ZKR

ZENTRALKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

HERBSTSITZUNG 2024
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE
(2024-II)

Straßburg, den 5. Dezember 2024

ZENTRALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (24) 2 final

HERBSTSITZUNG 2024

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2024-II)

Straßburg, den 5. Dezember 2024

INHALTSVERZEICHNIS

Seiten

I. Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung 5

PROTOKOLL 1 Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung 5

PROTOKOLL 2 Zusammensetzung der Zentralkommission 5

II. Allgemeine Fragen..... 5

PROTOKOLL 3 Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union Unterzeichnung eines neuen Dienstleistungsvertrags mit der GD MOVE der Europäischen Kommission 5

PROTOKOLL 4 Überarbeitung der Arbeitsprogramme 2024-2025..... 6

III. Rechtliche Fragen..... 34

PROTOKOLL 5 Rechtliche Fragen 34

IV. Wirtschaftsaspekte..... 34

PROTOKOLL 6 Wirtschaftliche Lage der Binnenschifffahrt auf dem Rhein im ersten Halbjahr 2024..... 34

PROTOKOLL 7 Änderung des Beschlusses 2024-I-6 zu der wirtschaftlichen Lage der Rheinschifffahrt für das Jahr 2023 (korrigierte Version von November 2024)..... 47

PROTOKOLL 8 Änderung des Beschlusses 2023-II-9 zu der wirtschaftlichen Lage der europäischen Binnenschifffahrt für die erste Jahreshälfte 2023 (korrigierte Version von November 2024)..... 54

V. Schifferpatente und Besatzungen..... 65

PROTOKOLL 9 Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung: Änderung des § 11.01 Nummer 2 (Patentpflicht) und der Anlage 5 (Besonderheiten für das Befahren von Abschnitten des Rheins, die als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden)..... 65

VI. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein 70

PROTOKOLL 10 Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Änderung der Anlage 13 in Bezug auf das Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach der dem ADN beigefügten Verordnung 70

PROTOKOLL 11 Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) betreffend die Sonderbestimmungen für einzelne Rheinstrecken (§§ 9.01 Nummern 2 und 3 und 10.01 Nummer 4)..... 74

PROTOKOLL 12 Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Harmonisierung des Begriffs „Schiffsattest“ in der RheinSchPV 76

PROTOKOLL 13 Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und Verweis auf die Edition 2025/1 des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (ES-RIS 2025/1) (§ 1.01)..... 82

VII. Technische Vorschriften für Binnenschiffe 86

PROTOKOLL 14 Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO), der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2025/1) 86

PROTOKOLL 15 Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) Anpassung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB) ... 89

VIII. Automatisierte Navigation ... 89

PROTOKOLL 16 Automatisierte Navigation ... 89

IX. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen ... 90

PROTOKOLL 17 Anwendung des ADN auf dem Rhein – Anpassung der Übergangsbestimmungen der Anlage 1 des Beschlusses 2009-II-20 ... 90

X. Der Rhein als Wasserstraße ... 93

PROTOKOLL 18 Errichtung einer Aussichtsplattform durch die Gemeinde Drusenheim am linken Rheinufer bei Rhein-km 318,200 ... 93

PROTOKOLL 19 Setzen von zwei zusätzlichen Dalben an der Umschlagstelle des Industrieunternehmens TEREOS in Marckolsheim bei Rhein-km 242,000 ... 97

PROTOKOLL 20 Setzen von zwei Dalben für das Festmachen von großen Schiffen oberhalb der Schleuse Marckolsheim bei Rhein-km 239,600 ... 102

PROTOKOLL 21 Sperrung von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten ... 106

XI. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art ... 108

PROTOKOLL 22 Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art ... 108

XII. Haushalt und Verwaltung ... 118

PROTOKOLL 23 Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2025 ... 118

PROTOKOLL 24 Änderung der Personalordnung ... 119

XIII. Verschiedenes ... 122

PROTOKOLL 25 Regelmäßige Beschlüsse zum Jahresende ... 122

XIV. Sonstige Mitteilungen und Punkte zur Kenntnisnahme ... 122

PROTOKOLL 26 Mündlicher Bericht der internationalen Organisationen und Beobachterstaaten ... 122

PROTOKOLL 27 Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) ... 122

PROTOKOLL 28 Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR ... 122

PROTOKOLL 29 Genehmigung der Niederschrift der Plenartagung vom 13. Juni 2024 ... 128

PROTOKOLL 30 Der Arbeitsmarkt in der europäischen Binnenschifffahrt ... 129

PROTOKOLL 31 Pressemitteilung ... 129

PROTOKOLL 32 Termin der nächsten Plenartagung ... 129

ZKR
ZENTRALKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CCR (24) 2 final
5. Dezember 2024
fr/de/nl

ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2024 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

I. Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung

PROTOKOLL 1
Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2
Zusammensetzung der Zentralkommission

Kein Beschluss.

II. Allgemeine Fragen

PROTOKOLL 3
Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union
Unterzeichnung eines neuen Dienstleistungsvertrags mit der GD MOVE der Europäischen Kommission

Beschluss

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR),

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

ermächtigt ihre Generalsekretärin, im Namen der ZKR den Vertrag MOVE/D3/SER/2024-109 /SI2.928809 (MOVE-2024-NP-0045) „Technical assistance from the CCNR to the European Commission - Support to IWT Market Observatory and other measures in support of inland navigation in Europe“ zu unterzeichnen,

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

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

PROTOKOLL 4
Überarbeitung der Arbeitsprogramme 2024-2025

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Willen zur Effizienz, wonach Themen in den am besten geeigneten Gremien zu behandeln sind,

in der Feststellung, dass bestimmte Aufgaben ihrer Ausschüsse vollständig oder teilweise dem CESNI übertragen wurden und nun in dessen am 17. Oktober 2024 angenommenen Arbeitsprogramm für den Zeitraum 2025-2027 enthalten sind,

billigt die in der Anlage beigefügten überarbeiteten Arbeitsprogramme ihrer Ausschüsse für den Zeitraum 2024-2025.

Anlage

Anlage zu Protokoll 4

I – Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht

HAUPTAUFGABENBEREICH des AUSSCHUSSES DF:

Klärung und Harmonisierung des Rechts, Beschwerdeverfahren

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Auftrag der ME
I-24-1	**Beziehungen zur Europäischen Union und Verknüpfung des Rheinschifffahrtsrechts mit dem Unionsrecht** Rechtliche Fragen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Kooperationsvereinbarungen Verfügbare rechtliche Instrumente zur Stärkung der Zusammenarbeit	fortlaufend		Siehe auch DF (19) 28 intern	DF, auf Antrag und in Abstimmung mit PRE	I	
I-24-2	**Rechtsmonitoring/Überwachung der internationalen Übereinkommen** Überwachung des Ratifizierungsstands der internationalen Übereinkommen, insbesondere des CLNI 2012, und Beantwortung etwaiger Fragen im Zusammenhang mit deren Umsetzung	fortlaufend		DF (11) 20	DF	I	
I-24-3	**Vereinheitlichung der Verwendung der Begriffe „Schiffsführer“ und „Fahrzeug“ in den drei Verordnungen der ZKR**	2018 - 2025			DF	I	
I-24-4	**Rechtsberatung auch auf Ersuchen anderer Ausschüsse**	fortlaufend			DF, auf Antrag und in Abstimmung mit den anderen Ausschüssen	I	

II - Wirtschaftsausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES ECO

Aufgaben in Verbindung mit der Weiterentwicklung der Marktbeobachtung (MB)

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlage	Zuständigkeit	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
Arbeiten im Zusammenhang mit der Marktbeobachtung							
II-24-1	**Bereitstellung von Wirtschaftsdaten in Verbindung mit der Binnenschifffahrt in Europa**	Permanent	Sicherstellen einer möglichst vollständigen Datenerfassung.	Europäischer Vertrag 2022-2025	ECO	I	
II-24-2	**Einholung der Stellungnahmen und Kommentare des Ausschusses vor Veröffentlichung der verschiedenen Berichte**		Sicherstellen einer möglichst großen Übereinstimmung zwischen den Auslegungen in den Marktbeobachtungsberichten und dem Standpunkt der ZKR-Delegationen (und der Industrie).			I	

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlage	Zuständigkeit	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
II-24-3	**Niedrigwasser für die Rheinschifffahrt: Überwachung der wirtschaftlichen Aspekte**		Regelmäßige Überwachung der wirtschaftlichen Aspekte der Folgen von Niedrigwasser für die Rheinschifffahrt - im Rahmen der Marktbeobachtungs-aktivitäten, - auf Anfrage der Delegationen für spezifischere Analysen. In Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt bei den Infrastrukturaspekten. In Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt: - Regelmäßige Organisation von Workshops zu diesem Thema. - Regelmäßige Berichte der Delegationen über die auf nationaler Ebene umgesetzten Initiativen (im Rahmen der Korrespondenzgruppe).	ECO (22) 62 ECO (21) 15	ECO IEN	I	
Förderung der Energiewende in der Binnenschifffahrt und Unterstützung ihrer Umsetzung							
II-24-4	**Unterstützung bei der Durchführung der im Implementierungsplan der ZKR-Roadmap vorgeschlagenen Maßnahmen**	2024 - 2025	Einführung eines internationalen Umwelt- und Klimaschutzlabels: Festlegung der Gestaltungskriterien, der Methodik zur Emissionsmessung (in zwei Schritten), der Aspekte im Zusammenhang mit der Umsetzung, Abstimmung mit allen betroffenen Akteuren.	Roadmap der ZKR	ECO RV DF	I	Maßnahmen V1 der Roadmap

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlage	Zuständigkeit	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
	Im Rahmen seiner Zuständigkeiten trägt der Ausschuss in Abstimmung mit den anderen zuständigen Ausschüssen und im Zusammenhang mit der ZKR-Studie über die Finanzierung der Energiewende in der europäischen Binnenschifffahrt zur Implementierung der ZKR-Roadmap bei. Er entwickelt Vorschläge zur Koordinierung von ZKR-Aktivitäten zur Umsetzung der Ziele der Mannheimer Erklärung, welche die Wirtschaft betreffen.		Identifizierung möglicher Maßnahmen zur Realisierung und Finanzierung der Energiewende, Hinarbeiten auf ein passend europäisches Zuschussprogramm für die Binnenschifffahrt im Hinblick auf die Energiewende.		ECO		Maßnahmen F1 der Roadmap und Absatz 4.2 der Mannheimer Erklärung
			„EU-Taxonomie“: Technisches Monitoring der Arbeiten zur Taxonomie durch das Sekretariat.		ECO		Maßnahmen F2 der Roadmap
			Beitrag zu den nächsten Schritten im Rahmen der Roadmap: - Bericht über die Fortschritte bei der Umsetzung der Roadmap bis 2025, - Prüfung der Zweckmäßigkeit einer Überarbeitung der „ZKR-Studie“ bis spätestens 2025, - Prüfung einer möglichen Ausdehnung des Umfangs der Roadmap bis 2025.		ECO RV IEN		Kapitel 6 der Roadmap
II-24-5	**Energiebesteuerung und Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt: Anpassung an die klimatischen Herausforderungen**	2024 - 2025	Monitoring der Überarbeitung der Richtlinie 2003/96/EG und ihrer Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt und die ZKR in enger Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht. Gewährleistung eines koordiniertes Vorgehen innerhalb der ZKR. Sicherstellung der Vereinbarkeit des Rheinregimes mit den Herausforderungen des Klimawandels.	ECO (23) 6 intern	ECO DF	I	

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlage	Zuständigkeit	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
II-24-6	**Bereitstellung von Informationen über die verfügbaren Finanzierungs-programme für die Binnen-schifffahrt auf nationaler und europäischer Ebene im Zusammenhang mit der Energiewende**	2024 - 2025	Jährliche Aktualisierung einer Zusammenfassung der in den ZKR-Staaten verfügbaren Finanzierungsmechanismen zur Unterstützung der Energiewende und der Modernisierung der Flotte. Der Ausschuss fungiert hauptsächlich als Austauschplattform.	ECO (22) 70 intern ECO (22)m 88, Punkt 6	ECO	II	Absatz 4.1 der Mannheimer Erklärung
Plattform für den Austausch und die Koordinierung von Positionen							
II-24-7	**Förderung der Interessen der Binnenschifffahrt und insbesondere der Rheinschifffahrt bei Diskussionen mit wirt-schaftlichen Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt durch Förderung der Koordinierung zwischen den Delegationen und ggf. den Interessenträgern.**	2024 - 2025	Identifizieren EU-politischer Entwicklungen mit erheblichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt. Bei Bedarf Erstellen eines Analysepapiers und Erarbeiten einer Argumentationshilfe zu diesen Entwicklungen. Argumentationshilfe durch die Delegationen und/oder das Sekretariat an die zuständigen Stellen weiterleiten. Ein koordiniertes Vorgehen innerhalb der ZKR gewährleisten und der Stimme der Binnenschifffahrt Geltung verschaffen.	ECO (23)m 12, Punkt 6	ECO	I	Absatz 6 der Mannheimer Erklärung

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlage	Zuständigkeit	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
II-24-8	**Einladung externer Referenten zur Präsentation von Projekten oder Studien mit Bezug zu den Arbeiten des Wirtschaftsausschusses, den Prioritäten der Mannheimer Erklärung oder der Roadmap**	2024 - 2025	Möglichkeit für einen externen Akteur, eine Präsentation mit Bezug zu den Arbeiten des Wirtschaftsausschusses zu halten. Insbesondere könnten auf Initiative der Delegationen oder des Sekretariats Themen im Zusammenhang mit der Mannheimer Erklärung präsentiert werden: bessere Einbindung der Binnenschifffahrt in digitale und multimodale Logistikketten, Sicherstellung einer schnelleren und effizienteren Abfertigung der Ladung von Binnenschiffen in den Seehäfen, Klima- und Energieaspekte und deren Finanzierung.		ECO	II	

III - Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES IEN:
Instandhaltung und Verbesserung der Wasserstraße, übergreifende Umweltthemen, grundlegende Fragen der nachhaltigen Entwicklung in der Binnenschifffahrt

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-24-1	**Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt bei Nutzung von alternativen Brennstoffen.**	2024-2025	Die Dienste, die bei Zwischenfällen am Rhein zum Einsatz kommen, also Rettungsdienste, Feuerwehren und Polizei, möglicherweise auch Wasserstraßenverwaltungen, sollen in die Lage versetzt werden, gefährlichen Ereignissen mit alternativen Brennstoffen oder großvolumigen elektrischen Speichern erfolgreich zu begegnen. Hierzu könnte 2025 eine Veranstaltung, zum Beispiel ein runder Tisch oder Workshop, organisiert werden. Hierfür sind 2024 noch weitere organisatorische Fragen, wie zum Beispiel eine mögliche Teilnahmegebühr, zu klären und Vorarbeiten, wie die Erstellung eines Programmentwurfs erforderlich. (Siehe auch III-22-1)	IEN (21) 71 = IEN/G (21) 43	IEN/G	II	→ 4.1

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-24-2	**Unterstützung bei der Durchführung der im Implementierungsplan der ZKR-Roadmap vorgeschlagenen Maßnahmen.** Im Rahmen seiner Zuständigkeiten trägt der Ausschuss in Abstimmung mit den anderen zuständigen Ausschüssen zur Implementierung der ZKR-Roadmap bei. Er entwickelt Vorschläge zur Koordinierung von ZKR-Aktivitäten zur Umsetzung der Ziele der Mannheimer Erklärung, welche die Infrastruktur betreffen.		**Beitrag zu den nächsten Schritten im Rahmen der Roadmap:** • Bericht über die Fortschritte bei der Umsetzung der Roadmap bis 2025, • Prüfung der Zweckmäßigkeit einer Überarbeitung der „ZKR-Studie“ bis spätestens 2025, • Prüfung einer möglichen Ausdehnung des Umfangs der Roadmap bis 2025.		ECO/RV/ IEN	I	→ 5 Kapitel 6 der Roadmap
			Die Roadmap zur Verringerung der Emissionen hat eine hohe strategische Bedeutung für die ZKR und enthält Elemente mit Bezug zur Infrastruktur. Der Ausschuss tagt hierzu nach thematischem Bedarf in gemeinsamen Sitzungen mit dem Wirtschafts- und dem Untersuchungsausschuss. Der Fokus liegt aktuell auf dem Austausch zu nationalen Maßnahmen zur Umsetzung der ZKR Roadmap sowie auf dem Emissionslabel der ZKR. (Siehe auch III-22-4)		IEN	II	→ 4.1

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
			Unterstützung der Entwicklung von Vorschlägen für die Infrastruktur zur Verfügbarmachung von alternativen Energiequellen für die Binnenschifffahrt im Rahmen der Maßnahmen R1f und R3 der Roadmap. Zukünftig werden alternative Energiequellen verstärkt eingesetzt werden. Seitens der ZKR besteht Interesse, dass die hierfür notwendige Infrastruktur im erforderlichen Umfang zur Verfügung gestellt wird. In Koordination mit dem Untersuchungsausschuss werden die nationalen und europäischen Aktivitäten hierzu begleitet und durch gezielte Impulse unterstützt. (Siehe auch Maßnahme R3 der Roadmap) Der Ausschuss arbeitet an der Identifizierung von technischen und rechtlichen Lücken in den Regelwerken zu Bunkerstellen für alternative Energieträger. Erste wichtige Elemente konnten bereits beim Workshop für Landstrom identifiziert werden. (Siehe auch IEN (22) 6 und Maßnahme R1f der Roadmap.) (siehe auch III-22-8)		IEN/G	II	→ 5

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-24-3	**Formulierung von Anforderungen an den Rhein als Wasserstraße.**	2024	Die Binnenschifffahrt wird zukünftig noch besser als bisher die Ziele anderer Nutzer bei ihrer Nutzung berücksichtigen müssen. Die IKSR hat ihre Ziele mit dem Programm „Rhein2040“ festgelegt. Der Ausschuss wird seinerseits Ziele für die Nutzung des Rheins als Wasserstraße formulieren. Der Ausschuss hat seinen Entwurf den übrigen Ausschüssen im Frühjahr übermittelt und beabsichtigt die Arbeiten Ende 2023 bzw. Anfang 2024 abzuschließen. Im Anschluss (2024 oder 2025) werden die Ergebnisse den Stakeholdern im Rahmen einer noch näher festzulegenden Veranstaltung vorgestellt. (Siehe III-22-3)	IEN (19)m 24, Punkt 7 IEN (21) 31 intern IEN (21)m 37, Punkt 16	IEN	I	→ 6.1

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-24-4	**Einbringen der ZKR-Position und Vertreten der Interessen der Rheinschifffahrt in die Arbeiten der Europäischen Kommission zur Erstellung eines Konzepts zum „Good Navigation Status (GNS)“ und bei der Implementierung der TEN-V Verordnung.**	2024 - 2025	Die revidierte der TEN-V Verordnung wird voraussichtlich Ende 2023 veröffentlicht. Auch in den Jahren 2024 und 2025 werden Arbeiten zum Thema GNS und zur Unterstützung der Implementierung der TEN-V Verordnung in einer möglichen europäischen Expertengruppe (z.B. NAIADES) notwendig sein. Der Ausschuss muss die Position der ZKR über seine Mitglieder in dieser Gruppe vertreten. Zusätzliche, gezielte Stakeholder-Aktivitäten erforderlich. (Siehe III-22-5)	IEN (15) 29 = IEN/G (15) 48 IEN (19) 8 = IEN/G (19) 10 IEN (21) 44 intern = IEN/G (20) 33 intern IEN (21) 60 = IEN/G (21) 37	IEN/G	I	→ 2.1

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-24-5	**Erarbeiten von Vorschlägen zur Verbesserung der Quantität und der Qualität der Liegestellen am Rhein, insbesondere zur Ausrüstung von Liegestellen mit Landstrom und mit Ladestationen.**	2024 - 2025	Abschluss der Arbeiten zu den quantitativen Aspekten für Ende 2023 vorgesehen. Im Anschluss daran folgen Arbeiten zur regionalen Verteilung der zusätzlichen Liegestellen und Ermittlung der Auslastung der vorhandenen Liegestellen sowie parallel dazu zu den qualitativen Aspekten von Liegestellen. Erste kurzfristige Maßnahmen aus dem Aktionsplan Landstrom and Liegestellen werden umgesetzt. (Siehe III-22-7)	IEN (19)m 24, Punkt 6.1 IEN (21) m 37, Punkt 7 IEN (21) 26 intern IEN (23)m 34, Punkt 6.1 IEN (23) 37	IEN/G	I	→ 5 → 7.2
III-24-6	**Analyse von Aktivitäten und Dokumenten der Europäischen Kommission zur Implementierung der Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG) mit Bezug auf den Rhein bzw. die Rheinschifffahrt und, falls erforderlich, Formulierung von Handlungsempfehlungen zur Unterstützung der Delegationen.**	2024 - 2025	Verfolgung der Aktivitäten im Rahmen der Common Implementation Strategy (CIS) der Europäischen Kommission; Koordinierung von CIS-Aktivitäten mit Auswirkungen auf die Schifffahrt. (Siehe III-22-10)	IEN (13) 32	IEN/G	II	

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-24-7	**Klimawandel (Eindämmung und Anpassung): Analysen von Studien zu den Auswirkungen des Klimawandels auf die Wasserstraße Rhein. Befassung mit den Anforderungen der Binnenschifffahrt an den Rhein als Wasserstraße. Ableitung von Handlungsempfehlungen für eine mögliche Anpassung der Infrastruktur.** **Fortschreibung des ZKR Sachstandsberichts über den Klimawandel und die Auswirkungen auf [die Rheinschifffahrt und] die Infrastruktur**	2024 - 2025	Der Ausschuss hat entschieden den Sachstandsbericht auf Grundlage der Regionalisierung des sechsten Berichts des Weltklimarates (IPCC) ab 2023 zu aktualisieren. Der Ausschuss aktualisiert bei Bedarf den Text zu Klimawandel auf der ZKR Webseite. Der Ausschuss verfolgt die Entwicklungen der KHR und der IKSR und passt ggf. seine Entscheidungen an. Der Ausschuss schreibt seinen Sachstandsbericht fort. (Siehe III-22-11)	2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III IEN (20)m 81, Punkt 9	IEN/G	I	

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-24-8	**Niedrigwasser: Analyse von Studien zum Niedrigwasser des Rheins. Ableitung von Handlungsempfehlungen für eine mögliche Anpassung der Infrastruktur. Fortführung der Aktivitäten zum Reflexionspapier „Act Now“.**	2024 - 2025	Analyse der Folgen von Niedrigwasser für die Rheinschifffahrt und Ableitung von Empfehlungen für die Infrastruktur. In Zusammenarbeit mit Wirtschaftsausschuss bei wirtschaftlichen Aspekten auf Basis der dritten Edition des Reflexionspapiers „Act now!“. (Siehe III-22-12)	IEN (18) 39 = IEN/G (18) 35 = ECO (18) 41 IEN (21)m 37, Punkt 11 IEN (21) 20	IEN/G	II	→ 1
III-24-9	**Überarbeitung und Aktualisierung der „Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der ZKR“ und der „Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein“**	2024 - 2025	In den vergangenen Jahren wurden einige Fehler in den Verfahren des Ausschusses identifiziert und Vorschläge zur Verbesserung übermittelt. Der Ausschuss könnte auch die Mindestanforderungen überprüfen und ggf. aktualisieren.	2016-II-17 IEN (18) 7	IEN	II	

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-24-10	**Identifikation von Engstellen am Rhein**	2024 - 2025	Erfassung möglicher Engstellen an Brücken über den Rhein. Erfassung von Durchfahrtshöhen- und breiten. Vorlage einer Liste bis Ende 2025.	IEN (22)m 88, Punkt 4.1	IEN/G	II	
III-24-11	**Infrastrukturelle Unterstützungsmöglichkeiten zur Verlagerung von Großraum- und Schwertransporte (GST) auf die Wasserstraße**	2024 - 2025	Austausch zur Ausweitung der Erhebung zu GST-Übergabepunkten für den gesamten Rhein, zur Ausweitung GST-geeigneter Hubs am Rhein, zur infrastrukturellen Unterstützung zur Etablierung von RoRo-Verkehren auf dem Rhein	IEN (23) 54	IEN	II	→ 6
III-24-12	**Bewerten und Vorbereiten der Billigung von Baumaßnahmen, soweit die Belange der Schifffahrt berührt werden**	Ständig		1995-I-29	IEN/G	F[1]	
III-24-13	**Feststellen der Verfügbarkeit der Schleusen am Oberrhein**	Ständig	Teilnahme an den regelmäßigen Sitzungen zur Abstimmung der Schleusensperrzeiten am Oberrhein.	2007-II-6, IV	IEN/G	F	

[1] F steht für Fortlaufend.

