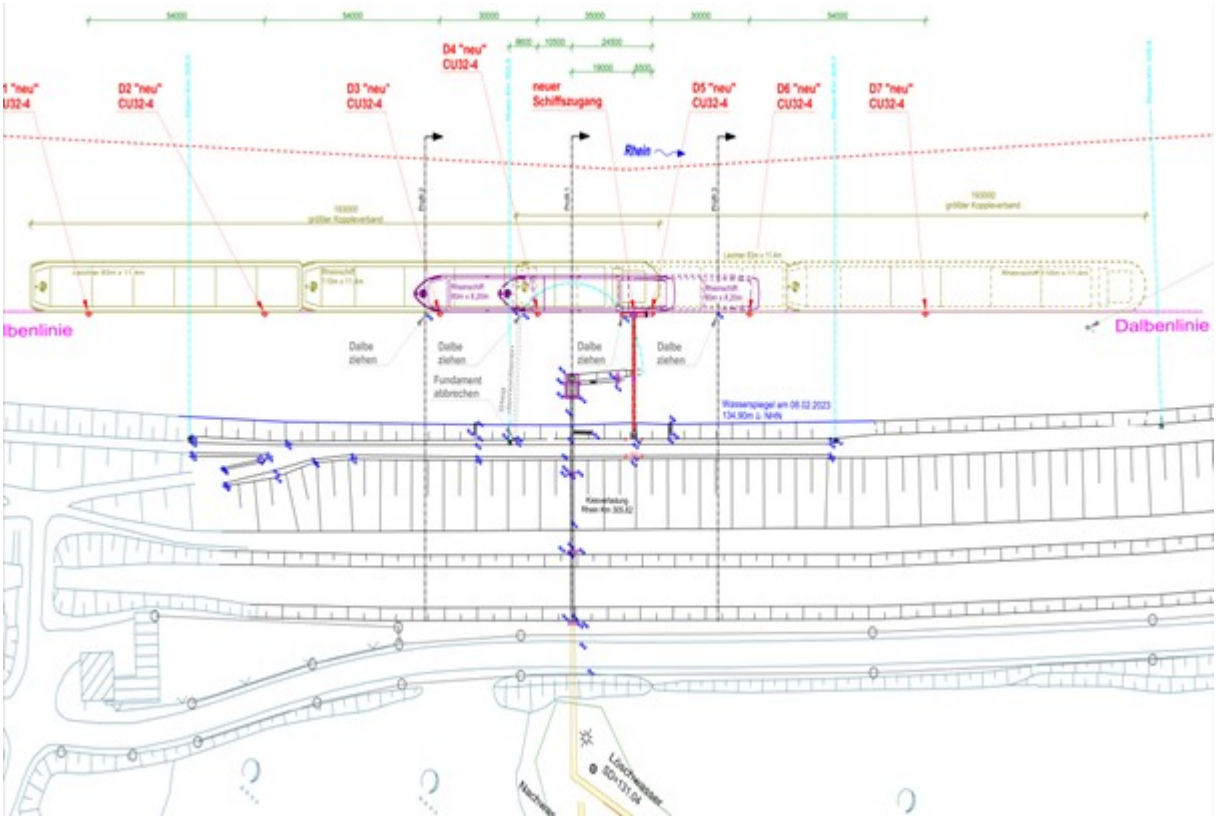



Abbildung 4: Übersicht im Lageplan M: 1 : 500, Teil 1

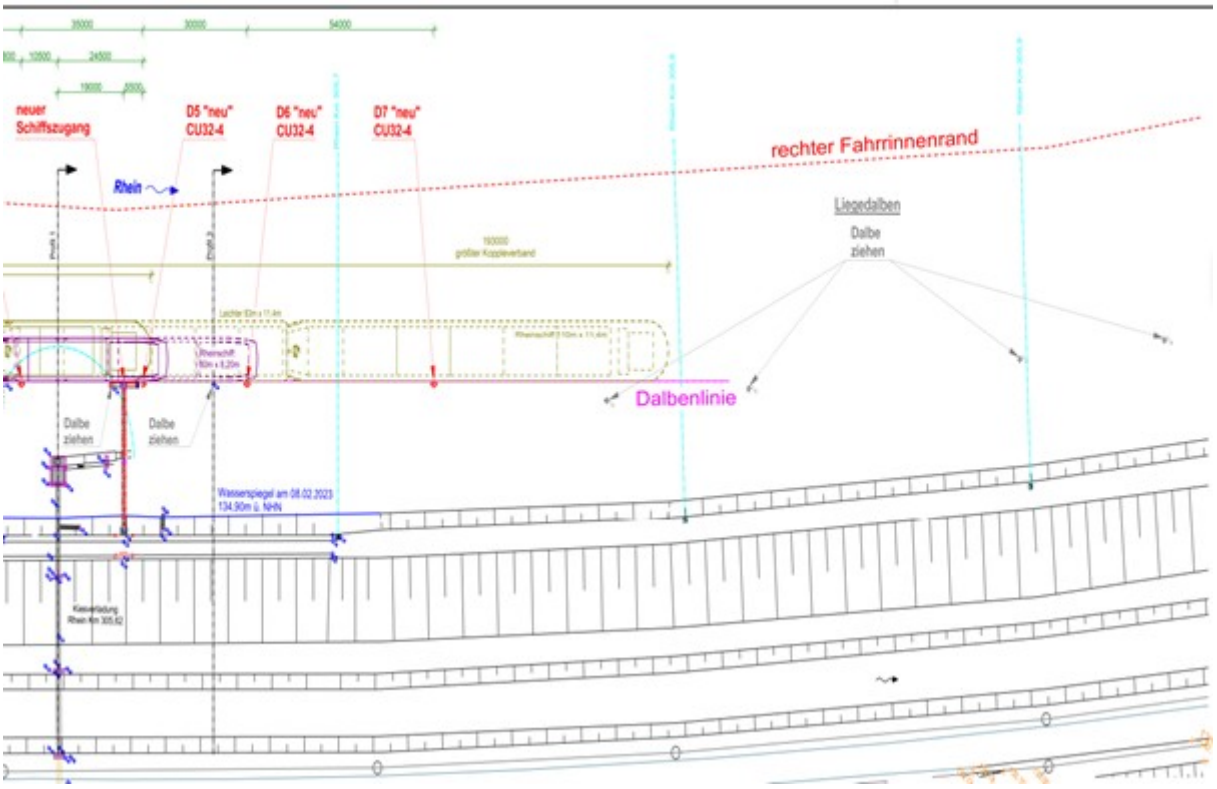



Abbildung 5: Übersicht im Lageplan M: 1 : 500, Teil 2

27. **Querprofil der Wasserstraße mit Querbauwerk (mit Sohlprofil und Uferanschluss): M: 1 : 100**

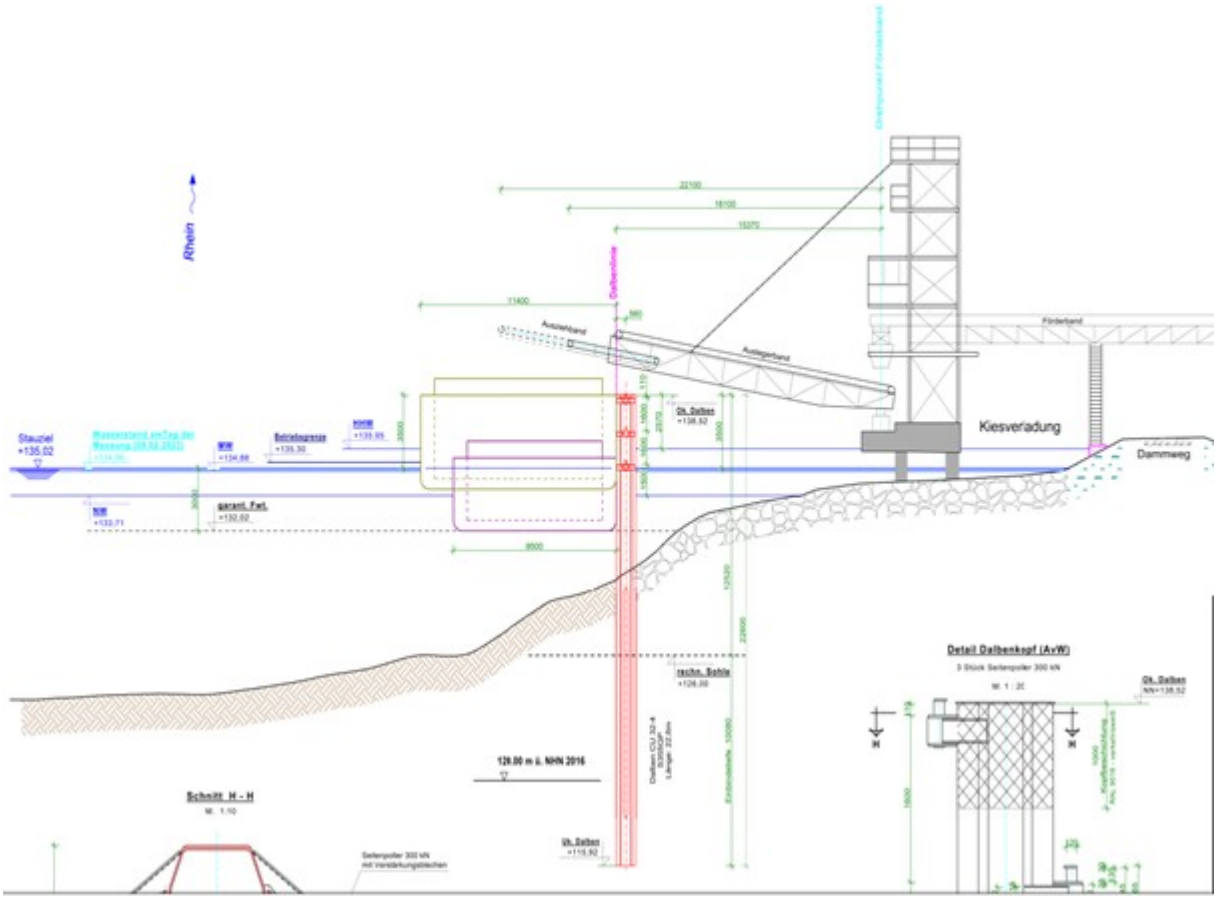



Abbildung 6: Querschnitt Dalben und Verladeanlage M: 1 : 100

**PROTOKOLL 20**
**Einschwimmen und Positionieren des beweglichen Brückenteils der Merwedebrücke bei Gorinchem, Autobahn A27**

**Beschluss**

Die Zentralkommission

stellt fest, dass das Einschwimmen und Positionieren des beweglichen Brückenteils der Merwedebrücke bei Gorinchem, Autobahn A27 keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

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

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 20**

## Checkliste für das Einschwimmen und Positionieren des beweglichen Brückenteils der Merwedebrücke bei Gorinchem, Autobahn A27

1. **Art der Brücke:**

   Bei diesem Bauwerk handelt es sich um eine Brücke, deren Überbau über das Fahrwasser als eine Bogenbrücke ausgeführt wird. Diese Checkliste bezieht sich auf den beweglichen Tragwerkteil für die Durchfahrt hoher Schiffe auf der Nordseite der Wasserstraße. Dieser Teil der Brückenkonstruktion kann geöffnet werden, um hohe Schiffe mittels einer Klappbrücke (beweglicher Teil) passieren zu lassen.

   Die Hauptüberspannung mit fester Durchfahrtshöhe wurde bereits 2017 bei der ZKR beantragt und in Beschluss 2017-II-23 festgelegt.

2. **Nächstgelegene Ort/Städte:**

   Gorinchem

3. **Rhein-km:**

   956,68 (Boven-Merwede)

4. **Art der Baumaßnahme:**

   Einschwimmen und Positionieren des beweglichen Brückenteils (32 m x 28,50 m).

A. **Allgemeine Beschreibung**

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

   Die durchgängige Schifffahrt nutzt normalerweise die Fahrrinne, die außerhalb des Bereichs des heutigen Bauwerks liegt. Die Fahrwasserbreite beträgt ungefähr 380 Meter.

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

   Hohen Schiffen steht eine Fahrrinne von 30,00 m Breite zur Verfügung.

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

   Im Fahrwasser befinden sich mehrere Pfeiler, die jedoch für diese Durchfahrtöffnung nicht relevant sind.

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

   Es befinden sich keine Pfeiler in der Fahrrinne der Durchfahrtöffnung für hohe Schiffe.

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

   In dem für hohe Schiffe vorgesehenen Bereich ist eine Durchfahrtsöffnung verfügbar.

10. **Breite des Brückenüberbaues:**

    Die Breite des Brückenüberbaus beträgt 32,83 Meter.

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

Oberstrom: Alte Merwedebrücke Gorinchem in ungefähr 50 Metern Abstand

Unterstrom:

- Neue Merwede - Moerdijkbrücken auf der Bahnlinie Breda-Rotterdam und auf der Autobahn A16 über das Hollands Diep in der Nähe von Moerdijk bei km 25,50.
- Beneden-Merwede: Baanhoekbrücke bei Sliedrecht über die Beneden-Merwede bei km 15,50.

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

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

Gerade

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

NAP + 11,00 m

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

Unendlich (keine Höhenbeschränkung)

15. **HSW (m, Höhenbezugssystem):**

Der höchste schiffbare Wasserstand (HSW) beträgt NAP + 4,40 Meter.

16. **Durchfahrtshöhe bei HSW:**

Im geschlossenen Zustand 6,60 Meter und im geöffneten Zustand unendlich

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

30 m

C. **Berücksichtigung der Radarschifffahrt**

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

Bezüglich der Radarbildstörungen muss der weitere Entwurf den Grundsätzen der niederländischen Richtlinie Wasserstraßen 2020 Absatz 5.11 und des Berichts des niederländischen Informationsdienstes für Verkehr und Transport (*Adviesdienst Verkeer en Vervoer* AVV) „Durch Brücken erzeugte Radarbildstörungen für die Schifffahrt“ (Rijkswaterstaat, 2000) entsprechen.

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

Nicht anwendbar

20. **Geplante Konstruktionsform der Brücke:**

Gerade Form

21. **Geplantes Konstruktionsmaterial:**

Stahl

D. **Angaben zum Bauablauf**

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

Die Klappbrücke (beweglicher Teil) wird unter kontrollierten Bedingungen, ohne Wellengang bzw. ohne durchgängige Schifffahrt, auf Pontons in Position gebracht und anschließend mit Bolzenverbindungen befestigt.

Vor einer vollständigen Sperrung werden folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Festmachen des Pontons vor dem Öffnen der Klappbrücke und Anbringen der Festmacherleinen
- Drehen des Brückenteils auf dem Ponton und Positionieren auf dem Hubsystem auf dem Ponton mit einem modularen Selbstfahrsystem SPMT
- Entfernen der SPMT-Fahrwerke unter dem Hubsystem
- Anheben der Klappbrücke auf den Ponton sowie der Kassetten für das Hubsystem
- Einziehen des Brückenteils (mittels Winden) über den Brückenkeller
- Absenken des Brückenteils bis oberhalb der Strebepfeiler und Entfernung der Kassetten für das Hubsystem.

Während der vollständigen Sperrung der Schifffahrt werden folgenden Maßnahmen durchgeführt:

- Feinpositionierung des beweglichen Brückenteils über den Scharnierpunkten auf den Auflagern, vollständiges Aufliegen des Brückenteils auf den Scharnierpunkten und Festschrauben der Scharnierpunkte.

23. **Ausführungszeitraum:**

Der genaue Zeitraum der Ausführung ist noch nicht bekannt, vorläufig ist jedoch das Jahr 2029 vorgesehen.

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

Grundsätzlich gibt es keine Einschränkungen des Lichtraumprofils während der Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten. Beeinträchtigungen durch Sog und Wellengang sind zu vermeiden.

25. **Dauer der geplanten Schifffahrtssperren:**

Für die Positionierung des beweglichen Brückenteils und dessen Einbau ist eine Schifffahrtssperre von 20 Stunden erforderlich.

E. **Pläne**

26. **Lageplan mit Bauwerk**

Nicht anwendbar

27. **Querprofil der Wasserstraße mit Bauwerk (mit Sohlprofil und Uferanschluss) (falls zutreffend, z. B. bei wesentlichen Änderungen am Bauwerk)**