IV – Polizeiausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES POLIZEIAUSSCHUSSES:

Betriebliche Schiffssicherheit, Betrieb der Fahrzeuge und Verhalten im Verkehr;
River Information Services (RIS)

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
Betriebliche Schiffssicherheit, Betrieb der Fahrzeuge und Verhalten im Verkehr							
IV-24-1	**Förderung der Nutzung von alternativen Brennstoffen in der Binnenschifffahrt – Sicherheitsvorschriften und Infrastruktur**	2022 - 2025	RheinSchPV, ES-TRIN	RP/G (21) 58 = RP (21) 59 RP/G (23) 53 = RP (23) 46 = RIS/G (23) 27	RP/G (RV)	I	→5
IV-24-2	**Anpassung der Vorschriften für das Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form**	2016 - 2025	§§ 1.10 und Anlage 13 RheinSchPV	Beschlüsse 2019-II-16, 2021-I-10 und 2022-II-14	RP/G (RV/G, STF, RIS/G)	II	→5
IV-24-3	**Bezeichnung der Wasserstraße sowie von Hindernissen**	2024 - 2025	Anlage 8 Abschnitt III RheinSchPV	RP/G (23) 36 = RP (23) 29	RP/G	II	→5
IV-24-4	**§ 14.09 RheinSchPV – Änderung von ausgewiesenen Liegestellen im Bereich der Reede Wesseling/Godorf**	2024 - 2025	§ 14.09 RheinSchPV	RP/G (23) 42 = RP (23) 40	RP/G	II	
IV-24-5	**Prüfung der möglichen Auswirkungen auf die RheinSchPV im Hinblick auf die Nutzung und den Betrieb von Spurführungsassistenten für die Binnenschifffahrt (SAB)**	2023 - 2025	RheinSchPV	RP/G (23) 54 = RP (23) 47 = RN (23) 35	RP/G (RIS/G)	II	→5

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
IV-24-6	**§ 3.10 RheinSchPV – Bezeichnung der Schubverbände in Fahrt**	2024 - 2025	§ 3.10 RheinSchPV	RP (23) 50 = RP/G (23) 59	RP/G	II	
IV-24-7	**Analyse und ggf. mögliche Anpassung der RheinSchPV im Hinblick auf die automatisierte Schifffahrt**	2022 - 2025	RheinSchPV	RP (21) 61 rev. 1 = RP/G (21) 60 rev. 1 RIS/G (21) 45 rev. 1 RP/G (23) 11	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-24-8	**Prüfung der Vorschriften zur Position der Seitenlichter**	2020 - 2025	§ 3.08 RheinSchPV	RP (23) 66 = RP/G (23) 67	RP/G	II	

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
Binnenschifffahrtsinformationsdienste							
IV-24-9	**Ausweitung der elektronischen Meldepflicht zum 1. Dezember 2026**	2023 - 2025	§ 12.01 RheinSchPV	Beschluss 2023-I-8 RP/G (23) 56 = RIS/G (23) 28	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-24- 10	**Aktualisierung der Verweise auf die RIS-Standards in der RheinSchPV**	2024 - 2025	RheinSchPV, ES-RIS	RP (19) 69 rev. 1 intern = RP/G (19) 78 rev. 1 interne = RIS/G (19) 58 rev. 1 intern	RP/G (RIS/G)	F[1]	
IV-24-11	**Aktualisierung der elektronischen Broschüre und der Informationsbroschüre über die Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS Geräten und elektronischen Kartenanzeigesystemen**	2022 - 2025	RheinSchPV	RP (21)m 34, Punkt 7.2	RIS/G	F	
IV-24-12	**Vorlage eines Entscheidungsvorschlags zur Einführung der Verpflichtung zum Anzeigen des Setzens der blauen Tafel im Inland ECDIS**	2014 - 2025	§ 4.07 RheinSchPV, Anlage 5 des ES-TRIN	RP (21) 41 rev. 2 = RP/G (21) 41 rev. 2 = RIS/G (21) 34 rev. 2 RIS/G (22) 9 rev. 1	RIS/G (RP/G)	II	→5

1 F steht für Fortlaufend.

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
IV-24-13	**Prüfung möglicher Auswirkungen auf die RheinSchPV durch die Nutzung von Yachtradaranlagen, zukünftiger Halbleiterradare sowie von Radardaten in anderen Anwendungen**	2022 - 2025	RheinSchPV	RP (23) 52 rev. 2 = RP/G (23) 62 rev. 2 = RISG (23) 36 rev. 2 RIS/G (23) 17	RIS/G (RP/G)	II	
IV-24-14	**Festlegen von zukunftsfesten Anforderungen an Informations- und Navigationsgeräte**	2022 - 2025	RheinSchPV, ES-TRIN	RP (23) 51 = RP/G (23) 61 = RISG (23) 35 RIS/G (22) 43 rev. 1	RIS/G (RP/G)	I	
IV-24-15	**Prüfung der strategischen Fragen zu möglichen Anforderungen und Empfehlungen hinsichtlich der Fernsteuerungszentralen**	2022 - 2025		RP (21) 67 = RIS/G (21) 49 = RP/G (21) 64	RP/G (RIS/G)	II	→5
IV-24-16	**Erarbeiten von Maßnahmen zur Erhöhung der Cyberwiderstandsfähigkeit und zur Aufrechterhaltung von Binnenschifffahrtsdiensten am Rhein bei Cyberangriffen**	2020 - 2025	RheinSchPV, ES-TRIN, ES-RIS	RP (19) 35 = RP/G (19) 46 = RIS/G (19) 35 RP (21) 83 intern rev. 1 = RIS/G (21) 59 intern rev. 1 RP (22) 41 rev. 3 intern = RP/G (22) 49 rev. 3 intern = RIS/G (22) 31 rev. 3 intern	RIS/G Cyber (RIS/G) RP/G	I	→5

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
IV-24-17	**Verfolgung der Entwicklung der Verwendung von anwendungsspezifischen Meldungen (ASM – Application Specific Messages)**	2017 - 2025	§ 4.07 RheinSchPV	RIS/G (21) 35 rev. 2 = RP (21) 42 rev. 2 = RP/G (21) 42 rev. 2	RIS/G (RP/G)	II	→5
IV-24-18	**Verfolgung der Entwicklung der Verwendung von Navigationshilfen im Inland AIS (AtoN – Aids to Navigation)**	2018 - 2025	§ 4.07 RheinSchPV	RIS/G (21) 36 rev. 1 = RP (21) 43 rev. 1 = RP/G (21) 43 rev. 1	RIS/G (RP/G)	I	→5
IV-24-19	**Vorbereitungsarbeiten für eine neue digitale Strategie**	2016 - 2025		RP (21) 81 = RIS/G (21) 57 = RP/G (21) 72 RP (22) 26 = RP/G (22) 26 = RIS/G (22) 11 RP (23) 33m, Punkt 8	RIS/G	II	→5

V – Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES STF:
Rheinpatente, Qualifikationen und Arbeitsbedingungen der Binnenschiffer

Code	Aufgaben	Dauer	Vorschriften	Grundlage	Zuständigkeit	Priorität	Mannheimer Erklärung
Aktualisierungen der RheinSchPersV							
V-24-1	Sammlung verbesserungswürdiger Punkte in der RheinSchPersV und Vorbereitung entsprechender Änderungen	2024-2025	RheinSchPersV	Beschluss 2022-II-9	STF und STF/G	F	Absätze 2 und 7
V-24-2	Aktualisierung der RheinSchPersV zur Anpassung von Verweisen und Terminologie, geringfügige technische Änderungen	2024-2025	RheinSchPersV	Beschluss 2022-II-9	STF und STF/G	F	
Einheitliche Umsetzung der RheinSchPersV und Zusammenarbeit zwischen den Behörden							
V-24-3	Begleitung der Umsetzung der RheinSchPersV, Suche nach harmonisierten Lösungen und Zusammenarbeit zwischen den Behörden, Aktualisierung der Listen und Tabellen zur Ausführung der RheinSchPersV	2024-2025	RheinSchPersV	Beschluss 2022-II-9 STF/G (23) 31 STF/G (23) 27	STF und STF/G	F	-
V-24-4	Besprechung der Möglichkeit und gegebenenfalls der Bedingungen, Prüfungen auf Englisch abzulegen	2024-2025	-	STF (23) 36 (Problemanalyse CH)	STF und STF/G	II	Absatz 7

Code	Aufgaben	Dauer	Vorschriften	Grundlage	Zuständigkeit	Priorität	Mannheimer Erklärung
V-24-5	Verwaltung und Bewertung der Verwaltungsvereinbarungen und, falls erforderlich, zusätzliche Anerkennungsverfahren	2024-2025	RheinSchPersV, Kapitel 20	Beschluss 2016-I-7 Verwaltungs-vereinbarungen STF (23) 41 intern (Problemanalyse)	STF und STF/G	F	
V-24-6	Klarstellung des Begriffs „Sicherstellung“ und Harmonisierung der praktischen Ansätze	2024-2025	RheinSchPersV und Richtlinie (EU) 2017/2397	STF (23) 43 intern (Problemanalyse)	STF und STF/G	II	
Innovationen: neue Technologien, Greening und Flexibilität der Besatzungen							
V-24-7	Erörterung der Notwendigkeit eines Rechtsrahmens für Besatzungsmitglieder an Bord von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben einschließlich eines möglichen Einsatzes von Bunkersimulatoren	2024-2025	RheinSchPersV	Beschluss 2022-II-9 STF (23) 51 intern (Problemanalyse) STF (23) 54 (Problemanalyse BE)	STF und STF/G	II	Absatz 7
V-24-8	Verfolgung der Initiative der Europäischen Kommission zu Besatzungsvorschriften und E-Tools	2024-2025	-	PRE (23)m 9, 2.3	STF/G und STF	I	Absätze 2 und 7
V-24-9	Analyse der Lücken zwischen der RheinSchPersV und dem Bedarf an Anpassungen für automatisierte und ferngesteuerte Fahrzeuge	2024	RheinSchPersV	STF (23) 45 intern (Problemanalyse BE)	STF und STF/G	I	Absatz 7

Code	Aufgaben	Dauer	Vorschriften	Grundlage	Zuständigkeit	Priorität	Mannheimer Erklärung
V-24-10	Formulierung von Stellungnahmen zu Anträgen auf Abweichungen für dem Kleinen Schifffahrtsausschuss vorgelegte Pilotprojekte in Bezug auf Berufsbefähigungen und Besatzungen	2024-2025		Verfahren zur Genehmigung eines Pilotprojektes der automatisierten und ferngesteuerten Schifffahrt auf dem Rhein	STF, in Verbindung mit RN	F	Absatz 7
V-24-11	Entwicklung einer Methodologie für die Besatzung und ihre Befähigung für die automatisierte und ferngesteuerte Schifffahrt.	2025	-	STF (23) 54 (Problemanalyse BE)	STF	I	Absatz 7

VI – Untersuchungsausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES RV:

Technische Schiffssicherheit, Bau und Ausrüstung der Fahrzeuge

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlage	Zuständigkeit	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
VI-24-1	Erteilung von Empfehlungen für Gleichwertigkeiten und Abweichungen in Anwendung von § 2.20 der RheinSchUO	2024-2025	RheinSchUO, § 2.20	-	RV/G	F	Maßnahme V3 der Roadmap und Absatz 5 der Mannheimer Erklärung
VI-24-2	Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung der Veröffentlichung neuer Editionen des ES-TRIN und neuer Entwicklungen	2024	RheinSchUO § 1.01 Nummer 25	2017-II-20 2019-I-11 2020-II-22 2022-II-15	RV/G – RV	F	Maßnahme R1a der Roadmap
VI-24-3	Unterstützung bei der Durchführung der im Implementierungsplan der ZKR-Roadmap vorgeschlagenen Maßnahmen, insbesondere - Einführung eines internationalen Umwelt- und Klimaschutzlabels: Vorbereitende Arbeiten zur Festlegung der Gestaltungskriterien, der Methodik zur Emissionsmessung (in zwei Schritten), der Aspekte im Zusammenhang mit der Umsetzung, Abstimmung mit allen betroffenen Akteuren. - Aktualisierung der Liste innovativer Schiffe - Jährliche Datenerfassung der Treibhausgas- und sonstigen Schadstoffemissionen - Stimulierung von Forschung und Entwicklungsprojekten - Beitrag zu den nächsten Schritten gemäß Kapitel 6 der Roadmap (d. h. hauptsächlich bis 2025 über die Fortschritte zu berichten sowie zu bewerten, ob die Studien zu den Technologien überarbeitet und der Umfang der Roadmap ausgedehnt werden sollten.)	2024-2025	-	2021-II-36 (Roadmap für Emissionen) RV (23)m 35, Punkt 5 RV (21)m 23, Punkt 3.1	RV – ECO – IEN – DF	I	Maßnahmen V1, V4, V6 und F3 der Roadmap und Absatz 4 der Mannheimer Erklärung

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlage	Zuständigkeit	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
VI-24-4	Prüfung der strategischen Fragen zur Unterbreitung eines Vorschlags an den CESNI mit kollektive Lösungen für die Erhaltung bestimmter Schiffe im Zusammenhang mit dem Ablauf der langfristigen Übergangsbestimmungen im ES-TRIN	2025	RheinSchUO, ES-TRIN	Zielsetzungen der niederländischen Präsidentschaft PRE (23) 18	RV/G – RV	I	-
VI-24-5	Prüfung der strategischen Fragen zu möglichen Anforderungen und Empfehlungen betreffend Fernsteuerungszentralen	2025	RheinSchUO, ES-TRIN	RV (21) 62 RV/G (22) 37 rev. 1 = RN (23) 9	RVG – RN – RN	II	Absatz 5 der Mannheimer Erklärung
VI-24-6	Klärung des Verfahrens zur Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften innerhalb der ZKR	2025	RheinSchUO	RV (21) 55 RV/G (23) 8 = RV (23) 3	RV	II	-
VI-24-7	Überwachung von Hindernissen und Lücken in Regelwerken bei der Anpassung von Schiffen an Niedrigwasserereignisse und ggf. Vorbereitung eines koordinierten Vorschlags an den CESNI in Zusammenarbeit mit den Ausschüssen IEN und ECO.	2025	RheinSchUO, ES-TRIN	RV (22)m 79, Punkt 9	RVG	II	-
VI-24-8	Aufgaben, die aus dem Arbeitsprogramm des CESNI, des Polizeiausschusses, des Wirtschaftsausschusses, des Kleinen Schifffahrtsausschusses, eines anderen Ausschusses oder der ZKR-Präsidentschaft resultieren können, aufgrund eines besonderen Auftrags oder einer Problemanalyse	2024-2025	-	-	RVG – RV	II	-

VII – Kleiner Schifffahrtsausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES RN

Steuerung und Koordinierung der Arbeiten zur automatisierten Navigation

Nr.	Aufgabe	Dauer	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
VII-24-1	**Prüfung von Empfehlungsanträgen auf Abweichung von den Verordnungen der ZKR**	Fortlaufend	Beschluss 2020-II-21	RN	F	→5
VII-24-2	**Verfolgung der Akzeptanz und Nutzung der internationalen Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt, insbesondere außerhalb der ZKR**	Fortlaufend	Beschlüsse 2018-II-16 und 2020-II-21	RN	F	→5
VII-24-3	**Entwicklung eines Glossars von Begriffen für die automatisierte Schifffahrt und ferngesteuerte Fahrzeuge in den drei Arbeitssprachen der ZKR und zusätzlich auf Englisch**	Fortlaufend	RN (23) 24 = RP (23) 34 = RP/G (23) 38 = RV (23) 33 = RV/G (23) 27 = IEN (23) 36 = IEN/G (23) 29 = DF (23) 21 = STF (23) 29	RN	F	→5
VII-24-4	**Bestandsaufnahme der Pilot- und Forschungsprojekte im Bereich der automatisierten Schifffahrt und ferngesteuerten Fahrzeuge**	Fortlaufend	Beschluss 2018-II-16 automation.ccr-zkr.org	RN	F	→5
VII-24-5	**Aktualisierung der Rahmendokumente für die Durchführung eines Pilotprojekts auf dem Rhein unter Berücksichtigung der gesammelten Erfahrungen**	Fortlaufend	https://www.ccr-zkr.org/12050000-fr.html#04	RN	I	→5

Nr.	Aufgabe	Dauer	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
VII-24-6	**Zusammenstellung der Erfahrungen aus Pilotprojekten im Bereich der automatisierten Schifffahrt und ferngesteuerten Fahrzeuge**	Fortlaufend	Beschluss 2020-II-21	RN	F	→5
VII-24-7	**Entwicklung eines Verfahrens zur Evaluierung der Ergebnisse der abgeschlossenen Pilotprojekte, die von der ZKR empfohlen wurden**	2023-2025	RN (21) 12 rev. 5; RN (22)m 16, Punkt 3.1	RN	II	→5
VII-24-8	**Koordinierung der Arbeiten im Zusammenhang mit der automatisierten Schifffahrt gemeinsam mit den anderen Ausschüssen der ZKR (STF, RV, RP und, wenn es die Situation erfordert, IEN, MD und DF)**	Fortlaufend	Beschluss 2020-II-21	RN	F	→5
VII-24-9	**Koordinierung der Arbeiten im Bereich der Fernsteuerungszentralen gemeinsam mit den anderen Ausschüssen der ZKR (STF, RV, RP und, wenn es die Situation erfordert, IEN, MD und DF)**	Fortlaufend	RN (23) 12 = RP (23) 14 = RP/G (23) 28 = RV (23) 12 = RV/G (23) 13 = STF (23) 15; RN (23) 31 = RP (23) 41 = RP/G (23) 43 = RV (23) 40 = RV/G (23) 31 = STF (23) 18 = DF (23) 24	RN	F	→5
VII-24-10	**Verfolgung der Entwicklung von neuen Technologien, die für die automatisierte Schifffahrt nützlich sein könnten**	Fortlaufend	RN (23) 43	RN	F	→5

III. Rechtliche Fragen

PROTOKOLL 5
Rechtliche Fragen

Kein Beschluss.

IV. Wirtschaftsaspekte

PROTOKOLL 6
Wirtschaftliche Lage der Binnenschifffahrt auf dem Rhein im ersten Halbjahr 2024

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des mündlichen Berichts des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Binnenschifffahrt auf dem Rhein im ersten Halbjahr 2024.

Anlage

Anlage zu Protokoll 6

1. Beförderungsaufkommen auf dem Rhein

Methodische Vorgehensweise

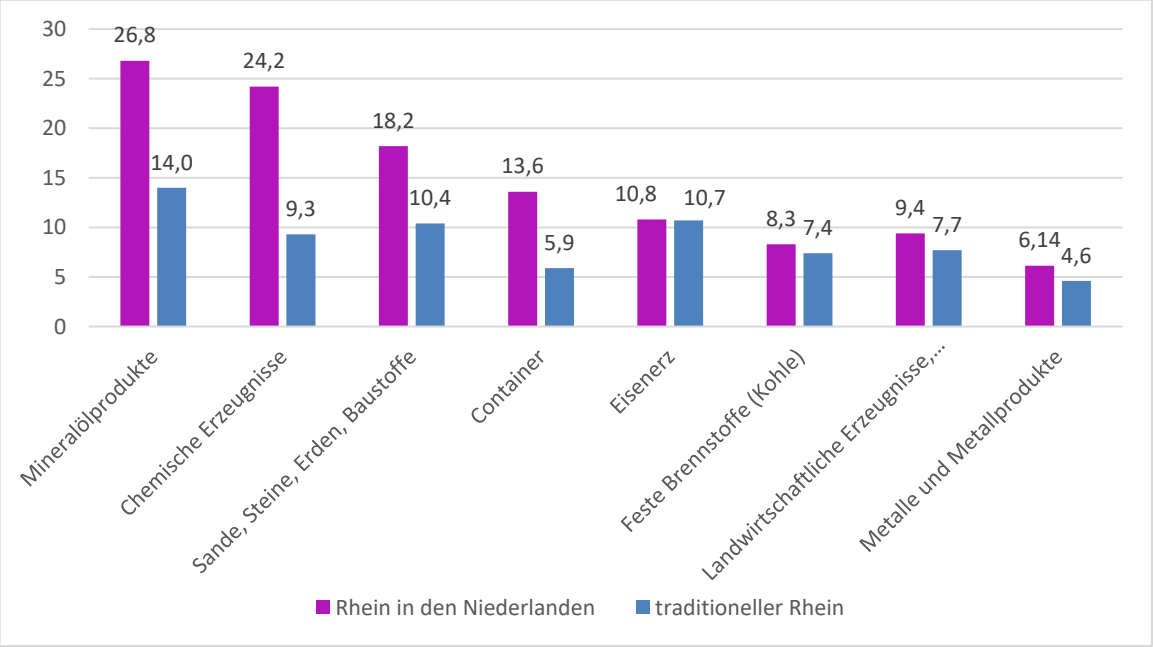
In früheren Berichten wurde unter dem Rheinverkehr der Verkehr zwischen Basel und der deutsch-niederländischen Grenze verstanden. Dieses auch als traditioneller Rheinverkehr bezeichnete Konzept berücksichtigte nicht den Güterverkehr auf dem niederländischen Rhein bzw. im niederländischen Rheindelta.[1]

Dank einer Kooperation mit Rijkswaterstaat ergab sich im Jahr 2023 die Möglichkeit, den Güterverkehr im niederländischen Rheindelta mit in die Datensammlung einzubeziehen. Hierbei wurde zunächst der geografische Rahmen abgesteckt. Es wurde also definiert, welche Wasserstraßen in den Niederlanden zum Rhein gezählt werden.[2] Die Verbindung zwischen dem Rheindelta und dem Hafen Antwerpen wurde ebenfalls berücksichtigt (Verbindung RheinSchelde). Diese trägt vor allem zu den erhöhten Mengen an Erdölprodukten oder chemischen Erzeugnissen bei, die auf dem niederländischen Rhein beobachtet werden.

Auf der Basis dieser Auswahl lieferte Rijkswaterstaat entsprechende Daten, die vom Sekretariat ausgewertet wurden. Folgende Grafik zeigt die Menge der im ersten Halbjahr 2024 beförderten Güter für den niederländischen Rhein (Quelle: Berechnung nach Daten von Rijkswaterstaat) sowie für den traditionellen Rhein (Quelle: Berechnung nach Daten von Destatis).

Es ist ersichtlich, dass auf dem niederländischen Rhein deutlich mehr Flüssiggüter befördert werden als auf dem traditionellen Rhein. Eine Addition der Mengen der beiden Rheinabschnitte ist nicht möglich, da dies zu Doppelzählungen führen würde. In der Tat wird ein erheblicher Anteil der in den Niederlanden transportierten Güter auch auf dem traditionellen Rhein befördert.

ABBILDUNG 1: GESAMTE MENGEN AUF DEM NIEDERLÄNDISCHEN RHEIN UND AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN IM ERSTEN HALBJAHR 2024



Quellen: Berechnung ZKR auf Basis von Daten von Rijkswaterstaat und Destatis

[1] Der niederländische Rhein bildet ein Delta, weshalb die Begriffe niederländischer Rhein und niederländisches Rheindelta synonym gebraucht werden.

[2] Berücksichtigte Wasserstraßen: Waal, Hollands Diep, Boven-Merwede, Oude Maas, Dordtsche Kil, Beneden-Merwede, Lek, Nieuwe Maas, Noord, Nieuwe Merwede, Nieuwe Waterweg, Amsterdam-Rijnkanaal, Rijn-Schelde-Verbinding, Hartelkanaal, IJssel

Die Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Lage

Die Weltwirtschaft zeigte in der ersten Jahreshälfte 2024 Anzeichen einer Erholung nach dem Beginn des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine. Das Wirtschaftswachstum hat sich angesichts der kriegsbedingten Energie- und Nahrungsmittelkrise, des weltweiten Inflationsanstiegs und der durch die Pandemie verursachten Unterbrechungen der Versorgungskette als erstaunlich widerstandsfähig erwiesen. Die Inflation ist zurückgegangen und dürfte bis 2025 in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften 2% erreichen, eine Rate, die die Zentralbanken normalerweise anstreben. Auf der anderen Seite hat der Handel mehr Schwierigkeiten zu bewältigen, da zahlreiche Handelsschranken im Zuge einer weltweiten Umgestaltung der Handelsstrukturen errichtet wurden, was seine Erholung behindert.
Gegen Ende des Jahres 2023 wurde der Handel und mit ihm der Containerverkehr durch die Krise am Roten Meer[1] noch stärker belastet, so dass er trotz eines vielversprechenden ersten Halbjahres im Jahr 2023 fast stagnierte (+0,3%). Es wird jedoch erwartet, dass sich der Welthandel erholen und in den Jahren 2024 und 2025 langsam wachsen wird, und zwar mit einer Rate, die unter dem Durchschnitt vor der Pandemie liegt (3,3% bzw. 3,6%, gegenüber einem früheren Durchschnitt von 4,9%).

Zu Beginn des Jahres 2024 zeichnete sich in den europäischen Seehäfen ein Aufschwung ab, da der Containerumschlag von Januar bis April 2024 um mehr als +13% anstieg. Dies könnte jedoch nur vorübergehend sein, da die internationalen Spannungen und Unsicherheiten nach wie vor hoch sind und dieser Anstieg zum Teil auf die Aussichten auf eine wirtschaftliche Erholung in Europa oder auf Schiffe zurückzuführen sein könnte, die Afrika umfahren haben, anstatt durch das Rote Meer zu fahren.

Die Entwicklung des Rheinverkehrs in der ersten Jahreshälfte 2024

Die Entwicklung des Rheinverkehrs in der ersten Jahreshälfte 2024 spiegelte zum einen gesamtwirtschaftliche, zum anderen auch sektoriell-strukturelle Entwicklungen wider. So kam es beim Containerverkehr noch zu einem leichten Rückgang; gleichzeitig war jedoch bereits ein Ende des Abwärtstrends zu beobachten. Die Beförderung von trockenem Massengut zeigte eine negative Entwicklung, was auf zwei Marktsegmente (Sande, Erden und Baustoffe sowie feste Brennstoffe) zurückzuführen war. Der Transport von festen Brennstoffen nahm im Zuge eines auslaufenden Kohlebooms im Energiesektor deutlich ab. Die Beförderung von flüssigen Massengütern entwickelte sich positiv.