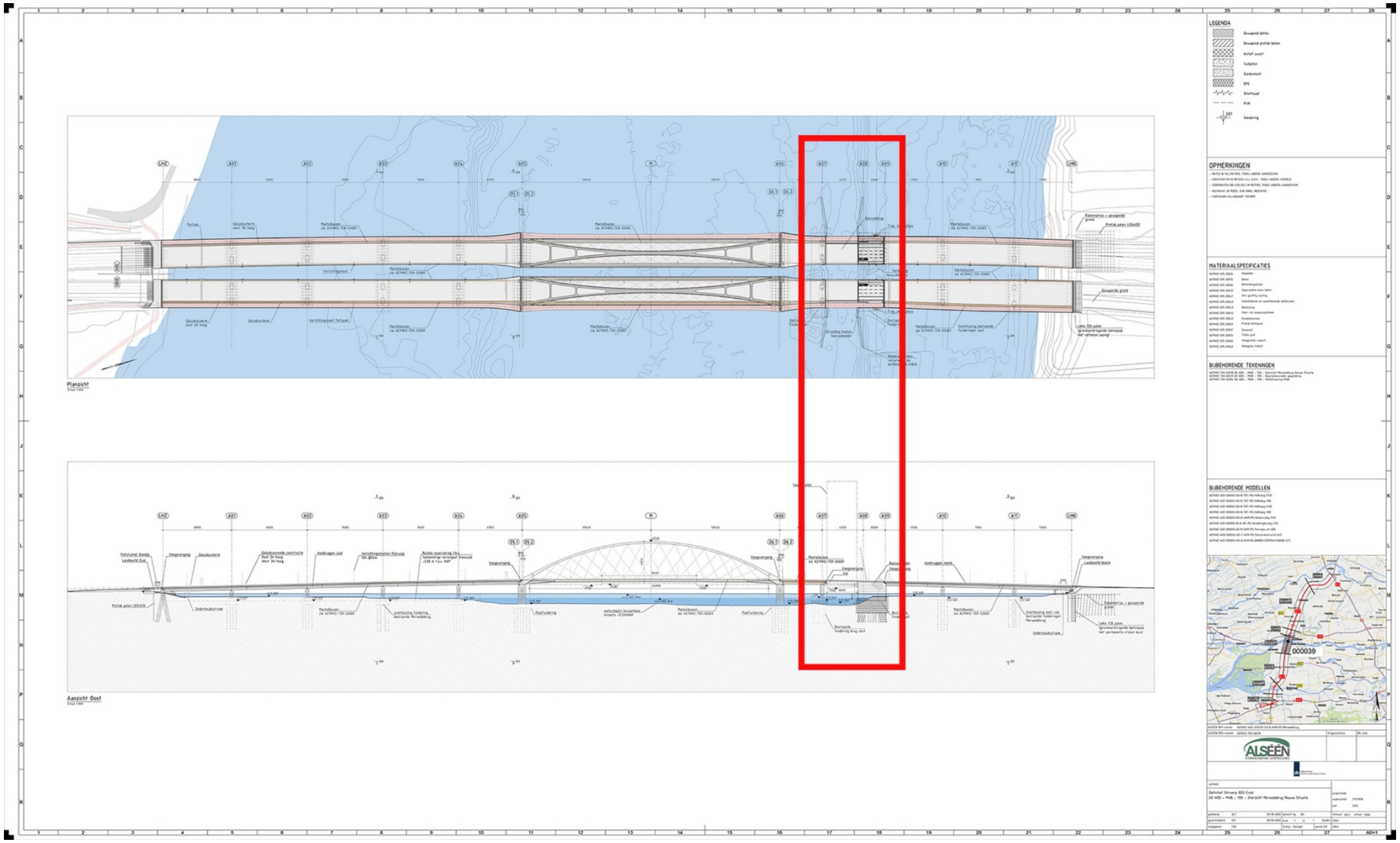



Abbildung 1: Übersicht des Bauwerks

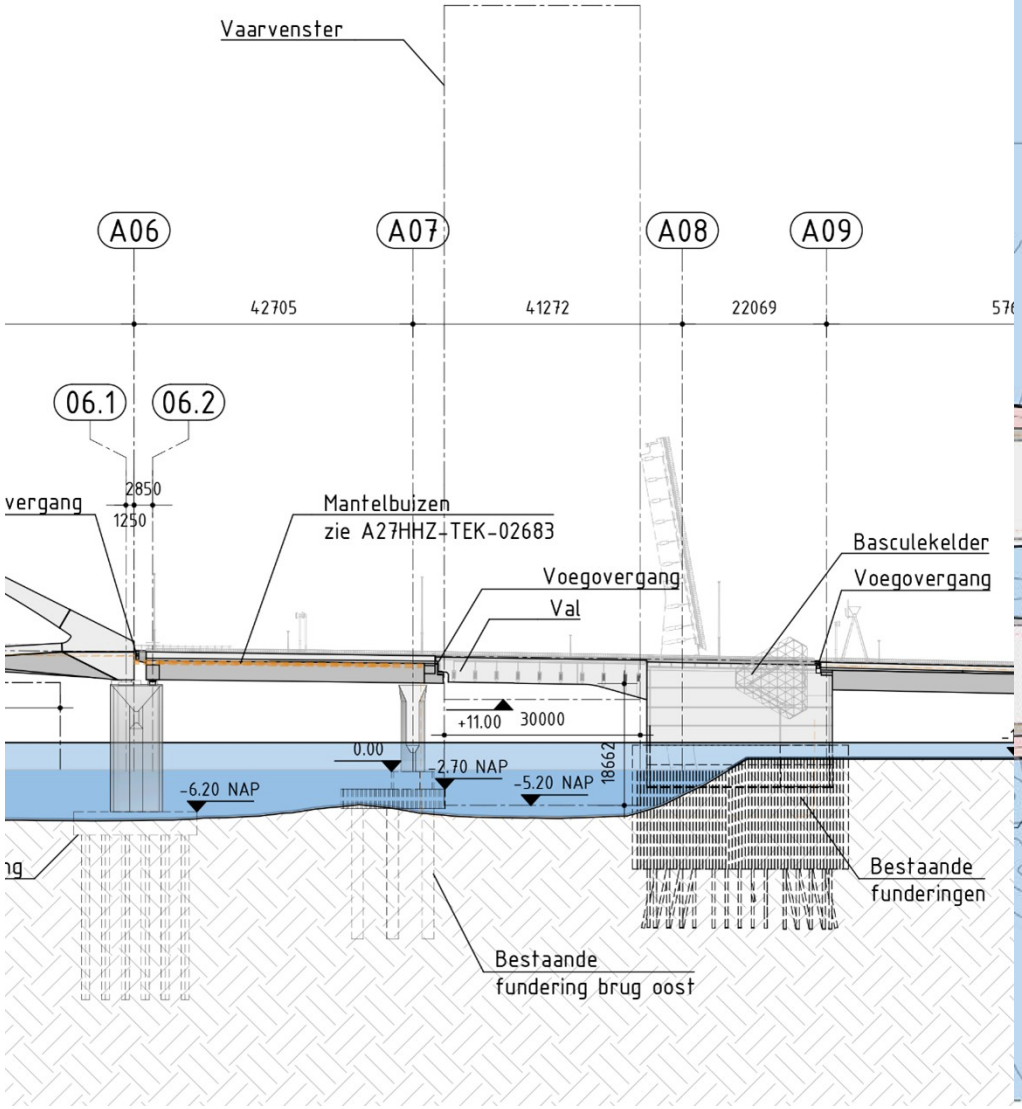



Abbildung 2: Ausschnitt der Vorderansicht im Detail

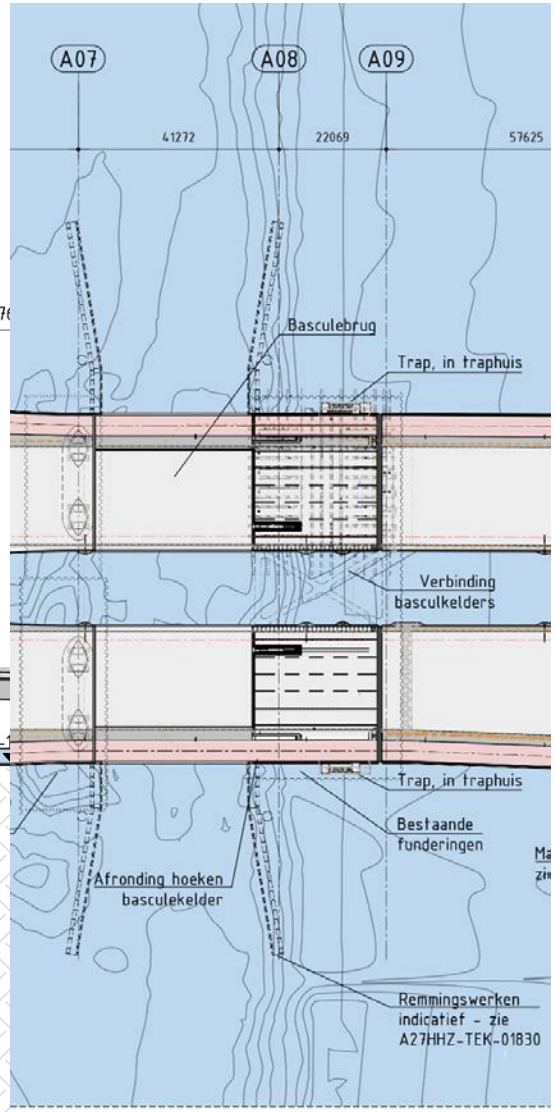



Abbildung 3: Ausschnitt der Aufsicht im Detail

**Legende:**

| Abbildung 2 | Abbildung 3 |
|---|---|
| Voegovergang = Fugenübergang | Basculebrug = Klappbrücke |
| Vaarvenster = Fenster für die Durchfahrt der Schiffe | Afronding hoeken basculekelder = Abgerundete Ecken Brückenkeller |
| Mantelbuizen = Schutzrohre | Trap, in traphuis = Treppe (im Treppenhaus) |
| Voegovergang = Fugenübergang | Verbinding basculkelders = Verbindung Brückenkeller |
| Val = Klappbrücke | Bestaande funderingen = Bestehende Fundamente |
| Basculekelder = Brückenkeller | Remmingswerken indicatief – zie = Leitvorrichtung, indikativ, siehe |
| Bestaande funderingen brug oost = Bestehende Fundamente, östlicher Teil der Brücke | |

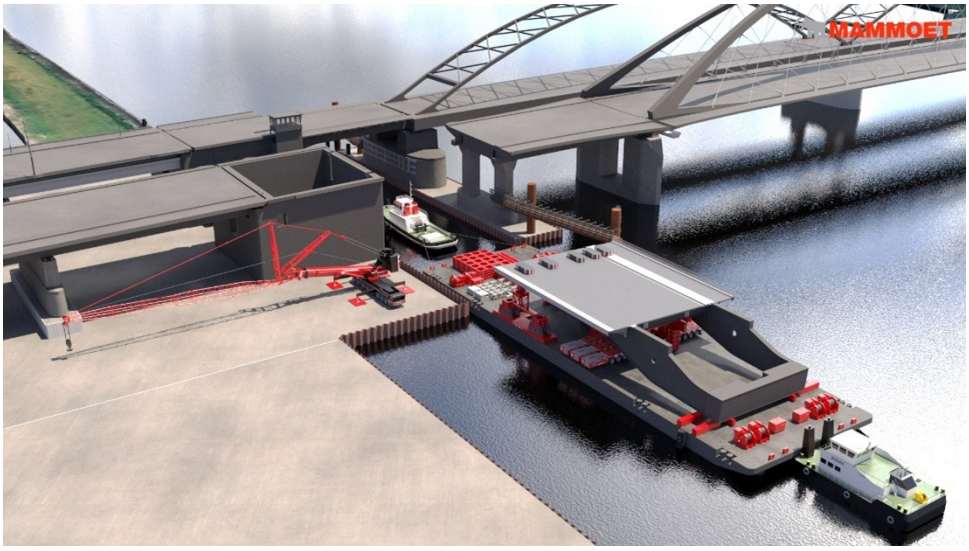



Abbildung 4

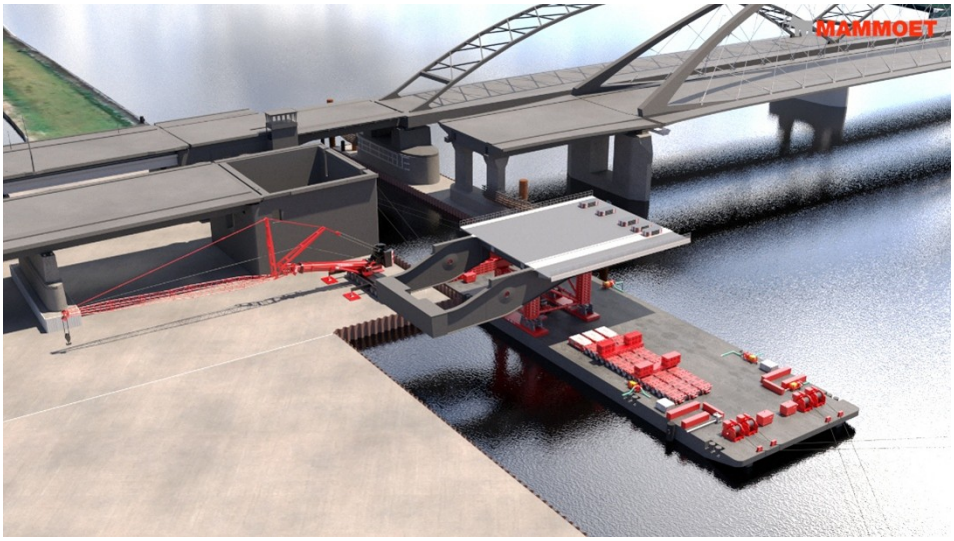



Abbildung 5

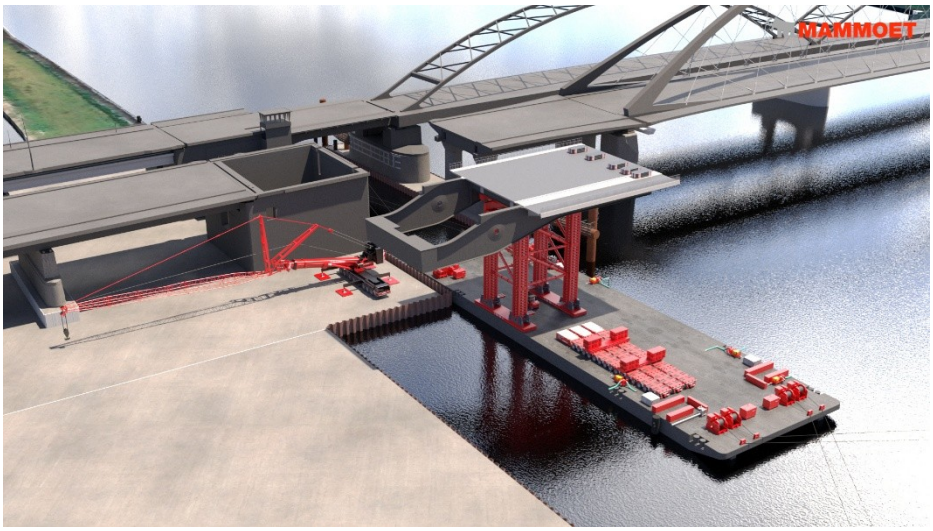



Abbildung 6

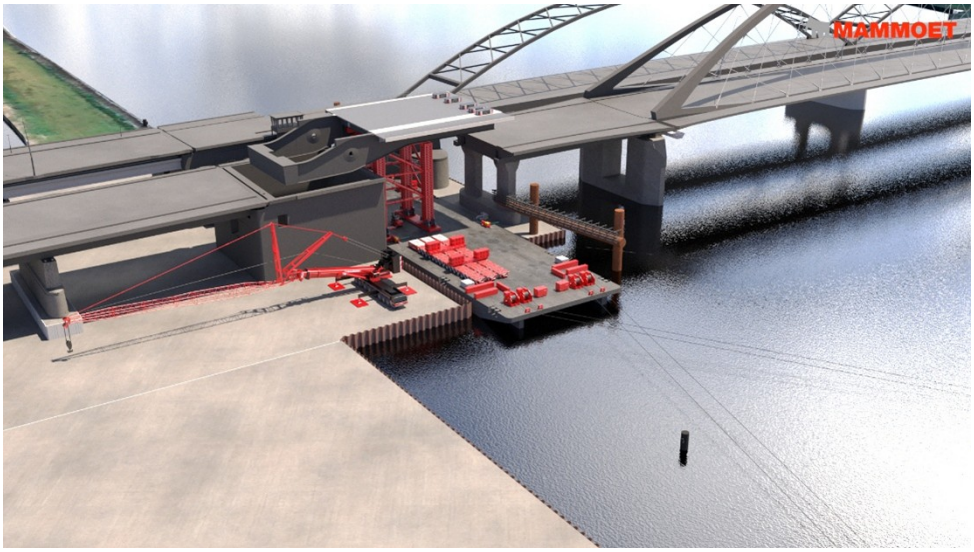



Abbildung 7

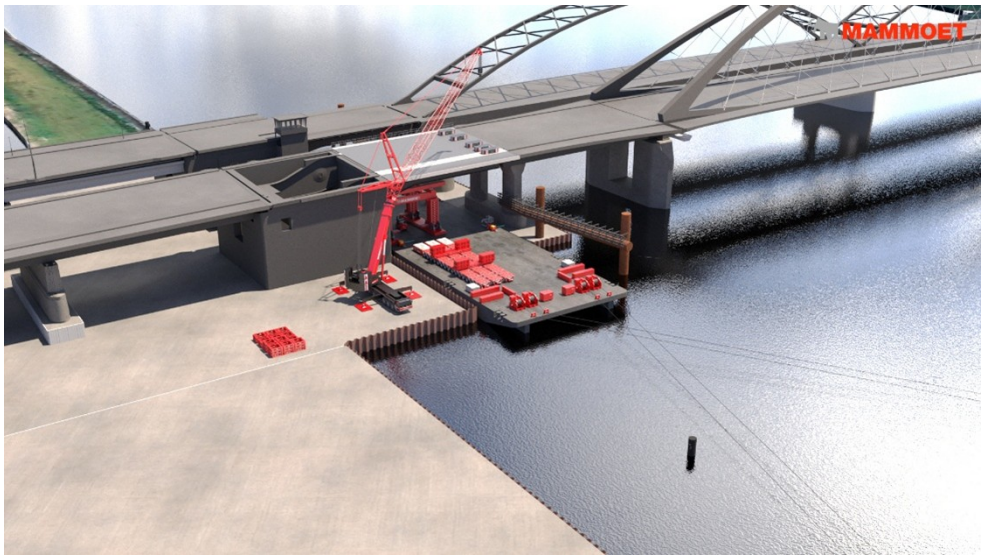



Abbildung 8

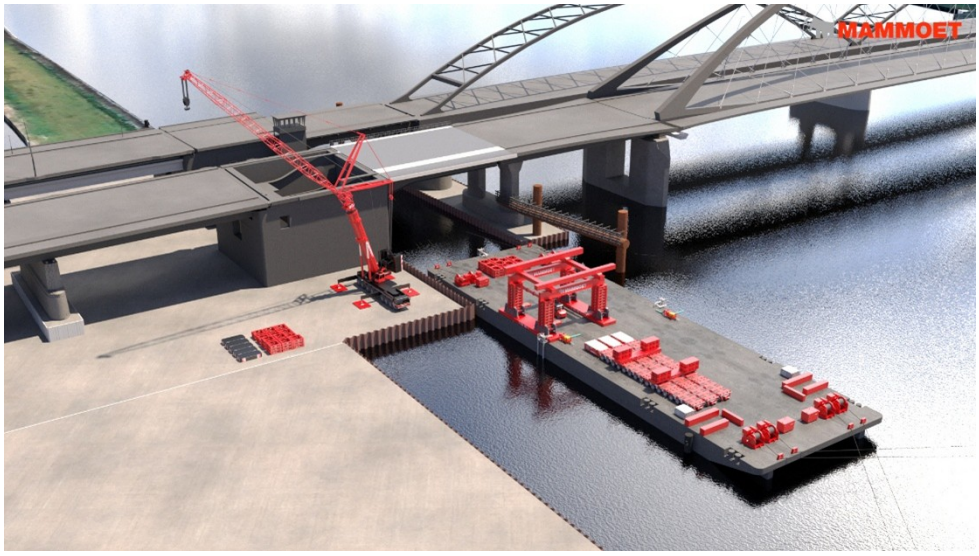



Abbildung 9

**PROTOKOLL 21**
**Neubau der Merwedebrücke an der Autobahn A27 über die Boven-Merwede bei Rhein-km 956,68**

**Beschluss**

Die Zentralkommission,

in Ergänzung des Beschlusses 2017-II-23,

unter Berücksichtigung der vom Projektträger übermittelten Präzisierungen,

stellt fest, dass der Neubau der Merwedebrücke an der Autobahn A27 über die Boven-Merwede bei Rhein-km 956,68 keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

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

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 21**

# Checkliste für den Neubau der Merwedebrücke an der Autobahn A27 über die Boven-Merwede bei km 956,68

## Allgemeines

Im Jahr 2017 hat die ZKR bereits einer Schifffahrtsperre von bis zu 24 Stunden für den Bau einer neuen Brücke über die Boven-Merwede bei Gorinchem zugestimmt. Zu diesem Zeitpunkt lag der Entwurf der Brücke jedoch noch nicht vor.

In der nachstehenden Beschreibung wird der endgültige Entwurf vorgestellt, für den die Prinzipien aus dem Jahr 2017 als Grundlage dienten.

1. **Art der Brücke:**

   Bei dem Bauwerk handelt es sich um eine Brücke, deren Überbau ohne Behinderungen in der Fahrrinne errichtet wird. Nach Fertigstellung der neuen Brücke wird die bereits bestehende Brücke, die einen Pfeiler in der Fahrrinne aufweist, abgerissen.

2. **Nächster Ort/Stadt:**

   Gorinchem

3. **Rhein-km:**

   Boven-Merwede, Rhein-km 956,68

4. **Art der Baumaßnahme:**

   Bau einer neuen Brückenverbindung als Ersatz für die bestehende Brückenverbindung der Bundesstraße A27. Die neue Brücke wird westlich der bestehenden Brückenverbindung errichtet.

## A. Allgemeine Beschreibung

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

   Die Fahrwasserbreite beträgt etwa 375 Meter, gemessen von der Normallinie am linken Ufer bis zur Normallinie am rechten Ufer.

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

   Die Fahrrinnenbreite beträgt 200 Meter.

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

   Im Fahrwasser werden drei Pfeiler errichtet. Diese Entscheidung wurde aufgrund der technischen Möglichkeiten und der Kosten getroffen.

   Die beiden Hauptpfeiler, auf denen der Überbau ruht, sind 240 Meter voneinander entfernt und entsprechen damit der nationalen Richtlinie für eine sichere Durchfahrtsbreite, die sich nach dem Wasserstraßenprofil und den Schiffen, die auf dieser Strecke fahren dürfen bzw. können, richtet.

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

Nach Fertigstellung der Brücke wird die Fahrrinne in Richtung des linken Ufers verlegt, sodass sich keine Pfeiler in der Fahrrinne befinden.

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

Es steht eine Durchfahrtsöffnung für die durchgängige Schifffahrt zur Verfügung. Am rechten Ufer befindet sich eine zusätzliche Durchfahrtsöffnung für hohe Schiffe (> HSW +9,10 m), wo solche Schiffe (mit stehendem Mast / Seeschiffe / Sondertransporte) die Brücke über einen beweglichen Brückenteil durchfahren können.

10. **Breite des Brückenüberbaus:**

Die Breite des Überbaus beträgt 28 Meter.

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

Stromaufwärts: Brücke Zaltbommel (Bundesstraße A2) über die Waal bei Rhein-km 933,50.

Stromabwärts: Baanhoekbrücke (Eisenbahnbrücke) bei Sliedrecht über die Beneden-Merwede bei Rhein-km 971,15.

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

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

Die Form des Überbaus entspricht der einer Bogenbrücke mit leicht gebogener Unterseite.

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

NAP +13,60 Meter

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

NAP +14,80 Meter

15. **HSW (m, Höhenbezugssystem):**

Der höchste schiffbare Wasserstand bei Rhein-km 956,68 beträgt NAP +4,40 Meter.

16. **Durchfahrtshöhe bei HSW:**

Die Durchfahrtshöhe bei HSW beträgt mindestens 9,50 Meter und höchstens 10,30 Meter.

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

Die Durchfahrtsbreite bei HSW beträgt 240 Meter bei einer Mindestdurchfahrtshöhe von 9,50 Meter.

C. **Berücksichtigung der Radarschifffahrt**

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

Der Entwurf der Brücke entspricht den Anforderungen der Richtlinie über Wasserstraßen 2020 (RVW2020). Diese Richtlinie gilt in den Niederlanden als Entwurfsstandard unter anderem für Brücken und berücksichtigt die Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein (ZKR-Beschluss 2012-I-13, Aktualisierung 2016).

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

Der Bau der Brücke wird voraussichtlich keine negativen Auswirkungen auf das Bild des Binnenschiffsradars haben.

20. **Geplante Konstruktionsform der Brücke:**

Bei dem Bauwerk handelt es sich um eine Bogenbrücke mit nahezu gerader Unterseite.

21. **Geplantes Konstruktionsmaterial:**

Die Brücke wird aus Stahl gefertigt.

D. **Angaben zum Bauablauf**

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

Der Überbau wird am Ufer errichtet und anschließend zu einem bestimmten Zeitpunkt mit Hilfe von Pontons eingeschwommen und auf die Stützpfeiler gesetzt.

23. **Ausführungszeitraum:**

Der Ausführungszeitraum (Zeitpunkt des Einschwimmens) ist für Ende 2029 oder Anfang 2030 geplant.

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

Nach Fertigstellung der neuen Brücke wird die alte Brücke mit Mittelpfeiler abgerissen. Während dieses Zeitraums (etwa anderthalb Jahre) kommt es zu Einschränkungen der Schifffahrt, wobei mindestens zwei Fahrspuren mit einer Breite von jeweils etwa 75 Metern verfügbar bleiben. Weitere Einzelheiten sind dem Beschluss 2017-II-23 zu entnehmen.

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

Für das Einschwimmen des Überbaus wird die Wasserstraße für bis zu 24 Stunden gesperrt. Diese Sperre wurde bereits von der ZKR genehmigt und in Beschluss 2017-II-23 festgelegt.

## E. Pläne

### 26. Lageplan mit Bauwerk:

Abbildung 1 enthält einen Lageplan des Bauwerks. Der gelb schraffierte Bereich in dem Plan stellt das für die durchgängige Schifffahrt zur Verfügung stehende Lichtraumprofil dar. Der blau/violett schraffierte Bereich entspricht der Fahrrinnenbreite. Die Fahrrinne wird nach Fertigstellung zum linken Ufer hin verschoben, damit der Hauptpfeiler am linken Ufer nicht in der Fahrrinne steht. Die derzeitige Fahrrinnenbreite (200 Meter) bleibt erhalten.

In dem Plan sind zwei neue Brücken zu sehen. Über den Bau einer zweiten Brückenverbindung ist noch keine Entscheidung gefallen. Sollte diese zweite Brücke in Zukunft ebenfalls gebaut werden, wird sie in ihrer Gestaltung der ersten Brücke entsprechen.