TABELLE 1: GÜTERMENGE AUF DEM GESAMTEN RHEIN IM ERSTEN HALBJAHR 2021, 2022, 2023 UND 2024 NACH LADUNGSART

	Erstes Halbjahr (Mio. t)				
	2021	2022	2023	2024	2024/2023 in%
Gesamtverkehr	159,43	155,32	145,36	143,11	**-1,5**
Trockenes Massengut	74,45	73,89	68,60	63,28	**-7,8**
Flüssiges Massengut	55,77	54,41	52,71	55,56	**+5,4**
Containerladung*	19,13	17,55	14,75	14,59	**-1,1**

Quellen: Destatis, Rijkswaterstaat, ZKR Auswertung

** Eigengewicht der Containerbehälter ist miteinbezogen*

[1] Am 19. Oktober 2023 begann die Huthi-Bewegung im Jemen, Handelsschiffe im Roten Meer anzugreifen. Dieser als Krise am Roten Meer bekannte Vorfall veranlasste Hunderte von Schiffen, ihren Kurs zu ändern und durch das Kap der Guten Hoffnung zu fahren, um Angriffen auszuweichen. Trotz der Bemühungen des UN-Sicherheitsrats, die Freiheit der Schifffahrt durchzusetzen, führte diese Krise zu einem erheblichen Rückgang des internationalen Containerverkehrs bis Ende 2023. In Europa, wo 75% der Exporte üblicherweise über das Rote Meer abgewickelt werden, war der Rückgang besonders stark.

TABELLE 2: GÜTERBEFÖRDERUNG AUF DEM GESAMTEN RHEIN IM ERSTEN HALBJAHR 2021, 2022, 2023 UND 2024 NACH WESENTLICHEN GÜTERSEGMENTEN*

	HJ1 2021 in Mio t	HJ1 2022 in Mio. t	HJ1 2023 in Mio. t	HJ1 2024 in Mio.t	Veränderung 2024/2023 in %
Mineralölprodukte	33,2	30,7	31,7	32,8	**+3,5**
Chemische Erzeugnisse	25,4	26,2	22,9	24,8	**+8,3**
Sande, Steine, Erden, Baustoffe	28,5	26,2	25,7	23,3	**-9,4**
Container	19,13	17,6	14,8	14,6	**-1,3**
Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel	14,6	14,8	13,3	13,6	**+2,7**
Eisenerz	11,6	11,0	11,3	11,5	**+1,8**
Feste Brennstoffe (Kohle)	11,5	14,4	11,8	8,6	**-27,0**
Metalle und Metallprodukte	7,8	8,3	7,4	7,5	**+/-0**

Quellen: Destatis, Rijkswaterstaat, ZKR Auswertung

** Die Summe dieser ausgewählten Gütersegmente ergibt nicht den Gesamtverkehr.*

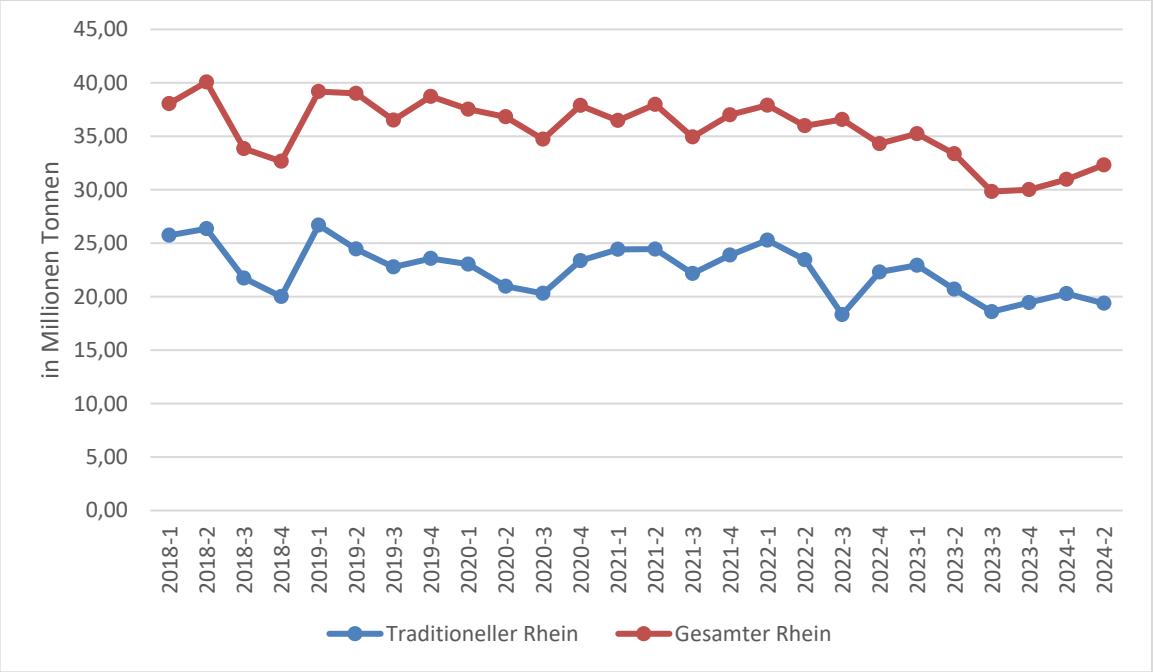
Obwohl im ersten Halbjahr 2024 insgesamt noch ein Rückgang verzeichnet wird, ist dieser geringer als in 2023, und wird überdies wesentlich vom abnehmenden Kohletransport verursacht. Trotz des insgesamt rückläufigen Transportvolumens ist die Entwicklung je nach Ladungsart daher differenziert zu betrachten.

Beim größten Gütersegment, den Mineralölprodukten, erhöhte sich die Beförderungsnachfrage im ersten Halbjahr 2024 leicht (um 3,5%). Hierbei dürfte eine Rolle gespielt haben, dass die Ölpreise in der ersten Jahreshälfte 2024 in etwa konstant blieben, nachdem sie zwischen Mitte 2022 und Mitte 2023 gesunken sind. Somit waren die konjunkturellen Rahmenbedingungen in diesem Gütersegment besser als in den meisten anderen Segmenten. Auch bei chemischen Erzeugnissen kam der rückläufige Trend zu einem Ende, angesichts sinkender Preise für chemische Rohstoffe.

Negativ zu Buche schlug der sich fortsetzende Rückgang bei Sanden, Erden und Baustoffen. Hierbei spielte eine Rolle, dass die Bauindustrie unter Unterbrechungen und Verzögerungen in der Lieferkette leidet, sowie unter einem Mangel an Personal. Ein weiterer wesentlicher Faktor, der die Bauaktivität und damit die Transportnachfrage bei Sanden, Erden und Baustoffen beeinflusste, waren die hohen Zinsen. Obwohl die Europäische Zentralbank in der zweiten Jahreshälfte 2024 die Zinswende eingeleitet hat (mit leichten Senkungen der verschiedenen Leitzinsen), stand die erste Jahreshälfte noch unter dem Zeichen hoher Zinsen. Hohe kurzfristige Zinsen in der Gesamtwirtschaft werden auf Grund des Transmissionsmechanismus bei Zinsen auch an langfristige Zinssätze, wie sie bei der Kreditaufnahme von Baukrediten üblich sind, weitergegeben. Hohe Zinsen führen zu einem Rückgang bei der Kreditnachfrage bei Baukrediten und damit zu einem Rückgang der Bauaktivität und des Transports von Baustoffen.

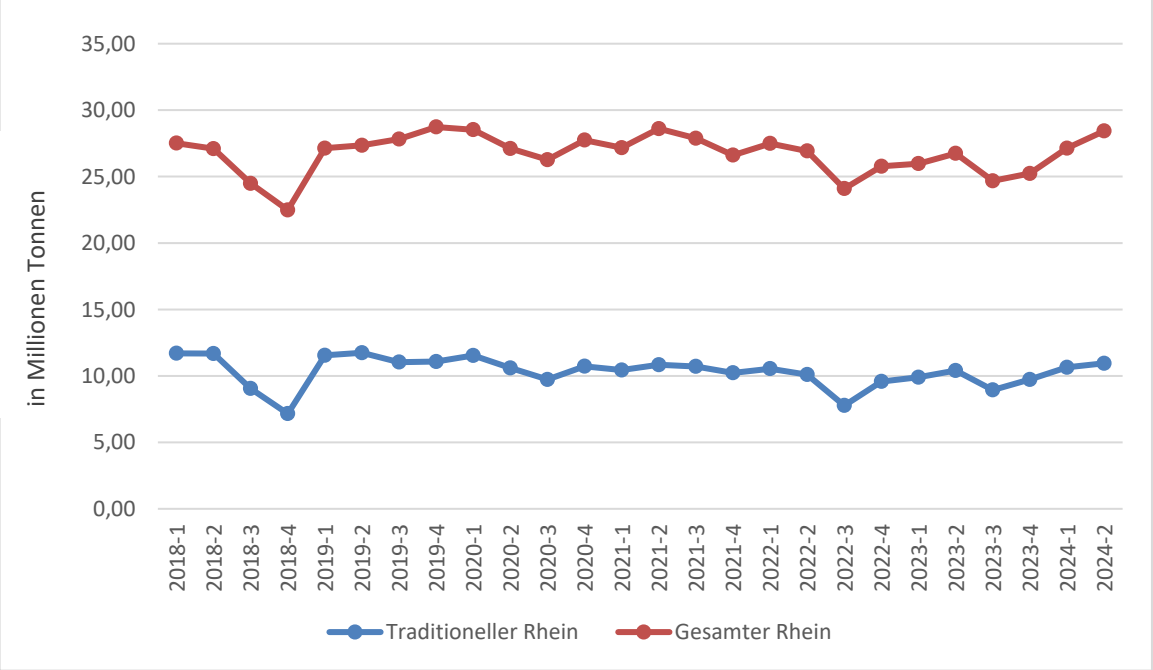
Während Kohletransporte im Jahr 2022 aufgrund der Auswirkungen der Energiekrise noch einem Aufwärtstrend folgten, waren diese Effekte in den Jahren 2023 und 2024 verschwunden. Dementsprechend gab es bei Kohletransporten eine Fortsetzung des deutlich rückläufigen Trends zu verzeichnen, der die Gesamtentwicklung stark beeinflusste.

ABBILDUNG 2: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI TROCKENEM MASSENGUT AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN UND DEM GESAMTEN RHEIN NACH QUARTALEN



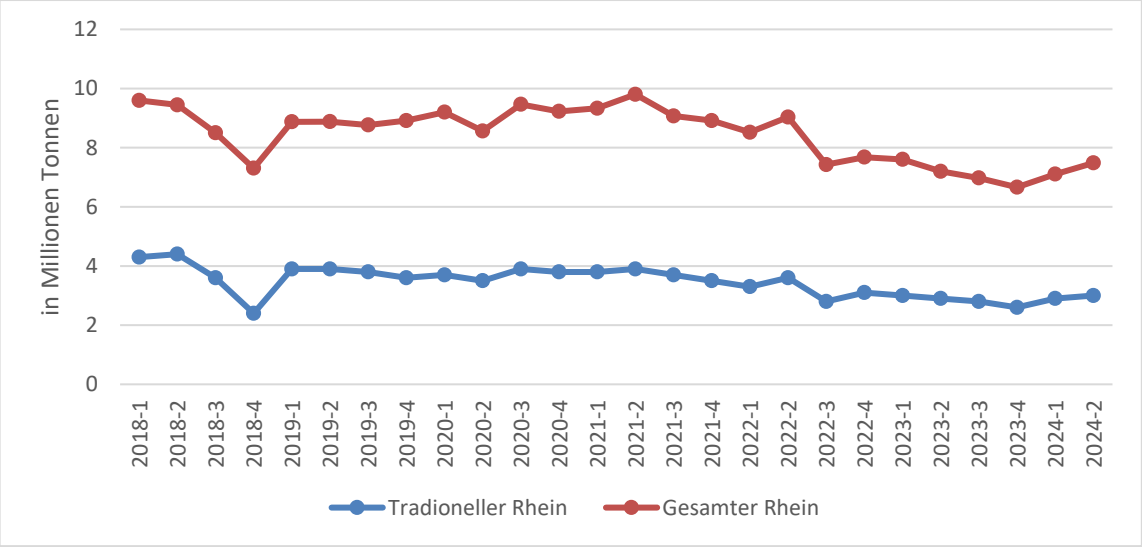
Quellen: Berechnung ZKR auf Basis von Daten von Destatis und Rijkswaterstaat

ABBILDUNG 3: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI FLÜSSIGEM MASSENGUT AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN UND DEM GESAMTEN RHEIN NACH QUARTALEN



Quellen: Berechnung ZKR auf Basis von Daten von Destatis und Rijkswaterstaat

ABBILDUNG 4: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI CONTAINERLADUNG AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN UND DEM GESAMTEN RHEIN NACH QUARTALEN



Quellen: Berechnung ZKR auf Basis von Daten von Destatis und Rijkswaterstaat

2. Beförderungsaufkommen in Rheinstaaten

Folgende Tabellen 3 bis 6 zeigen die Beförderungsmengen in den ersten Halbjahren 2021 bis 2024 in den ZKR-Mitgliedsländern sowie die Änderungsrate 2024/2023.

TABELLE 3: GÜTERMENGE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN RHEINSTAATEN IM ERSTEN HALBJAHR 2021, 2022, 2023 UND 2024 [1] *

	Erstes Halbjahr 2021 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2023 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2024 in Mio. t	Änderungsrate erstes Halbjahr 2024/erstes Halbjahr 2023 in %
Niederlande	186,6	187,0	169,9	166,1	**-2,0**
Deutschland	99,1	97,8	90,4	87,1	**-3,6**
Belgien - Flandern	35,9	35,7	33,4	31,9	**-4,5**
Frankreich	25,4	25,4	22,3	22,5	**+1,2**
Belgien -Wallonien	16,7	17,2	17,1	16,3	**-4,4**
Schweiz	2,8	2,3	2,7	2,7	**-1,9**

Quellen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, Wallonie Infrastructures SPW, Schweizerische Rheinhäfen

** Die Änderungsraten basieren auf den exakten Ziffern mit mehreren Nachkommastellen.*

TABELLE 4: BEFÖRDERUNG BEI TROCKENEM MASSENGUT

	Erstes Halbjahr 2021 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2023 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2024 in Mio. t	Änderungsrate erstes Halbjahr 2024/erstes Halbjahr 2023 in %
Niederlande	93,0	95,9	88,4	84,3	**-4,6**
Deutschland	57,6	56,7	51,6	47,1	**-8,7**
Belgien - Flandern	24,1	25,2	24,3	22,8	**-6,2**
Frankreich	21,2	20,4	17,8	17,8	**+/-0**
Belgien -Wallonien	13,7	14,1	15,0	14,3	**-4,6**
Schweiz	1,3	1,3	1,2	1,1	**-8,3**

Quellen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, Wallonie Infrastructures SPW, Schweizerische Rheinhäfen

[1] Für Belgien wurden die Ergebnisse der beiden belgischen regionalen Wasserstraßenverwaltungen verwendet: De Vlaamse Waterweg und Wallonie Infrastructures SPW.

TABELLE 5: BEFÖRDERUNG BEI FLÜSSIGEM MASSENGUT

	Erstes Halbjahr 2021 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2023 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2024 in Mio. t	Änderungsrate erstes Halbjahr 2024/erstes Halbjahr 2023 in %
Niederlande	61,7	60,7	60,6	61,4	**+1,3**
Deutschland	24,3	24,1	24,2	25,1	**+3,7**
Belgien - Flandern	6,4	6,4	5,7	6,1	**+6,9**
Frankreich	2,9	3,0	2,8	3,1	**+8,9**
Belgien - Wallonien	2,2	2,0	2,1	2,0	**-2,2**
Schweiz	1,4	0,8	1,5	1,5	**-0,6**

Quellen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, Wallonie Infrastructures SPW, Schweizerische Rheinhäfen

TABELLE 6: BEFÖRDERUNG BEI GÜTERN IN CONTAINERN

	Erstes Halbjahr 2021 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2023 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2024 in Mio. t	Änderungsrate erstes Halbjahr 2024/erstes Halbjahr 2023 in %
Niederlande	25,8	24,3	20,4	20,4	**+/-0**
Deutschland	10,7	9,6	8,5	8,3	**-2,3**
Belgien - Flandern	4,9	3,7	2,8	2,5	**-9,3**
Frankreich	1,6	1,8	1,7	1,7	**+1,2**
Belgien - Wallonien	0,8	1,0	0,8	0,8	**+/-0**
Schweiz *	0,47	0,76	0,63	0,53	**-15,1**

Quellen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, Wallonie Infrastructures SPW, Schweizerische Rheinhäfen

** Die Werte für die Schweiz beruhen auf einer Berechnung, bei der die TEU-Menge im ersten Halbjahr an umgeschlagenen Containern in den Schweizerischen Rheinhäfen mit einem Faktor von 10,66 Tonnen/TEU multipliziert wurde. Der Faktor stellt die mittlere Gütermenge je Container dar, die sich aus den Rheincontainerstatistiken ergibt.*

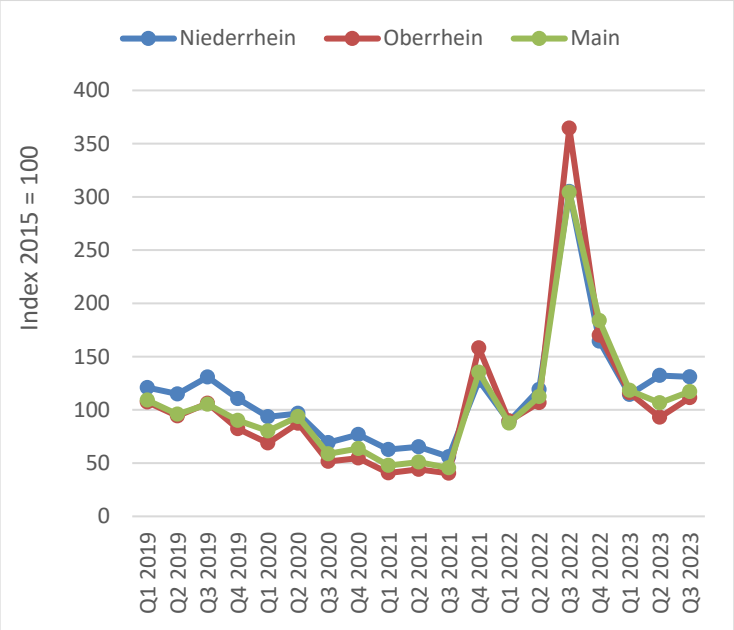
3. Frachtraten in der Rheinschifffahrt

Frachtratenindex des niederländischen Marktforschungsbüros Insights Global

Dieser Frachtratenindex basiert auf Befragungen von Schifffahrtsunternehmen die im Transport von Flüssiggütern zwischen dem ARA-Gebiet und dem Rheingebiet (Hinterland in Deutschland, Frankreich und der Schweiz) tätig sind.

Im Transport von Flüssiggütern zwischen der ARA-Region und dem Hinterland (Rheingebiet) kam es in der ersten Jahreshälfte 2024 im Vergleich zu 2023 zu keiner durchgreifenden Änderung der Frachtraten.

ABBILDUNG 5: ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN FÜR GASÖL AUS DER ARA-REGION ZU ZIELORTEN AM RHEIN *(INDEX 2015 = 100)*



Der ausschließlich auf Spotmarktdaten basierende Index erlebte zwischen Mitte 2022 und Mitte 2023 eine Phase hoher Volatilität. Ein wesentlicher Grund hierfür waren die Schwankungen bei den Wasserständen.

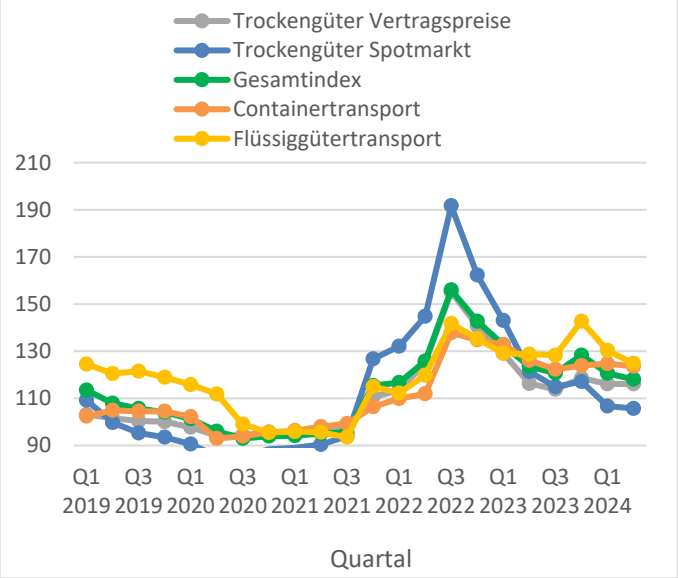
In der ersten Jahreshälfte 2024 lagen die Frachtraten auf einem mittleren Niveau. Auffallend ist hier, dass sie über dem Niveau lagen, das vor der Niedrigwasserperiode 2022

Quelle: ZKR-Berechnung auf der Grundlage von Insights Global
Insights Global sammelt Frachtratendaten (in Euro pro Tonne) für den ARA-Rhein-Handel mit flüssigem Massengut. Die ZKR rechnet diese Werte in einen Index mit Basisjahr 2015 um. Niederrhein: Duisburg, Köln. Oberrhein: Karlsruhe, Basel. Main: Frankfurt/M.

Frachtratenindex des niederländischen Statistikamtes CBS

Das niederländische Statistikamt (*CBS*) erhebt Frachtratendaten von einer Reihe niederländischer Binnenschifffahrtsunternehmen. Diese Daten werden zweimal pro Quartal erhoben und enthalten Treibstoff- und Niedrigwasserzuschläge. Die Ergebnisse stimmen, was den grundsätzlichen Trendverlauf angeht, mit dem *Insights Global*-Index überein.

ABBILDUNG 6: ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN FÜR NIEDERLÄNDISCHE BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN NACH MARKTSEGMENT *(INDEX 2021 = 100, VIERTELJÄHRLICHE DATEN)*



Innerhalb des CBS-Index kam es in der ersten Jahreshälfte 2024 zu einem Rückgang bei den Frachtraten. Den stärksten Rückgang erlebte hierbei der Spotmarkt für Trockengüter, was nicht nur die allgemein höhere Volatilität des Spotmarktes widerspiegelt, sondern auch den Rückgang der Beförderungsnachfrage bei trockenem Massengut.

Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek, Tabelle 85817NED (Binnenvaartdiensten; prijsindex)

Insgesamt ist festzustellen, dass sich alle Teilindizes des CBS-Index im ersten Halbjahr 2024 auf einem Niveau einpendelten, das höher war als der mehrjährige Durchschnitt. Dies spiegelt die Tatsache wider, dass nicht alle Faktoren, die zu einem Preisanstieg führten, außer Kraft gesetzt waren. Zwar war die Niedrigwasserphase vorüber, andere preissteigernde Faktoren, wie etwa der Transfer von Schiffsraum vom Rhein- in das Donaugebiet, waren allerdings nach wie vor in Kraft.

4. Kostenentwicklung

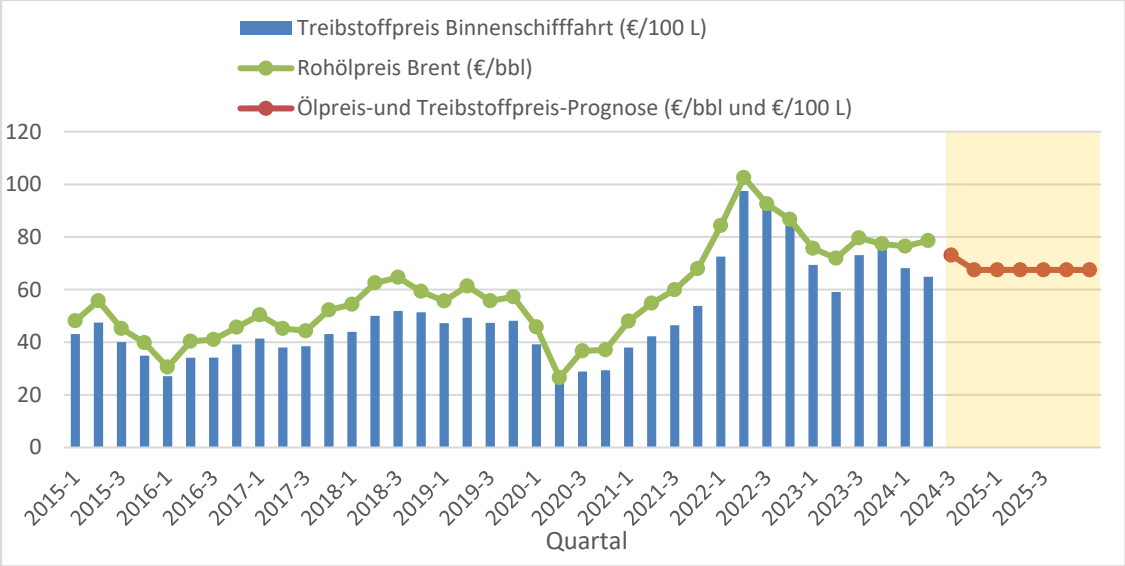
Die Preise für Rohöl, Diesel, Gasöl, Strom und Erdgas erreichten im ersten Halbjahr 2022 den höchsten Stand seit Januar 2006. Ausgehend von diesem hohen Niveau sind die Ölpreise und die Treibstoffpreise im Laufe des Jahres 2023 merklich gesunken. Ursächlich hierfür war vor allem die schwache Wirtschaftskonjunktur. In der ersten Jahreshälfte 2024 setzte sich der Abwärtstrend bei den Treibstoffpreisen fort, während der Ölpreis einer Seitwärtsbewegung folgte.

Ein Vergleich der Treibstoffkosten in der Binnenschifffahrt (Gasölpreise) mit den Ölpreisen zeigt einen sehr engen Zusammenhang, welcher als Grundlage für eine Prognose der Treibstoffpreise (unter Verwendung von Ölpreisprognosen) dient.[1]

Die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt stammen vom Marktforschungsunternehmen *Insights Global* in den Niederlanden.

[1] Hierbei ist zu beachten, dass die Ölpreisdaten ursprünglich in US-$ angegeben sind (Quelle: US Energy Information Administration und https://www.eia.gov) und mit historischen €/$ Wechselkursen in Euro umgerechnet wurden, um sie mit den in Euro gemessenen Treibstoffpreisen in der europäischen Binnenschifffahrt vergleichbar zu machen.

ABBILDUNG 7: TREIBSTOFFPREISE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT, ROHÖLPREIS UND AUSBLICK AUF BEIDE GRÖSSEN *



Quellen: Insights Global (Treibstoffpreis), US Energy Information Administration (historischer Ölpreis), Federal Reserve Economic Data (historischer Wechselkurs US-Dollar/Euro), IMF (Ölpreis-Prognose)
** 1 Barrel (bbl) = 159 Liter*

Der Ausblick auf die Treibstoffpreise in der zweiten Jahreshälfte 2024 und in 2025 basiert auf der Ölpreis-Prognose (Quelle: Internationaler Währungsfonds, IMF) in Verbindung mit Annahmen zum Wechselkurs zwischen Euro und US-Dollar. Hierbei wird für den Wechselkurs ein Wert von 1,12 US-Dollar je Euro unterstellt. Dieser Wert entspricht dem Wechselkurs, der Ende September 2024 vorherrschend war.

Der Ölpreisausblick des IMF deutet auf einen leichten Rückgang des Ölpreises und damit des Treibstoffpreises in 2025 im Vergleich zu 2024 hin. Für das Jahr 2025 wird ein gleichbleibender Ölpreis erwartet. Den Hintergrund für diesen Ausblick bildet die Entwicklung der Angebotsseite am Ölmarkt. So gab es auf der Angebotsseite eine starke Ausdehnung der Ölproduktion von Nicht-OPEC Ländern (vor allem Canada, USA, Guyana). Diese Ausdehnung erklärt den Rückgang des Ölpreises in 2025 gegenüber 2024. Im Jahr 2025 dürfte sich diese Angebotsausdehnung der Nicht-OPEC-Länder jedoch die Waage halten mit Produktionskürzungen von OPEC Ländern. Dies erklärt den gleichbleibenden Ölpreis im Jahr 2025. Als Risko für die Ölpreisentwicklung sind die Konflikte im Mittleren Osten zu nennen. Eine Eskalation dieser geopolitischen Konflikte würde zu einem Anstieg der Ölpreise und damit der Kraftstoffpreise führen.

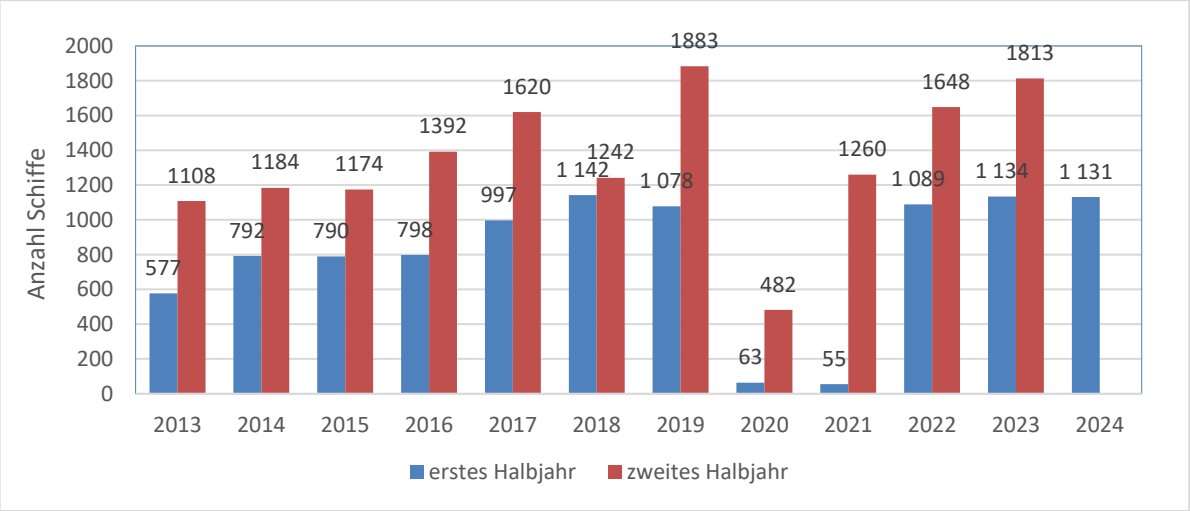
Auf der Grundlage dieser Annahmen und Prognosen wird nach derzeitigem Kenntnisstand erwartet, dass die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt in der zweiten Jahreshälfte 2024 und in 2025 zwischen 60 und 70 €/100 Liter liegen dürften.

5. Passagierschifffahrt

Für die Entwicklung der Passagierschifffahrt werden Zahlen zum Verkehr von Kabinenschiffen an der Schleuse Iffezheim betrachtet. Die Perioden der COVID-19 Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 haben deutliche Spuren in den Zahlen zur Flusskreuzfahrt hinterlassen.

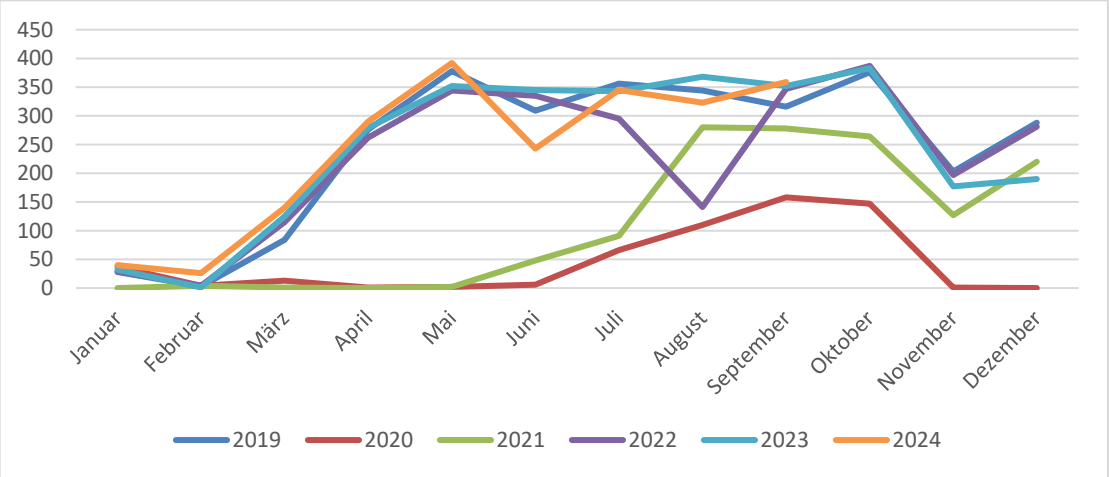
Im zweiten Halbjahr 2021 gab es jedoch eine gewisse Erholung der Flusskreuzfahrt. Diese Erholung setzte sich auch in der ersten Jahreshälfte 2022 fort. Eine Ausnahme bildete lediglich der Monat August 2022, in dem die Zahl der Schiffspassagen auf Grund des Niedrigwassers im Sommer 2022 einen kurzen Einbruch erlebte. In Bezug auf die beiden Halbjahre des Jahres 2023 sind ähnliche Daten wie 2019 zu beobachten, was sich als gute Nachricht für die Branche erweist. Dies bedeutet nämlich, dass die negativen Auswirkungen im Zusammenhang mit der Pandemie nicht mehr aktuell sind. Die Ergebnisse für das erste Halbjahr 2024 bestätigen dies ebenfalls.

ABBILDUNG 8: ANZAHL DER FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE, WELCHE DIE SCHLEUSE IFFEZHEIM AM OBERRHEIN PRO HALBJAHR PASSIEREN



Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

ABBILDUNG 9: ANZAHL DER FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE, WELCHE DIE SCHLEUSE IFFEZHEIM AM OBERRHEIN PRO MONAT PASSIEREN



Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

Mit einer Zahl von 2.947 Schiffspassagen bei Iffezheim erreichte die Flusskreuzfahrt auf dem Rhein im Jahr 2023 in etwa wieder das Niveau von vor der Pandemie (2019: 2.961 Schiffspassagen).

Das erste Halbjahr 2024 bestätigte den positiven Trend. So wurden in diesem Zeitraum 1.131 Flusskreuzfahrtschiffe an der Schleuse Iffezheim gezählt. Diese Anzahl liegt leicht über dem Wert des ersten Halbjahres 2019 (1.078 Schiffe) und fast exakt auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2023 (1.134 Schiffe). Der prozentuale Unterschied zwischen den Halbjahresergebnissen 2023 und 2024 beträgt 0,3%. Gleichzeitig lag das Ergebnis des ersten Halbjahres 2024 um 5,2% über dem Ergebnis des ersten Halbjahres 2019.

TABELLE 7: VERKEHR VON FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFEN AUF DEM RHEIN PRO HALBJAHR

Erstes Halbjahr	*Anzahl Schiffe*
2019	*1.078*
2020	*63*
2021	*55*
2022	*1.089*
2023	*1.134*
2024	*1.131*

Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

Daten für die ersten neun Monate eines Jahres ergänzen die halbjährliche Betrachtung. In den ersten neun Monate des Jahres 2024 wurden 2.158 Flusskreuzfahrtschiffe an der Oberrheinschleuse Iffezheim gezählt. Dies waren 1,8% weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres und um 3% mehr als im entsprechenden Zeitraum des Jahres 2019.

TABELLE 8: VERKEHR VON FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFEN AUF DEM RHEIN FÜR DIE ERSTEN 9 MONATE EINES JAHRES

Erste 9 Monate	*Anzahl Schiffe*
2019	*2.094*
2020	*397*
2021	*704*
2022	*1.872*
2023	*2.197*
2024	*2.158*

Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

Selbst wenn Daten zur Auslastung der Schiffe nicht vorhanden sind, so lassen die Zahlen zum Schiffsverkehr dennoch auf eine Erholung der Kabinenschifffahrt in den Jahren 2022, 2023 und 2024 schließen.

6. Zusammenfassung und Ausblick

Die Weltwirtschaft zeigte in der ersten Jahreshälfte 2024 Anzeichen einer Erholung von den Störungen nach dem Beginn des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine.
Das Wirtschaftswachstum hat sich angesichts der kriegsbedingten Energie- und Nahrungsmittelkrise, des weltweiten Inflationsanstiegs und der durch die Pandemie verursachten Unterbrechungen der Versorgungskette als erstaunlich widerstandsfähig erwiesen.
Die Inflation ist zurückgegangen und dürfte bis 2025 in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften 2% erreichen, eine Rate, die die Zentralbanken normalerweise anstreben.
Auf der anderen Seite hat der Handel mehr Schwierigkeiten zu bewältigen, da zahlreiche Handelsschranken im Zuge einer weltweiten Umgestaltung der Handelsstrukturen sowie geopolitischer Krisen und Kriege errichtet wurden, was seine Erholung behindert.
Die Entwicklung des wasserseitigen Frachtverkehrs im ersten Halbjahr 2024 zeigte für den Rhein und für fast alle Rheinstaaten insgesamt eine leichte Abnahme. Die Ausnahme bildete Frankreich, wo der Frachtverkehr leicht zunahm.

Für den Rhein wie für die Rheinstaaten zeigt eine Differenzierung nach Ladungsarten, dass trockenes Massengut den im Vergleich zu den anderen Ladungsarten ungünstigsten Trendverlauf aufwies. Bei Betrachtung des Rheinverkehrs nach Gütergruppen fällt auf, dass der starke Rückgang bei der Beförderung von festen Brennstoffen (-27,0% im Halbjahresvergleich) eine wesentliche Ursache für die schwache Entwicklung bei trockenem Massengut war. Eine weitere Rolle spielte die gleichfalls stark negative Entwicklung bei den Sanden, Erden und Baustoffen (-10,7% im Halbjahresvergleich).

Das flüssige Massengut (Mineralölprodukte und Chemikalien) konnte auf Grund stagnierender bis leicht rückläufiger Rohölpreise und fallender Gaspreise relativ gut abschneiden. Die Transportnachfrage stieg in diesem Segment im Rheinverkehr sowie in der Mehrheit der Rheinstaaten an.

Der Containerverkehr litt auch in der ersten Jahreshälfte 2024 an Unterbrechungen der weltweiten Lieferketten im Seeverkehr sowie geopolitischer Krisen und musste auf dem Rhein sowie in den meisten Rheinstaaten Stagnation bzw. einen Rückgang hinnehmen.

Es wird erwartet, dass die bestehenden Trends beim Frachtverkehr, die in der ersten Jahreshälfte zu beobachten waren, auch in der zweiten Jahreshälfte präsent sein werden. Das Wirtschaftswachstum dürfte sich in der zweiten Jahreshälfte 2024 und in 2025 leicht erhöhen, was zu einer Belebung beim Frachtverkehr führen dürfte.

Die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt sind in der ersten Jahreshälfte 2024 leicht gesunken und lagen im Mittel bei rund 66,5 € je 100 Liter. Die Ursache war ein stagnierender bis leicht rückläufiger Ölpreis. Nach derzeitigem Kenntnisstand wird für die nahe Zukunft für die Treibstoffpreise Stagnation erwartet. Dies bedeutet, dass sich die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt in der zweiten Jahreshälfte 2024 und im Jahr 2025 in einer Spanne zwischen 60 und 70 €/100 Liter bewegen dürften.

Die Frachtraten in der Rheinschifffahrt lagen in der ersten Jahreshälfte 2024 leicht oberhalb des langjährigen Mittelwerts. Im Vergleich zum Zeitraum vor der Niedrigwasserperiode des Sommers 2022 lagen sie auf einem höheren Niveau. Der Entwicklungstrend war jedoch leicht rückläufig. Dies traf vor allem auf Spotmarktraten im Bereich Trockenladung zu.

Die Passagierschifffahrt – und hier insbesondere die Flusskreuzfahrt – hat sich gemäß Zahlen für die Schleuse Iffezheim in den Jahren 2022, 2023 und 2024 wieder deutlich erholt. Die Werte bei den Durchfahrten von Flusskreuzfahrtschiffen lagen in diesen Zeiträumen leicht über dem hohen Niveau des Jahres 2019.

PROTOKOLL 7
Änderung des Beschlusses 2024-I-6 zu der wirtschaftlichen Lage der Rheinschifffahrt für das Jahr 2023 (korrigierte Version von November 2024)

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des mündlichen Berichts der Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

beschließt, der Beschluss 2024-I-6 zu korrigieren,

nimmt Kenntnis von dem korrigierten Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das Jahr 2023.

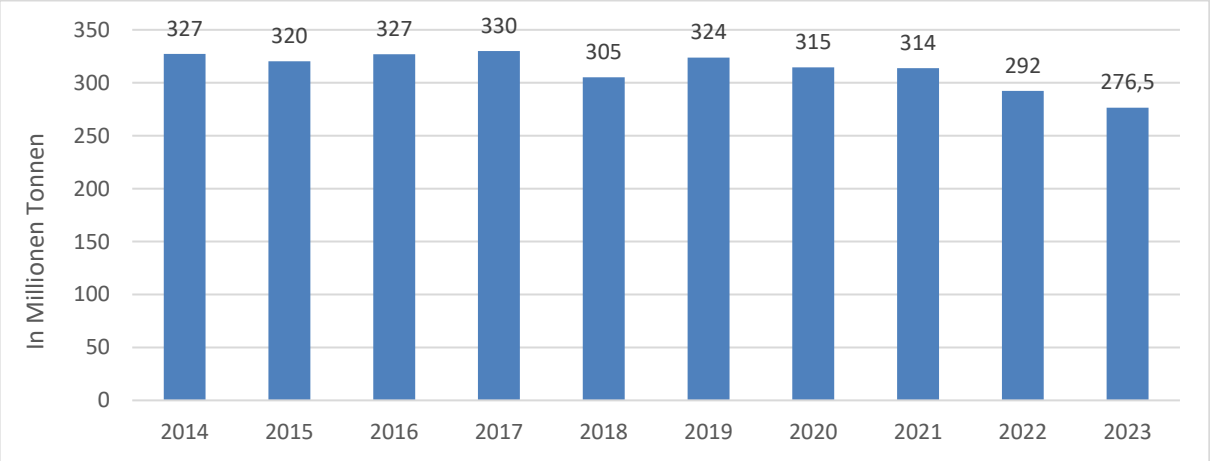
Anlage

Anlage zu Protokoll 7

1. Güterverkehr im Jahr 2023

Die Gütermengen, die im Jahr 2023 auf dem Rhein befördert wurden, litten deutlich unter der Eintrübung der gesamtwirtschaftlichen Lage. Das Transportvolumen in Höhe von 277 Millionen Tonnen war noch geringer als im Niedrigwasserjahr 2022. Der Rückgang im Jahr 2023 betrug -5,4% gegenüber dem Vorjahr. Die oben genannte Eintrübung der wirtschaftlichen Lage machte sich vor allem in der Trockengüteschifffahrt und in der Containerschifffahrt negativ bemerkbar.

ABBILDUNG 1: GÜTERVERKEHR IN DER GESAMTEN RHEINSCHIFFFAHRT* – JÄHRLICHES TRANSPORTVOLUMEN IN MILLIONEN TONNEN



Quelle: Analyse ZKR nach Daten von Destatis und Rijkswaterstaat

** In früheren Berichten wurden nur die Beförderungsmengen auf dem traditionellen Rhein, d. h. dem Rhein von Basel bis zur deutsch-niederländischen Grenze, gemeldet. Von nun an wird es möglich sein, über die Beförderungsmengen auf dem gesamten Rhein von Basel bis zur Nordsee (einschließlich der Verbindung nach Antwerpen über die Rhein-Schelde-Verbindung) zu berichten. Bei der Berechnung der Gesamtmenge der auf dem gesamten Rhein beförderten Güter wurden alle Maßnahmen ergriffen, um Doppelzählungen zu vermeiden.*

Abbildung 2 macht deutlich, dass vor allem das volumenstarke Segment der Sande, Erden, Kies und Baustoffe bereits seit mehreren Jahren Mengeneinbußen zu verzeichnen hat. Neben der Niedrigwasserperiode in 2022 können vor allem wirtschaftliche Faktoren dafür verantwortlich gemacht werden. Der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine hat zu Störungen in der Lieferkette bei Baustoffen geführt. Zudem hat die hohe Inflation eine Anhebung der Zinssätze notwendig gemacht. Die gestiegenen Finanzierungskosten im Bausektor haben die Baukonjunktur negativ beeinflusst.

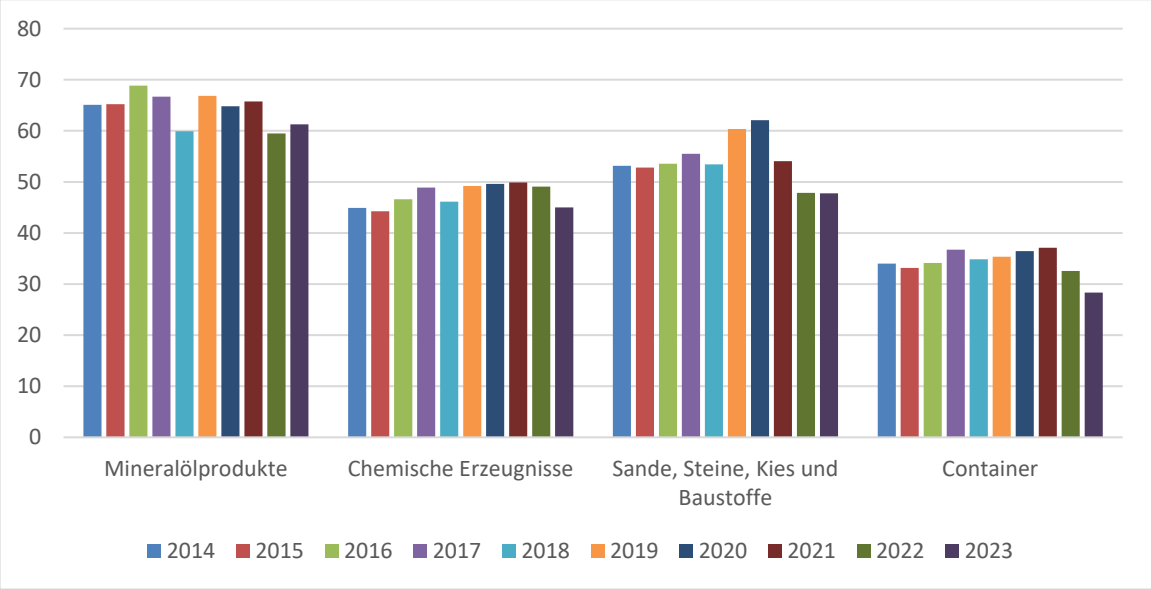
Insgesamt wurde der Güterverkehr auf dem gesamten Rhein im Jahr 2023 durch Faktoren wie eine geringere Gesamtnachfrage aufgrund der hohen Inflation, den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine und andere geopolitische Konflikte, die zu einer weltweiten Konjunkturabkühlung führten, negativ beeinflusst. Um ein Beispiel zu nennen: Die Chemieproduktion im größten Erzeugerland (Deutschland) ging im Jahr 2023 um -11% zurück, was auf eine geringere Gesamtnachfrage nach Chemikalien zurückzuführen ist. Dieser Rückgang beträgt -8,3% für den Transport von Chemikalien auf dem Rhein.

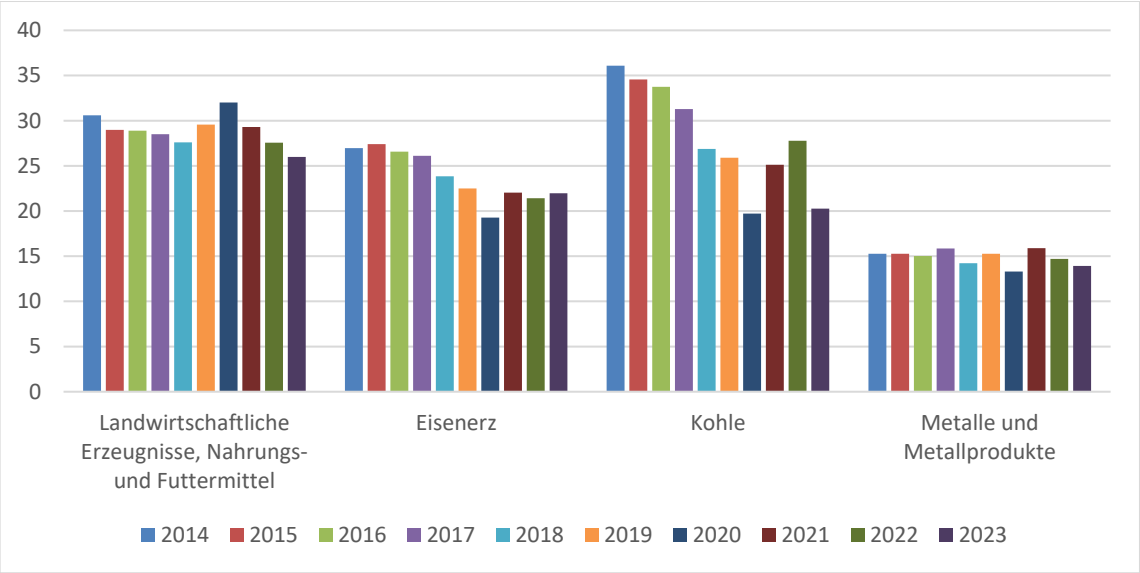
Auch in anderen Gütersegmenten erklärt sich der Rückgang in der Binnenschifffahrt durch den Rückgang in anderen Wirtschaftssektoren wie dem Welthandel. Die Seeverkehrsstatistik ist repräsentativ für den Welthandel, da 90% des gesamten Welthandels über den Seeverkehr abgewickelt werden. Unter diesem Gesichtspunkt ist es wichtig, auf den Seecontainerverkehr im Rotterdamer Hafen zu verweisen, der 2023 im Vergleich zu 2022 um -7% zurückging. Die Hauptgründe dafür sind der geringere Verbrauch, die geringere Produktion in Europa und der Verlust von Mengen von und nach Russland aufgrund der Sanktionen. Dieser Rückgang ist geringer als der Rückgang der Container-Binnenschifffahrt auf dem Rhein (-13,0%). Dies lässt den Schluss zu, dass die Binnenschifffahrt nicht nur unter den oben genannten Faktoren litt, sondern zudem auch Marktanteile im Containerverkehr an andere Verkehrsträger verloren hat.