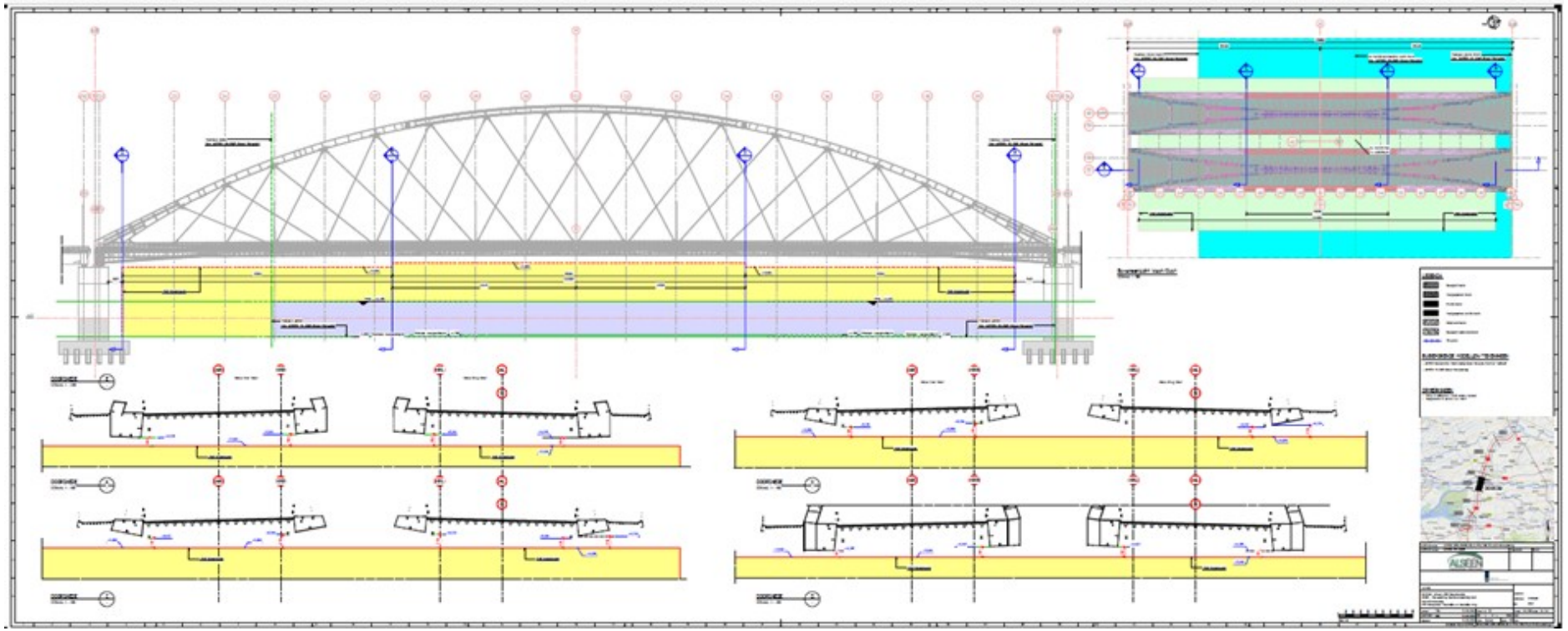


Abbildung 1: Lageplan

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

Abbildung 2 enthält eine Zeichnung mit dem Querprofil der Wasserstraße. In dieser Zeichnung ist noch die derzeitige Lage der Fahrrinne eingezeichnet, die nach Fertigstellung der Brücke in Richtung des linken Ufers verlegt wird. Die neue Fahrrinne wird nicht schmaler sein als die derzeitige. In der Zeichnung ist auch das Lichtraumprofil schematisch dargestellt.

In Abbildung 3 ist der Vollständigkeit halber eine Zeichnung der derzeitigen Brücke (mit Mittelpfeiler) enthalten. Nach Fertigstellung der ersten neuen Brücke wird die alte Brücke abgerissen. Einzelheiten hierzu sind im Beschluss 2022-I-15 „Abriss der Merwedebrücke“ festgelegt.

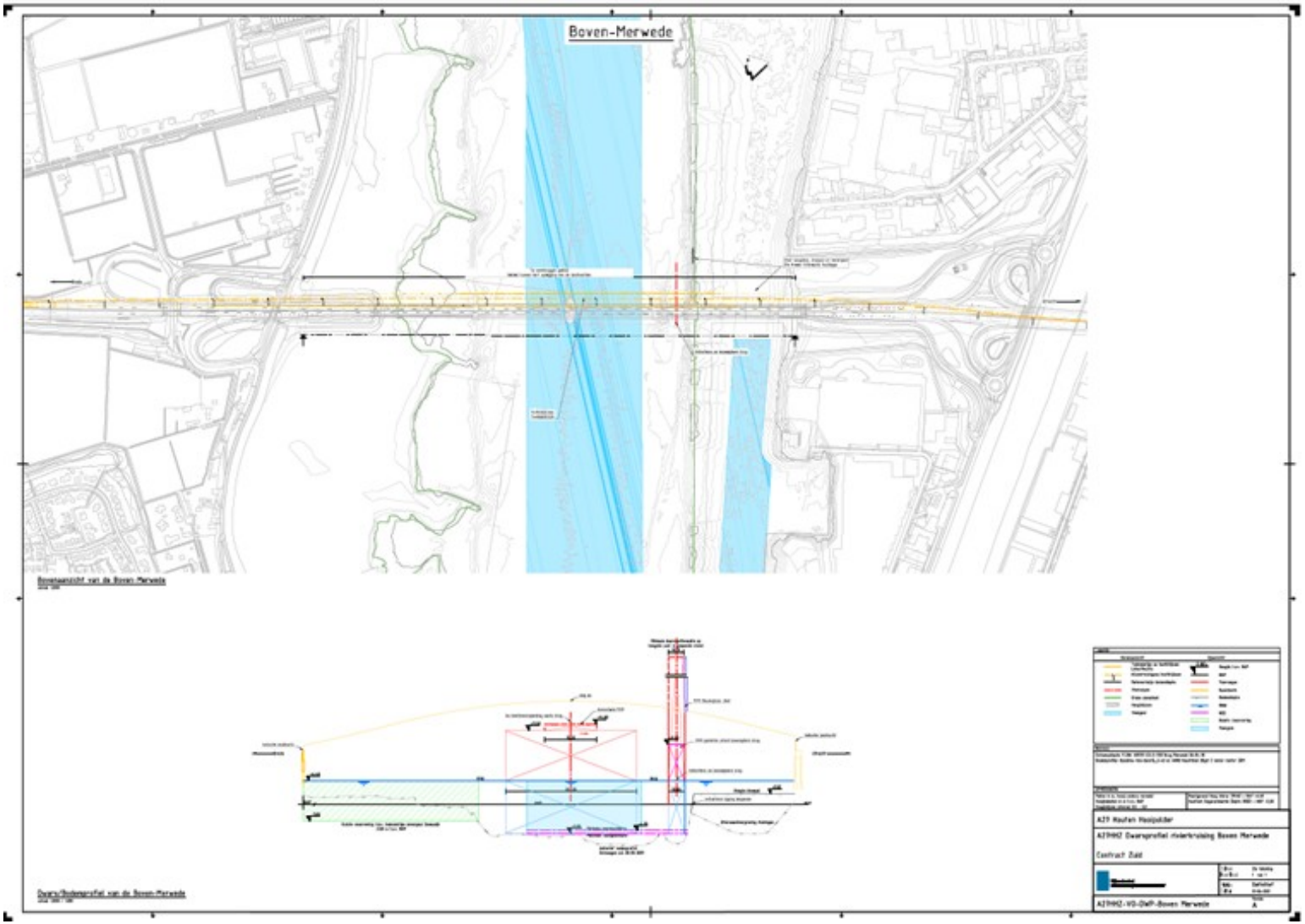



Abbildung 2: Querprofil

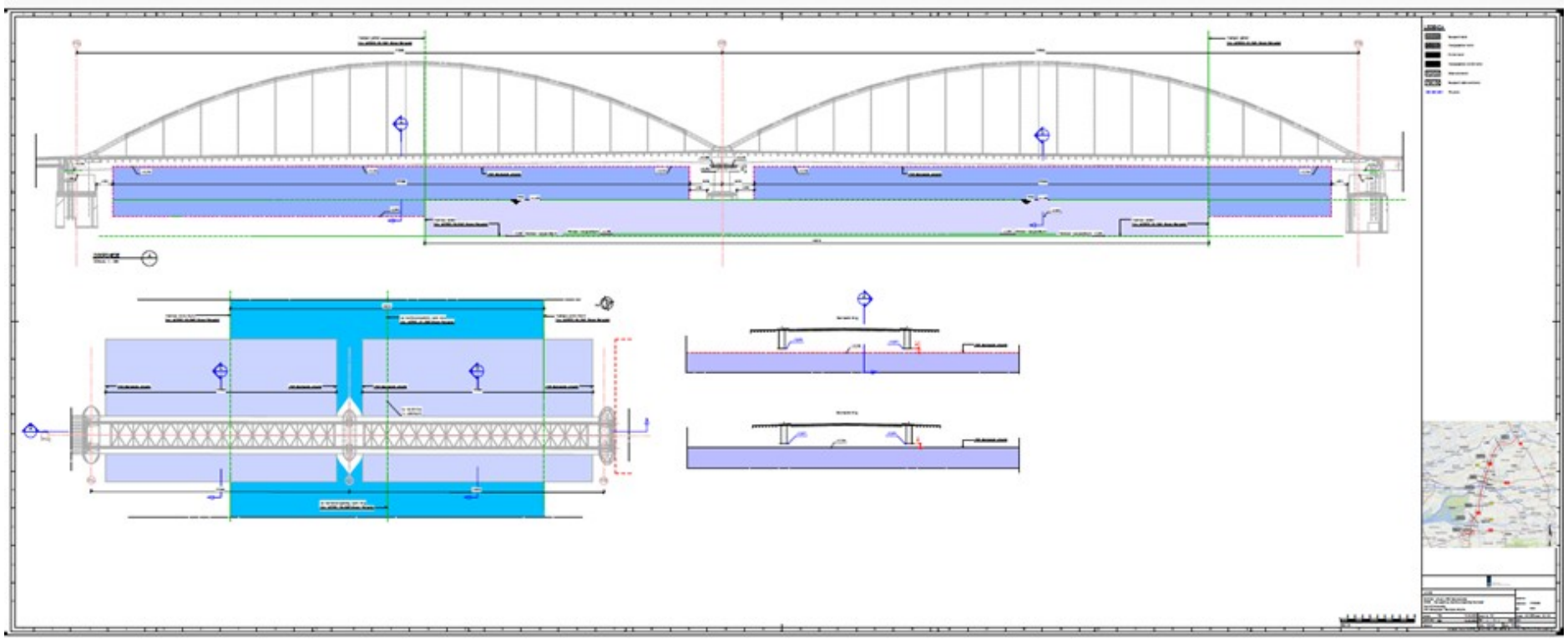


Abbildung 3: Derzeitige Situation

**PROTOKOLL 22**
**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein**

**Beschluss**

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

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

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

begrüßt die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse,

stellt fest, dass die Maßnahmen

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

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 22**

## Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem deutschen Rhein in 2025 - 2026

| Lfd. Nr. | Baumaßnahme | Rhein-km | Stand der Arbeiten | Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Geschiebezugabe Iffezheim | 336,00 – 338,00 | Lfd. Durchführung<br>Geschiebe/Kies wird abhängig vom Rheinabfluss zugegeben. Die Zugabemenge in 2025 betrug 182.640 m³. Hiervon belief sich der Anteil an Baggergut aus den Umlagerungsbaggerungen zwischen Rheinkilometer 352,07 und Rheinkilometer 366,00, welches im Kraftwerkskanal im UW Iffezheim zwischengelagert ist, auf 14.040 m³. 168.600 m³ wurde auf dem freien Markt zugekauft.<br>Geschätzte Zugabemenge für 2026 beträgt 185.000 m³. | Keine |
| 2 | Sohlstabilisierung unterhalb Iffezheim | 336,00 – 352,00 | Lfd. Durchführung<br>Ziel: Verhinderung weiterer Sohlenerosion, Stabilisierung der Sohle. Im Jahr 2025 wurden im Bereich von Rheinkilometer 336,150 bis Rheinkilometer 352,07 keine Wasserbausteine der Klasse CP45/125 eingebaut. Für das Jahr 2026 ist, abhängig von den Abflussverhältnissen, kein Einbau von Sohlenstabilisierungsmaterial geplant. | Keine |
| 3 | Unterhaltungsbaggerungen am Oberrhein | 339,00 – 464,00 | Lfd. Durchführung.<br>Baggermenge in 2025 betrug 79.528 m³.<br>Baggermenge in 2026 geschätzt 100.000 m³. | Vorsicht im Baustellenbereich |
| 4 | Geschiebezugabe Mittelrhein - Leerung Geschiebefang Mainz-Weisenau und überörtliche Verbringung | 494,30 – 494,46 | 33. Leerung und fortfolgende<br>Zeitraum: Rahmenvertrag 2025-2027<br>Baggermenge (vertraglich): 132.000 m³<br>Wiederherstellung des Sohlprofiles | Keine |
| 5 | Ersatzmaßnahme Sohlstabilisierung Bockum-Krefeld | 757,70 – 763,60 | Baubeginn November 2022. Umsetzung der Maßnahme bis 1. Quartal 2026. | Wahrschau, Vorsicht im Baustellenbereich |

| Lfd. Nr. | Baumaßnahme | Rhein-km | Stand der Arbeiten | Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit |
|---|---|---|---|---|
| 6 | Geschiebezugabe Niederrhein, Staffel 1 | 700,00 – 865,20 (exklusive Bergsenkungsgebiet) | Bauausführung ab Sommer 2024. Umsetzung Maßnahme bis Ende 1. Quartal 2026. Wegen niedrigen Wasserständen war eine durchgehende Maßnahmenumsetzung nicht möglich. | Keine |
| 7 | Geschiebezugabe Niederrhein, Staffel 2 | 700,00 – 865,20 (exklusive Bergsenkungsgebiet) | Ausschreibung in Vorbereitung. Bauausführung ab Sommer 2026. Umsetzung Maßnahme diskontinuierlich bis Sommer 2027. | Keine |
| 8 | Geschiebezugabe Bergsenkungsgebiet, Staffel 2 | 791,50 – 805,80 | Ausschreibung in Vorbereitung. Bauausführung ab Sommer 2026. Umsetzung Maßnahme diskontinuierlich bis Sommer 2027. | Keine |

## Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem niederländischen Rhein in 2025 – 2026

| Nr. | Baumaßnahme | Rhein-km | Beschreibung der Maßnahme | Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit |
|---|---|---|---|---|
| **Maßnahmen auf dem Oberrhein und der Waal** | | | | |
| | Ausbaggern der Fahrrinne | 860 - 953 | Die Fahrrinne des Oberrheins und der Waal wird täglich gewartet, um eine ausreichende Fahrtiefe zu schaffen. | Keine Unterbrechung während der Ausführung |
| | Geschiebezugaben Boven-Waal | 867 - 880 | Durch Geschiebezugaben wird versucht, die Erosionskraft des Flusses zu verringern. | Keine Unterbrechung während der Ausführung |
| | Geschiebezugaben Midden-Waal | 900 - 910 | Durch Geschiebezugaben wird versucht, die Erosionskraft des Flusses zu verringern. | Keine Unterbrechung während der Ausführung |
| **Maßnahmen auf dem Pannerdensch Kanal** | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| **Maßnahmen auf dem Nederrijn - Lek** | | | | |
| | | | | |

**PROTOKOLL 23**
**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 2025**

**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 GlW,
- 1982-I-35 zum Ausbau des Rheins zwischen Iffezheim/Beinheim und Neuburgweier/Lauterburg auf eine Fahrrinnentiefe von 2,10 m unter GlW,
- 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 GlW mindestens 2,80 m. Das Kriterium des Beschlusses 1974-I-35 wurde eingehalten.
- Unterhalb der Schleuse Iffezheim wurde eine Fahrrinnentiefe von 2,10 m bei GlW vorgehalten. Das Kriterium des Beschlusses 1984-I-29 wurde eingehalten.

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 23**

## Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke, Jahr 2025

Das Jahr 2025 geht als eines der fünf sonnigsten Jahre seit 1951 in die Bilanz ein. Dies geht allerdings auch mit einem deutlichen Niederschlagsdefizit im Vergleich zur Referenzperiode von 1961-1990 einher. Insgesamt war das Jahr 2025 somit ein sehr trockenes Jahr. Auch die Temperaturen waren im Jahr 2025 außergewöhnlich hoch. So lag es um 0,8 °C über der Vergleichsperiode von 1991-2020 und zählt damit zu den zehn wärmsten Jahren seit Beginn der Aufzeichnung im Jahr 1881 (Quelle: DWD).

Aufgrund der insgesamt geringen Niederschlagsmengen erreichten die Wasserstände im Jahr 2025 nie den MHW (W = 535 cm (2011/2020)). Nachdem sich im Januar die Wasserstände noch im Bereich zwischen MW (W = 240 cm (2011/2020)) und MHW befanden, fielen sie ab Mitte Januar kontinuierlich und unterschritten Anfang April erstmalig den Vertragswasserstand von 111,058 m ü. NHN (HS170), was einem Wasserstand von 104 cm ü. PNP am Pegel Iffezheim entspricht. Nach kurzzeitiger Überschreitung des Vertragswasserstandes wurde dieser im Verlauf des Aprils noch mehrmals kurzzeitig unterschritten. Ab Mitte April kam es dann zu keiner weiteren Unterschreitung des festgelegten Wasserstandes und die Wasserstände pendelten relativ ausgeglichen bis Ende des Jahres um den MW.

Hier einige statistische Daten zum Pegel Iffezheim für das Kalenderjahr 2025:

$NNW_{KJ2025}$ = 84 cm am 03.04.2025 (geringster gemessener momentaner Wasserstand)

$NNW_{KJ2025}$ = 100 cm am 11.04.2025 (kleinster Tagesmittelwert)

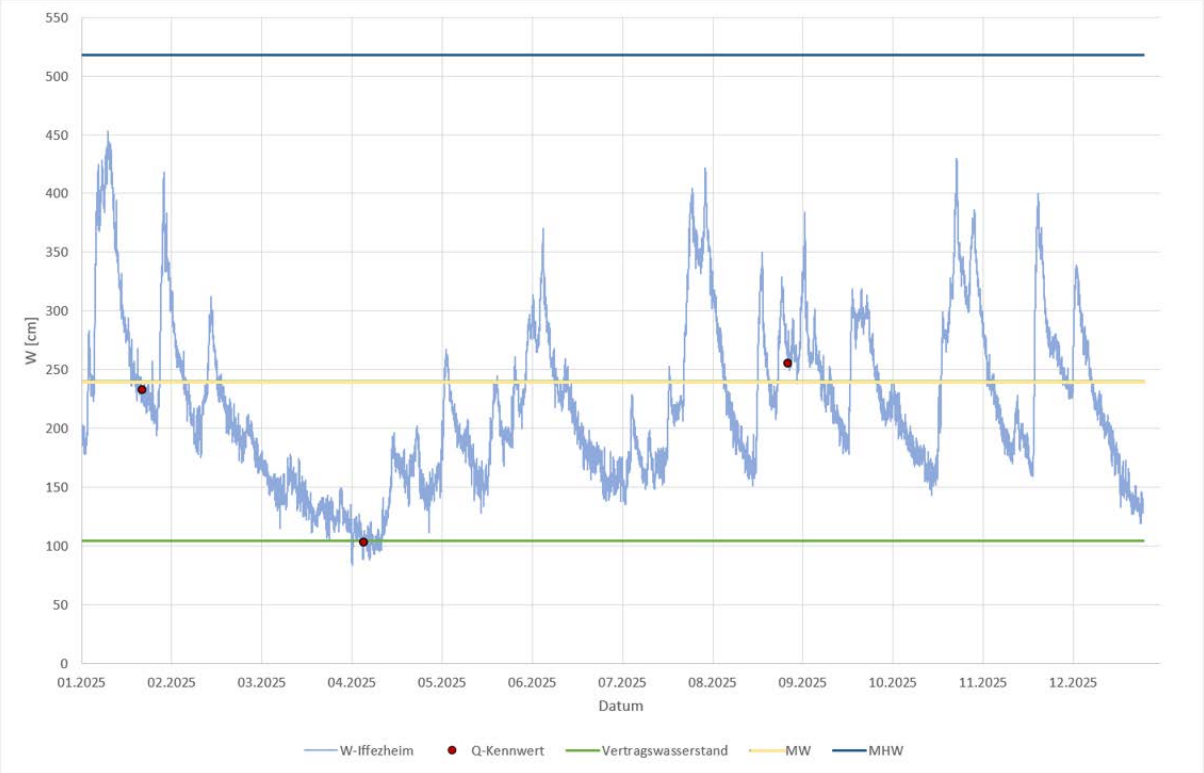
$MW_{KJ2025}$ = 220 cm (zum Vergleich $MW_{2015/2024\ (KJ)}$ : 238 cm)

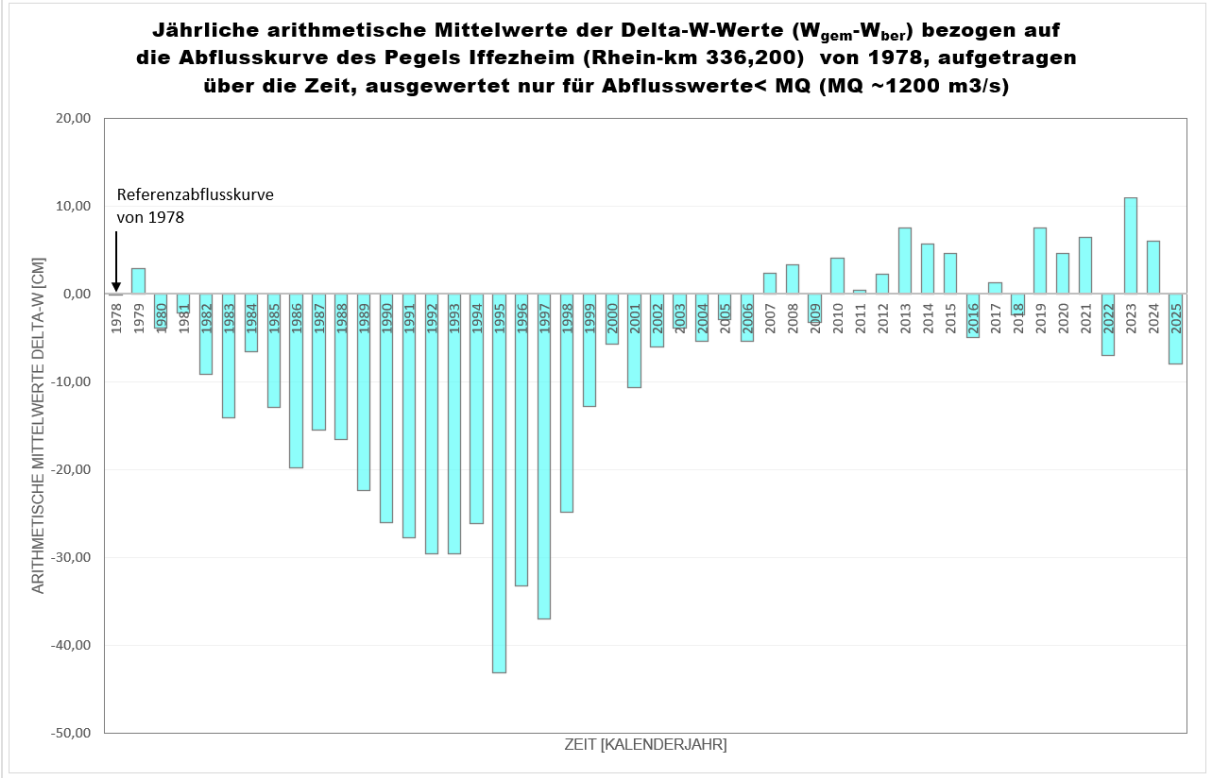
$HHW_{KJ2025}$ = 453 cm am 10.01.2025 (höchster gemessener momentaner Wasserstand)

Die Abflussfülle betrug im Kalenderjahr 2025 ca. 33,1 Mrd. m³ bei einem Mittel von 36,6 Mrd. m³ in letzten 10 Jahren (2016/2025).