Die Erklärung für das eher positive Ergebnis bei Eisenerz ist die Wiederauffüllung der Eisenerzvorräte im Jahr 2023. Die Eisenerzvorräte wurden wieder aufgefüllt, nachdem im Jahr 2022 aufgrund der geringen Stahlproduktion nur wenig Eisenerz importiert wurde. Das negative Ergebnis für landwirtschaftliche Erzeugnisse ist auf Dürre und Überschwemmungen und die daraus resultierenden Ernteausfälle in der europäischen Landwirtschaft zurückzuführen. Die Getreideernte in den Rheinstaaten fiel 2023 folglich niedrig aus.

Es ist auch zu beobachten, dass der Kohletransport im Jahr 2023 im Gegensatz zum Vorjahr nicht boomte. Der Grund dafür ist der Rückgang der Nachfrage nach Kohle im Energiesektor. Das mengenmäßig größte Gütersegment, die Mineralölprodukte, konnte im Jahr 2023 immerhin das Vorjahresergebnis erreichen.

ABBILDUNG 2: GÜTERVERKEHR IN DER GESAMTEN RHEINSCHIFFFAHRT* NACH GÜTERSEGMENTEN





Quelle: Analyse ZKR nach Daten von Destatis und Rijkswaterstaat
** Gesamter Rhein = Rhein von Rheinfelden (CH) bis zur Nordsee (einschließlich Rhein-Schelde-Verbindung nach Antwerpen)*

TABELLE 1: ENTWICKLUNG DER JÄHRLICHEN FRACHTMENGE IN DER GESAMTEN RHEINSCHIFFFAHRT* NACH DEN WICHTIGSTEN GÜTERARTEN – MENGE IN MILLIONEN TONNEN

	2022 (Mio. t)	**2023 (Mio. t)**	**Änderungsrate 2023 gegenüber 2022**
Mineralölerzeugnisse	59,48	61,27	*+ 3.0%*
Chemische Erzeugnisse	49,08	45,01	*-8.3%*
Sande, Erden, Kies, Baustoffe	47,87	47,76	*-0,2%*
Container	32,57	28,34	*-13.0%*
Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel	27,55	25,99	*-5.7%*
Eisenerz	21,42	21,97	*+2.5%*
Kohle	27,78	20,27	*-27.0%*
Metalle und Metallprodukte	14,69	13,92	*-5.3%*
Gesamt **	**292,3**	**276,5**	**-5,4%**

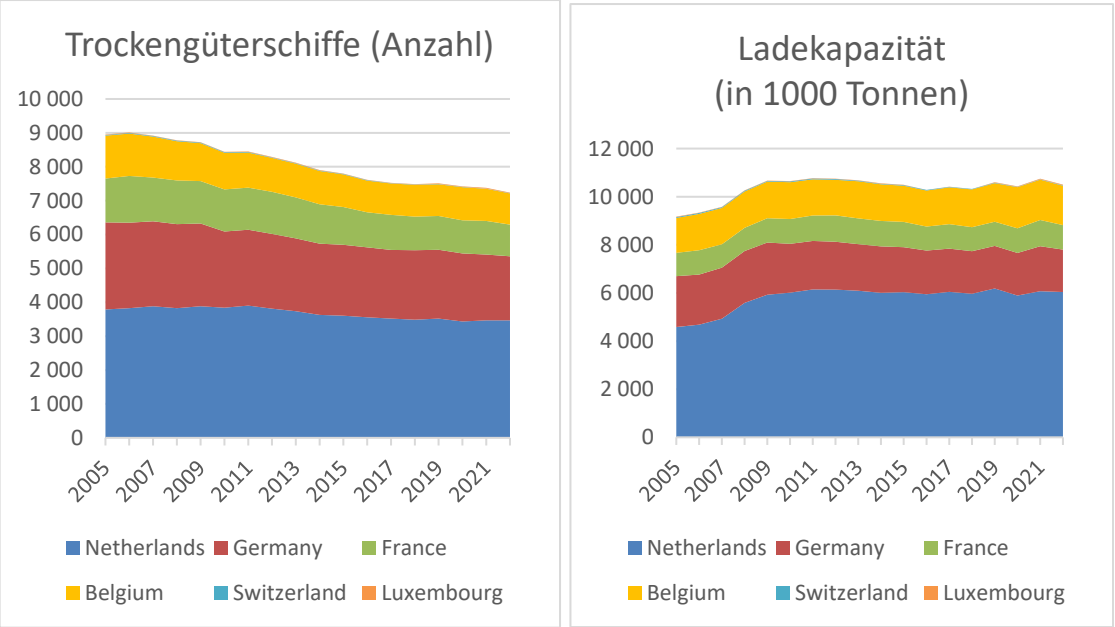
Quelle: Analyse ZKR nach Daten von Destatis und Rijkswaterstaat.
** Gesamter Rhein = Rhein von Rheinfelden (CH) bis zur Nordsee (einschließlich Rhein-Schelde-Verbindung nach Antwerpen)*
*** Das Gesamtergebnis ergibt sich nicht aus der Summe der einzelnen Güterarten, da hier nur die wichtigsten Güterarten verzeichnet sind.*

2. Angebotsseite - Flottendaten

Da die Flottendaten für Frankreich und die Schweiz für 2023 noch nicht vorhanden sind, enden die Abbildungen 3 und 4 im Jahr 2022.

Die niederländische Flotte stellt das größte Laderaumangebot in Westeuropa zur Verfügung. Die Anzahl der niederländischen Binnenschiffe im Bereich Trockengüter beträgt knapp die Hälfte der Gesamtzahl an Trockenladungsschiffen in Westeuropa. Der Laderaum der niederländischen Trockengüterschiffe beträgt sogar 57% des gesamten Laderaumangebots der westeuropäischen Flotte.

ABBILDUNG 3: ENTWICKLUNG DER FLOTTE IN WESTEUROPA - TROCKENGÜTERSCHIFFE

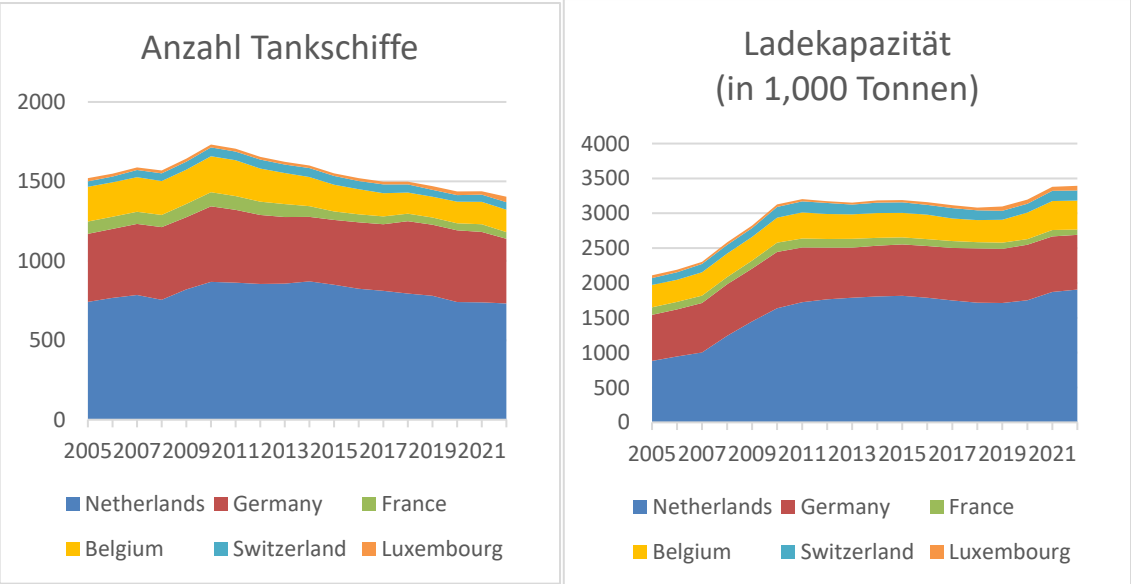


Quellen: VNF (Frankreich), CBS/Rijkswaterstaat (Niederlande), ITB ((Belgien), Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (Deutschland), Flottenregister (Luxemburg), Schweizerische Rheinhäfen (Schweiz)

Die Zahl der Trockengüterschiffe nimmt allerdings ab. Zwischen 2012 und 2022 betrug der Rückgang der Zahl der Schiffe etwa -13%. Das Laderaumangebot hat hingegen nur um rund -2% abgenommen. Dies ist darauf zurück zu führen, dass vor allem kleine Schiffe den Markt verlassen haben und größere Schiffe hinzugekommen sind. Dadurch ist der gesamte Laderaum fast konstant geblieben.

Auch die Zahl der Tankschiffe hat in den letzten Jahren abgenommen. Zwischen 2012 und 2022 betrug der Rückgang etwa -15%. Der Laderaum der westeuropäischen Tankschiffe ist im selben Zeitraum hingegen um rund +7% gestiegen. Dies ist auf die strukturelle Erneuerung der Tankschiffsflotte zurückzuführen, welche durch den Wechsel von Einhüllen- zu Doppelhüllenschiffen geprägt war.

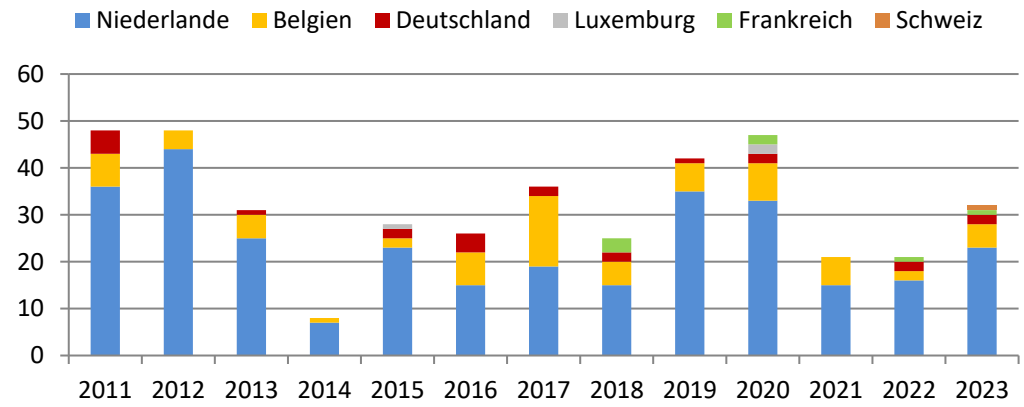
ABBILDUNG 4: ENTWICKLUNG DER FLOTTE IN WESTEUROPA - TANKSCHIFFE



Quellen: siehe Abbildung 3

Im Jahr 2023 sind 32 neue Trockengüterschiffe auf den westeuropäischen Markt gekommen, was einen Anstieg gegenüber den beiden Vorjahren bedeutete. Allein in den Niederlanden wurden 23 neue Schiffe registriert.

ABBILDUNG 5: ANZAHL DER NEUBAUTEN VON TROCKENGÜTERSCHIFFEN

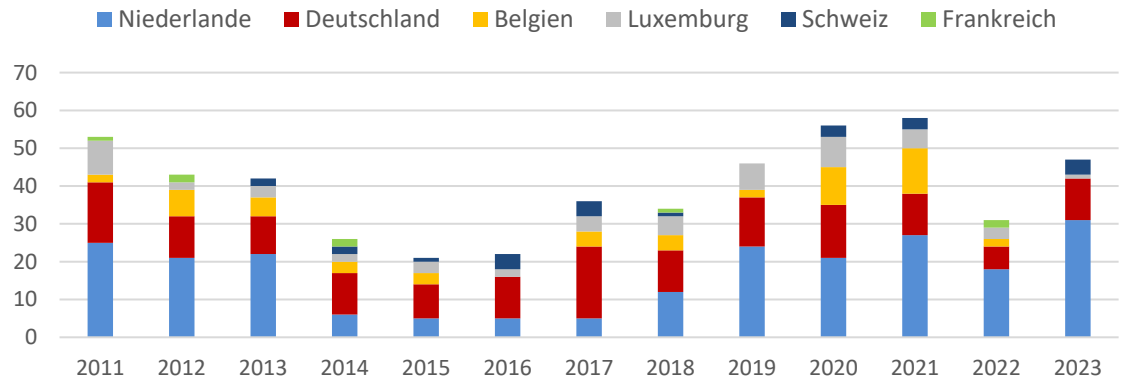


Quelle: IVR

Im Jahr 2023 wurden wie schon im Vorjahr Schubleichter vom Rhein in den Donauraum verkauft. Für die ersten zehn Monate des Jahres 2023 waren dies rund 100 Trockengüterschiffe aus den Niederlanden, Belgien und Deutschland.

Im Jahr 2023 sind 47 neue Tankschiffe auf den westeuropäischen Markt gekommen; allein 31 davon wurden in den Niederlanden registriert.

ABBILDUNG 6: ANZAHL DER NEUBAUTEN VON TANKSCHIFFEN



Quelle: IVR

Ferner sind sechs neue Schubboote und Schleppboote auf den Markt gekommen, vier davon in den Niederlanden. Es wurden rund zehn kleinere bis mittlere Schubbote in den Donauraum verkauft.

3. Ausblick auf die Transportnachfrage

Im Jahr 2023 wuchs die Weltwirtschaft um +3,2%. Dieselbe Rate wird auch für die Jahre 2024 und 2025 erwartet. Sie liegt unter dem historischen (2000-2019) Jahresdurchschnitt von +3,8%. Dies spiegelt die restriktive Geldpolitik und die Rücknahme der fiskalischen Unterstützung wider. Für die Rheinschifffahrt ist vor allem das Wachstum in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften von Interesse. Dieses wird leicht ansteigen, wobei der Anstieg hauptsächlich eine Erholung im Euroraum von dem niedrigen Wachstum im Jahr 2023 widerspiegelt. Das Wachstum im Euroraum wird sich den Projektionen zufolge von seiner niedrigen Rate von schätzungsweise +0,4% im Jahr 2023, die die relativ hohe Belastung durch den Krieg in der Ukraine widerspiegelt, auf +0,8% im Jahr 2024 und +1,5% im Jahr 2025 erhöhen. Es wird ein stärkerer Haushaltskonsum erwartet, da die Auswirkungen des Schocks bei den Energiepreisen abklingen und ein Rückgang der Inflation das Wachstum des Realeinkommens unterstützt. Das Wachstum in Deutschland, welches für die Rheinschifffahrt eine wesentliche Rolle spielt, wird sich ebenfalls erholen, von -0,3% in 2023 auf +0,2% in 2024 und +1,3% in 2025. Vor dem Hintergrund dieser Wirtschaftsprognosen wird für die Transportnachfrage daher eine leichte Erholung in 2024 und 2025 erwartet.
Betrachtet man die einzelnen Segmente, so deutet die nahe Zukunft auf eine moderate, aber unsichere Erholung der wichtigsten Märkte für die Binnenschifffahrt hin:

- Während das Vertrauen in den Chemiesektor im ersten Quartal 2024 einen Aufwärtstrend verzeichnet und ein Rückgang der Inflation erwartet wird, ist es noch zu früh, um zu sagen, ob sich die chemische Industrie auf dem Weg der Erholung befindet.
- Was den Stahlsektor betrifft, so wird die anhaltende wirtschaftliche und geopolitische Unsicherheit das Wachstum des Stahlmarktes in den kommenden Quartalen weiter beeinträchtigen. Es gibt jedoch erste Anzeichen dafür, dass die weltweite Stahlnachfrage im Jahr 2025 wieder anziehen wird.
- Der Containertransport in der Binnenschifffahrt ist trotz der Prognosen als Wachstumsmarkt rückläufig. Dennoch könnte sich eine Erholung abzeichnen, da die beförderten Mengen im April 2024 mit denen im April 2023 vergleichbar waren und sich das Wachstum des Containertransports im Seeverkehr ab 2024 bei etwa +3% pro Jahr stabilisieren dürfte.

PROTOKOLL 8
Änderung des Beschlusses 2023-II-9 zu der wirtschaftlichen Lage der europäischen Binnenschifffahrt für die erste Jahreshälfte 2023
(korrigierte Version von November 2024)

Beschluss

Die Zentralkommission, nach Kenntnisnahme des mündlichen Berichts des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

beschließt, der Beschluss 2023-II-9 zu korrigieren,

nimmt Kenntnis von dem korrigierten Bericht über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für die erste Jahreshälfte 2023 und den Ausblick auf die zweite Jahreshälfte.

Anlage

Anlage zu Protokoll 8

1. Beförderungsaufkommen auf dem Rhein

Methodische Vorgehensweise

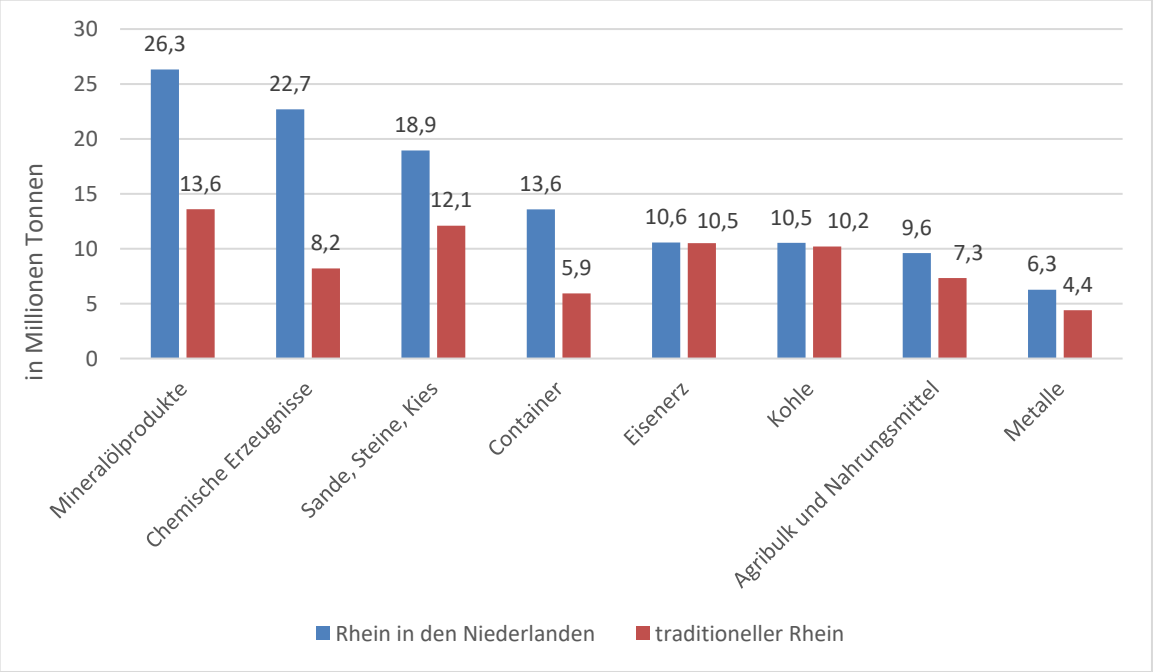
In früheren Berichten wurde unter dem Rheinverkehr der Verkehr zwischen Basel und der deutsch-niederländischen Grenze verstanden. Dieses auch als traditioneller Rheinverkehr bezeichnete Konzept berücksichtigte nicht den Güterverkehr auf dem niederländischen Rhein bzw. im niederländischen Rheindelta. [1]

Dank einer Kooperation mit Rijkswaterstaat ergab sich im Jahr 2023 die Möglichkeit, den Güterverkehr im niederländischen Rheindelta mit in die Datensammlung einzubeziehen. Hierbei wurde zunächst der geografische Rahmen abgesteckt. Es wurde also definiert, welche Wasserstraßen in den Niederlanden zum Rhein gezählt werden.[2] Die Verbindung zwischen dem Rheindelta und dem Hafen Antwerpen wurde ebenfalls berücksichtigt (Verbindung Rhein-Schelde). Diese trägt vor allem zu den erhöhten Mengen an Erdölprodukten oder chemischen Erzeugnissen bei, die auf dem niederländischen Rhein beobachtet werden.

Auf der Basis dieser Auswahl lieferte Rijkswaterstaat entsprechende Daten, die vom Sekretariat ausgewertet wurden. Folgende Grafik zeigt die Menge der im ersten Halbjahr 2023 beförderten Güter für den niederländischen Rhein (Quelle: Berechnung nach Daten von Rijkswaterstaat) sowie für den traditionellen Rhein (Quelle: Berechnung nach Daten von Destatis).

Es ist ersichtlich, dass auf dem niederländischen Rhein deutlich mehr Flüssiggüter befördert werden als auf dem traditionellen Rhein. Eine Addition der Mengen der beiden Rheinabschnitte ist nicht möglich, da dies zu Doppelzählungen führen würde. In der Tat wird ein erheblicher Anteil der in den Niederlanden transportierten Güter auch auf dem traditionellen Rhein befördert.

ABBILDUNG 1: GESAMTE MENGEN AUF DEM NIEDERLÄNDISCHEN RHEIN UND AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN IM ERSTEN HALBJAHR 2023



Quelle: Berechnung ZKR auf Basis von Daten von Rijkswaterstaat und Destatis

[1] Der niederländische Rhein bildet ein Delta, weshalb die Begriffe niederländischer Rhein und niederländisches Rheindelta synonym gebraucht werden.

[2] Berücksichtigte Wasserstraßen: Waal, Hollands Diep, Boven-Merwede, Oude Maas, Dordtsche Kil, Beneden-Merwede, Lek, Nieuwe Maas, Noord, Nieuwe Merwede, Nieuwe Waterweg, Amsterdam-Rijnkanaal, Rijn-Schelde-Verbinding, Hartelkanaal, IJssel

Der Vorteil der obigen grafischen Darstellung ist das Sichtbarmachen der unterschiedlich hohen Intensität des Rheinverkehrs nach einzelnen Gütergruppen. Der Nachteil ist, dass nicht eine einzige Kennzahl für den Rheinverkehr erhältlich ist. Um die Transportaktivität auf dem gesamten Rhein mit einer einzigen Kennzahl abzubilden, musste zunächst eine geeignete Methodik entwickelt werden. Es galt eine Methodik zu entwickeln, welche eine Doppelzählung von Rheinverkehren ausschließt. Die Gefahr der Doppelzählung resultierte vor allem aus der Tatsache, dass die auf dem traditionellen Rhein beförderten Mengen zu einem hohen Anteil aus den niederländischen und belgischen Seehäfen stammen. Somit galt es, eine Doppelzählung der Mengen, die bereits im Rahmen des traditionellen Rheinverkehrs erhoben werden, zu vermeiden. Ferner galt es, Doppelzählungen der auf niederländischen Wasserstraßen beförderten Mengen auszuschließen.

Die hierfür entwickelte Methodik berücksichtigt die auf niederländischen Rheinarmen beförderten Mengen nur einmal, sodass Schiffstransporte, die mehrere Wasserwege in den Niederlanden betreffen, nicht mehrfach gezählt werden. Ferner werden Mengen, die bereits im Rahmen des traditionellen Rheinverkehrs erfasst sind, dadurch ausgeschlossen, dass bei sämtlichen Verkehren des niederländischen Rheinverkehrs die Transporte von und nach Deutschland und von und nach der Schweiz ausgeschlossen wurden.

Die Entwicklung der wirtschaftlichen Lage und des Rheinverkehrs

Die wirtschaftliche Entwicklung verlief im ersten Halbjahr 2023 sehr schleppend. Die hohen Inflationsraten wirkten sich negativ auf die Kaufkraft der privaten Haushalte aus. Wegen der hohen Inflation hob die Europäische Zentralbank die Leitzinsen kräftig an. Darunter litten die Konsum- und die Baukonjunktur, da die Finanzierungskosten anstiegen. Auch die Industriekonjunktur entwickelte sich auf Grund der allgemeinen konjunkturellen Abkühlung negativ.

Die Auswirkungen auf den Rheinverkehr sind in Form eines Rückgangs des Güterverkehrs im ersten Halbjahr 2023 sichtbar. Für alle auf dem gesamten Rhein beförderten Güter wurde ein Rückgang von -10,8% errechnet.

Da zahlreiche Industriezweige Transportleistungen von der Binnenschifffahrt nachfragen, kam es bei den meisten Gütersegmenten der Binnenschifffahrt zu einem Rückgang des Transportaufkommens. Der Containerverkehr sowie der Transport von trockenem Massengut waren am stärksten vom konjunkturellen Rückgang der Industrie und vom Rückgang des Welthandels betroffen.

TABELLE 1: GÜTERMENGE AUF DEM GESAMTEN RHEIN IM ERSTEN HALBJAHR 2021, 2022 UND 2023 NACH LADUNGSART

	Erstes Halbjahr (Mio. t)			
	2021	**2022**	**2023**	**2023/2022 in %**
Gesamtverkehr	159,43	155,32	145,36	-6,4
Trockenes Massengut	74,45	73,89	68,60	-7,2
Flüssiges Massengut	55,77	54,41	52,71	-3,1
Containerladung*	19,13	17,55	14,75	-16,0

Quelle: Destatis, Rijkswaterstaat, ZKR Auswertung

** Eigengewicht der Containerbehälter ist miteinbezogen*

TABELLE 2: GÜTERBEFÖRDERUNG AUF DEM GESAMTEN RHEIN IM ERSTEN HALBJAHR 2021, 2022, 2023 NACH WESENTLICHEN GÜTERSEGMENTEN*

	HJ1 2021 in Mio t	HJ1 2022 in Mio. t	HJ1 2023 in Mio. t	Veränderung 2023/2022 in %
Mineralölprodukte	33,2	30,7	31,7	**+3,1**
Sande, Steine, Erden, Kies und Baustoffe	28,5	26,2	25,7	**-2,1**
Chemische Erzeugnisse	25,4	26,2	22,9	**-12,6**
Container	19,13	17,6	14,8	**-15,8**
Feste Brennstoffe (Kohle)	11,5	14,4	11,8	**-17,7**
Eisenerz	11,6	11,0	11,3	**+2,6**
Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel	14,6	14,8	13,3	**-10,4**
Metalle und Metallprodukte	7,8	8,3	7,4	**-10,0**

Quelle: Destatis, Rijkswaterstaat, ZKR Auswertung

** Die Summe dieser ausgewählten Gütersegmente ergibt nicht den Gesamtverkehr.*

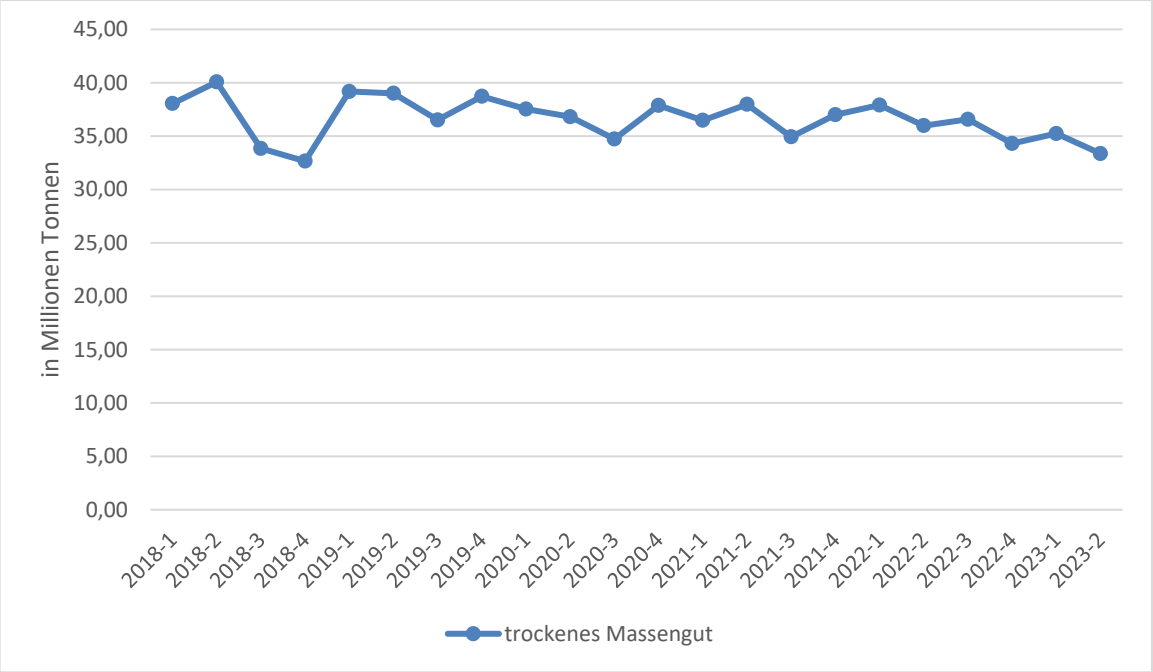
Trotz des allgemein rückläufigen Transportvolumens ist die Entwicklung je nach Ladungsart doch sehr differenziert zu betrachten. Bei chemischen Erzeugnissen war der Rückgang mit -12,6% überdurchschnittlich stark. Die chemische Industrie leidet derzeit unter einer konjunkturellen Flaute, angesichts gestiegener Preise für chemische Rohstoffe. Die Rohstoffpreise verteuern die Herstellung chemischer Erzeugnisse und führen zu einem Nachfragerückgang.

Bemerkenswert war auch der Rückgang bei Sanden, Steinen, Erden, Kies und Baustoffen um 2,1%. Hierbei spielt eine Rolle, dass die Bauindustrie unter Unterbrechungen und Verzögerungen in der Lieferkette leidet, sowie unter einem Mangel an Personal. Ein weiterer wesentlicher Faktor, der die Bauaktivität und damit die Transportnachfrage bei Sanden, Steinen, Erden, Kies und Baustoffen beeinflusst, sind die Zinserhöhungen der Europäischen Zentralbank. Diese Zinserhöhungen haben zu einer deutlichen Abnahme bei der Beantragung von Baukrediten geführt. Unter der daraus resultierenden Abnahme der Bauaktivität leidet auch die Transportnachfrage bei Sanden, Steinen, Erden, Kies und Baustoffen.

Während Kohletransporte im Jahr 2022 noch einem Aufwärtstrend folgten, haben diese Effekte im Jahr 2023 deutlich nachgelassen. Dementsprechend gab es bei Kohletransporten in 2023 einen Rückgang zu verzeichnen. Das Niveau der Kohletransporte lag im ersten Halbjahr 2023 in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2021.

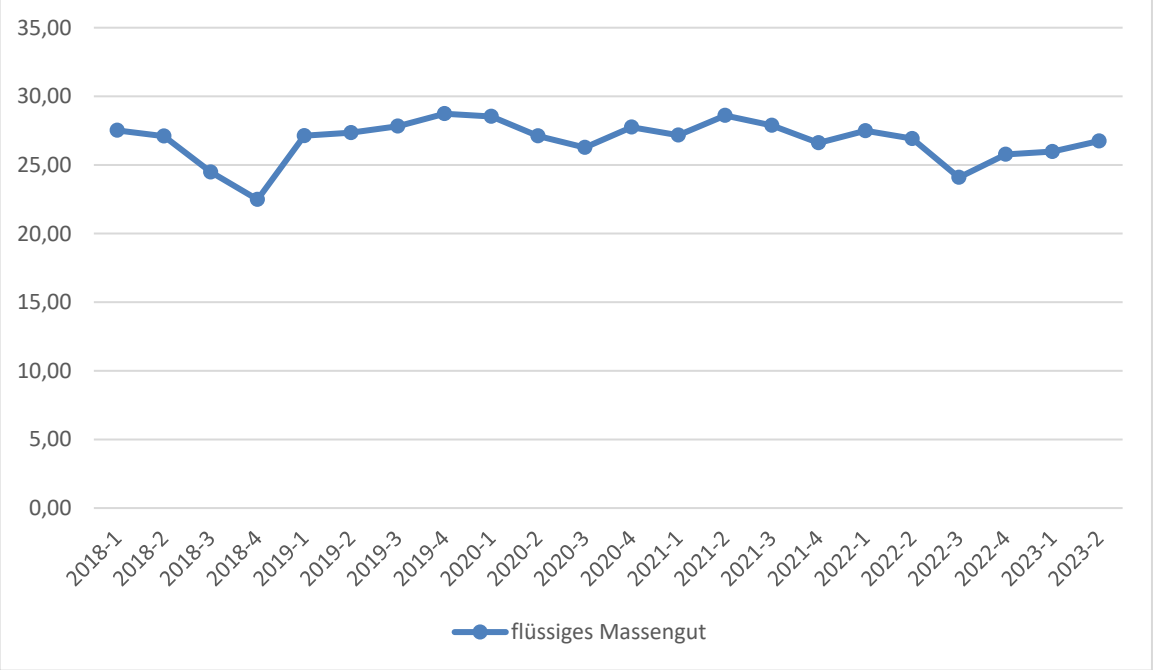
Beim größten Gütersegment, den Mineralölprodukten, blieb die Beförderungsnachfrage im ersten Halbjahr 2023 in etwa auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Hierbei dürfte eine Rolle gespielt haben, dass die Ölpreise in 2023 gesunken sind, sodass die konjunkturellen Rahmenbedingungen in diesem Gütersegment besser waren als in den meisten anderen Segmenten.

ABBILDUNG 2: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI TROCKENEM MASSENGUT AUF DEM GESAMTEN RHEIN NACH QUARTALEN



Quelle: Berechnung ZKR auf Basis von Daten von Destatis und Rijkswaterstaat

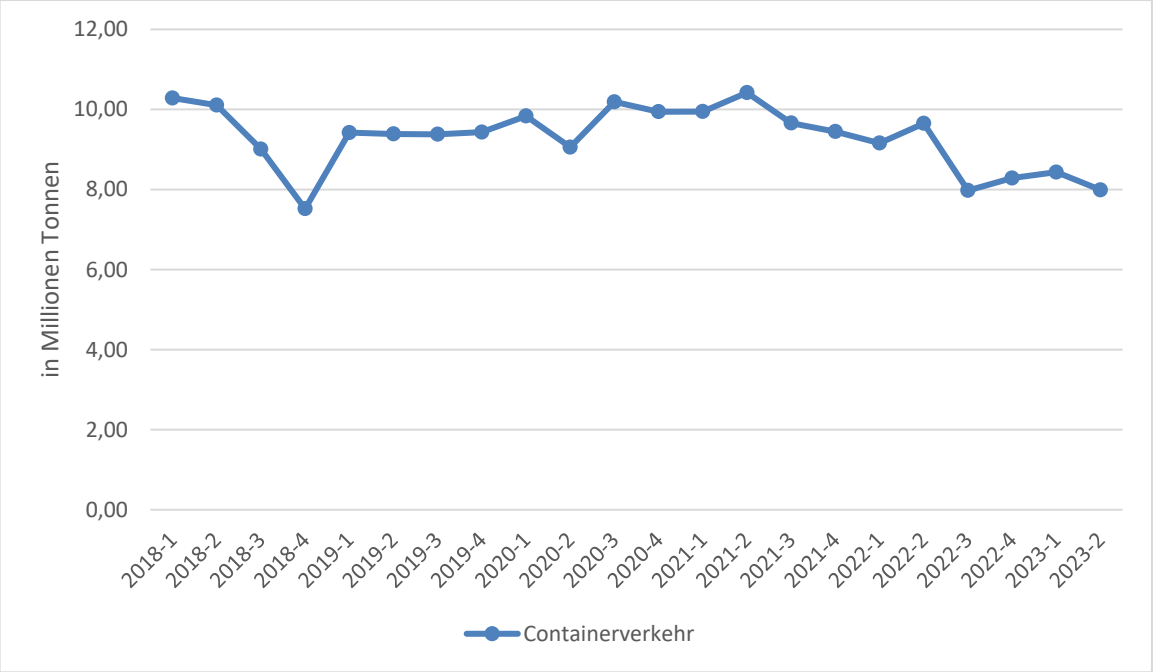
ABBILDUNG 3: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI FLÜSSIGEM MASSENGUT AUF DEM GESAMTEN RHEIN NACH QUARTALEN



Quelle: Berechnung ZKR auf Basis von Daten von Destatis und Rijkswaterstaat

Was den Containerverkehr anbelangt, so sind Erklärungen für seine schwache Entwicklung (-12,8% in der ersten Jahreshälfte 2023 im Vergleich zu 2022) in Störungen globaler Lieferketten sowie im schwachen Welthandel zu suchen.

ABBILDUNG 4: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI CONTAINERLADUNG AUF DEM GESAMTEN RHEIN



Quelle: Berechnung ZKR auf Basis von Daten von Destatis und Rijkswaterstaat

2. Beförderungsaufkommen in Rheinstaaten

Folgende Tabelle zeigt die Beförderungsmengen in den ersten Halbjahren 2021, 2022 und 2023 in den ZKR-Mitgliedsländern sowie die Änderungsrate 2023/2022.

TABELLE 4: GÜTERMENGE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN RHEINSTAATEN IM ERSTEN HALBJAHR 2021, 2022 UND 2023 [1]

	Erstes Halbjahr 2021 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2023 in Mio. t	Änderungsrate 2023/2022 in %
Niederlande	186,6	187,0	169,9	**-9,2**
Deutschland	99,1	97,8	90,4	**-7,6**
Belgien - Flandern	35,9	35,7	33,4	**-6,5**
Frankreich	28,2	27,5	24,4	**-11,3**
Belgien - Wallonien	16,7	17,2	17,1	**+/-0**
Schweiz	2,8	2,3	2,7	**+17,3**

Quellen: Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

[1] Für Belgien wurden die Ergebnisse der beiden belgischen regionalen Wasserstraßenverwaltungen verwendet: De Vlaamse Waterweg und SPW Service Public de Wallonie.

TABELLE 5: BEFÖRDERUNG BEI TROCKENEM MASSENGUT

	Erstes Halbjahr 2021 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2023 in Mio. t	Änderungsrate 2023/2022 in %
Niederlande	93,0	95,9	88,4	**-7,9**
Deutschland	57,6	56,7	51,6	**-9,0**
Belgien - Flandern	24,1	25,2	24,3	**-6,4**
Frankreich	21,2	20,2	17,7	**-13,0**
Belgien - Wallonien	13,7	14,1	14,3	**+1,4**
Schweiz	0,8	0,7	0,6	**-14,3**

Quellen: Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

TABELLE 6: BEFÖRDERUNG BEI FLÜSSIGEM MASSENGUT

	Erstes Halbjahr 2021 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2023 in Mio. t	Änderungsrate 2023/2022 in %
Niederlande	61,7	60,7	60,6	**-0,1**
Deutschland	24,3	24,1	24,2	**+/-0**
Belgien - Flandern	6,4	6,4	5,7	**-10,7**
Frankreich	2,9	3,0		**-8,4**
Belgien - Wallonien	2,2	2,0	2,0	**+/-0**
Schweiz	1,4	0,8	1,5	**+80,7**

Quellen: Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

TABELLE 7: BEFÖRDERUNG BEI GÜTERN IN CONTAINERN

	Erstes Halbjahr 2021 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2023 in Mio. t	Änderungsrate 2023/2022 in %
Niederlande	25,8	24,3	20,4	**-16,1**
Deutschland	10,7	9,6	8,5	**-11,4**
Belgien - Flandern	4,9	3,7	2,8	**-24,1**
Frankreich	1,6	1,8		**-13,5**
Belgien - Wallonien	0,8	1,0	0,8	**-20,0**
Schweiz *	0,47	0,76	0,63	**-17,7**

Quellen: Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

** Die Werte für die Schweiz beruhen auf einer Berechnung, bei der die TEU-Menge im ersten Halbjahr an umgeschlagenen Containern in den Schweizerischen Rheinhäfen mit einem Faktor von 10,66 Tonnen/TEU multipliziert wurde. Der Faktor stellt die mittlere Gütermenge je Container dar, die sich aus den Rheincontainerstatistiken ergibt.*

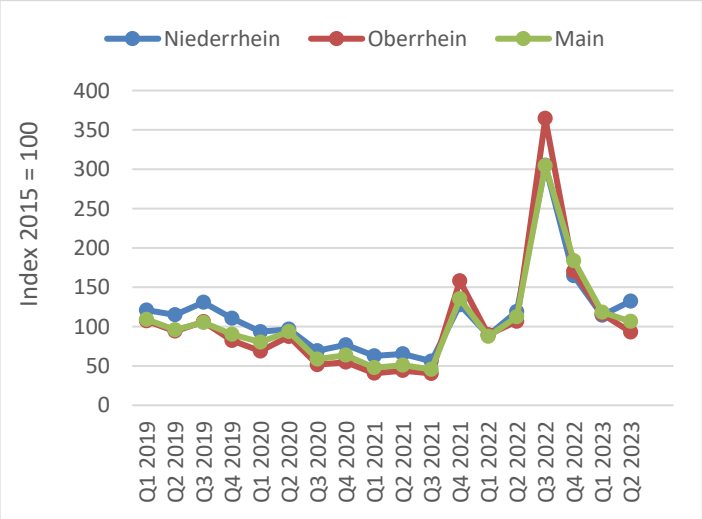
3. Frachtraten in der Rheinschifffahrt

Frachtratenindex des niederländischen Marktforschungsbüros PJK

Dieser Frachtratenindex basiert auf Befragungen von Schifffahrtsunternehmen die im Transport von Flüssiggütern zwischen dem ARA-Gebiet und dem Rheingebiet (Hinterland in Deutschland, Frankreich und der Schweiz) tätig sind.

Im Transport von Flüssiggütern zwischen der ARA-Region und dem Hinterland (Rheingebiet) kam es in der ersten Jahreshälfte 2023 zu einer deutlichen Beruhigung bei den Spotmarkt-Frachtraten. Dies war vor allem auf die Erholung der Wasserstände zurückzuführen, was sich Frachtraten senkend auswirkte.

ABBILDUNG 5: ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN FÜR GASÖL AUS DER ARA-REGION ZU ZIELORTEN AM RHEIN *(INDEX 2015 = 100)*



Quelle: ZKR-Berechnung auf der Grundlage von PJK International
Die PJK erhebt Frachtraten (in Euro pro Tonne) für den ARA-Rhein-Handel mit flüssigem Massengut. Die ZKR rechnet diese Werte in einen Index mit Basisjahr 2015 um. Niederrhein: Duisburg, Köln. Oberrhein: Karlsruhe, Basel. Main: Frankfurt/M.

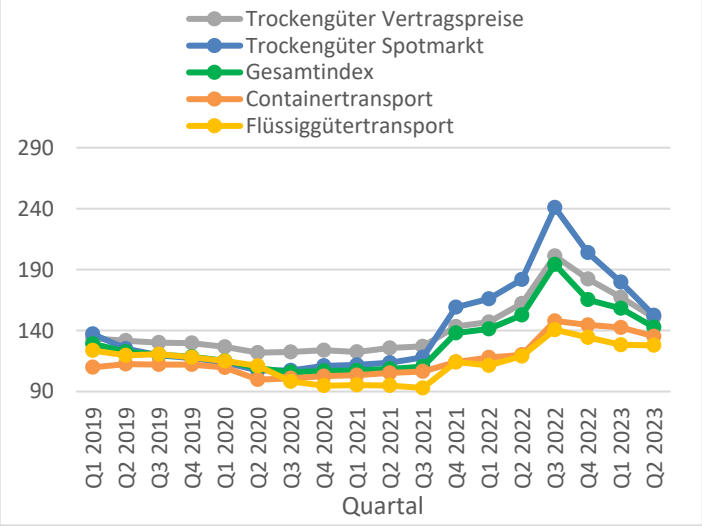
Der ausschließlich auf Spotmarktdaten basierende PJK-Index erlebte zwischen Mitte 2022 und Mitte 2023 eine Phase hoher Volatilität. Ein wesentlicher Grund hierfür waren die Schwankungen bei den Wasserständen.

Die im Vergleich zum Trockengütermarkt (siehe CBS-Index ‚Trockengüter Spotmarkt') ausgeprägt hohe Volatilität des PJK-Index lässt sich auch durch die höhere Anfälligkeit der Flotte im Flüssiggütersegment gegenüber Niedrigwasser erklären. Diese höhere Anfälligkeit ist mit dem höheren mittleren Ladevolumen von Tankschiffen im Vergleich zu Trockengüterschiffen zu erklären.

Frachtratenindex des niederländischen Statistikamtes CBS

Das niederländische Statistikamt (CBS) erhebt Frachtratendaten von einer Reihe niederländischer Binnenschifffahrtsunternehmen. Diese Daten werden zweimal pro Quartal erhoben und enthalten Treibstoff- und Niedrigwasserzuschläge. Die Ergebnisse stimmen, was den grundsätzlichen Trendverlauf angeht, mit dem PJK-Index überein. Sie zeigen jedoch auch Unterschiede, insbesondere was die Volatilität anbelangt.

ABBILDUNG 6: ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN FÜR NIEDERLÄNDISCHE BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN NACH MARKTSEGMENT *(INDEX 2015 = 100, VIERTELJÄHRLICHE DATEN)*



Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (Binnenvaartdiensten; prijsindex)

Auch innerhalb des CBS-Index kam es in der ersten Jahreshälfte 2023 zu einem Rückgang bei den Frachtraten. Den stärksten Rückgang erlebte hierbei der Spotmarkt für Trockengüter, was die allgemein höhere Volatilität des Spotmarktes widerspiegelt.

Wie oben bereits erwähnt, war die Volatilität des Teilindex ‚Trockengüter Spotmarkt' innerhalb des CBS-Index geringer als die Volatilität bei den Spotmarkt-Frachtraten im PJK-Index.

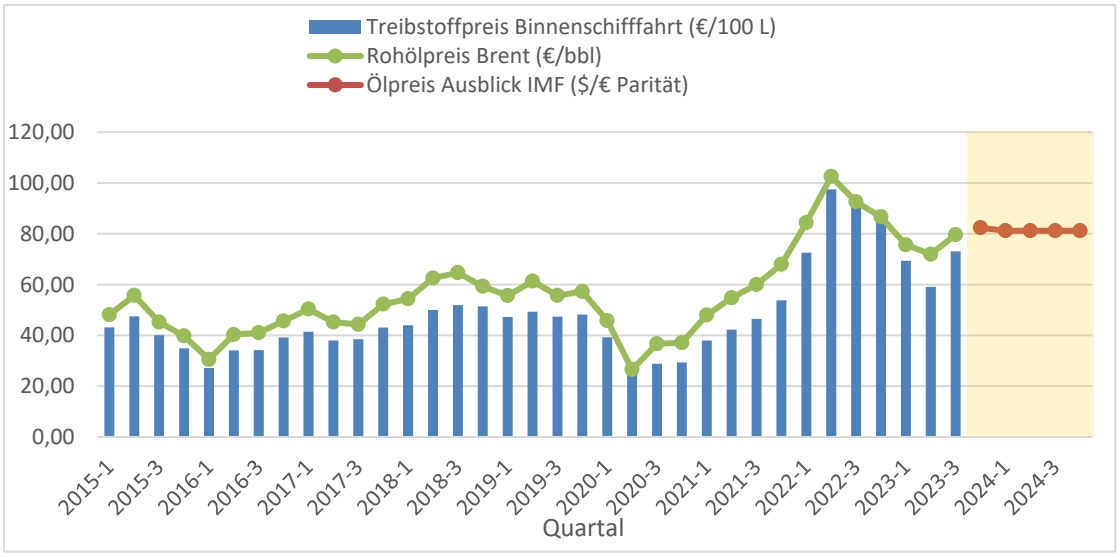
Insgesamt ist festzustellen, dass sich alle Teilindizes des CBS-Index im ersten Halbjahr 2023 auf einem Niveau einpendelten, das höher war als der mehrjährige Durchschnitt. Dies spiegelt die Tatsache wider, dass nicht alle Faktoren, die zu einem Preisanstieg führten, außer Kraft gesetzt waren. Zwar war die Niedrigwasserphase vorüber, andere preissteigernde Faktoren, wie etwa der Transfer von Schiffsraum vom Rhein- in das Donaugebiet, waren allerdings nach wie vor in Kraft.

4. Kostenentwicklung

Die Preise für Rohöl, Diesel, Gasöl, Strom und Erdgas erreichten im ersten Halbjahr 2022 den höchsten Stand seit Januar 2006. Ausgehend von diesem hohen Niveau sind die Ölpreise und die Treibstoffpreise im Laufe des Jahres 2023 merklich gesunken. Ursächlich hierfür war vor allem die schwache Wirtschaftskonjunktur.

Ein Vergleich der Treibstoffkosten in der Binnenschifffahrt (Gasölpreise) mit den Ölpreisen zeigt einen sehr engen Zusammenhang, welcher als Grundlage für eine Prognose der Treibstoffpreise (unter Verwendung von Ölpreisprognosen) dient. Hierbei ist zu beachten, dass die Ölpreisdaten ursprünglich in US-$ angegeben sind (Quelle: *US Energy Information Administration* und https://www.eia.gov) und mit historischen €/$ Wechselkursen in Euro umgerechnet wurden, um sie mit den in Euro gemessenen Treibstoffpreisen in der Binnenschifffahrt vergleichbar zu machen. Die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt stammen von *Insights Global*.