Im Jahr 2025 wurden insgesamt drei Abflussmessungen im Zeitbereich von Januar bis September durchgeführt. Dabei waren die Messungen am 22.01. (Q = 1143 m³/s) und 08.04. (Q = 548 m³/s) kleiner als 1200 m³/s. Die Messungen am 01.09. lag exakt bei 1200 m³/s.

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 2025 **-8,00 cm**.


550
500
450
400
350
300
250
200
150
100
50
0
W [cm]
01.2025
02.2025
03.2025
04.2025
05.2025
06.2025
07.2025
08.2025
09.2025
10.2025
11.2025
12.2025
Datum
W-Iffezheim
Q-Kennwert
Vertragswasserstand
MW
MHW


Jährliche arithmetische Mittelwerte der Delta-W-Werte ($W_{gem}$-$W_{ber}$) bezogen auf die Abflusskurve des Pegels Iffezheim (Rhein-km 336,200) von 1978, aufgetragen über die Zeit, ausgewertet nur für Abflusswerte< MQ (MQ ~1200 m3/s)
20,00
10,00
0,00
-10,00
-20,00
-30,00
-40,00
-50,00
ARITHMETISCHE MITTELWERTE DELTA-W [CM]
Referenzabflusskurve
von 1978
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025
ZEIT [KALENDERJAHR]

**PROTOKOLL 24**
**Renovierung des beweglichen Teils in der Papendrechtse brug über den Beneden-Merwede bei Rhein-km 973,75**

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis von der Annahme des in der Anlage beigefügten Beschlusses zur Renovierung des beweglichen Teils in der Papendrechtse brug über den Beneden-Merwede bei Rhein-km 973,75 im schriftlichen Verfahren.

Dieser Beschluss trägt das Datum vom 16. April 2026, dem Tag der letzten Zustimmung.

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 24: Beschluss vom 16. April 2026**

## Renovierung des beweglichen Teils in der Papendrechtse brug über den Beneden-Merwede bei Rhein-km 973,75

### Beschluss

Die Zentralkommission

stellt fest, dass die Renovierung des beweglichen Teils in der Papendrechtse brug über den Beneden-Merwede bei Rhein-km 973,75 keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

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

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 24**

## Checkliste für die Renovierung des beweglichen Teils in der Papendrechtse brug über den Beneden-Merwede bei Rhein-km 973,75

1. **Art der Brücke:**

   Bei der Brücke über den Beneden Merwede in Papendrecht, der Papendrechtse brug, handelt es sich um eine Brücke, die aus zwei Teilen besteht: einer Bogenbrücke und einem beweglichen Teil mit einem Brückenkeller.

2. **Nächster Ort/Stadt:**

   Die Brücke verbindet Dordrecht und Papendrecht miteinander; diese beiden Städte sind somit auch die nächstgelegenen Orte.

3. **Rhein-km:**

   973,75

4. **Art der Baumaßnahme:**

   Der Umfang der Arbeiten beinhaltet die Erneuerung des beweglichen Teils der Papendrechtse brug und die Bedienung derselben einschließlich der Renovierung der Konstruktion des Brückenkellers und des Auflagepfeilers.

   Die nachfolgend aufgeführten Arbeiten gehören zum Umfang des Projekts:
   - Ersetzen des beweglichen Teils, Brückendeck;
   - Ersetzen der Bewegungsmechanik;
   - Ersetzen der elektronischen Anlagen;
   - Ersetzen des Betondachs des Brückenkammer;
   - Anpassungen des Betonbaus im Brückenkeller und im Pfeiler;
   - Fertigstellung eines neuen Bedienungsgebäudes;
   - Ersetzen der Leitvorrichtung;
   - Ersetzen der Fugenübergänge, Asphalt, Führungsschienen u. ä.

A. **Allgemeine Beschreibung**

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

   245 m

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

   Mindestens 153 Meter unterhalb der festen Bogenbrücke (zwischen den Pfeilern 193 Meter minus 20 Meter an beiden Seiten der Pfeiler als Sicherheitsstreifen). Dies ist der Bereich zwischen den Empfehlungsschildern D2 an der festinstallierten Brücke, die die Durchfahrtsöffnung begrenzen.

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

   Ein Pfeiler befindet sich im Fahrwasser. Die anderen Pfeiler befinden sich außerhalb des Fahrwassers.

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

Ein Pfeiler befindet sich in der Fahrrinne. Die anderen Pfeiler befinden sich außerhalb der Fahrrinne.

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

Es gibt eine Durchfahrtsöffnung für den allgemeinen Schifffahrtsverkehr; für die Schifffahrt mit einer Höhe von mehr als 12,90 Metern ist eine Durchfahrt durch den beweglichen Brückenteil (Klappbrücke) möglich.

10. **Breite des Brückenüberbaues:**

Festinstallierte Brücke: 193 Meter

Bewegliche Brücke: 30 Meter

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

Stromaufwärts: *Baanhoekbrug* in einer Entfernung von 2,5 Kilometern

Stromabwärts in südliche Richtung: Eisenbahnbrücke *Dordrecht* in einer Entfernung von 4,2 Kilometern

Stromabwärts in nördliche Richtung: *Alblasserdamse brug* (Brücke über den Fluss *Rivier de Noord*) in einer Entfernung von 6,7 Kilometern

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

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

Die bewegliche Brücke führt mit einem geraden Überbau von Norden nach Süden.

Die festinstallierte Brücke führt in Form einer Bogenbrücke von Norden nach Süden.

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

Der niedrigste Punkt der beweglichen Brücke in der Fahrrinne in geschlossenem Zustand hindurch beträgt NAP +9,84 Meter.

Der niedrigste Punkt der festinstallierten Brücke in der Fahrrinne beträgt +12,90 Meter.

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

Bewegliche Brücke: NAP +11,50 Meter

Festinstallierte Brücke (Bogenbrücke): NAP + 13,26 Meter

15. **HSW (m, Höhenbezugssystem):**

MHW (Grenzpegel), Pegel Dordrecht: NAP +2,15 Meter

16. **Durchfahrtshöhe bei HSW:**

Bewegliche Brücke : 9,84 – 2,15 = 7,69 Meter.

Festinstallierte Brücke (Bogenbrücke): 12,90 – 2,15 = 10,75 Meter.

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

Zwischen den Empfehlungsschildern D2 niederländische Binnenschifffahrts-Polizeiverordnung *(BPR)* mindestens 153 Meter unterhalb der festinstallierten Brücke.

C. **Berücksichtigung der Radarschifffahrt**

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

Nicht anwendbar

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

Nicht anwendbar

20. **Geplante Konstruktionsform der Brücke:**

Die Brücke bildet einen geraden Überbau von Norden nach Süden.

21. **Geplantes Konstruktionsmaterial:**

Beton für das neue Bediengebäude und Beton für die Arbeiten am Pfeiler und an den Frontwänden des Brückenkellers. Das Brückendeck wird in Stahl ausgeführt.

Gemäß aktueller Situation.

D. **Angaben zum Bauablauf**

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

Das bestehende Brückendeck wird mittels einer Hebevorrichtung angehoben und auf einem Ponton ausgeschwommen.

Darüber hinaus wird das neue Brückendeck auf einem Ponton eingeschwommen und durch die Anwendung einer Hebevorrichtung angehoben.

23. **Ausführungszeitraum:**

Die gesamten Renovierungsarbeiten werden zwischen August 2026 und August 2027 ausgeführt werden.

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

Das Lichtraumprofil der festinstallierten Bogenbrücke bleibt während der Bauarbeiten frei zugänglich und die Schifffahrt wird nicht oder kaum eingeschränkt werden.

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

Für Schiffe mit großer Höhe wird ab dem 22. Juni 2026 bis zum 31. August 2027 die Durchfahrt gesperrt werden. Dies wurde mit den Stakeholdern sowie dem niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft so vereinbart.

Die (Container-)Binnenschifffahrt, die den festinstallierten Überbau (Bogenbrücke) nutzt, wird keine oder kaum Behinderungen erfahren, lediglich während des kritischen Teils der Arbeiten beim Aus- und Einschwimmen des Brückendecks. Während der vollständigen Sperrung des *Beneden Merwede* steht eine Umfahrungsstrecke über den *Nieuwe Merwede* und den *Dordtsche Kil* in beiden Richtungen (in der Bergfahrt und in der Talfahrt) zur Verfügung – siehe hierzu untenstehende Abbildung mit eingekreistem Standort der *Papendrechtse brug* sowie mit roter Linie der Umfahrungsstrecke.




Es gibt zwei Tätigkeiten, bei denen eine vollständige Sperrung erforderlich ist:

**1. Ausschwimmen des bestehenden Brückendecks**

Geplanter Ausführungszeitraum ist Juli/August 2026; das aktuelle, geplante Datum ist der 03.08.2026 mit einer 20stündigen Sperrung von 03.08.2026 6 Uhr bis 04.08.2026 2 Uhr.

Die 20 Stunden basieren auf vergleichbaren Referenzprojekten. Die Sperrung ist erforderlich, um die Präzision sicherzustellen, die für das Anheben und das Ausschwimmen des Brückendecks erforderlich ist. Darüber hinaus erfordert diese Ausführungsmethode ein hohes Maß an Stabilität, weil durchfahrende Schiffe ein erhebliches Risiko darstellen. Weitere Einzelheiten sind dem beigefügten operativem Ablaufplan zu entnehmen.

Die Ausführungsmethode hängt von günstigen Witterungsverhältnissen ab. Starker Wind, Strömung, Wellenschlag und eingeschränkte Sichtverhältnisse stellen limitierende Randbedingungen für eine sichere Ausführung dar. Deshalb werden Reservezeiträume in den Tagen danach eingeplant. Ausgehend vom aktuellen Stand der Planungen sollen die Arbeiten im Zeitraum vom 3. August 2026 bis 9. August 2026 hinaus stattfinden.

## 2. Einschwimmen des neuen Brückendecks

Geplanter Ausführungszeitraum ist Januar/Februar 2027. Das genaue Datum sowie die Reservezeiträume werden in Absprache mit der Wasserstraßenverwaltung festgelegt. Es wird von einer 20-stündigen Sperrung von 6 Uhr bis 02 Uhr am Folgetag ausgegangen.

Die 20 Stunden basieren auf vergleichbaren Referenzprojekten. Die Sperrung ist erforderlich, um die Präzision sicherzustellen, die für den kritischen Teil des Einschwimmens und des Anhebens des Brückendecks erforderlich ist. Darüber hinaus erfordert diese Ausführungsmethode ein hohes Maß an Stabilität, weil durchfahrende Schiffe ein erhebliches Risiko darstellen. Weitere Einzelheiten sind dem beigefügten operativem Ablaufplan zu entnehmen.

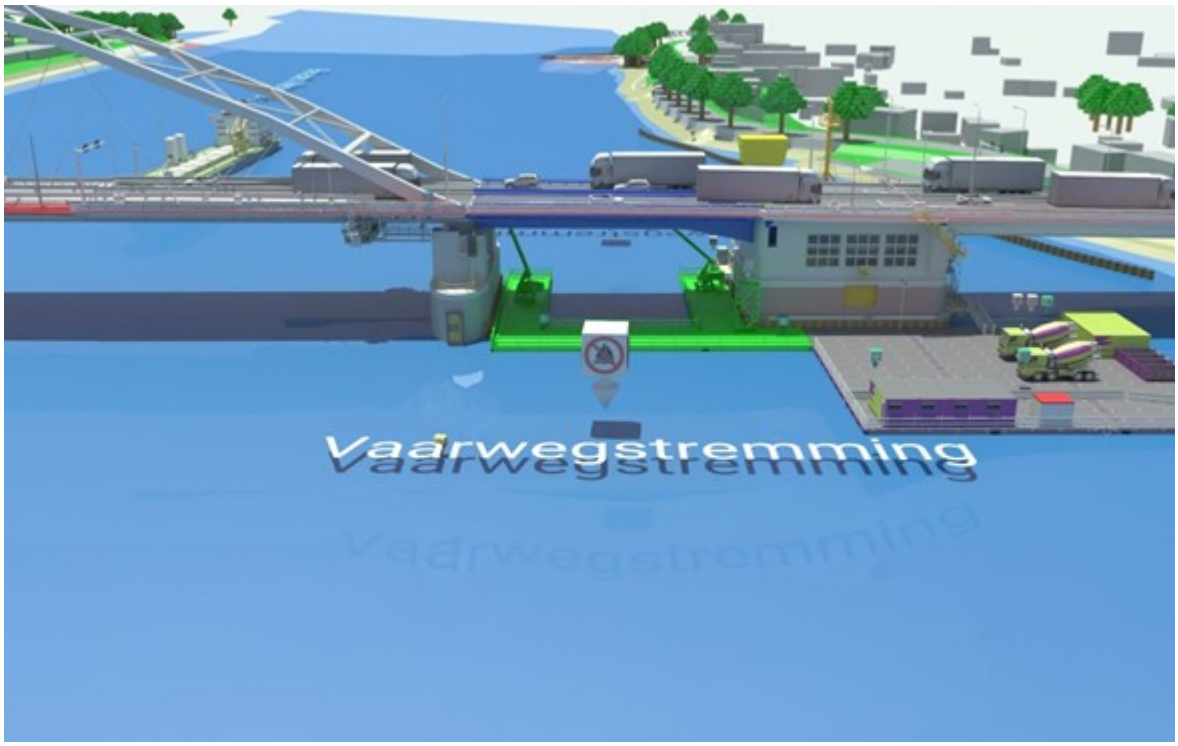
Die Ausführungsmethode hängt von günstigen Witterungsverhältnissen ab. Starker Wind, Strömung, Wellenschlag und eingeschränkte Sichtverhältnisse stellen limitierende Randbedingungen für eine sichere Ausführung.

| **Maßnahme** | **Dauer (Stunden)** |
|---|---|
| Ponton durch Entballastieren an das Brückendeck heranführen | 2 |
| Die Litzenheber (Strand Jacks) vorspannen | 2 |
| Das Gewicht der Brücke durch Entballastieren aufnehmen | 4 |
| Brückendeck nach dem Freilegen der Auflager um ±7 Meter durch die Hebeschrauben-Methode erhöhen | 10 |
| Vorbereitende Arbeiten, um den Ponton zu verschieben | 1 |
| Ponton in westliche Richtung verschieben | 1 |

*Tabelle 1*: *Operativer Ablaufplan für das Ausschwimmen des Brückendecks*

## E. Pläne (Format max. DIN A3, PDF)

### 26. Lageplan mit Bauwerk:




Vaarwegstremming = Wasserstraßensperrung

Abbildung 1: Die Situation während der Arbeiten am beweglichen Teil der *Papendrechtse brug*. In dieser Situation wird die Durchfahrt durch den beweglichen Teil der Brücke gesperrt.




Abbildung 2: Die Situation vor dem Aus- und Einschwimmen des Brückendecks; währenddessen wird die Wasserstraße vollständig gesperrt.

27. **Querprofil der Wasserstraße mit Bauwerk (mit Sohlprofil und Uferanschluss):**

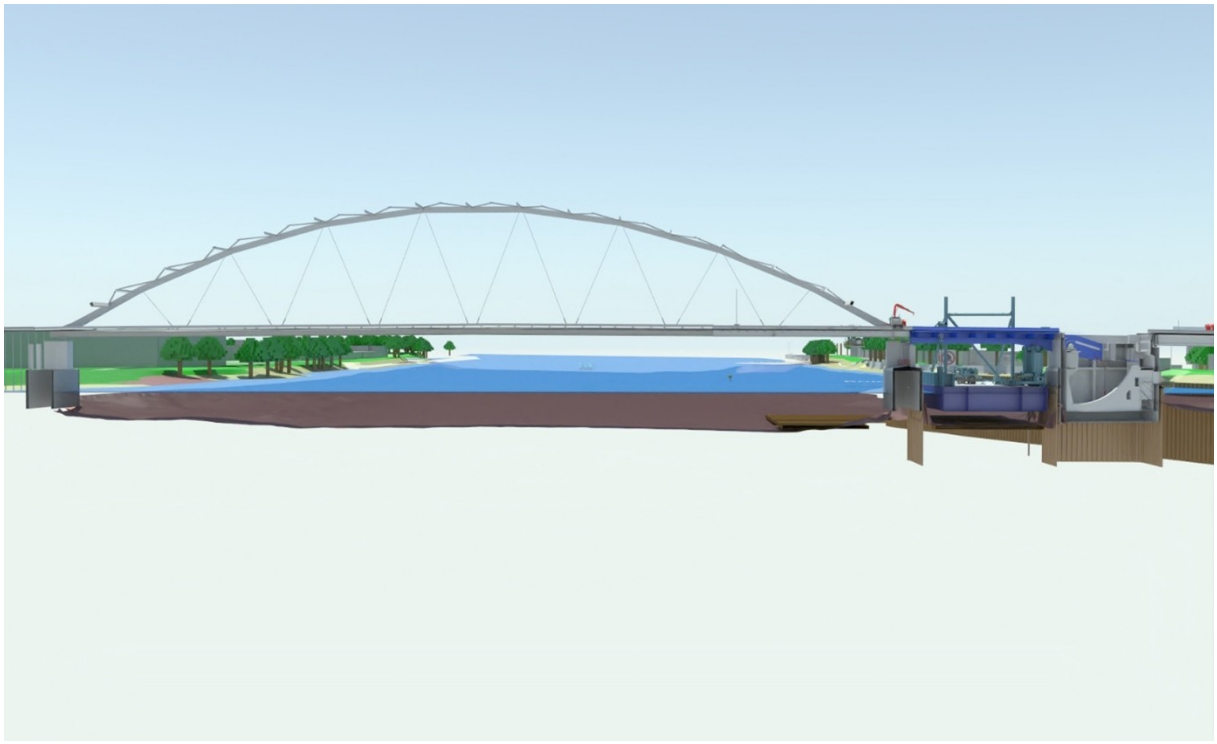


Abbildung 3: Seitenansicht mit Sohlprofil. Die Situation der Arbeiten zum Aus- und Einschwimmen der beweglichen Brücke wurde in dieser Abbildung mitberücksichtigt.

## X. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorüber-gehender Art

### PROTOKOLL 25
### Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art

### Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

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

**Anlagen**

**Anlagen zu Protokoll 25**

## 1. Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (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 | *) | Vorgesehenes In-Kraft-Treten | In Kraft gesetzt in | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | D | F | NL | CH |
| 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 |
| 2023-I-9[1] | Änderung des Datums des Inkrafttretens des Beschlusses 2022-II-12 zur definitiven Änderung der RheinSchPV zwecks Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Genehmigung zeitlich befristeter Abweichungen von der RheinSchPV für ein Fahrzeug, bei dem Aufgaben der Besatzung automatisiert wahrgenommen werden, oder für ein ferngesteuertes Fahrzeug | I | 1.8.2023 | | | 23.10.2024 | 1.1.2025 |
| 2024-I-11 | Definitive Änderung der RheinSchPV betreffend die Position der Seitenlichter einzeln fahrender Fahrzeuge mit Maschinenantrieb (§ 3.08 Nummern 1 Buchstabe b und 5) | I | 1.12.2026 | | | 1.12.2026 | |
| 2024-I-12 | Definitive Änderung der RheinSchPV – Meldepflicht (§12.01 Nummern 1, 2 und 9) | I | 1.12.2026 | 12.8.2025 | | 1.12.2026 | |
| 2024-II-10 | Definitive Änderung der RheinSchPV zur Änderung der Anlage 13 in Bezug auf das Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach der dem ADN beigefügten Verordnung | I | 1.12.2025 | 12.8.2025 | 27.11.2025 | | |
| 2024-II-11 | Definitive Änderungen der RheinSchPV betreffend die Sonderbestimmungen für einzelne Rheinstrecken (§§ 9.01 Nummern 2 und 3 und 10.01 Nummer 4) | I | 1.12.2025 | 12.8.2025 | 27.11.2025 | | |
| 2024-II-12 | Definitive Änderungen der RheinSchPV zur Harmonisierung des Begriffs „Schiffsattest“ in der RheinSchPV | I | 1.12.2025 | 12.8.2025 | 27.11.2025 | | |
| 2024-II-13 | Definitive Änderung der RheinSchPV und Verweis auf die Edition 2025/1 des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (ES-RIS 2025/1) (§ 1.01) | I | 1.1.2026 | 12.8.2025 | 3.2.2026 | | |
| 2024-II-14 | Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2025/1) | I | 1.1.2026 | 12.8.2025 | 3.2.2026 | 1.1.2026 | |

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

[1] Die Bestimmungen des Beschlusses 2023-I-9 wurden am 3. Oktober 2024 im belgischen Staatsblatt veröffentlicht.

| Protokoll | Inhalt | *) | Vorgesehenes In-Kraft-Treten | In Kraft gesetzt in | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | D | F | NL | CH |
| 2025-I-7 | Definitive Änderungen der RheinSchPV zur Änderung von § 14.09 RheinSchPV – Änderung von Liegestellen im Bereich der Reede Wesseling | I | 1.6.2026 | | | | |
| 2025-I-8 | Änderung der RheinSchPV betreffend die Nutzung alternativer Energiequellen in der Binnenschifffahrt – Methanol und Akkumulatoren – durch definitive Änderungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 2.06, 3.29, 6.28, 7.01, 7.08, 8.11, 8.12, 8.13, 15.07, Anlagen 3, 7 und 13) | I | 1.6.2026 | | | | |
| 2025-II-11 | Definitive Änderungen der RheinSchPV zur Änderung des § 2.04 betreffend Einsenkungsmarken und Tiefgangsanzeiger und der §§ 3.08 Nummer 5 und 3.10 Nummer 1 RheinSchPV betreffend Seitenlichter | I | 1.12.2026 | | | | |
| 2025-II-12 | Definitive Änderungen der RheinSchPV betreffend die Nutzung alternativer Energiequellen in der Binnenschifffahrt (Methanol und Akkumulatoren) (§§ 1.01 Buchstabe al, 3.33 Nummer 4, 6.28 Nummer 11, 7.07 Nummer 2, 7.08 Nummer 3 Buchstabe c und Anlage 3) | I | 1.6.2026 | | | | |

## 2. **Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO):**

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

## 3. **Rheinschiffspersonalverordnung[1] (RheinSchPersV):**

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

| Protokoll | Inhalt | *) | Vorgesehenes In-Kraft-Treten | In Kraft gesetzt in | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | D | B | F | NL | CH |
| 2011-I-8 | Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse | I | 1.10.2011 | 24.12.2011 | | 4.4.2012 | 1.10.2011 | 20.6.2011 |
| 2011-I-10 | Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse | I | 1.10.2011 | 24.12.2011 | | 4.4.2012 | 1.10.2011 | 15.6.2011 |
| 2011-II-16 | Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses | I | 1.7.2012 | 1.7.2012 | | 4.9.2012 | 1.7.2012 | 16.12.2011 |
| 2012-II-11 | Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse | I | 1.1.2013 | 21.3.2014 | | 30.1.2015 | 24.5.2013 | 29.11.2012 |
| 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-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 | **) |
| 2022-II-15 | Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV – Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2023/1) | I | 1.1.2024 | 16.5.2023 | | 26.6.2024 | 1.1.2024 | 1.1.2025 |
| 2023-I-3 | Änderung des § 6.01 der RheinSchPersV | I | 1.1.2024 | 22.11.2023 | | 26.6.2024 | 1.1.2024 | 1.1.2025 |
| 2023-I-4 | Änderung des § 20.01 RheinSchPersV | I | 1.1.2024 | 22.11.2023 | | 26.6.2024 | 1.1.2024 | 1.1.2025 |
| 2023-II-10 | Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§§ 1.04, 3.02, 4.02, 5.01, 5.02, 12.06, 13.01, 15.01, 16.03, 17.01, 18.04, 19.07, 20.01, 20.02, 20.03, 20.06, 20.07, 20.08 und 20.09) | I | 1.6.2024 | 11.3.2024 | | 13.8.2024 | 7.8.2024 | 1.1.2025 |
| 2024-I-7 | Änderungen der RheinSchPersV (§§ 16.02, 16.03, 16.04 und 16.10) | I | 1.1.2025 | 23.12.2025 | 1.7.2024 | 31.12.2024 | 1.1.2025 | 1.1.2025 |

[1] Mit Änderung der Bezeichnung der Verordnung über das Schiffspersonal in der Rheinschifffahrt in der deutschen Fassung der Verordnung vom 8. November 2022 (Beschluss 2022-II-9) betreffen nach diesem Datum angenommene Änderungen die Rheinschiffspersonalverordnung.

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

**) Gegenstandslos.

| Protokoll | Inhalt | *) | Vorgesehenes In-Kraft-Treten | In Kraft gesetzt in | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | D | B | F | NL | CH |
| 2024-I-8 | Änderung der RheinSchPersV (§ 1.02 Nummer 57) – Anpassung der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QIN 2024/1) | I | 1.1.2025 | 12.8.2025 | | | 1.1.2025 | 1.1.2025 |
| 2024-I-9 | Änderung der RheinSchPersV (Anlage 1) – Tauglichkeitsnachweis in der Binnenschifffahrt (Muster) | I | 1.1.2025 | 23.12.2024 | | 31.12.2024 | 1.1.2025 | 1.1.2025 |
| 2024-II-9 | Änderung der RSP – Änderung des § 11.01 Nummer 2 (Patentpflicht) und der Anlage 5 (Besonderheiten für das Befahren von Abschnitten des Rheins, die als Binnenwasserstraßen-abschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden) | I | 1.7.2025 | 12.8.2025 | | 26.6.2025 | | |
| 2024-II-14 | Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV – Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2025/1) | I | 1.1.2026 | 12.8.2025 | | | 1.1.2026 | |
| 2025-I-5 | Schifferpatente und Besatzungen Änderung der RheinSchPersV: Änderung des § 12.05 (Sportpatent) und der Anlage 2 (Prüfungsprogramm für den Erwerb eines Sportpatentes und eines Behördenpatentes) | I | 1.1.2026 | | | 3.2.2026 | | |
| 2025-I-6 | Änderung der RheinSchPersV: Ergänzung des § 5.01 (Schiffer-dienstbuch) | I | 1.1.2026 | | | 3.2.2026 | | |
| 2025-II-10 | Schifferpatente und Besatzungen - Änderung der RheinSchPersV: Änderung des § 1.02 Nummer 40 | I | 1.1.2026 | | | | 1.1.2026 | |

4. **Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2013-I-16):**

**ZENTRALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

## EMPFEHLUNG Nr. 1/2021 rev. 1
**vom 17. Juni 2021**
**geändert am 1. Juni 2026**

Anlage 8 des ES-TRIN

H2 Barge 1

Das Gütermotorschiff „H2 BARGE 1“ einheitliche europäische Schiffsnummer 02323207, darf abweichend von der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) für den Einsatz von Wasserstoff als Brennstoff für den Antrieb und die Energieversorgung an Bord des Schiffes zugelassen werden.

Gemäß § 2.20 Nummer 3 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung ist für das Fahrzeug eine Abweichung bis zum 1. Januar 2028 von der in Artikel 30.01 Nummer 2 des ES-TRIN 2019/1 (nachfolgend ES-TRIN genannt) genannten Anlage 8 zulässig. Der Einsatz von Wasserstoff als Brennstoff gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Das Brennstoffzellensystem besteht aus der Brennstoffzellenanlage sowie Brennstoffbehälter und Brennstoffleitungssystem (im weiteren Brennstoffzellensystem genannt).

2. Für das Fahrzeug liegt eine Risikobewertung (+ HAZID Close Out Register) nach Anlage 8 des ES-TRIN in Form der Anlage 1 vor.

3. Auf dem Fahrzeug sind die sich aus der Risikobewertung ergebenden zusätzlichen und abweichenden Anforderungen an Bau und Ausrüstung laut Anlage 2 erfüllt. Anlage 2 enthält eine Analyse der Abweichungen von den Vorschriften in Anlage 8, Abschnitt I.

4. Das Bunkern des Wasserstoffs muss unter Einhaltung der in Anlage 3 aufgeführten Verfahren erfolgen.

5. Die Instandhaltung des Brennstoffzellensystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen.

6. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Brennstoffzellensystems nach den in Anlage 4 festgelegten Inhalten zu schulen.

7. Alle Daten zum Einsatz des Brennstoffzellensystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.

8. Ein jährlicher Auswertungsbericht wird für die Dauer von 5 Jahren an das Sekretariat der ZKR zur weiteren Verteilung an die Rheinuferstaaten und Belgien gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
   a) Systemausfall;
   b) Leckage;
   c) Bunkerdaten (Wasserstoff);
   d) Reparaturen und Änderungen des Brennstoffzellensystems;
   e) Betriebsdaten.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (21) 37 rev. 1 intern zu entnehmen.)

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

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

| Nr. | Bauwerk | Rhein-km | Ortslage | Überdeckung / Mindestdurchfahrtshöhe (m) | Bemerkung |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 110kV Freileitung | 500,968 | Mainz | Deutlich >22 m | Freileitung der Deutschen Bahn parallel der Eisenbahnbrücke. Erneuerung der bestehenden und bereits 1957 genehmigten Leitung geplant. Die Trasse bleibt gleich. Es werden teilweise Masten an gleicher Stelle erneuert. Während des Baus sind Provisorien vorgesehen. Details zur Umsetzung stehen noch nicht fest. Baubeginn offen.<br>Die Beeinflussung der Schifffahrt ist voraussichtlich minimal. |
| 2 | 380kV Freileitung | 594,535 | Wallersheim/ Niederwerth/ Urbar | Deutlich >22 m | Stromleitung der Amprion GmbH mit Genehmigung von 1980. Die Trasse bleibt gleich. Es werden teilweise Masten an gleicher Stelle erneuert. Aktuell läuft das Planfeststellungsverfahren. Aktuell läuft das Genehmigungsverfahren (ssG). Der Baubeginn soll im Q1 2026 erfolgen.<br>Die Beeinflussung der Schifffahrt ist voraussichtlich minimal. |
| 3 | Düker | 696,446 | Köln Niehl | > 15 m | Zwei Rheindüker der Stadtentwässerungsbetriebe Köln, DN3200 und DN2000 zum Klärwerk Stammheim; bereits planfestgestellt, Umsetzung seit 2025.<br>Voraussichtlich keine Beeinflussung der Schifffahrt. |
| 4 | Düker | 834,0 | Obermörmter | 3,50 m | Leitungsdüker, Amprion A-Nord, Umsetzung seit 2025.<br>Voraussichtlich keine Beeinflussung der Schifffahrt. |

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

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

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

| | |
|---|---|
| BE | Eine Liste der anerkannten Ärzte ist auf der Internetseite der Vlaamse Overheid verfügbar.<br>Informationen über die in der Wallonischen Region anerkannten Ärzte können auf der Internetseite der wallonischen Region entnommen werden. |
| CH | 1. Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag)<br>Güterstrasse 107<br>4133 Pratteln Tel.: +41 (0)61 821 82 60 |
| | 2. Ambulatorium Wiesendamm<br>Wiesendamm 22<br>4057 Basel Tel.: +41 (0)61 631 25 25 |
| | 3. Healthspot GmbH<br>Dr. Thomas Suter<br>Hochbergerstrasse 70<br>4057 Basel Tel.: +41 (0)61 511 92 82 |
| DE | Eine Liste der anerkannten Ärzte ist auf der folgenden Webseite verfügbar:<br>https://www.elwis.de/DE/Binnenschifffahrt/Befaehigungsnachweise/Tauglichkeit/Tauglichkeit-node.html |
| FR | 1. Docteur Carina Abnoun<br>6, place de l'Homme de Fer<br>67000 Strasbourg Tel.: +33 (0)3 88 32 46 29 |
| | 2. Docteur Philippe Guerault<br>14, place Armes<br>21170 Saint-Jean-De-Losne Tel.: +33 (0)3 80 29 07 14 |
| NL | Eine Liste der anerkannten Ärzte ist auf der folgenden Webseite verfügbar:<br>https://www.ilent.nl/onderwerpen/scheepvaart-algemeen/medische-keuring-scheepvaart/keuringsartsen<br>Inspectie Leefomgeving en Transport<br>Medisch adviseur Scheepvaart<br>Postbus 16191<br>2500 BD Den Haag Tel.: +31 (0)88 489 00 00 |

(…)

## 4. Von den zuständigen Behörden zugelassene Ausbildungsprogramme

### 4.1 Liste der Berufsschulen und Veranstalter von anerkannten Ausbildungsprogrammen für die Führungsebene

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| Staat - Nr | Bezeichnung des Ausbildungsprogramms | Bezeichnung des Zeugnisses | Name und Kontaktdaten der Ausbildungsstätte | Jahr des Inkrafttretens der Zulassung | Befähigung, die durch den erfolgreichen Abschluss des Ausbildungsprogramms erworben wird |
| BE-1 | Batelier/batelière | Certificat de qualification de 6ème année de l'enseignement secondaire orientation d'études batelier/batelière | CEFA (Centre d'Education et de Formation en Alternance) de Huy<br>Rue Saint-Pierre 48,<br>4500 Huy<br>Tel.: +32 (0)4 279 37 21<br>E-Mail: cefahuy.secretariat@provincedeliege.be | 2022 | Schiffsführer einschließlich der besonderen Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar, der besonderen Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter und des Befähigungszeugnisses für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt. |
| BE-2 | Schipper | | Antwerp Maritime Academy<br>Noordkasteel Oost 6,<br>2030 Antwerpen<br>Tel.: +32 (0)3 205 6460<br>E-Mail: training@hzs.be<br>https://www.amacademy.be/nl/module/matroos-binnenvaart | 2024 | Schiffsführer einschließlich der besonderen Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter |
| DE-1 | Berufsausbildung zum Binnenschifffahrtskapitän und zur Binnenschifffahrtskapitänin | Prüfungszeugnis nach § 37 Berufsbildungsgesetz | Schiffer-Berufskolleg RHEIN<br>Bürgermeister-Wendel-Platz 1<br>47198 Duisburg<br>Tel.: +49 (0)2066 2189-10<br>E-Mail: info@schiffer-bk.eu | 2022 | Schiffsführer |
| DE-2 | Berufsausbildung zum Binnenschifffahrtskapitän und zur Binnenschifffahrtskapitänin | Prüfungszeugnis nach § 37 Berufsbildungsgesetz | Berufsbildende Schulen „Otto Allendorff"<br>Magdeburger Straße 302<br>39218 Schönebeck (Elbe)<br>Tel.: +49 (0)3471 684-622010<br>E-Mail: sekretariat-bbs-sbk@kreis-slk.de | 2022 | Schiffsführer |
| NL-1 | Schipper binnenvaart | Diploma Schipper binnenvaart | Scheepvaart en transport college (STC--group)<br>Lloydstraat 300<br>3024 EA Rotterdam<br>Tel.: +31(0)1 044 860 00<br>E-Mail: mbobinnenvaart@stc-r.nl | 2019 | Schiffsführer einschließlich der besonderen Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter und das Führen von Fahrzeugen unter Radar |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| Staat - Nr | Bezeichnung des Ausbildungsprogramms | Bezeichnung des Zeugnisses | Name und Kontaktdaten der Ausbildungsstätte | Jahr des Inkrafttretens der Zulassung | Befähigung, die durch den erfolgreichen Abschluss des Ausbildungsprogramms erworben wird |
| NL-2 | Schipper binnenvaart | Diploma Schipper binnenvaart | Maritiem & Logistiek college de Ruijter (Scalda)<br>Boulevard Bankert 130<br>4382 AC Vlissingen<br>Tel.: +31 (0)1 185 587 00<br>E-Mail: college-deruyter@scalda.nl | 2019 | Schiffsführer einschließlich der besonderen Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter und das Führen von Fahrzeugen unter Radar |
| NL-3 | Schipper binnenvaart | Diploma Schipper binnenvaart | Nova College Scheepvaart - Maritieme Academie Harlingen<br>Almenumerweg 1<br>8861 KM Harlingen<br>Tel.: +31 (0)5 174 123 00<br>E-Mail: informatie@maritiemeacademie.nl | 2019 | Schiffsführer einschließlich der besonderen Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter und das Führen von Fahrzeugen unter Radar |
| NL-4 | Schipper binnenvaart | Diploma Schipper binnenvaart | Frida<br>Lange Riet 2<br>8321 XA Urk<br>Tel. : 0031 (0)52 763 49 00<br>E-Mail: info@rocfriesepoort.nl | 2019 | Schiffsführer einschließlich der besonderen Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter |
| NL-5 | Praktijkexamen schipper | CBR verklaring Schipper | STC Next<br>Soerweg 31<br>3088 GR Rotterdam<br>Tel.: +31 (0)90 006 20<br>E-Mail: info@stcnext.com | 2023 | Schiffsführer |
| NL-6 | Praktijkexamen schipper | CBR verklaring Schipper | Stichting Nova<br>Kanaalstraat 7<br>1975 BA IJmuiden<br>Tel.: +31 (0)23 530 29 00<br>E-Mail: info@novacollege.nl | 2023 | Schiffsführer |
| NL-7 | Praktijkexamen schipper | CBR verklaring Schipper | Stichting Nova<br>Almenumerweg 1<br>8861 KM Harlingen<br>Tel.: +31 (0)23 530 29 00<br>E-Mail: info@novacollege.nl | 2023 | Schiffsführer |
| NL-8 | Praktijkexamen schipper | CBR verklaring Schipper | Edumar Vaaropleidingen BV<br>Ype Wielingastrjitte 7<br>8711 LR Workum<br>Tel.: +31 (0)6 54 278 606<br>E-Mail: info@grootvaarbewijs.nl | 2023 | Schiffsführer |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| Staat - Nr | Bezeichnung des Ausbildungsprogramms | Bezeichnung des Zeugnisses | Name und Kontaktdaten der Ausbildungsstätte | Jahr des Inkrafttretens der Zulassung | Befähigung, die durch den erfolgreichen Abschluss des Ausbildungsprogramms erworben wird |
| NL-9 | Praktijkexamen schipper | CBR verklaring Schipper | Firda<br>Lange Riet 2<br>8321 XA Urk<br>Tel.: +31 (0)527 634 900<br>E-Mail: info@rocfriesepoort.nl | 2023 | Schiffsführer |
| CH-1 | Qualifikation zum Führen eines Schiffes auf europäischen Binnenwasserstrassen | Kapitän/in EFZ | Schiffer-Berufskolleg RHEIN<br>Bürgermeister-Wendel-Platz 1<br>47198 Duisburg<br>Tel.: +49 (0)2066 2189-10<br>E-Mail: info@schiffer-bk.eu | 2023 | Befähigungszeugnis für die Binnenschifffahrt Schiffsführer/in |