ABBILDUNG 7: TREIBSTOFFPREISE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT, ROHÖLPREIS UND AUSBLICK AUF BEIDE GRÖSSEN *



Quellen: Insights Global (Treibstoffpreis), US Energy Information Administration (Ölpreis), Federal Reserve Economic Data (historischer Wechselkurs US-Dollars/Euro)
** 1 Barrel (bbl) = 159 Liter*

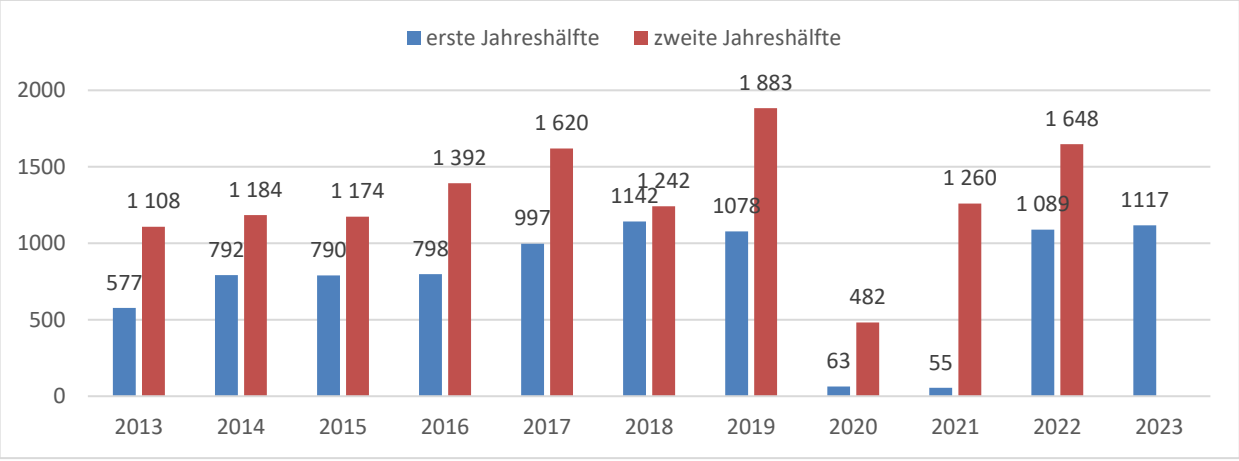
Der Ausblick auf die Treibstoffpreise in 2024 basiert auf dem Ölpreis-Ausblick in Verbindung mit Annahmen zum Wechselkurs zwischen Euro und US-Dollar. Hierbei werden für den Ölpreis die Prognosen des IMF verwendet und für den Wechselkurs Parität (€/US-Dollar Wechselkurs von 1,0) unterstellt.

Der Ölpreisausblick des IMF deutet auf weitgehende Konstanz des Ölpreis 2024 im Vergleich zu 2023 hin. Auf der Grundlage dieser Annahmen und Prognosen wird nach derzeitigem Kenntnisstand erwartet, dass die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt in 2024 in etwa bei 80 €/100 Liter liegen werden.

5. Passagierschifffahrt

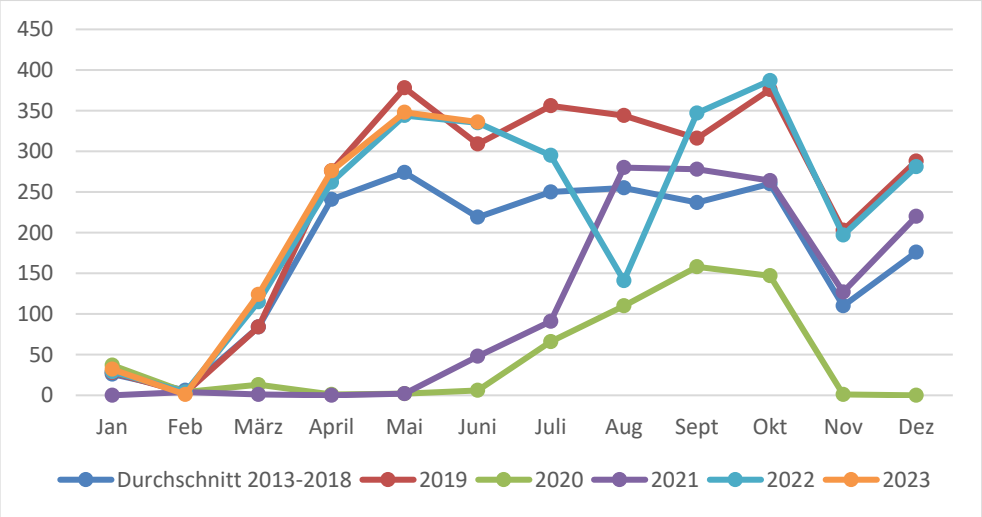
Für die Entwicklung der Passagierschifffahrt werden Zahlen zum Verkehr von Kabinenschiffen an der Schleuse Iffezheim betrachtet. Seit 2021 erholte sich die Flusskreuzfahrtbranche allmählich von der Covid-Pandemie. Diese Erholung bestätigte sich für das gesamte Jahr 2022 sowie für das erste Halbjahr 2023, in dem 1.117 Schiffspassagen bei Iffezheim gezählt wurden.

ABBILDUNG 8: ANZAHL DER FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE, WELCHE DIE SCHLEUSE IFFEZHEIM AM OBERRHEIN PRO HALBJAHR PASSIEREN



Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

ABBILDUNG 9: ANZAHL DER FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE, WELCHE DIE SCHLEUSE IFFEZHEIM AM OBERRHEIN PRO MONAT PASSIEREN



Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

6. Zusammenfassung und Ausblick

Die Entwicklung des wasserseitigen Frachtverkehrs im ersten Halbjahr zeigt für den Rhein und die Rheinstaaten eine deutliche Abnahme. Diese ist eine Folge der konjunkturellen Schwäche im Welthandel und in der Industrie.

Die einzelnen Marktsegmente waren hierbei unterschiedlich betroffen. Die Transporte von trockenem Massengut und von Containern waren stärker vom Rückgang betroffen als die Transporte von flüssigem Massengut.

Die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt haben sich zwischen dem Beginn des Jahres 2021 und der Mitte des Jahres 2022 in etwa verdoppelt. Ein langanhaltender Anstieg der Rohölpreise, der nach dem Ende der ersten Pandemiewelle im Herbst 2020 einsetzte, bildet einen wesentlichen Grund hierfür. Der zweite Grund besteht in den Preissteigerungen, die durch den Krieg in der Ukraine ausgelöst wurden.

Die Ölpreise sowie die Treibstoffpreise haben sich seit ihrem Höhepunkt zur Mitte des Jahres 2022 wieder abwärts bewegt. Nach derzeitigem Kenntnisstand wird erwartet, dass sich die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt für die Jahre 2023 und 2024 bei etwa 80 €/100 Liter bewegen werden. Entscheidend für die Höhe der Treibstoffpreise im Prognosehorizont wird jedoch der weitere politische Verlauf sein, vor allem was den Krieg in der Ukraine anbelangt. Eskalationen wie De-Eskalationen dieses Konflikts können einen starken Einfluss auf die Preisentwicklung bei Rohöl und Treibstoffen haben. So kann eine De-Eskalation auch zu einem Sinken der Rohölpreise führen. In diesem Fall würden sich naturgemäß auch die Treibstoffkosten in der Binnenschifffahrt wieder auf ein niedrigeres Niveau hin bewegen.

Die Entwicklung der Frachtraten war in der ersten Jahreshälfte 2023 noch vom Niedrigwasser des Vorjahres geprägt, und zeigte höhere Frachtraten (im Vergleich zum langjährigen Mittel) für alle Marktsegmente.

Die Passagierschifffahrt – und hier insbesondere die Flusskreuzfahrt – hat seit dem zweiten Halbjahr 2021 wieder das Niveau von vor der Pandemie erreicht, und nach den Zahlen für das Jahr 2022 und das erste Halbjahr 2023 scheint sich diese Erholung fortzusetzen.

Nach derzeitigem Kenntnisstand wird sich die Weltwirtschaft erst im Jahr 2024 wieder erholen, sodass für die zweite Jahreshälfte 2023 noch keine durchgreifende Besserung der Konjunktur in Sicht ist.

V. Schifferpatente und Besatzungen

PROTOKOLL 9
Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung: Änderung des § 11.01 Nummer 2 (Patentpflicht) und der Anlage 5 (Besonderheiten für das Befahren von Abschnitten des Rheins, die als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden)

Vorgeschlagen werden folgende Änderungen an der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV):

1. Reduzierung der Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken auf folgende zwei Abschnitte:
   - Oberrhein: Rhein-km 335,66 (Straßenbrücke Wintersdorf) – km 425,00 (Mannheim)
   - Mittelrhein: Rhein-km 498,45 (Straßenbrücke Mainz/Mainz-Kastel) – km 592,00 (Koblenz, Moselmündung).

   Der Vorschlag umfasst zugleich eine Korrektur, indem für den Abschnitt am Oberrhein mit der Straßenbrücke Wintersdorf ein neuer Anfangspunkt angegeben wird.

2. Folgeanpassung und Bereinigung des § 11.01 Nummer 2 RheinSchPersV:

   Die Befugnis der zuständigen Behörde, anstelle des Sportpatentes oder des Behördenpatentes ein nationales Patent anzuerkennen, wird auf den gesamten Rhein ausgeweitet.

Begründung

1. Derzeit ist der Rhein von km 335,92 (Schleusen Iffezheim) bis km 857,40 (Spyck'sche Fähre) als Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken ausgewiesen, siehe Anlage 5 Teil A Nr. 1 zur RheinSchPersV. Grundlage ist die entsprechende, 2021 im deutschen Recht vorgenommene Ausweisung, die wiederum die damals geltende ZKR-Rechtslage fortführte. Die deutsche Ausweisung wurde unverändert in die novellierte, am 1. April 2023 in Kraft getretene RheinSchPersV übernommen.

   Seither hat sich gezeigt, dass dieser Abschnitt auf weiten Strecken nicht mehr als Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken eingestuft werden muss. Zu diesem Ergebnis kommt die deutsche Delegation aufgrund einer Überprüfung durch die in Deutschland für die Schifffahrt auch auf dem Rhein zuständigen Behörde, der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt. Grund hierfür ist, dass die Strecken inzwischen gut ausgetonnt und mithilfe von Inland ECDIS, Radar Overlays etc. sehr gut zu befahren sind. Das Ergebnis deckt sich mit der Einschätzung großer Teile des Gewerbes.

   Aus diesem Grund wird auf dem Rhein die Ausweisung als Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken dort aufgehoben, wo sie sich als nicht mehr erforderlich erwiesen hat.

   Als Binnenwasserabschnitte mit besonderen Risiken verbleiben dann nur noch die beiden Strecken am Oberrhein und am Mittelrhein. Dort ist es für die Sicherheit der Schifffahrt nach wie vor erforderlich, sie als Abschnitte mit besonderen Risiken auszuweisen. Denn die Besonderheiten dieser Strecken führen zu Risiken, die beim Schiffsführer zusätzliche Befähigungen nötig machen.

   Um letzten Bedenken in Teilen des deutschen Gewerbes Rechnung zu tragen, wird die ZKR zu gegebener Zeit untersuchen, wie sich die Reduzierung der Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken in der Praxis auswirkt.

Der geänderte Anfangspunkt des Abschnitts am Oberrhein dient der Korrektur. Derzeit nennt die RheinSchPersV hierfür die Schleusen Iffezheim mit dem Rhein-km 335,92. Tatsächlich befinden sich diese Schleuse aber bei Rhein-km 333,92. Um diese Unstimmigkeit zu korrigieren, gleichzeitig aber die Kilometer-Angabe weitestgehend beizubehalten, wird statt der Schleusen die Straßenbrücke als markanter Anfangspunkt angegeben, die auf ungefähr gleicher Höhe mit der bisherigen Kilometerangabe liegt.

2. Derzeit bestimmt § 11.01 Nummer 2, dass die zuständige Behörde für den Bereich oberhalb der Schleusen Iffezheim und unterhalb der Spyck'schen Fähre anstatt des Sportpatentes oder des Behördenpatentes ein nationales Patent anerkennen kann. Die Befugnis erstreckt sich also auf den Bereich, der nicht als Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderen Risiken ausgewiesen ist. Daher wäre es folgerichtig, den § 11.01 Nummer 2 an die Reduzierung der Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken anzupassen und von der Befugnis der zuständigen Behörde nur den Oberrhein und den Mittelrhein auszunehmen.

   Allerdings hat der geltende § 11.01 Nummer 2 bereits mit der Novellierung der RheinSchPersV seinen Sinn eingebüßt, als das neue Konzept bestehend aus Grundpatent einerseits und besonderer Berechtigung andererseits eingeführt wurde. Bis dahin umfasste das Sportpatent und das Behördenpatent immer auch schon den Streckenkundenachweis, s. § 7.06 Nummer 1 i.V.m. § 6.04 Nummer 1 RheinSchPersV in der Fassung bis zum Ablauf des 31. März 2023. Deswegen war es damals sinnvoll, auf den Wasserstraßenabschnitten mit besonderen Risiken ein Sportpatent oder ein Behördenpatent zu fordern. Heute aber muss für die Wasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken zusätzlich zum Sportpatent oder Behördenpatent eine besondere Berechtigung erworben werden. Ein Sportpatent oder Behördenpatent hat heute daher im Vergleich zum nationalen Patent nur noch einen begrenzten Mehrwert. Aus diesem Grunde ist es folgerichtig, die Befugnis der zuständigen Behörden, ein nationales Patent anstatt eines Sportpatentes oder Behördenpatentes anzuerkennen, auf den gesamten Rhein auszuweiten.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

1. Das Binnenschifffahrtsgewerbe leidet seit geraumer Zeit an zunehmendem Fachkräftemangel und gerade Schiffsführer fehlen vielerorts. Gleichzeitig häufen sich Klagen über gestiegene Anforderungen an die Besatzungsmitglieder, seit Anpassung der RheinSchPersV an die Richtlinie (EU) 2017/2397. Ziel der ZKR ist es daher, Erleichterungen für das Gewerbe zu schaffen, wo es ohne Sicherheitseinbußen möglich ist. Als geeignete Maßnahme hierfür hat es sich erwiesen, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken zu reduzieren. Durch diese Maßnahme werden unnötige Hürden abgebaut, der Zugang für Schiffsführer zur Rheinschifffahrt erleichtert, ihr flexibler Einsatz ermöglicht und damit nicht zuletzt dem Fachkräftemangel entgegengewirkt.

2. Die Änderung des § 11.01 Nummer 2 ermöglicht es den Behörden, in größerem Maße als bisher andere Arten von nationalen Patenten anzuerkennen. Damit wird zur vielfach geforderten Flexibilität behördlichen Handelns beigetragen.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

1. Auf die Reduzierung der Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken könnte verzichtet werden. Dies hätte jedoch zur Folge, dass Schiffsführer auch für Abschnitte des Rheins eine besondere Berechtigung erwerben müssen, obwohl das fachliche Erfordernis hierfür inzwischen entfallen ist.

Möglich wäre, auf die Korrektur der Kilometer-Angabe für die Schleusen Iffezheim ganz zu verzichten. Damit bliebe es allerdings bei einer fehlerhaften Angabe in der RheinSchPersV, was dem Anspruch der ZKR widerspräche, der Schifffahrt auf dem Rhein fehlerfreie Regelwerke bereitzustellen.

Möglich wäre auch, bei den Schleusen Iffezheim als markanter Ausgangspunkt zu bleiben, und hierfür lediglich die korrekte Kilometerangabe zu verwenden, also Rhein-km 333,92. Damit wäre allerdings auch der Vorhafen der Schleusen einbezogen in den Bereich des Binnenwasserstraßenabschnitts mit besonderen Risiken, obwohl der Vorhafen selbst keine Risiken bildet. Das wäre nicht sachgerecht.

2. Auf die Folgeanpassung und Bereinigung des § 11.01 Nummer 2 könnte verzichtet werden. Das hätte jedoch zur Folge, dass eine schon jetzt überkommene Vorschrift aufrecht erhalten bliebe und zudem nicht in Einklang mit den Änderungen in Anlage 5 stünde.

Folgen der Änderungen

1. Von dem 521,48 km langen Abschnitt des Rheins, der momentan als Binnenwasserstraße mit besonderen Risiken ausgewiesen ist, verbleiben zwei kürzere Abschnitte von insgesamt 182,89 km Länge.

   Somit entfällt für den überwiegenden Teil des Rheins die Pflicht für Schiffsführer, über eine besondere Berechtigung für Risikostrecken zu verfügen. Sie benötigen dort allein ein Rheinpatent oder ein vergleichbares Patent und müssen daher weder eine bestimmte Anzahl von Streckenfahrten nachweisen noch eine Prüfung ablegen.

   Das Gewerbe und die Partnerstaaten sollten frühzeitig und umfassend über die beabsichtigte Reduzierung der Wasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken informiert werden. Zu diesem Zweck hat das Sekretariat nach positivem Votum des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen am 10. Oktober den Auftrag erhalten, ein Schreiben an die anerkannten Verbände (EBU, ESO, ETF, Aquapol, IVR u.a.) und die Beobachterstaaten zu übermitteln.

   Wie bisher schon, so liegt es auch für die verbleibenden beiden Wasserstraßenabschnitte im freien Ermessen der zuständigen Prüfungsbehörden, ob der Kandidat frei die zu prüfende Strecke festlegen kann oder ob es vorgegebene Prüfungsabschnitte gibt.

   Zudem werden die deutsche und die französische Delegation ihre Kontrollbehörden anweisen, das Fehlen einer besonderen Berechtigung zum Fahren auf Binnenwasserstraßenabschnitten mit besonderen Risiken, die ab 1. Juli 2025 als Risikoabschnitte entfallen, nicht zu ahnden.

   Eine Anpassung der anderen ZKR-Regelwerke an die neue Ortsangabe am Oberrhein sollte zur Wahrung der Einheitlichkeit bei ohnehin anstehenden Änderungen geprüft werden.

2. Die zuständigen Behörden haben künftig nicht nur oberhalb der Schleusen Iffezheim und unterhalb der Spyck'schen Fähre die Befugnis, nationale Patente anstelle von Sportpatenten oder Behördenpatenten anzuerkennen, sondern für den gesamten Rhein. Da der betreffende Abschnitt des Rheins zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre zu Frankreich bzw. zu Deutschland gehört, betrifft diese Erweiterung nur die deutschen und die französischen Behörden.

Folgen einer Ablehnung der Änderung

Würden die Änderungen abgelehnt, blieben unnötige Hürden für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein bestehen und könnten die Behörden nicht flexibel selbst über das nötige Patent für Sport- und Behördenfahrzeuge entscheiden.

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Hinweis darauf, dass „weitere Beiträge zur Steigerung der Attraktivität der Binnenschifffahrtsberufe zu leisten“ sind, wie die Mitgliedstaaten dies in der Mannheimer Erklärung vom 17. Oktober 2018 zum Ausdruck gebracht haben,

mit dem Ziel hat, unnötige Hürden abzubauen, den Zugang für Schiffsführer zur Rheinschifffahrt zu erleichtern, ihren flexibleren Einsatz zu ermöglichen und damit dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken,

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

beschließt die in der Anlage abgedruckte Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung.

Diese Änderung tritt am 1. Juli 2025 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 9

Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung

1. § 11.01 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Zum Führen eines Sportfahrzeuges, eines Behördenfahrzeuges oder eines Feuerlöschbootes genügt anstelle eines Patentes nach den §§ 12.02 und 12.03 ein anderes, von der zuständigen Behörde als gleichwertig anerkanntes Patent."

2. Anlage 5 zur Rheinschiffspersonalverordnung wird wie folgt geändert:

a) Teil A Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Wer ein Fahrzeug auf den Abschnitten zwischen km 335,66 (Straßenbrücke Wintersdorf) und km 425,00 (Mannheim) oder zwischen km 498,45 (Straßenbrücke Mainz/Mainz-Kastel) und km 592,00 (Koblenz, Moselmündung) führt, benötigt hierfür eine besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit besonderen Risiken."

b) Teil B wird wie folgt geändert:

aa) In Teil I wird die Überschrift wie folgt gefasst:

„**I. Rhein von Rhein-km 335,66 (Straßenbrücke Wintersdorf) bis Rhein-km 352,07 (deutsch-französische Grenze)**"

bb) Teil II wird wie folgt gefasst:

„**II. Rhein von Rhein-km 352,07 (deutsch-französische Grenze) bis Rhein-km 425,00 (Mannheim)**

Die zusätzliche Befähigung entspricht der zusätzlichen Befähigung der Nummer I (Rhein von Rhein-km 335,66 (Straßenbrücke Wintersdorf) bis Rhein-km 352,07 (deutsch-französische Grenze))."

cc) Teil III wird gestrichen.

dd) Teil IV wird zu Teil III.

ee) Die Teile V und VI werden gestrichen.

VI. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein

PROTOKOLL 10
Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Änderung der Anlage 13 in Bezug auf das Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach der dem ADN beigefügten Verordnung

1. Am 1. Juni 2021 verabschiedete die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt Änderungen zu § 1.10 und Anlage 13 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV), um das Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form zuzulassen (Beschluss 2021-I-10).

2. Mit diesem Beschluss beauftragte die Zentralkommission außerdem den Polizeiausschuss zu prüfen, ob diese Änderungen aufgrund der weiteren Entwicklungen angepasst werden müssen.

3. § 1.10 der Polizeiverordnung (RheinSchPV) enthält eine vollständige Liste der Urkunden und der sonstigen Unterlagen, die zwingend an Bord mitzuführen sind. Andere Regelungstexte wie die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO), der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), die dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) beigefügte Verordnung, die Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) sowie das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) enthalten ebenfalls Vorschriften zu diesen Unterlagen.

4. Der ADN-Sicherheitsausschuss hat in seiner Sitzung vom Januar 2024 mehrere Änderungen gebilligt, die in die Ausgabe 2025 des ADN aufgenommen worden sind. Diese neue Ausgabe tritt am 1. Januar 2025 in Kraft. Mit einigen dieser Änderungen wird die Liste der Dokumente erweitert, die in elektronischem Format an Bord mitgeführt werden können.

5. Mit diesem Änderungsvorschlag soll Anlage 13 der RheinSchPV geändert werden, um die Vorlage von bestimmten Dokumenten in Zusammenhang mit der Beförderung von Gefahrgut in elektronischer Form zuzulassen.

6. 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 soll

Im Anwendungsbereich der rheinischen Vorschriften legt die RheinSchPV in § 1.10 und Anlage 13 die Bedingungen für die Vorlage der Dokumente bei den Kontrollbehörden fest.

Die Vorlage von den oben aufgeführten Dokumenten in elektronischem Format erleichtert die Informationsbereitstellung, insbesondere zu Kontrollzwecken. Die Digitalisierung entspricht den Bedürfnissen des Gewerbes, verringert den Verwaltungsaufwand und trägt zu einer erhöhten Akzeptanz bei den Nutzern bei.

Der vorliegende Änderungsvorschlag dient dazu, die Konsistenz zwischen zwei Regelwerken, der RheinSchPV und dem ADN, sicherzustellen.

Gemäß der Ausgabe 2025 des ADN wird es möglich sein, neben den in Unterabschnitt 8.1.2.1 Buchstaben b und d genannten Dokumenten weitere Dokumente in elektronischem Format an Bord mitzuführen. Diese Maßnahme zur Verwaltungsvereinfachung, die im Rahmen der Digitalisierung der Binnenschifffahrt erfolgt, betrifft mehrere in den Unterabschnitten 8.1.2.1, 8.1.2.2 und 8.1.2.3 des ADN genannte Dokumente.

In den meisten Fällen wurde im ADN keine spezielle Art des elektronischen Formats festgelegt, abgesehen von Unterabschnitt 8.1.2.1 Buchstabe b (Beförderungspapiere) und Unterabschnitt 8.1.2.3 Buchstabe c (Lecksicherheitsplan und Intaktstabilitätsunterlagen). Für Urkunden und sonstige Unterlagen nach dem ADN, für welche die Vorlage in elektronischem Format zugelassen ist, soll in der Spalte „Geeignetes elektronisches Format“ auf ein „Geeignetes elektronisches Format gemäß ADN“ verwiesen werden.

Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung

Die RheinSchPV könnte im bisherigen Wortlaut belassen werden. Dies würde jedoch zu unterschiedlichen Vorschriften in den beiden geltenden Regelwerken führen (ADN und RheinSchPV) und damit zu Rechtsunsicherheit.

Folgen dieser Änderung

Diese Änderung wird zu einer Harmonisierung der geltenden Vorschriften für die Vorlage von bestimmten Dokumenten des ADN in elektronischer Form führen und die Rechtssicherheit für die Nutzer und die zuständigen Behörden sicherstellen.

Zudem setzt die Kohärenz von Vorschriften eine Vereinheitlichung der Terminologie, d. h. der Begriffe, Ausdrücke und Definitionen, voraus, die ein wesentliches Element zur Gewährleistung der Rechtssicherheit der Vorschriften ist. Daher wird der Wortlaut der in Anlage 13 Nummer 6.1 der RheinSchPV genannten Dokumente in den drei Sprachfassungen vereinheitlicht. Die Nummern 6.1.1, 6.1.2 und 6.1.3 werden gestrichen.

Anlage 13 der RheinSchPV wird ebenfalls geändert, um auf die neueste Ausgabe der Norm ISO 32000-1:2008 zu verweisen, die das Format PDF/A definiert. Dokumente, die nach der alten Norm aus dem Jahr 2005 erstellt wurden, sind mit der neuen Norm kompatibel.

Folgen, die die Ablehnung der Änderung mit sich bringen würde

Eine Ablehnung dieser Änderung der RheinSchPV würde sowohl für die Nutzer als auch für die zuständigen Behörden zu Rechtsunsicherheit führen.