## 4.2 Liste der Berufsschulen und Veranstalter von anerkannten Ausbildungsprogrammen für die Betriebsebene

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| Staat - Nr | Bezeichnung des Ausbildungsprogramms | Bezeichnung des Zeugnisses | Name und Kontaktdaten der Ausbildungsstätte | Jahr des Inkrafttretens der Zulassung | Befähigung, die durch den erfolgreichen Abschluss des Ausbildungsprogramms erworben wird |
| BE-1 | Matelot(e) | Attestation de compétence professionnelle du 2ème degré professionnel orientation matelot/matelote | CEFA (Centre d'Education et de Formation en Alternance) de Huy<br>Rue Saint-Pierre 48,<br>4500 Huy<br>Tel.: +32 (0)4 279 37 21<br>E-Mail: cefahuy.secretariat@provincedeliege.be | 2022 | Matrose |
| BE-2 | Matelot en navigation fluviale | | IPEPS (Institut provincial d'Enseignement de Promotion Sociale) de Huy-Waremme<br>Tel.: +32 (0)4 279 37 37<br>E-Mail: pshuy.info@provincedeliege.be | 2023 | Matrose |
| BE-3 | Binnenvaarttechnieken | Getuigschrift 2e graad TSO | GO ! De Scheepvaartschool – Cenflumarin<br>Gloriantlaan 75,<br>2050 Antwerpen<br>Tel.: +32 (0)3 570 97 30<br>E-Mail: secretariaat@descheepvaartschool.be | 2022 | Matrose |
| BE-4 | Binnenvaart en Beperkte Kustvaart (duaal) | Getuigschrift 3e graad BSO | GO ! De Scheepvaartschool – Cenflumarin<br>Gloriantlaan 75,<br>2050 Antwerpen<br>Tel.: +32 (0)3 570 97 30<br>E-Mail: secretariaat@descheepvaartschool.be | 2022 | Matrose |
| BE-5 | Matroos binnenvaart | Diploma Matroos Binnenvaart | Antwerp Maritime Academy<br>Noordkasteel Oost 6,<br>2030 Antwerpen<br>Tel.: +32 (0)3 205 6460<br>E-Mail: training@hzs.be<br>https://www.amacademy.be/nl/module/matroos-binnenvaart | 2024 | Matrose |
| BE-6 | Matroos binnenscheepvaart | Certificaat van de opleiding Matroos Binnenscheepvaart | CVO Antwerpen<br>Destelvinklaan 22,<br>2660 Hoboken<br>Tel.: +32 (0)3 376 1200<br>E-Mail: matroos@cvoantwerpen.be<br>https://www.cvoantwerpen.be/opleiding/matroos/ | 2024 | Matrose |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| Staat - Nr | Bezeichnung des Ausbildungsprogramms | Bezeichnung des Zeugnisses | Name und Kontaktdaten der Ausbildungsstätte | Jahr des Inkrafttretens der Zulassung | Befähigung, die durch den erfolgreichen Abschluss des Ausbildungsprogramms erworben wird |
| DE-1 | Berufsausbildung zum Binnenschiffer und zur Binnenschifferin | Prüfungszeugnis nach § 37 Berufsbildungsgesetz | Schiffer-Berufskolleg RHEIN<br>Bürgermeister-Wendel-Platz 1<br>47198 Duisburg<br>Tel.: +49 (0)2066 2189-10<br>E-Mail: info@schiffer-bk.eu | 2022 | Bootsmann (bei mindestens 270 Tagen Fahrzeit als Teil des Ausbildungsprogramms); zusätzlich Sachkundiger für die Fahrgastschifffahrt (bei Wahl des Schwerpunktes Personenschifffahrt) |
| DE-2 | Berufsausbildung zum Binnenschiffer und zur Binnenschifferin | Prüfungszeugnis nach § 37 Berufsbildungsgesetz | Berufsbildende Schulen „Otto Allendorff"<br>Magdeburger Straße 302<br>39218 Schönebeck (Elbe)<br>Tel.: +49 (0)3471 684-622010<br>E-Mail: sekretariat-bbs-sbk@kreis-slk.de | 2022 | Bootsmann (bei mindestens 270 Tagen Fahrzeit als Teil des Ausbildungsprogramms) zusätzlich Sachkundiger für die Fahrgastschifffahrt (bei Wahl des Schwerpunktes Personenschifffahrt) |
| FR-1 | Baccalauréat de timonier | Baccalauréat de timonier | Lycée général technologique et professionnel Les Catalins<br>24, avenue des Catalins<br>26200 Montélimar<br>Tel.: +33 (0)4 75 00 76 76<br>E-Mail: ce.0260113g@ac-grenoble.fr | 2022 | Steuermann |
| FR-2 | Baccalauréat de timonier | Baccalauréat de timonier | Lycée Professionnel et Industriel Emile Mathis<br>1, Rue du Dauphiné<br>67300 Schiltigheim<br>Tel.: +33 (0)3 88 18 55 18<br>E-Mail: ce.0670089h@ac-strasbourg.fr. | 2022 | Steuermann |
| FR-3 | Baccalauréat de timonier | Baccalauréat de timonier | CFANI (Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure)<br>43, rue du Général de Gaulle<br>78490 Le Tremblay-Sur-Mauldre<br>Tel.: +33 (0)1 61 39 01 18<br>E-Mail: cfani@free.fr | 2022 | Steuermann |
| FR-4 | Matelot | Certificat de qualification de matelot | Lycée général technologique et professionnel Les Catalins<br>24, avenue des Catalins<br>26200 Montélimar<br>Tel.: +33 (0)4 75 00 76 76<br>E-Mail: ce.0260113g@ac-grenoble.fr | 2022 | Matrose |
| FR-5 | Matelot | Certificat de qualification de matelot | Lycée Professionnel et Industriel Emile Mathis<br>1, Rue du Dauphiné<br>67300 Schiltigheim<br>Tel.: +33 (0)3 88 18 55 18<br>E-Mail: ce.0670089h@ac-strasbourg.fr | 2022 | Matrose |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| Staat - Nr | Bezeichnung des Ausbildungsprogramms | Bezeichnung des Zeugnisses | Name und Kontaktdaten der Ausbildungsstätte | Jahr des Inkrafttretens der Zulassung | Befähigung, die durch den erfolgreichen Abschluss des Ausbildungsprogramms erworben wird |
| FR-6 | Matelot | Certificat de qualification de matelot | CFANI (Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure)<br>43, rue du Général de Gaulle<br>78490 Le Tremblay-Sur-Mauldre<br>Tel.: +33 (0)1 61 39 01 18<br>E-Mail: cfani@free.fr | 2022 | Matrose |
| FR-7 | Maître-matelot | Certificat de qualification de maître-matelot | Lycée général technologique et professionnel Les Catalins<br>24, avenue des Catalins<br>26200 Montélimar<br>Tel.: +33 (0)4 75 00 76 76<br>E-Mail: ce.0260113g@ac-grenoble.fr | 2023 | Bootsmann |
| FR-8 | Maître-matelot | Certificat de qualification de maître-matelot | Lycée Professionnel et Industriel Emile Mathis<br>1, Rue du Dauphiné<br>67300 Schiltigheim<br>Tel.: +33 (0)3 88 18 55 18<br>E-Mail: ce.0670089h@ac-strasbourg.fr | 2023 | Bootsmann |
| FR-9 | Maître-matelot | Certificat de qualification de maître-matelot | CFANI (Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure)<br>43, rue du Général de Gaulle<br>78490 Le Tremblay-Sur-Mauldre<br>Tel.: +33 (0)1 61 39 01 18<br>E-Mail: cfani@free.fr | 2023 | Bootsmann |
| NL-1 | Matroos binnenvaart | Matroos binnenvaart | Scheepvaart en transport college (STC-group)<br>Lloydstraat 300<br>3024 EA Rotterdam<br>Tel.: +31 (0)10 448 60 00<br>E-Mail: mbobinnenvaart@stc-r.nl | 2019 | Matrose |
| NL-2 | Matroos binnenvaart | Matroos binnenvaart | Maritiem & Logistiek college de Ruijter (Scalda)<br>Boulevard Bankert 130<br>4382 AC Vlissingen<br>Tel.: +31 (0)11 855 87 00<br>E-Mail: college-deruyter@scalda.nl | 2019 | Matrose |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| Staat - Nr | Bezeichnung des Ausbildungsprogramms | Bezeichnung des Zeugnisses | Name und Kontaktdaten der Ausbildungsstätte | Jahr des Inkrafttretens der Zulassung | Befähigung, die durch den erfolgreichen Abschluss des Ausbildungsprogramms erworben wird |
| NL-3 | Matroos binnenvaart | Diploma Matroos binnenvaart | Nova College Scheepvaart - Maritieme Academie Harlingen<br>Almenumerweg 1<br>8861 KM Harlingen<br>Tel.: +31 (0)5 174 123 00<br>E-Mail: informatie@maritiemeacademie.nl | 2019 | Matrose |
| NL-4 | Matroos binnenvaart | Diploma Matroos binnenvaart | Frida<br>Lange Riet 2<br>8321 XA Urk<br>Tel.: +31 (0)5 276 349 00<br>E-Mail: info@rocfriesepoort.nl | 2019 | Matrose |
| NL-5 | VMBO Maritiem en Techniek uitstroomprofiel Rijn-, Binnen en kustvaart met keuzedelen 2105 t/m 2108 en voldoende afgesloten toets matroosvaardigheden | Diploma Matroos binnenvaart | Scheepvaart en transport college (STC-group)<br>Lloydstraat 300<br>3024 EA Rotterdam<br>Tel.: +31 (0)10 4486 000<br>E-Mail: mbobinnenvaart@stc-r.nl | 2017 | Matrose |
| NL-6 | VMBO Maritiem en Techniek uitstroomprofiel Rijn-, Binnen en kustvaart met keuzedelen 2105 t/m 2108 en voldoende afgesloten toets matroosvaardigheden | Diploma Matroos binnenvaart | Maritiem College - IJmuiden<br>Locatie IJmuiden<br>Kanaalstraat 7<br>1975 BA IJmuiden<br>Tel.: +31 (0)2 353 029 00 | 2017 | Matrose |
| NL-7 | VMBO Maritiem en Techniek uitstroomprofiel Rijn-, Binnen en kustvaart met keuzedelen 2105 t/m 2108 en voldoende afgesloten toets matroosvaardigheden | Diploma Matroos binnenvaart | Nova College Scheepvaart - Maritieme Academie Harlingen<br>Almenumerweg 1<br>8861 KM Harlingen<br>Tel.: +31 (0)51 741 2300<br>E-Mail: informatie@maritiemeacademie.nl | 2017 | Matrose |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| Staat - Nr | Bezeichnung des Ausbildungsprogramms | Bezeichnung des Zeugnisses | Name und Kontaktdaten der Ausbildungsstätte | Jahr des Inkrafttretens der Zulassung | Befähigung, die durch den erfolgreichen Abschluss des Ausbildungsprogramms erworben wird |
| NL-8 | Praktijkexamen Matroos | CBR verklaring Matroos | STC Next<br>Soerweg 31<br>3088 GR Rotterdam<br>Tel.: +31 (0)90 006 20<br>E-Mail: info@stcnext.com | 2015 | Matrose |
| NL-9 | Praktijkexamen Matroos | CBR verklaring Matroos | Stichting Nova<br>Kanaalstraat 7<br>1975 BA IJmuiden<br>Tel.: +31 (0)23 530 29 00<br>E-Mail: info@novacollege.nl | 2015 | Matrose |
| NL-10 | Praktijkexamen Matroos | CBR verklaring Matroos | Stichting Nova<br>Almenumerweg 1<br>8861 KM Harlingen<br>Tel.: +31 (0)23 530 29 00<br>E-Mail: info@novacollege.nl | 2015 | Matrose |
| NL-11 | Praktijkexamen Matroos | CBR verklaring Matroos | Edumar Vaaropleidingen BV<br>Ype Wielingastrjitte 7<br>8711 LR Workum<br>Tel.: +31 (0)6 54 278 606<br>E-Mail: info@grootvaarbewijs.nl | 2015 | Matrose |
| CH-1 | Matrosin/Matrose | Nautische/r Fachfrau/-mann EFZ | Schiffer-Berufskolleg RHEIN<br>Bürgermeister-Wendel-Platz 1<br>47198 Duisburg<br>Tel.: +49 (0)2066 2189-10<br>E-Mail: info@schiffer-bk.eu | 2023 | Matrosin/Matrose |

(…)

## 4.4 Liste der zugelassenen grundlegenden Sicherheitsausbildungen

Neben folgenden Zeugnissen werden auch STCW-Befähigungsnachweise anerkannt

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| Staat - Nr.: | Bezeichnung des Ausbildungsprogramms | Bezeichnung des Zeugnisses | Name und Kontaktdaten der Ausbildungsstätte | Jahr des Inkrafttretens der Zulassung |
| BE-1 | Homme de pont | Homme de pont | IPEFA – Huy-Waremme<br>Quai de Compiègne, 4<br>4500 Huy<br>Tel.: +32 (0)4 279 37 37<br>E-Mail: pshuy.info@provincedeliege.be | 2023 |
| BE-2 | Unter folgendem Link ist eine Liste der in der Region Flandern zugelassenen grundlegenden Sicherheitsausbildungen abrufbar https://www.vlaanderen.be/binnenvaart | | | |
| DE-1 | Unter folgendem Link ist eine Liste der in Deutschland zugelassenen grundlegenden Sicherheitsausbildungen abrufbar: https://www.elwis.de/DE/Binnenschifffahrt/Befaehigungsnachweise/Besatzung/Sicherheitsausbildung/zugelassene-Lehrgangsanbieter/Lehrgangsanbieter-node.html<br>Das Muster für die Teilnahmebescheinigungen ist hier zu finden: https://www.gesetze-im-internet.de/binschpersv/BJNR498210021BJNE016800000.html<br>Wichtig: Es gibt noch zahlreiche weitere zugelassene Anbieter. Diese möchten die grundlegenden Sicherheitsausbildungen jedoch nur für ihr eigenes Personal durchführen. Daher werden diese Anbieter nicht veröffentlicht | | | |
| FR-1 | Formation de base en matière de sécurité | Homme de pont | Institut Fluvia<br>8, rue Saint Florentin<br>75001 Paris<br>Tel.: +33 (0)1 42 60 36 13<br>E-Mail: contact@institutfluvia.fr | 2023 |
| FR-2 | Formation de base en matière de sécurité | Homme de pont | SARL Surlesflots.com<br>Enseigne FLOTS-FORMATION<br>9, rue André Ampère<br>33240 Lugon-et-l'Ile-du-Carnay<br>Tel.: +33 (0)6 77 91 52 45<br>E-Mail: flots-formations@orange.fr | 2023 |
| FR-3 | Formation de base en matière de sécurité | Homme de pont | Bateau école Nerib<br>4, place Bir-Hakeim<br>69003 Lyon<br>Tel.: +33 (0)6 69 15 18 18<br>E-Mail: jerome.donnio@bateau-ecole-nerib.com | 2023 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| Staat - Nr.: | Bezeichnung des Ausbildungsprogramms | Bezeichnung des Zeugnisses | Name und Kontaktdaten der Ausbildungsstätte | Jahr des Inkrafttretens der Zulassung |
| FR-4 | Formation de base en matière de sécurité | Homme de pont | SAS Océan formation<br>Péniche « Le Mans » face au - 21, Quai de Versailles<br>44000 Nantes<br>Tel.: +33 (0)2 40 12 08 80<br>E-Mail: nantes@ocean-formation.fr<br>oder<br>A puissance 2<br>43, Galerie Rouget de Lisle<br>94600 Choisy-le-Roi<br>Tel.: +33 (0)1 48 84 16 80<br>E-Mail: bateau.ecole@apuissance2.fr | 2023 |
| FR-5 | Formation de base en matière de sécurité | Homme de pont | 5 quai du cdt l'Herminier<br>44510 Le Pouliguen<br>Tel.: +33 (0)2 40 62 29 19<br>E-Mail: lepouliguen@ocean-formation.fr | 2023 |
| FR-6 | Formation de base en matière de sécurité | Homme de pont | Lycée général technologique et professionnel Les Catalins<br>24, avenue des Catalins<br>26200 Montélimar<br>Tel.: +33 (0)4 75 00 76 76<br>E-Mail: ce.0260113g@ac-grenoble.fr | 2022 |
| FR-7 | Formation de base en matière de sécurité | Homme de pont | Lycée Professionnel et Industriel Emile Mathis<br>1, Rue du Dauphiné<br>67300 Schiltigheim<br>Tel.: +33(0)3 88 18 55 18<br>E-Mail: ce.0670089h@ac-strasbourg.fr | 2022 |
| FR-8 | Formation de base en matière de sécurité | Homme de pont | CFANI (Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure)<br>43, rue du Général de Gaulle<br>78490 Le Tremblay-sur-Mauldre<br>Tel.: +33(0)1 61 39 01 18<br>E-Mail: cfani@free.fr | 2023 |
| FR-9 | Formation de base en matière de sécurité | Homme de pont | ERGO CONSEIL ET AMENAGEMENT<br>40, Chemin du Gigot<br>38340 Voreppe | 2023 |
| FR-10 | Formation de base en matière de sécurité | Homme de pont | ACFI - ACTION FORMATION INCENDIE<br>3, rue des Murailles<br>44430 Le Loroux | 2024 |
| NL-1 | Unter folgendem Link ist eine Liste der in den Niederlanden zugelassenen grundlegenden Sicherheitsausbildungen abrufbar:<br>https://www.cbr.nl/nl/beroepsexamens/binnenvaart/nl/vaardocumenten-vergunningen-en-diplomas/certificaat-basisopleiding-veiligheid-deksman.htm | | | |

(…)

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

| Staat / Etat / Land | Zuständige Behörde<br>Autorité compétente<br>Bevoegde autoriteit | Befähigungszeugnisse<br>Certificats de qualification<br>Kwalificatiecertificaten |
|---|---|---|
| BE | Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures<br>Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques<br>Tour Paradis Express (7ème étage)<br>Esplanade Simone Veil, 1<br>4000 Liège<br>Tel.: +32 (0)4 231 65 33<br>E-Mail: guichet.navigation@spw.wallonie.be | - Matrose<br>- Schiffsführer<br>- Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt<br>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar<br>- Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter<br>- Besondere Berechtigung für Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken |
| | De Vlaamse Waterweg<br>Contactinfo Schoten<br>Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten<br>Tel.: +32 (0)1 124 40 83 | - Matrose<br>- Schiffsführer<br>- Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt<br>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar<br>- Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter<br>- Besondere Berechtigung für Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken |
| CH | Schweizerische Rheinhäfen<br>Hochbergerstrasse 160<br>4019 Basel | - Rheinpatent (Befähigungszeugnis Schiffsführer)<br>- Besondere Berechtigung Stadtstrecke Basel<br>- Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter<br>- Besondere Berechtigung für Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken<br>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar<br>- Behördenpatent<br>- Sportpatent |
| DE | Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt<br>Am Propsthof 51<br>53121 Bonn<br>Tel.: +49 (0)228 7090-0<br>E-Mail: gdws@wsv.bund.de | - Rheinpatent<br>- Behördenpatent<br>- Sportpatent<br>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar<br>- Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter<br>- Besondere Berechtigung für Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken |
| | Niederrheinische Industrie- und Handelskammer<br>Duisburg - Wesel - Kleve zu Duisburg<br>Mercatorstr. 22-24<br>47051 Duisburg<br>Tel.: +49 (0)203 2821-0<br>E-Mail: ihk@niederrhein.ihk.de | - Matrose |
| | Industrie- und Handelskammer Magdeburg<br>Hauptgeschäftsstelle<br>Alter Markt 8<br>39104 Magdeburg<br>Tel.: +49 (0)391 5693-0<br>E-Mail: kammer@magdeburg.ihk.de | - Matrose |

| Staat / Etat / Land | Zuständige Behörde<br>Autorité compétente<br>Bevoegde autoriteit | Befähigungszeugnisse<br>Certificats de qualification<br>Kwalificatiecertificaten |
|---|---|---|
| NL | CBR, divisie CCV<br>Lange Kleiweg 30<br>2288 GK Rijswijk ZH<br>Postbus 1810<br>2280 DV Rijswijk ZH | - Matrose<br>- Schiffsführer<br>- Sachkundige für LNG<br>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar<br>- Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter<br>- Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit besonderen Risiken<br>- Sportpatent |
| FR | Direction Départementale des territoires et de la Mer du Nord<br>Service Sécurité Risques et Crises – Unité Sécurité Fluviale<br>299, rue Saint Sulpice<br>59508 Douai Cedex | - Sportpatent<br>- Matrose<br>- Schiffsführer<br>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar |
| | Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Ile-de-France<br>Département Sécurité des Transports Fluviaux<br>Ponant 2<br>27/29, rue Leblanc<br>75015 Paris | - Sportpatent<br>- Matrose<br>- Schiffsführer<br>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar |
| | Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin<br>Service Mobilités et Crises<br>14, rue du Maréchal Juin – BP 61003<br>67070 Strasbourg Cedex | - Rheinpatent<br>- Sportpatent<br>- Matrose<br>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar<br>- Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit besonderen Risiken |
| | Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique<br>Service Transport et Risques – Unité Sécurité des Transports<br>Centre Instructeur de Sécurité Fluviale<br>10, boulevard Gaston Serpette – BP 53606<br>44036 Nantes | - Sportpatent<br>- Matrose<br>- Schiffsführer<br>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar |
| | Direction Départementale des Territoires du Rhône<br>Service sécurité et transports<br>Unité navigation fluviale<br>165, rue Garibaldi – CS 33862<br>69321 Lyon Cedex 3 | - Sportpatent<br>- Matrose<br>- Schiffsführer<br>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar |
| | Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne<br>Services des Risques et Gestion de Crise – Unité Navigation et Sécurité Fluviale<br>Cité Administrative – Bâtiment A<br>2, boulevard Armand Duportal – BP 70001<br>31074 Toulouse Cedex 09 | - Sportpatent<br>- Matrose<br>- Schiffsführer<br>- Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar |

(…)

## 9. Zuständige Einrichtungen für die Abnahme der Prüfung für die besondere Berechtigung für Radarfahrten

| Nr.° | Name und Kontaktdaten der Einrichtung | Praktische Prüfung an einem zugelassenen Simulator (ja/nein) | Praktische Prüfung auf einem Fahrzeug (ja/nein) |
|---|---|---|---|
| DE-1 | Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt<br>Am Propsthof 51<br>53121 Bonn<br>Tel.: +49 (0)228 7090-0<br>E-Mail: gdws@wsv.bund.de | Ja | Nein |
| BE-1 | CEFA (Centre d'Education et de Formation en Alternance) de Huy<br>Rue Saint-Pierre 48<br>4500 Huy<br>Tel.: +32 (0)4 279 37 21<br>E-Mail:<br>cefahuy.secretariat@provincedeliege.be | Nein | Ja |
| BE-2 | GO! De Scheepvaartschool – Cenflumarin Antwerpen | ? | Ja |
| BE-3 | GO! De Scheepvaartschool – Cenflumarin Antwerpen | ? | Ja |
| FR-1 | Lycée général technologique et professionnel Les Catalins<br>24, avenue des Catalins<br>26200 Montélimar<br>Tel.: +33 (0)4 75 00 76 76<br>E-Mail: ce.0260113g@ac-grenoble.fr | Nein | Ja |
| FR-2 | Lycée Professionnel et Industriel Emile Mathis<br>1, Rue du Dauphiné<br>67300 Schiltigheim<br>Tel.: +33 (0)3 88 18 55 18<br>E-Mail: ce.0670089h@ac-strasbourg.fr. | Nein | Ja |
| FR-3 | CFANI (Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure)<br>43, rue du Général de Gaulle<br>78490 Le Tremblay-sur-Mauldre<br>Tel.: +33 (0)1 61 39 01 18<br>E-Mail: cfani@free.fr | Nein | Ja |
| FR-4 | Institut Fluvia<br>8, rue Saint Florentin<br>75001 Paris<br>Tel.: +33 (0)1 42 60 36 13<br>E-Mail: contact@institutfluvia.fr | Nein | Ja |
| FR-5 | GRETA ARDECHE DROME<br>Lycée polyvalent Algoud Laffemas<br>37-39, rue Barthélémy-de-Laffemas 26901 Valence Cedex 9<br>Tel.: +33 (0)4 75 82 37 90<br>E-Mail: contact.gad@greta-0726.fr | Nein | Ja |
| NL-1 | CBR, divisie CCV<br>Lange Kleiweg 30<br>2288 GK Rijswijk ZH<br>Postbus 1810<br>2280 DV Rijswijk ZH | Ja | Nein |
| CH-1 | Schweizerische Rheinhäfen<br>Hochbergerstrasse 160<br>4019 Basel | Ja | Ja |

## XI. Haushalt und Verwaltung

### PROTOKOLL 26
### Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2025

**Beschluss**

Die Zentralkommission

in Kenntnis des Berichts des Sekretariats über die Jahresrechnung der ZKR für das Haushaltsjahr 2025,

in Kenntnis ferner des Berichts der Prüfungsgesellschaft FIBA über die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2025,

genehmigt diese Jahresrechnung und erteilt der Generalsekretärin Entlastung.

### PROTOKOLL 27
### Annahme der neuen Personalordnung des Sekretariats Anlage 3 der Geschäftsordnung

**Beschluss**

Die Zentralkommission,

in Kenntnis der Prioritäten der schweizerischen Präsidentschaft hinsichtlich der Modernisierung des Sekretariats der ZKR,

unter Hinweis darauf, dass die Modernisierung des Sekretariats auf den Leitprinzipien Flexibilität, Vereinfachung, Klarstellung sowie der Wahrung erworbener Rechte beruht,

in der Erwägung, dass die Personalordnung des Sekretariats Anlage 3 der Geschäftsordnung bildet,

eingedenk der Tatsache, dass die Geschäftsordnung mit dem Beschluss 2004-II-4 angenommen wurde,

beschließt die neue Personalordnung des Sekretariats als neue Anlage 3 der Geschäftsordnung,

beauftragt den Haushaltsausschuss, im Jahr 2029 eine Bewertung der Personalordnung mit Unterstützung des Unterausschusses für Verwaltungsfragen vorzunehmen,

bestimmt, dass die Personalordnung bei Bedarf aktualisiert wird, insbesondere um den Ergebnissen der für 2029 vorgesehenen Bewertung sowie der Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens und der bewährten Verfahren im Bereich Governance und Personalmanagement Rechnung zu tragen,

legt als Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Personalordnung den 1. Januar 2027 fest,

beauftragt die Generalsekretärin, gemäß Artikel 31 Nummer 4 der Geschäftsordnung einen Entwurf des Verwaltungsplans zu erstellen und in der Herbstplenartagung 2026 vorzulegen.

**Anlage**
(separat)

**PROTOKOLL 28**
**Genehmigung der Änderung des Stellenplans 2026 der Zentralkommission**

**Beschluss**

Die Zentralkommission

beschließt die Änderung des Stellenplans 2026, der die Zahl der Stellen im Sekretariat gemäß der in der Anlage enthaltenen Aufteilung auf 34,8 Vollzeitäquivalente festlegt.

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 28**

**Stellenplan**

| **Funktion** | **Besoldungsgruppe der Stellen** | **Haushalt VZÄ 2026** | **Änderung VZÄ 2026** |
|---|---|---|---|
| GS/Stellv.GS/CI | A4-A7 | 3 | 3 |
| | | | |
| Verwaltungsräte | A1-A3 | 10 | 11 |
| | | | |
| Assistenten | B1-B4 | 8,8 | 8,8 |
| | | | |
| Referenten | B3-B5 | 8 | 8 |
| | | | |
| Übersetzer | L1-L3 | 3,5 | 4 |
| | | | |
| **VZÄ** | | **33,3** | **34,8** |

**PROTOKOLL 29**
**Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2025**

**Beschluss**

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2025.

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 29**

1. ZUSAMMENENSETZUNG DER ZENTRALKOMMISSION UND IHRES SEKRETARIATS IM JAHR 2025

## PRÄSIDENTSCHAFT UND VIZEPRÄSIDENTSCHAFT



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



**Herr PORTMANN**, Botschafter, stellvertretender Direktor der Direktion für Völkerrecht im Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten, Leiter der schweizerischen Delegation bei der ZKR, amtiert seit dem 30. Januar 2025 als **Vize-Präsident** der ZKR.

## DELEGATIONEN

**Herr PORTMANN,** Botschafter, stellvertretender Direktor der Direktion für Völkerrecht im Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten, wurde, mit Wirkung vom 30. Januar 2025 zum Kommissar der Schweiz und Leiter der schweizerischen Delegation bei der ZKR ernannt, als Nachfolgerin von Herrn SEGER, der in den Ruhestand getreten ist.

**Herr GRÜNIG**, Politischer Berater Binnenschifffahrt, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Verkehr (BAV), Abteilung Sicherheit, Sektion Schifffahrt, wurde mit Wirkung vom 20. Oktober zum stellvertretenden Kommissar der Schweiz bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Herrn KÖRSCHGEN, der letztes Jahr von seinem Amt als Kommissar zurückgetreten ist.

**Frau CHRISTEN,** Juristin im Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten der Schweiz, zuvor stellvertretende Kommissarin bei der ZKR, wurde mit Wirkung vom 20. Oktober zur Kommissarin der Schweiz ernannt.

Die Zusammensetzung der Zentralkommission stellte sich somit zum Ende des Jahres 2025 wie folgt dar:

**DEUTSCHLAND**

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

**BELGIEN**

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

**FRANKREICH**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Kommissare: | Herr | COLAS | |
| | Frau | BOULDOUYRÉ | |
| | Herr | LEANDRI | |
| | Herr | QUIQUANDON | |
| Stellvertretende Kommissare: | Frau | KRAJKA | |
| | Herr | JANVIER | |

**NIEDERLANDE**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Kommissare: | Herr | VAN KRUININGEN | ***Präsident*** |
| | Frau | NOLAND | |
| | Herr | TEN BROEKE | |
| | Herr | KASTEEL | |
| Stellvertretende Kommissare: | Frau | BEZUIJEN | |
| | Frau | VAN DER SMAN | |

**SCHWEIZ**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Kommissare: | Herr | PORTMANN | ***Vize-Präsident*** |
| | Frau | ETTER | |
| | Herr | RÖTHLINGSHÖFER | |
| Stellvertretende Kommissare: | Herr | GRÜNIG | |
| | Herr | STALDER | |

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

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

2. AKTIVITÄTEN DER ZENTRALKOMMISSION

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

a) Plenarsitzungen

**ORDENTLICHE PLENARSITZUNG IM FRÜHJAHR**

Die Zentralkommission hielt ihre ordentliche Frühjahrsplenarsitzung unter dem Vorsitz von Herrn VAN KRUININGEN, am 5. Juni im Rheinpalast in Straßburg ab. Folgende Organisationen waren vertreten:

**Zwischenstaatliche Organisationen:**

- für die europäische Kommission: Herr VAN HONACKER
- für die Donaukommission: Herr ALEXANDER
- für die Moselkommission: Frau BRÜCKNER

**Beobachterstaaten:**

- für Luxemburg: Herr NILLES (online)
- für Polen: Frau NIEMIEC-BUTRYN (online)
- für Tschechien: Herr DABROWSKI

**ORDENTLICHE PLENARSITZUNG IM HERBST**

Die Zentralkommission hielt ihre ordentliche Herbstplenarsitzung unter dem Vorsitz von Herrn VAN KRUININGEN am 4. Dezember im Rheinpalast in Straßburg ab. Folgende Organisationen und Beobachterstaaten waren vertreten:

**Zwischenstaatliche Organisationen:**

- für die europäische Kommission: Herr ELEMENLER
- für die Donaukommission: Herr SEITZ
- für die Moselkommission: Frau BRÜCKNER

**Beobachterstaaten:**

- für Luxemburg: Herr NILLES (online)
- für Rumänien: Herr NEAGU
- für Tschechien: Herr DABROWSKI

b) Ausschüsse und Arbeitsgruppen der ZKR

Die Ausschüsse und Arbeitsgruppen der ZKR traten wie folgt zusammen:

**AUSSCHÜSSE**

der Haushaltsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn VAN KRUININGEN, am 4. Juni und am 3. Dezember in Straßburg;

der Unterausschuss für Verwaltungsfragen, unter dem Vorsitz von Frau SCHÄFER, am 16. April und unter dem Vorsitz von Frau CHRISTEN, am 13. Oktober in Straßburg;

eine Arbeitsgruppe „Revision der Personalordnung“, unter dem Vorsitz von Frau SCHÄFER, am 27. Februar, 16 März, 16. April, 24. April und unter dem Vorsitz von Herrn URWYLER, am 29. und 30. September sowie am 4. und 5. November;

der Vorbereitende Ausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn VAN KRUININGEN, am 19. März, 4. Juni, 1. Oktober und 3. Dezember in Straßburg;

der Wirtschaftsausschuss, unter dem Vorsitz von Frau BOULDOUYRÉ, am 18. März, 3. Juni und 2. Dezember in Straßburg;

der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, unter dem Vorsitz von Herrn BELLENGER, am 19. März und unter dem Vorsitz von Frau CHRISTEN, am 1. Oktober in Straßburg;

der Polizeiausschuss, unter dem Vorsitz von Frau ETTER, am 8. April und 14. Oktober in Straßburg;

der Untersuchungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn TURF, am 9. April und 15. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Frau NETHÖVEL-KATHSTEDE, am 20. März und 2. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, unter dem Vorsitz von Herrn TEN BROEKE, am 8. April und 14. Oktober in Straßburg;

der Kleine Schifffahrtsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn TURF, am 9. April, 1. Juli und 16. Oktober in Straßburg;

die gemeinsamen Sitzungen des Untersuchungsausschusses, des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt, des Wirtschaftsausschusses und des Ausschusses für Binnenschifffahrtsrecht, sowie eine Anhörung zur Roadmap zur Verringerung der Emissionen, unter dem Vorsitz von Frau BOULDOUYRÉ, am 10. April und am 16. Oktober in Straßburg;

die gemeinsamen Sitzungen des Polizeiausschusses, des Untersuchungsausschusses, des Ausschusses für gefährliche Güter, des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt, des Kleinen Schifffahrtsausschusses und des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz des CHEFINGENIEURS, am 3. Juni und am 2. Dezember in Straßburg;

**ARBEITSGRUPPEN**

die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, unter dem Vorsitz von Herrn RIETBERG (niederländische Delegation), vom 25. bis 27. Februar und unter dem Vorsitz von Frau ALEWIJN (niederländische Delegation), vom 26. bis 28. August in Straßburg;

die Arbeitsgruppe RIS, unter dem Vorsitz von Herrn BLAKEWAY (französische Delegation), am 18. Februar, am 16. September und am 11. Dezember in Straßburg;

die Arbeitsgruppe RIS, Gruppe Cybersicherheit (RIS/G – Cyber), unter dem Vorsitz von Herrn HENON (französische Delegation), am 17. Februar und am 15. September in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, unter dem Vorsitz von Frau VAN DIJK-VOLKER (niederländische Delegation), am 6. März, 26. Juni, 25. September in Straßburg und am 20. November in Budapest;

die Arbeitsgruppe für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn BLESSINGER, am 7. Februar, 12. September und am 7. November in Straßburg;

die Arbeitsgruppe für Infrastruktur und Umwelt, unter dem Vorsitz von Herrn GREWE, am 17. und 18. März. sowie am 3. und 4. September in Straßburg.

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

der ADN-Sicherheitsausschuss (Gemeinsame Expertentagung für die dem Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) beigefügte Verordnung), unter dem Vorsitz von Herrn BELDMANN, vom 27. bis 31. Januar sowie vom 25. bis 29. August in Genf (Schweiz);

der Verwaltungsausschuss des ADN, unter dem Vorsitz von Herrn BELDMANN, am 31. Januar und am 29. August in Genf (Schweiz);

die informelle Arbeitsgruppe „Sachkundigenausbildung“ (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn BÖLKER, vom 18. bis 20. März in Straßburg;

die informelle Arbeitsgruppe „Instruktion für das Lade- und Löschen“ am 1. und 2. April und am 16. und 17. September in Utrecht;

die informelle Arbeitsgruppe „Stoffe“ (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn DELAERE, am 6. und 7. Oktober in Brüssel.

2.2 Sitzungen und Veranstaltungen des CESNI

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

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

Der Ausschuss tagte zweimal, unter dem Vorsitz von Herrn BILIC-PRICIC (kroatische Delegation), am 10. April in Straßburg und am 28. Oktober in Den Haag.

### Technische Vorschriften für Binnenschiffe

In diesem Bereich hat der CESNI Erläuterungen zur Dokumentation der Neuerungen im **ES-TRIN 2025/1** (Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe) angenommen. Der ES-TRIN 2025/1 ist bekanntlich am 1. Januar 2026 in Kraft getreten. Die Änderungen des ES-TRIN 2025/1 betreffen unter anderem elektrische Antriebssysteme, die Verwendung von Methanol als Brennstoff und in der Höhe verstellbare Steuerhäuser. Die Erläuterungen richten sich in erster Linie an die für Schiffsuntersuchungen zuständigen Untersuchungskommissionen, aber auch an Werften, Schiffsausrüster und -eigner.

Des Weiteren hat der CESNI mit der Arbeit an einem Standard für die Messung und Berechnung von Luftschadstoffen begonnen. Ziel ist es, eine anerkannte, zuverlässige und reproduzierbare Methodik zur Messung und Berechnung von Luftschadstoffemissionen vorzulegen. 2026 könnte ein Abschnitt über Treibhausgase und eine Begriffsbestimmung für Emissionsklassen hinzugefügt werden.

Der CESNI hat ferner auch die Ausarbeitung des ES-TRIN 2027/1 in Angriff genommen, der 2026 verabschiedet werden soll. Die Änderungen betreffen insbesondere die Vorschriften für die Nutzung von Wasserstoff als alternative Energiequelle sowie Spurführungsassistenten für die Binnenschifffahrt (TGAIN). Alle Übergangsbestimmungen für bestehende Schiffe sind nun in einer einzigen Tabelle dargestellt. Die Kriterien für die Inanspruchnahme der Übergangsbestimmungen wurden zudem angepasst. So wird bei der Untersuchung nur der technische Zustand des Fahrzeugs berücksichtigt, ohne zwischen einem Fahrzeug mit einem fortlaufend gültigen Attest/Zeugnis und einem Fahrzeug, dessen Attest/Zeugnis nicht fortlaufend gültig war, zu unterscheiden.

Am 23. September 2025 hat der CESNI in Straßburg einen Workshop zum neuen Muster des Binnenschiffszeugnisses abgehalten.

**Berufsbefähigungen**

Auf der Sitzung am 10. April wurde auch eine Broschüre über den Einsatz von Spurführungsassistenten in der Binnenschifffahrt (TGAIN) verabschiedet. Der TGAIN ist ein System zur selbsttätigen Schiffssteuerung eines Fahrzeugs entlang einer vorgegebenen Fahrspur. Das System soll den Schiffsführer bei seinen Steuerungsaufgaben unterstützen und entlasten.

Die Broschüre wurde vom CESNI in Zusammenarbeit mit **EDINNA** erstellt und enthält wichtige Informationen für die sichere Nutzung eines TGAIN. Sie richtet sich vorrangig an Ausbildungseinrichtungen und Hersteller.

Die Broschüre enthält ein konkretes 6-Punkte-Programm, das die Kompetenzen beschreibt, über die ein TGAIN-Bediener verfügen sollte. Der CESNI beabsichtigt, die Befähigungsstandards für die Führungsebene zu überarbeiten, um die für die Nutzung von TGAIN erforderlichen Kompetenzen aufzunehmen.

Der CESNI hat auch **Leitlinien** für Ärzte veröffentlicht, um sie besser darüber aufzuklären, wie der Tauglichkeitsnachweis ausgefüllt werden muss.

2025 hat sich der CESNI zudem schwerpunktmäßig mit der Ausarbeitung der künftigen Standards für E-Tools sowie den künftigen Besatzungsvorschriften befasst. Des Weiteren wurde an der Einrichtung einer europäischen Datenbank mit Fragen für die theoretische Prüfung für Schiffsführer gearbeitet. Diese gemeinsame Datenbank soll ein einheitliches Befähigungsniveau für alle Schiffsführer gewährleisten, die auf europäischen Wasserstraßen unterwegs sind. Die Mitgliedstaaten können bereits jetzt auf nationaler Ebene eine Checkliste zur Erstellung und Auswahl von Multiple-Choice-Tests verwenden. Ferner wurden Arbeiten zu den Befähigungen für den Betrieb von Schiffen, die Wasserstoff als Brennstoff nutzen, durchgeführt, insbesondere durch die Ausarbeitung entsprechender Leitlinien.

**Informationstechnologien**

Ferner verabschiedete der CESNI eine Übersicht der Unterschiede zwischen den Ausgaben 2023/1 und 2025/1 des **ES-RIS** (Europäischer Standard für Binnenschifffahrtsinformationsdienste). Wie bekannt, wird das Inkrafttreten des ES-RIS 2025/1 für den 1. Januar 2026 empfohlen.

Die Übersicht gibt Auskunft über die wichtigsten Änderungen, die auf diese Weise schnell erkannt werden können, was die Umsetzung des Standards erleichtert. Sie besteht aus fünf Teilen und erläutert im Einzelnen

- die Änderungen der Spezifikationen im Zusammenhang mit dem elektronischen Kartendarstellungs- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt (Inland ECDIS);
- die Änderungen der Spezifikationen im Zusammenhang mit der Schiffsverfolgung und -aufspürung in der Binnenschifffahrt (VTT);
- die Änderungen der Spezifikationen im Zusammenhang mit den Nachrichten für die Binnenschifffahrt (NtS);
- die Änderungen der Spezifikationen im Bereich des Elektronischen Meldens in der Binnenschifffahrt (ERI);
- die Änderungen an der Struktur des ES-RIS (einschließlich der Hinzufügung eines übergreifenden Teils) sowie verschiedene redaktionelle Korrekturen.

Der CESNI hat ebenso eine neue Ausgabe des Einbauleitfadens für das Inland AIS-Gerät angenommen, die sich an zugelassene Fachunternehmen richtet. Dieser Leitfaden musste aufgrund neuer Anforderungen, die im ES-TRIN 2025/1 eingeführt wurden, aktualisiert werden. Er wurde Ende 2025 auf der Website des CESNI veröffentlicht. Darüber hinaus wurden die Arbeiten an der nächsten Ausgabe des ES-RIS (Europäischer Standard für Binnenschifffahrtsinformationsdienste) fortgesetzt. Diese wird insbesondere neue Vorschriften für die Anzeige des TGAIN auf dem Inland ECDIS enthalten. Der ES-RIS 2027/1 soll im April 2026 vom CESNI geprüft werden.

**Symposium zum 10-jährigen Bestehen des CESNI**

Am Rande der CESNI-Sitzung am 28. Oktober in Den Haag fand am 29. Oktober im Wereldmuseum in Rotterdam das Symposium „Navigating the Future of IWT“ statt. Ziel der Veranstaltung war es, das 10-jährige Bestehen des CESNI zu feiern und die wichtigsten Akteure der Binnenschifffahrt in Europa zusammenzubringen.

Der Vorsitzende des CESNI, Ivan Bilić-Prcić, schloss die Veranstaltung mit einer Zusammenfassung der wichtigsten Erfolge des CESNI in den letzten Jahren: die Entwicklung harmonisierter Standards, die die Sicherheit und Effizienz der Binnenschifffahrt verbessern, die Schaffung von „Brücken“ zwischen Regulierungsbehörden, Industrie und Experten sowie die Einrichtung einer soliden Zusammenarbeit, die die Binnenschifffahrt in Europa stärker, umweltfreundlicher und wettbewerbsfähiger macht. Der CESNI ist bereit, sich dank seiner soliden Grundlagen und des Vertrauens und der Zusammenarbeit zwischen seinen Mitgliedern und Beobachtern den Herausforderungen der Zukunft zu stellen.

## ARBEITSGRUPPEN DES CESNI

Die Arbeitsgruppen tagten wie folgt:

die Arbeitsgruppe für technische Vorschriften (CESNI/PT) tagte viermal, unter dem Vorsitz von Frau VAN DIJK-VOLKER, am 4. und 5. März, am 24. und 25. Juni, am 24. September in Straßburg sowie am 18. und 19. November in Budapest;

die nichtständige Arbeitsgruppe für technische Vorschriften für alternative Brennstoffe an Bord von Binnenschiffen (CESNI/PT/FC), unter dem Vorsitz von Herrn SEGIETH, am 15. Mai in Le Havre und am 14. November online;

die nichtständige Arbeitsgruppe für die Übergangsbestimmungen der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (CESNI/PT/DT), unter dem Vorsitz von Herrn DELAERE (belgische Delegation), am 20. Januar und am 8. September online;

die nichtständige Arbeitsgruppe für das neue Muster des Binnenschiffszeugnisses (CESNI/PT/MOD), unter dem Vorsitz von Frau VAN DIJK-VOLKER (niederländische Delegation), am 1. April online;

die Arbeitsgruppe für Berufsbefähigungen (CESNI/QP), unter dem Vorsitz von Herrn VAN DEN BOSSCHE (belgische Delegation), am 6. Februar in Straßburg, am 22. Mai, am 11. September und am 6. November in Straßburg;

die nichtständige Arbeitsgruppe für Qualitätsmanagement (CESNI/QP/QM), unter dem Vorsitz von Herrn VAN DEN BOSSCHE (belgische Delegation), online am 3. Februar, 19. Mai, 8. September und 3. November;

die nichtständige Arbeitsgruppe für Besatzungsvorschriften (CESNI/QP/Crew), unter dem Vorsitz von Herrn KLIEST (niederländische Delegation), am 5. Februar, 21. Mai, 10. September und 5. November in Straßburg;

die Arbeitsgruppe für Informationstechnologien (CESNI/TI), unter dem Vorsitz von Herrn OUDENES (niederländische Delegation), am 19. und 20. Februar sowie am 17. und 18. September in Straßburg;

die nichtständigen Arbeitsgruppen CESNI/TI tagten wie folgt:

- die Arbeitsgruppe für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt (CESNI/TI/ERI), unter dem Vorsitz von Herrn OUDENES, am 17. Juni in Esztergom (Ungarn) und am 10. Dezember in Straßburg;
- die Arbeitsgruppe für ein elektronisches Kartenanzeige- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt (CESNI/TI/Inland ECDIS), unter dem Vorsitz von Herrn MORLION, am 19. Juni in Esztergom und unter dem Vorsitz von Herrn OUDENES, am 8. Dezember in Straßburg;
- die Arbeitsgruppe für Nachrichten für die Binnenschifffahrt (CESNI/TI/NtS), unter dem Vorsitz von Herrn PLASIL, am 17. Juni in Esztergom und am 10. Dezember in Straßburg;
- die Arbeitsgruppe für Schiffsverfolgung und -aufspürung in der Binnenschifffahrt (CESNI/TI/VTT), unter dem Vorsitz von Herrn BOBER, am 20. Juni in Esztergom und am 9. Dezember in Straßburg.

## 2.3 Rechtliche Arbeiten

### 2.3.1 Auslegungsantrag zum Abkommen von 1952

Die ZKR hat einen Antrag auf Auslegung des Abkommens von 1952 über die zoll- und abgabenrechtliche Behandlung des Gasöls, das als Schiffsbedarf in der Rheinschifffahrt verwendet wird, und der Revidierten Rheinschifffahrtsakte erhalten. Im Lichte der Revidierten Rheinschifffahrtsakte interpretiert, zielt das Abkommen von 1952 darauf ab, die Gleichbehandlung der Binnenschifffahrtsunternehmen zu gewährleisten, indem es Abgaben, Steuern und alle sonstigen Regelungsmaßnahmen verbietet, die die Schifffahrt eines bestimmten Rheinuferstaates begünstigen könnten. Es befreit zudem Gasöl von jeglicher Besteuerung. Die eingegangene Beschwerde bezieht sich insbesondere auf Maßnahmen der Niederlande, die es niederländischen Bunkerbetrieben erlauben, erneuerbare Kraftstoffe zu günstigen Preisen zu verkaufen. Da Gasöl 1952 der einzige verfügbare Kraftstoff war, hat die ZKR einen evolutionären Ansatz gewählt: Das im Abkommen von 1952 vorgesehene Verbot von Maßnahmen der Mitgliedstaaten mit Auswirkungen auf die Kraftstoffpreise sollte ebenso wie für Gasöl auch für erneuerbare Kraftstoffe gelten.

Die ZKR ist jedoch der Ansicht, dass die von den niederländischen Behörden ergriffenen Maßnahmen nicht gegen das Abkommen von 1952 und die Revidierte Rheinschifffahrtsakte verstoßen, da sie auf Binnenschifffahrtsunternehmen und nicht auf Bunkerbetriebe abzielen. Zudem wird die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt in den anderen Rheinuferstaaten durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt, da den Binnenschifffahrtsunternehmen freigestellt bleibt, wo sie ihren Kraftstoff bunkern und welchen Kraftstoff (Gasöl oder andere) sie verwenden. Im Interesse des Umweltschutzes sollten Anreize zur Förderung der Entwicklung erneuerbarer Kraftstoffe unterstützt werden.

## 2.4 Verordnungsrechtliche Arbeiten

### 2.4.1 Änderung der RheinSchPV betreffend den Rechtsrahmen für alternative Energiequellen

Im Rahmen der Bemühungen zur Verringerung der Emissionen und zur Förderung von Innovationen wurde die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) hinsichtlich des rechtlichen Rahmens für alternative Energiequellen geändert.

Ziel ist es, einen zeitgemäßen und sicheren Rechtsrahmen für die Nutzung alternativer Energiequellen – Methanol und Akkumulatoren – auf dem Rhein zu schaffen.

Die Grundlage dieser umfangreichen Änderungen der RheinSchPV bilden die Erfahrungen, die auf dem Rhein mit den von der ZKR für innovative Pilotprojekte gewährten Abweichungen gesammelt wurden.

Die Änderungen betreffen insbesondere

- die Kennzeichnung der Fahrzeuge,
- das Bunkern oder den Austausch von Wechseltanks,
- das Durchfahren der Schleusen,
- das Stillliegen,
- die Wache und Aufsicht sowie
- die Sicherheit der Fahrzeuge (Anwesenheit einer Person mit entsprechenden Befähigungen an Bord).

2.4.2 Änderung der RheinSchPV im Bereich der Fahrregeln betreffend TGAIN

Die RheinSchPV wurde in Bezug auf die Spurführungsassistenten für die Binnenschifffahrt (TGAIN) geändert.

Die Änderungen der RheinSchPV dienen der Regelung der Verwendung von TGAIN und tragen zwei schweren Havarien an den Schleusen Iffezheim (Rhein) und Müden (Mosel) aus der jüngeren Vergangenheit Rechnung. Zu diesem Zweck enthalten sie Mindestvorschriften, die insbesondere das sichere Durchfahren von Schleusen gewährleisten sollen, bis die endgültigen Vorschriften voraussichtlich am 1. Januar 2028 in Kraft treten.

Diese Anordnung vorübergehender Art ist eine internationale koordinierte Maßnahme, die vom 1. Juni 2026 bis zum 31. Dezember 2027 gelten wird.

2.4.3 Weitere Änderungen der RheinSchPV

Die RheinSchPV wurde auch hinsichtlich der Neueinteilung der Liegestellen bei Wesseling und Köln-Godorf geändert.

Mit dieser Neueinteilung wird innerhalb der Reede Wesseling weiterhin eine Möglichkeit für das Stillliegen von Fahrzeugen mit zwei blauen Kegeln bestehen.

Zudem können Festmachedalben dann von den anderen Fahrzeugen ungehindert genutzt werden. Diese Änderungen der RheinSchPV treten am 1. Juni 2026 in Kraft.

Die RheinSchPV wurde zudem zwecks Anpassung der Vorschriften für die Bezeichnung der Fahrzeuge und insbesondere die Seitenlichter geändert. Die Seitenlichter müssen bei bestimmten Fahrzeugen systematisch auf dem Hinterschiff angebracht werden, damit sie bei Nacht besser erkennbar sind. Mit der beschlossenen Änderung wird den Besonderheiten von Schlepp- und Schubbooten mit einer Länge von weniger als 35 m Rechnung tragen. Sie sieht vor, solche Fahrzeuge von der Pflicht zur Anbringung der Seitenlichter auf dem Hinterschiff zu befreien, da die Befestigung der Lichter mit technischen Schwierigkeiten verbunden ist.

Diese Änderung tritt am 1. Dezember 2026 in Kraft.

2.4.4 Änderung der RheinSchPersV betreffend die Mobilität der Besatzungsmitglieder

Auf der Herbstplenarsitzung 2025 wurde eine Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) beschlossen, um künftig die Anerkennung von Befähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern, die von einem Drittstaat ausgestellt und von der Europäischen Kommission als gültig anerkannt wurden, zu ermöglichen.

Dieser vorgezogene Schritt ermöglicht eine gleichzeitige Anerkennung durch die Europäische Kommission und die ZKR und gewährleistet somit die Kohärenz der Rechtsrahmen. Außerdem erleichtert er die Mobilität von Arbeitskräften, die auf dem Rhein arbeiten möchten.

Diese Änderung ist am 1. Januar 2026 in Kraft getreten.

2.4.5 Änderung der RheinSchPersV betreffend das Schifferdienstbuch und das Sportpatent

Auf der Plenarsitzung im Frühjahr 2025 wurden mehrere Änderungen der RheinSchPersV beschlossen.

- Eine erste Änderung betrifft das Schifferdienstbuch. Künftig können Steuerleute auf die Erfassung ihrer Fahrzeiten im Schifferdienstbuch verzichten. Dies verringert den Verwaltungsaufwand, wenn sie keine weitere Qualifikation anstreben. Im Schifferdienstbuch muss ein entsprechender Vermerk vorgenommen werden.
- Eine zweite Anpassung der RheinSchPersV zielt darauf ab, die Befreiungen und Erleichterungen bei der Patentprüfung zu ergänzen. Im Rahmen der Erteilung eines Sportpatents kann die Behörde einen Kandidaten, der bereits ein entsprechendes nationales Patent erworben hat, künftig von der praktischen Prüfung befreien.

Diese Änderungen der RheinSchPersV sind am 1. Januar 2026 in Kraft getreten.

2.5 Arbeiten zu den Binnenschifffahrtsinformationsdiensten (RIS)

2.5.1 Änderung der RheinSchPV betreffend die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht

Zum 1. Dezember 2026 tritt eine neuerliche Ausweitung der elektronischen Meldepflicht in Kraft. Diese Ausweitung gilt für Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 86 m, die über einen oder mehrere Laderäume zum Gütertransport verfügen. Sie betrifft auch Fahrzeuge, deren Antriebs- oder Hilfssysteme mit einer anderen Energiequelle als Gasöl oder verflüssigtes Erdgas (LNG) betrieben werden (d. h. mit Methanol, gasförmigem Wasserstoff oder Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh). Die zuständigen Behörden können für Tagesausflugsschiffe eine Ausnahme von dieser elektronischen Meldepflicht gewähren. Die ZKR möchte das Gewerbe bereits jetzt auf diese erweiterte elektronische Meldepflicht aufmerksam machen. Die betroffenen Fahrzeuge müssen bis zum 30. November 2026 alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um das Versenden elektronischer Meldungen zu gewährleisten. Es empfiehlt sich daher, zeitnah eine Software für das Versenden elektronischer Meldungen auszuwählen und die vom Softwareanbieter vorgegebenen Formalitäten zu erledigen, wie z. B. die Eröffnung eines Kontos bei der niederländischen Behörde Rijkswaterstaat (RWS), um Engpässe am Stichtag zu vermeiden.

2.6 Technische Vorschriften für Binnenschiffe und Greening der Flotte

Die Roadmap der ZKR zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt (2021) skizziert Übergangsszenarien für die Flotte und identifiziert eine Reihe möglicher finanzieller, regulatorischer und freiwilliger Maßnahmen.

Auf ihrer Plenarsitzung im Juni 2025 nahm die ZKR einen Bericht über die Fortschritte bei der Umsetzung der Roadmap und die Notwendigkeit einer Aktualisierung an. Die ZKR zieht eine positive Bilanz der Fortschritte bei der Umsetzung der Roadmap, wenngleich sie einräumt, dass einige Maßnahmen noch nicht umgesetzt werden konnten.

Nach Konsultation der von der ZKR anerkannten Verbände im Rahmen einer Anhörung am 16. Oktober 2025 hat die ZKR im Dezember 2025 die Überarbeitung der Studie „Wirtschaftliche und technische Bewertung der Technologien für ein Greening als Beitrag zur Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt“ in die Wege geleitet. Soweit die erforderlichen Mittel vorhanden sind, soll dieses Forschungsprojekt die Grundlage für eine Überarbeitung der Roadmap bis 2030 bilden.

## 2.7 Der Rhein als Wasserstraße

Auf ihrer Plenarsitzung im Frühjahr 2025 genehmigte die ZKR verschiedene Bauvorhaben am Rhein, so

- die Verlegung eines Betonschutzrohres mittels Microtunneling zur Unterquerung des Rheins für ein Wärmenetz zwischen Kehl und Straßburg,
- der Bau einer neuen Straßenbrücke und der Ersatz der bestehenden Brücke über die Lek bei Hagestein,
- die Instandhaltungsarbeiten an der Schleusen- und Stauwehranlage Amerongen auf dem Nederrijn,
- die Modernisierung des industriellen Automatisierungssystems an der Schleusen- und Stauwehranlagen Driel, Amerongen und Hagestein auf dem Nederrijn,
- die Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim für das Jahr 2024.

Am 28. April hatte die ZKR bereits einen Beschluss über den Neubau einer zweiten Rheinbrücke zwischen Wörth und Karlsruhe als Straßenbrücke im schriftlichen Verfahren angenommen.

Am 17. Oktober nahm die ZKR einen weiteren Beschluss im schriftlichen Verfahren an, der das Setzen einer Dalbe für das Festmachen mittelgroßer und großer Schiffe oberhalb der Schleuse Gerstheim betrifft.

Darüber hinaus genehmigte die ZKR auf ihrer Plenarsitzung im Herbst 2025 die Sperrung von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten.

Die ZKR begrüßte bei dieser Gelegenheit auch die Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf dem Rhein: Geschiebezugabe bei Iffezheim, am Mittelrhein und am Niederrhein, Sohlstabilisierung unterhalb Iffezheim und bei Bockum-Krefeld sowie Baggerungen am Oberrhein und am Mittelrhein (Mainz-Weisenau).

## 2.8 Automatisierte und ferngesteuerte Schifffahrt

Um den Ausbau der ferngesteuerten Schifffahrt zu fördern und Erfahrungen zu sammeln, nahm die ZKR auf ihrer Herbstplenartagung sechs Empfehlungen für folgenden Pilotprojekte an:

- Gütermotorschiff ERNST KRAMER;
- Schubverband PRIVILEGE;
- Tankmotorschiff VOLHARDING 1;
- Tankmotorschiff VOLHARDING 3;
- Tankmotorschiff VOLHARDING 17;
- Gütermotorschiff BLUE MARLIN.

Auf der Grundlage dieser Empfehlungen der ZKR werden die nationalen Behörden ermächtigt, für diese sechs Schiffe von den Verordnungen der ZKR abzuweichen. Konkret sehen die Pilotprojekte vor, dass die Schiffe bzw. der Schubverband zu bestimmten Zeiten und auf bestimmten Abschnitten des Rheins aus der Ferne von einem Operator in einer Fernsteuerungszentrale (FSZ) gesteuert werden können. Bei diesen Projekten muss daher von einigen Bestimmungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) abgewichen werden, selbst wenn eine diensthabende Mindestbesatzung an Bord ist. Da es sich um eine Testphase handelt, bleibt der Schiffsführer an Bord allein verantwortlich und kann jederzeit eingreifen. Der Einsatz zusätzlicher Sensoren auf den Schiffen bzw. dem Schubverband, die dem Operator in der FSZ zur Verfügung stehenden Informationen und die Mindestbesatzung an Bord sollen ein im Vergleich zur „konventionellen“ Schifffahrt gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten. Die Empfehlungen sehen vor, dass der ZKR regelmäßig Auswertungsberichte vorgelegt werden, um Erfahrungen zu sammeln und diese in die Arbeit einfließen zu lassen. Diese Empfehlungen sind konkrete Beispiele für die Förderung von Innovationen und den Ausbau der automatisierten und ferngesteuerten Schifffahrt durch die ZKR.

## 2.9 Wirtschaftliche Arbeiten

### 2.9.1 Market Insight – April 2025

Die ZKR hat ihren Bericht zur europäischen Binnenschifffahrt „Market Insight“ im April 2025 veröffentlicht, der sich hauptsächlich auf das erste Halbjahr 2024 bezog.

### 2.9.2 Jahresbericht 2025

In Fortsetzung ihrer langen und fruchtbaren Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) im November 2025 ihren Jahresbericht der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa veröffentlicht.

Die Veröffentlichung des Jahresberichts der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa ist ein Beispiel für eine gelungene Zusammenarbeit auf europäischer Ebene, bei der alle Akteure und beteiligten Interessenvertreter, einschließlich der Flusskommissionen und der Vertreter des Gewerbes, eingebunden werden. Frau Kopczynska, Generaldirektorin der GD MOVE, und Frau Luijten, Generalsekretärin der ZKR, veranschaulichen mit ihren Vorworten die dezidiert europäische Dimension der Veröffentlichung.

Der neue Jahresbericht gibt einen ausführlichen Überblick über die Marktlage und die Entwicklungen der Binnenschifffahrt in Europa im Jahr 2024.

### 2.9.3 Thematischer Bericht

Das Sekretariat der ZKR hat im September 2025 einen neuen thematischen Bericht zu den Schiffsbauaktivität in der Binnenschifffahrt fertiggestellt. Der Anfang 2026 veröffentlichte Bericht untersucht den aktuellen Stand, die Herausforderungen, Chancen und Aussichten für den Binnenschiffsbau in Europa.

### 2.9.4 Wirtschaftliche Lage der Binnenschifffahrt in Europa

Die ZKR hat am 5. Juni und am 4. Dezember Beschlüsse zur wirtschaftlichen Lage der europäischen Binnenschifffahrt angenommen: einen Beschluss für das Jahr 2024 und den zweiten Beschluss für das erste Halbjahr 2025 mit Prognosen für das zweite Halbjahr.

## 2.10 Weitere wichtige Arbeiten der ZKR im Jahr 2025

### 2.10.1 Einräumung des Status eines Beobachterstaates für die Republik Moldau

Auf ihrer Herbstplenarsitzung verlieh die ZKR der Republik Moldau den Status eines Beobachterstaates. Die Republik Moldau ist Mitglied der Donaukommission und hat den Status eines offiziellen Beitrittskandidaten zur Europäischen Union. Außerdem hat Moldau seit 2023 Beobachterstatus beim CESNI. Die ZKR sieht der Beteiligung Moldaus an ihren Aktivitäten mit Freude entgegen. Moldau ist der zwölfte Staat, der Beobachterstatus bei der ZKR hat.

### 2.10.2 Zusammenarbeit mit der European Association of Developers of Inland Nautical Software (EADINS)

Die ZKR hat der European Association of Developers of Inland Nautical Software (EADINS) 2025 den Status eines anerkannten Verbandes verliehen.

EADINS wurde 2019 gegründet und vertritt einen Großteil der Unternehmen, die mit der Entwicklung von Embedded Software für die Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) befasst sind. Diese Unternehmen sind auch in anderen Bereichen tätig, z. B. in der Automatisierung der Schifffahrt, einschließlich Spurführungsassistenten für die Binnenschifffahrt (TGAIN) und Containerverwaltungssoftware. EADINS ist eingeladen, an den Arbeiten der ZKR, insbesondere in den Bereichen Digitalisierung (etwa zu den Vorschriften im Zusammenhang mit der Nutzung von RIS und TGAIN) und Automatisierung, teilzunehmen.

## 2.11 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 Internationalen Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR),
- bei der Moselkommission (MK) und
- bei der Donaukommission (DK).

## 2.12 Interinstitutionelle Beziehungen

a) Europäische Kommission (EK)

Die verstärkte Zusammenarbeit, die 2003 mit einer Kooperationsvereinbarung zwischen der Europäischen Kommission und der Zentralkommission eingeleitet und 2013 mit einer Verwaltungsvereinbarung zwischen der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE) und dem Sekretariat der ZKR erneuert wurde, verlief 2025 erneut sehr intensiv.

Die halbjährlichen Koordinierungssitzungen zwischen dem Sekretariat der ZKR und der GD MOVE fanden am 27. Mai und am 25. November online statt.

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

b) Moselkommission (MK)

Im Rahmen der neuen Kooperationsabmachung vom 8. Dezember 2022 zwischen den beiden Organisationen wurde die gemeinsame Sitzung zwischen dem Sekretariat der Moselkommission und dem Sekretariat der ZKR am 6. November online abgehalten.

Das Sekretariat der ZKR war bei der Frühjahrsplenarsitzung der Moselkommission am 22. Mai in Senningen (Luxemburg) und am 27. November in Metz vertreten.

c) Donaukommission (DK)

Das Sekretariat der ZKR nahm an der Frühjahrs- und Herbstplenartagung der Donaukommission am 12. Juni und am 17. Dezember teil.

d) Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR)

Das Sekretariat der ZKR nahm an den Feierlichkeiten zum 75-jährigen Jubiläum der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins am 3. Juli in Düsseldorf teil. Die IKSR wurde am 11. Juli 1950 in Basel gegründet, um sich grenzüberschreitend mit den Problemen der Verschmutzung des Rheins auseinanderzusetzen.

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

Das Sekretariat der ZKR nahm am 15. und 16. April sowie am 18. Oktober in Colmar an der Sitzung der Internationalen Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes teil.

f) Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

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

g) RAINWAT-Ausschuss

Das Sekretariat der ZKR nahm an der Sitzung des RAINWAT-Ausschusses am 13. März in Wien teil.

2.13 Nichtstaatliche Organisationen

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

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

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

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

Im Jahr 2025 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 3. Juli in Straßburg und
- die Wintersitzung am 16. Dezember in Straßburg statt,

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

Am 2. Juli fand in Straßburg eine Anhörung der anerkannten Verbände unter dem Vorsitz von Herrn KOLTSIDAS statt.

Die Arbeitsgruppe CDNI trat unter dem Vorsitz von Frau BOULDOUYRÉ (französische Delegation) am 23. und 24. April sowie am 8. und 9. Oktober in Straßburg zusammen.

Die Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (IAKS), das für die Umsetzung von Teil A (Annahme und Entsorgung öl- und fetthaltiger Abfälle) zuständige Gremium, tagte unter dem Vorsitz des Stellvertretenden Generalsekretärs der ZKR, Herrn RUSCHE, am 20. Mai sowie am 27. November in Straßburg.

4. ZENTRALE VERWALTUNGSSTELLE FÜR DIE SOZIALE SICHERHEIT DER RHEINSCHIFFER

Die 88. und 89. Sitzung der Zentralen Verwaltungsstelle fanden unter dem Vorsitz von Herrn KIELWEIN (deutsche Delegation) am 16. Mai und am 28. November in Straßburg statt.

5. BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten mit Wirkung zum 1. Januar 2025 folgende Mitglieder an:

**RICHTER**

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

**STELLVERTRETENDE RICHTER**

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

**GERICHTSKANZLER**

Frau BRAAT, Rechtsberaterin der ZKR

**SITZUNGEN**

Die Berufungskammer hat im Jahr 2025 nicht getagt.

## XII. Querschnittsfragen und Verschiedenes

### PROTOKOLL 30
### Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt

Kein Beschluss.

## XIII. Sonstige Mitteilungen und Punkte zur Kenntnisnahme

### PROTOKOLL 31
### Mündlicher Bericht der internationalen Organisationen und Beobachterstaaten

Kein Beschluss.

### PROTOKOLL 32
### Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)

Kein Beschluss.

### PROTOKOLL 33
### Genehmigung der Niederschrift der Plenartagung vom 4. Dezember 2025

**Beschluss**

Die Niederschrift der Plenartagung vom 4. Dezember 2025 wird genehmigt.

### PROTOKOLL 34
### Pressemitteilung

**Beschluss**

Der Pressemitteilungsentwurf wird wie üblich nach der Plenartagung den von den Delegationen benannten Kontaktstellen zur Genehmigung übermittelt. Die Delegationen haben 48 Stunden Zeit, um ihre Anmerkungen zu übermitteln. Nach Ablauf dieser Frist gilt die Pressemitteilung als angenommen und wird auf der Website der ZKR veröffentlicht.

### PROTOKOLL 35
### Termin der nächsten Sitzung

**Beschluss**

Die nächste Plenarsitzung findet am 3. Dezember 2026, in Straßburg, statt.

***