Die Ablehnung der Änderung würde den verschiedenen oben dargestellten Zielen schaden.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

unter Hinweis auf ihren Beschluss 2021-I-10 zur Änderung der Rheinschifffahrts-polizeiverordnung (RheinSchPV) zwecks Autorisierung des Mitführens von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form (§ 1.10 und Anlage 13) und die Beschlüsse 2021-II-16, 2022-II-14 und 2023-II-13 zur Änderung von Anlage 13, um der zunehmenden Digitalisierung von Borddokumenten Rechnung zu tragen,

in dem Bestreben, die Harmonisierung der geltenden Vorschriften und damit die Rechtssicherheit zu gewährleisten,

in der Absicht, den Verwaltungsaufwand in der Rheinschifffahrt zu verringern, ohne das Sicherheitsniveau zu senken,

mit dem Ziel, das Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form zuzulassen,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung der Anlage 13 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Dezember 2025 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 10

Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung

Anlage 13 wird wie folgt geändert:

a) Der dritte Absatz letzter Satz wird wie folgt gefasst:

„Das elektronische Format PDF/A in der nachstehenden Tabelle entspricht dem in der internationalen Norm ISO 32000-1:2008 festgelegten Format.“

b) Nummer 6.1 wird wie folgt gefasst:

„

Kategorie	**Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV**	**Rechtsgrundlage**	**Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen**	**Geeignetes elektronisches Format**
6.1	die nach Unterabschnitt 8.1.2.1, 8.1.2.2 und 8.1.2.3 ADN erforderlichen Urkunden und sonstigen Unterlagen	ADN, 8.1.2.1, a, e bis g und i bis k ADN, 8.1.2.2, b bis h ADN, 8.1.2.3, b, e, f, h, i, l, o, p und r bis x	nicht zugelassen	
		ADN, 8.1.2.1, b bis d und h ADN, 8.1.2.2, a ADN, 8.1.2.3, a, c, g, j, k, m, n und q	zugelassen	Geeignetes elektronisches Format gemäß ADN

“

c) Die Nummern 6.1.1, 6.1.2 und 6.1.3 werden gestrichen.

PROTOKOLL 11
Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) betreffend die Sonderbestimmungen für einzelne Rheinstrecken (§§ 9.01 Nummern 2 und 3 und 10.01 Nummer 4)

1. Rechtssicherheit wird durch die Qualität der Rechtsetzung gewährleistet, die normativ sein muss im Sinne von vorschreibend, verbietend, sanktionierend usw. Zudem müssen die Vorschriften verständlich sein, wobei Verständlichkeit Lesbarkeit sowie Klarheit und Präzision der Aussagen und deren Kohärenz impliziert. In diesem Sinne setzt die Kohärenz von Vorschriften eine Vereinheitlichung der Terminologie, d. h. der Begriffe, Ausdrücke und Definitionen, aber auch aktuelle Bezugnahmen und Verweise voraus, die wesentliche Elemente zur Gewährleistung der Rechtssicherheit der Vorschriften sind.

2. Mit diesem Änderungsvorschlag sollen die §§ 9.01 und 10.01 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) angepasst werden.

3. Kapitel 9 der RheinSchPV betrifft die besonderen Regeln für die Fahrt und das Stillliegen und § 9.01 die Beschränkungen der Schifffahrt in Basel. Aufgrund der Entwicklungen im Schiffbau sind die Risiken bezüglich der Schifffahrt in Basel heute gering. § 9.01 Nummern 2 und 3 RheinSchPV sollten daher geändert werden.

4. Kapitel 10 der RheinSchPV betrifft die Beschränkung der Schifffahrt bei Hochwasser und bei Niedrigwasser. § 10.01 betrifft die Beschränkung der Schifffahrt bei Hochwasser oberhalb der Spyck'schen Fähre. Die Änderung in § 10.01 Nummer 4 RheinSchPV soll die Rückmeldungen über die Erfahrungen bei Hochwasser auf dem Streckenabschnitt zwischen Basel und den Schleusen Kembs berücksichtigen.

5. Die Ergebnisse der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung sind nachstehend wiedergegeben.

Bedürfnisse, auf welche die Änderungen eingehen sollen

Die Änderungen in der Anlage dienen insgesamt mehreren Zielen:

- Das erste Ziel dieser Änderungen besteht darin, die unabdingbaren verordnungsrechtlichen Anpassungen vorzunehmen, da einige Bestimmungen angesichts der technologischen Entwicklungen überholt sind. Dadurch kann die Sicherheit der Rheinschifffahrt erhöht werden.
- Ein weiteres Ziel besteht darin, einige Klarstellungen vorzunehmen, um die Verständlichkeit der neuen Vorschriften zu verbessern. Die Neufassung von § 9.01 Nummer 2 ermöglicht auch eine Präzisierung des Wortlauts und des Anwendungsbereichs dieses Paragrafen. Die Bestimmungen in §§ 9.01 Nummer 3 und 10.01 Nummer 4 werden gestrichen, da sie überholt sind. Die RheinSchPV wird dadurch lesbarer und verständlicher und die Rechtssicherheit erhöht. Die Vereinheitlichung der Terminologie der RheinSchPV trägt zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt bei.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Es wäre zwar möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Die Folge wären Unstimmigkeiten, auch juristischer Art, was der Rechtssicherheit der rheinischen Vorschriften abträglich wäre. Ebenso würde die Sicherheit der Rheinschifffahrt nicht erhöht.

Folgen dieser Änderungen

Mit diesem Änderungsvorschlag wird vorgeschlagen, die §§ 9.01 und 10.01 RheinSchPV wie folgt anzupassen:

- Der Inhalt von § 9.01 RheinSchPV wird ergänzt, um die besonderen Bestimmungen für Fahrzeuge und Verbände mit einer Länge von über 110 m zu präzisieren. So soll mit dieser Änderung klargestellt werden, dass zwischen der Dreirosenbrücke (km 167,80) und der Mittleren Rheinbrücke (km 166,53) in Basel Fahrzeuge mit Maschinenantrieb sowie Schlepp- und Schubverbände, jeweils mit einer Länge von über 110 m, in der Bergfahrt eine Mindestgeschwindigkeit von 6 km in der Stunde einhalten müssen. Die Mindestgeschwindigkeit wird gegen das Ufer gemessen. Diese Maßnahme erhöht das Sicherheitsniveau, insbesondere weil die Strömung in diesem Streckenabschnitt sehr stark sein kann. Zur Anpassung der RheinSchPV wird Nummer 2 präzisiert und umformuliert.
- Gemäß der RheinSchPV ist der Schiffsführer für die Führung des Binnenschiffs verantwortlich. § 9.01 Nummer 3 RheinSchPV lautet: „Vor dem Einfahren in das Hafenbecken 1 (km 169,95) müssen alle Talfahrer auf Strom aufdrehen und dürfen erst dann einfahren, wenn sie stromrecht liegen und die Hafeneinfahrt zu übersehen ist.“. Heutige Binnenschiffe sind ausreichend leistungsfähig, um direkt in den Hafen Basel einzufahren. Dieses in Nummer 3 vorgesehene Manöver wird von der zuständigen schweizerischen Behörde heute als unnötig und überholt angesehen. Darum wird die gesamte Nummer 3 gestrichen.
- Die Bestimmung in § 10.01 Nummer 4 RheinSchPV wurde nach dem langen Hochwasser 1999 eingeführt. Im Streckenabschnitt zwischen Basel und den Schleusen Kembs liegt die Hochwassermarke bei 8,20 m. Bei einer Schifffahrtssperre erlaubt diese Sonderbestimmung der zuständigen Behörde jedoch, die Fahrt bis zu einem Wasserstand von 8,50 m am Pegel Basel-Rheinhalle freizugeben. Diese Bestimmung wurde jedoch seither nie angewendet. Die Bestimmungen von Nummer 4 werden daher gestrichen. Die bisherige Nummer 5 wird zu Nummer 4.

Die Änderungen verursachen für das Gewerbe und die Verwaltungen keine zusätzlichen Kosten.

Diese Änderungen treten am 1. Dezember 2025 in Kraft.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings könnte dadurch nicht weiter zur Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beigetragen werden.

Eine Ablehnung dieser Änderungen würde die oben dargelegten Ziele untergraben.

Beschlussentwurf

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 wiedergegebenen Änderungen der §§ 9.01 Nummern 2 und 3 sowie 10.01 Nummer 4 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV).

Die in der Anlage beigefügten Änderungen treten am 1. Dezember 2025 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 11

Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung

1. *§ 9.01 wird wie folgt geändert:*
   a) *Nummer 2 wird wie folgt gefasst:*

   „2. Zwischen der Dreirosenbrücke (km 167,80) und der Mittleren Rheinbrücke (km 166,53) in Basel müssen Fahrzeuge mit Maschinenantrieb sowie Schlepp- und Schubverbände in der Bergfahrt eine Mindestgeschwindigkeit von 4 km/h einhalten. Ab einer Länge von 110 m ist eine Mindestgeschwindigkeit von 6 km/h einzuhalten. Die Mindestgeschwindigkeit wird gegen das Ufer gemessen."

   b) *Nummer 3 wird gestrichen.*

2. *§ 10.01 wird wie folgt geändert:*
   a) *Nummer 4 wird gestrichen.*
   b) *Die bisherige Nummer 5 wird zu Nummer 4.*

PROTOKOLL 12
Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Harmonisierung des Begriffs „Schiffsattest" in der RheinSchPV

1. Rechtssicherheit wird durch die Qualität der Rechtsetzung gewährleistet, die normativ sein muss im Sinne von vorschreibend, verbietend, sanktionierend usw. Zudem müssen die Vorschriften verständlich sein, wobei Verständlichkeit Lesbarkeit sowie Klarheit und Präzision der Aussagen und deren Kohärenz impliziert. In diesem Sinne setzt die Kohärenz von Vorschriften eine Vereinheitlichung der Terminologie, d. h. der Begriffe, Ausdrücke und Definitionen, voraus, die ein wesentliches Element zur Gewährleistung der Rechtssicherheit der Vorschriften ist.

2. Die erste Rheinschifffahrtspolizeiverordnung mit dem Titel „Polizeiliche Verordnung über das Befahren des Rheins von Basel bis in die See" wurde mit Protokoll Nr. VIII von 1850 verabschiedet, was sowohl die Vorreiterrolle der Rheinverordnungen als auch das Alter und die Beständigkeit der verwendeten Begriffe, Ausdrücke und Definitionen verdeutlicht.

3. Die RheinSchPV hat zwar die Jahrhunderte überdauert, doch gibt es nach wie vor terminologische Unstimmigkeiten, insbesondere in Bezug auf die Entwicklung des Begriffs „Schiffsattest". Anlage O der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) enthält ein Verzeichnis der dem Schiffsattest nach § 1.04 als gleichwertig anerkannten Zeugnisse. Die dem Schiffsattest als gleichwertig anerkannten Zeugnisse sind:
   - Nach dem 30. Dezember 2008 erteilte oder erneuerte Gemeinschaftszeugnisse für Binnenschiffe, die bestätigen, dass die damit ausgestatten Fahrzeuge unbeschadet der Übergangsbestimmungen nach Anhang II Kapitel 24 den technischen Vorschriften des Anhangs II der letzten Fassung der Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG voll entsprechen.
   - Nach dem 6. Oktober 2018 erteilte oder erneuerte Unionszeugnisse für Binnenschiffe, die bestätigen, dass diese Fahrzeuge unbeschadet der Übergangsbestimmungen nach Kapitel 32 des ES-TRIN den Vorschriften der letztgültigen Fassung der Richtlinie (EU) 2016/1629 voll entsprechen.

4. Angesichts der Weiterentwicklung der anzuwendenden Rechtsvorschriften ist es daher angebracht, die in den drei Sprachfassungen der RheinSchPV (Deutsch, Französisch und Niederländisch) verwendete Terminologie anzupassen. Der entsprechende Begriff lautet nunmehr „Schiffsattest oder nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkanntes Zeugnis“. Da keine einheitliche Terminologie mit klar definierten Begriffen existiert, bestehen Rechtsunsicherheiten, die geklärt werden müssen, um die Rechtssicherheit der Rheinvorschriften 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

Die vorgeschlagenen Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung sollen die terminologische Konsistenz der RheinSchPV in Bezug auf den Begriff „Schiffsattest oder nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkanntes Zeugnis“ und seine Verwendung in den drei Sprachfassungen verbessern.

Die Vereinheitlichung der in der RheinSchPV verwendeten Terminologie beseitigt Unstimmigkeiten und führt zu einem vereinfachten und zeitgemäßeren Wortlaut, der die RheinSchPV lesbarer und zugänglicher macht. Durch die terminologische Vereinheitlichung wird so die Qualität der Vorschriften verbessert, d. h. deren Klarheit, Verständlichkeit und Wirksamkeit erhöht. Die terminologische Vereinheitlichung erstreckt sich auf die gesamte RheinSchPV und stärkt insgesamt die Rechtssicherheit der Verordnung in ihren drei Sprachfassungen.

Die Vereinheitlichung der Terminologie der RheinSchPV trägt zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt bei.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Es wäre zwar möglich, auf die Anpassung der RheinSchPV zu verzichten, doch würde dies die Rechtssicherheit, Lesbarkeit und Zugänglichkeit der Vorschriften schwächen.

Dies würde bedeuten, dass weiterhin unterschiedliche Auslegungen der RheinSchPV praktiziert würden, was keine Erhöhung des Sicherheitsniveaus der Rheinschifffahrt ermöglichen würde.

Folgen dieser Änderungen

Die terminologische Vereinheitlichung der RheinSchPV erfordert eine Abstimmung der Begriffe und ihrer Verwendung in den drei Sprachfassungen, was die Änderung einer oder mehrerer Sprachfassungen beinhaltet.

Die Änderungen verursachen für das Gewerbe keine zusätzlichen Kosten; die Kosten für die Verwaltungen sind sehr gering.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings wäre dann keine terminologische Vereinheitlichung in Bezug auf die Verwendung des Begriffs „Schiffsattest oder nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkanntes Zeugnis“ in den drei Sprachfassungen der RheinSchPV möglich. Dadurch würde die terminologische und rechtliche Unsicherheit über die Verwendung dieser Begriffe in den drei Sprachfassungen fortbestehen, was den oben genannten Zielen zuwiderlaufen würde.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

mit dem Ziel, die Verständlichkeit und Rechtssicherheit ihrer Verordnungen zu verbessern,

in dem Bestreben, durch eine Vereinheitlichung der Terminologie in der Rheinschifffahrts-polizeiverordnung zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beizutragen,

beschließt die Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, die als Anlage zu diesem Beschluss beigefügt sind.

Die Änderungen in der Anlage treten am 1. Dezember 2025 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 12

Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung

1. *§ 1.01 Buchstabe ab wird wie folgt gefasst:*

„ab) „schnelles Schiff“: ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, ausgenommen ein Kleinfahrzeug, das mit mehr als 40 km/h gegenüber Wasser fahren kann (z.B. ein Tragflügelboot, Luftkissenfahrzeug oder Fahrzeug mit mehreren Schiffsrümpfen) und wenn dies im Schiffsattest oder im nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnis eingetragen ist;“.

2. *§ 1.08 wird wie folgt geändert:*

a) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Diese Voraussetzungen gelten als erfüllt, wenn das Fahrzeug mit einem Schiffsattest oder einem nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnis versehen ist, Bau und Ausrüstung des Fahrzeugs den Angaben des Attestes oder des Zeugnisses entsprechen und Besatzung und Betrieb mit den Vorschriften der Rheinschiffspersonalverordnung übereinstimmen.“

b) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Unbeschadet der Nummer 3 müssen die unter Nummer 44 im Schiffsattest oder im nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnis eingetragenen Einzelrettungsmittel für Fahrgäste in einer der Verteilung der Fahrgäste entsprechenden Anzahl für Erwachsene und für Kinder an Bord vorhanden sein. Für Kinder bis zu 30 kg Körpergewicht oder 6 Jahren Alter sind nur Feststoffwesten nach den in Artikel 13.08 Nummer 2 ES-TRIN genannten Normen zulässig.“

3. § 1.10a Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Abweichend von § 1.10 müssen die Schiffspapiere nach Anlage 13 Nummer 1.1, 1.2 und 1.3 dieser Verordnung nicht mitgeführt werden auf Schubleichtern, auf denen eine Metalltafel nach folgendem Muster angebracht ist:
EINHEITLICHE EUROPÄISCHE SCHIFFSNUMMER: ..... - R
SCHIFFSATTEST ODER ALS GLEICHWERTIG ANERKANNTES ZEUGNIS
- NUMMER: .....
- SUK: .....
- GÜLTIG BIS: .....

wobei der Hinweis auf die Rheinschifffahrtszugehörigkeitsurkunde in einem Großbuchstaben R nach der einheitlichen europäischen Schiffsnummer (ENI) besteht.

Die geforderten Angaben müssen auf der Metalltafel in gut lesbaren Buchstaben von mindestens 6 mm Höhe eingeschlagen oder eingekörnt sein.

Die Metalltafel muss mindestens 60 mm hoch und 120 mm lang sein. Sie muss gut sichtbar und dauerhaft auf der hinteren Steuerbordseite des Schubleichters befestigt sein.

Die Übereinstimmung der Angaben auf der Metalltafel, mit Ausnahme des Buchstabens R, mit denen im Schiffsattest oder im nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnis des Schubleichters muss von einer Schiffsuntersuchungskommission dadurch bestätigt sein, dass ihr Zeichen auf der Metalltafel eingeschlagen ist.

Die Schiffspapiere nach Anlage 13 Nummer 1.1, 1.2 und 1.3 dieser Verordnung muss der Eigentümer des Schubleichters aufbewahren.

Auf die Mitführung der Schiffspapiere nach Anlage 13 Nummer 5.4 dieser Verordnung kann verzichtet werden, wenn zusätzlich die Typgenehmigungsnummer der Motoren auf der Metalltafel angebracht ist.“

4. § 2.05 Nummer 2 und 3 wird wie folgt gefasst:

„2. Abweichend von Nummer 1 sind bei Ankern, die sich am 30. November 2019 an Bord von Fahrzeugen befinden, weiterhin die Nummer des Schiffsattests oder des nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnisses und die Unterscheidungsbuchstaben der Schiffsuntersuchungskommission oder der Name und Wohnort des Eigentümers des Fahrzeugs zulässig.

3. Wird die Nummer des Schiffsattests oder des nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnisses geändert, findet Nummer 2 keine Anwendung mehr.“

5. § 4.07 Nummer 1 Buchstabe b zweiter Spiegelstrich wird wie folgt gefasst:

„- Fahrzeuge, die ein Schiffsattest oder ein nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkanntes Zeugnis besitzen,“.

6. § 6.21 Nummer 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„2. Fahrzeuge mit Maschinenantrieb dürfen, außer im Fall der Rettung oder Hilfeleistung in Notfällen, nur dann zum Schleppen, zum Schieben oder zur Fortbewegung gekuppelter Fahrzeuge verwendet werden, wenn dies in ihrem Schiffsattest oder in ihrem nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnis zugelassen ist.“

7. § 6.32 Nummer 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Wenn im Schiffsattest oder im nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnis vermerkt ist, dass das Fahrzeug über einen Radareinmannsteuerstand verfügt, muss sich die zweite Person nicht ständig im Steuerhaus aufhalten.“

8. § 8.01 Nummer 2 erster Absatz wird wie folgt gefasst:

„2. Ein Schubverband darf keine Schlepptätigkeit ausüben. Dies gilt nicht, wenn
in der Bergfahrt seine Länge 110 m und seine Breite 12 m,
in der Talfahrt seine Länge 86 m und seine Breite 12 m
nicht überschreiten und ein entsprechender Vermerk im Schiffsattest oder im nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnis des schiebenden Fahrzeugs eingetragen ist.“

9. § 8.02 wird wie folgt gefasst:

„**§ 8.02**

Schubverbände, die andere Fahrzeuge als Schubleichter mitführen

Ein Schubverband darf andere Fahrzeuge als Schubleichter mitführen, wenn dies im Schiffsattest oder im nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnis des schiebenden und des geschobenen Fahrzeugs ausdrücklich zugelassen ist.“

10. § 8.04 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) längsseits gekuppelt oder geschleppt, sofern im Schiffsattest oder im nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnis des Schubleichters und des fortbewegenden Fahrzeugs ein entsprechender Vermerk eingetragen ist oder“.

11. § 8.05 Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Bei Schubverbänden bis zu 12 m Breite, die aus einem schiebenden und einem geschobenen Fahrzeug bestehen, gilt als starre Verbindung beider Fahrzeuge auch ein Kupplungssystem, das ein gesteuertes Knicken des Verbandes ermöglicht, sofern im Schiffsattest oder im nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnis dieser Fahrzeuge ein entsprechender Vermerk eingetragen ist."

12. § 11.02 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Schubverbände und gekuppelte Fahrzeuge dürfen die in Nummer 2 und 3 zugelassenen Abmessungen nicht überschreiten. Sie dürfen mit den zugelassenen Abmessungen nur fahren, wenn diese mit der zugelassenen Formation und der zugelassenen Beladung für die jeweilige Fahrtrichtung im Schiffsattest oder im nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnis eingetragen sind."

13. § 13.06 wird wie folgt gefasst:

„**§ 13.06**

Zusammenstellung der Verbände

Der Vermerk nach § 6.21 Nummer 2 im Schiffsattest oder im nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnis wird durch eine Bescheinigung der zuständigen Behörde ersetzt."

PROTOKOLL 13
Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und Verweis auf die Edition 2025/1 des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (ES-RIS 2025/1) (§ 1.01)

1. Die ZKR hat mit Beschluss 2015-I-3 den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI") errichtet. Die Aufgaben dieses Ausschusses beinhalten die Annahme technischer Standards in verschiedenen Bereichen, namentlich in den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie und Besatzung, auf welche die anwendbaren europäischen und internationalen Regelwerke, darunter die der Europäischen Union (EU) und der ZKR, mit dem Ziel ihrer Anwendung verweisen können.

2. In seiner Sitzung vom 17. Oktober 2024 hat der CESNI die Edition 2025/1 des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (im Folgenden ES-RIS) verabschiedet. Die Abkürzung geht auf die englische Bezeichnung dieses Standards, „European Standard for River Information Services", zurück.

3. Im ES-RIS sind die technischen Spezifikationen der für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) eingesetzten wichtigsten Technologien festgelegt, um insbesondere eine vollständige Interoperabilität auf dem Rhein und den Wasserstraßen der Europäischen Union zu ermöglichen. Der in vier Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch, Niederländisch) verfügbare ES-RIS trägt zur weiteren Verbesserung der technologischen Entwicklungen bei und fördert gleichzeitig die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt. Der ES-RIS 2025/1 enthält zahlreiche Änderungen, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:
   - Diese Ausgabe des ES-RIS umfasst insbesondere Änderungen zur Ermöglichung der dynamischen Anzeige von Informationen zu Wasserständen oder Tonnen auf Inland ECDIS Geräten. Diese Informationen werden in Echtzeit durch Inland AIS Geräte übertragen.
   - Des Weiteren sieht diese Ausgabe einen Mechanismus zur Verbesserung der Zuverlässigkeit von Binnenschifffahrtskarten und Gewährleistung ihres reibungslosen Funktionierens auf allen Inland ECDIS Geräten vor.
   - Zudem sorgt sie für die Vereinfachung und Modernisierung von Nachrichten für die Binnenschifffahrt (Reduzierung der Anzahl der Nachrichtentypen und Einführung eines Mechanismus für die automatische Übersetzung bestimmter Informationen).
   - Im Bereich der elektronischen Meldungen wurde die ERINOT-Meldung durch ein einheitliches Meldungsformat modernisiert, das flexibler und zeitgemäßer ist. Mit diesem Format kann insbesondere gemeldet werden, dass an Bord eines oder mehrere Antriebs- oder Hilfssysteme vorhanden sind, die für den Betrieb mit einer alternativen Energiequelle (Wasserstoff, Methanol usw.) bestimmt sind. Dies ermöglicht eine ordnungsgemäße Umsetzung der Änderung des § 12.01 RheinSchPV, die am 1. Dezember 2026 in Kraft treten wird (Ausweitung der elektronischen Meldepflicht).
   - Redaktionelle Verbesserungen und Korrekturen.

4. Durch den ES-RIS wird die Verständlichkeit und Zugänglichkeit der RIS-Standards sowohl für nationale Behörden als auch für die RIS-Experten und ebenso für Unternehmen und Entwickler von Binnenschifffahrtssoftware verbessert.

5. Der ES-RIS ist nicht bindend. Damit dieser Standard anwendbar wird, können die ZKR, die EU, weitere internationale Organisationen oder Drittländer in ihrem jeweiligen Rechtsrahmen auf ihn verweisen.

6. Die ZKR gilt als Wegbereiterin der Implementierung der RIS auf dem Rhein. Sie hat bereits 1998 Dokumente im Zusammenhang mit den RIS verabschiedet. Mit Blick auf ein höheres Maß an Harmonisierung hat die ZKR jedoch entschieden, keine eigenen Standards mehr zu verabschieden, sondern direkt auf die vom CESNI veröffentlichten RIS-Standards zu verweisen.

7. Die ZKR beschließt daher eine Anpassung der RheinSchPV, um auf die neue Edition des ES-RIS, den ES-RIS 2025/1, zu verweisen, was die Aktualisierung mehrerer Verweise erfordert.

8. 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 soll

Zweck des Änderungsvorschlags ist die Verweisung auf den ES-RIS 2025/1 in der RheinSchPV.

Ziel dieser Änderungen ist es ferner, zu einer harmonisierten Implementierung der RIS für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union beizutragen. Ein weiteres Ziel ist zudem die Sicherstellung einer Interoperabilität der Systeme, die RIS-Daten verwenden.

Letztes Ziel dieses Änderungsvorschlags ist es schließlich, die derzeit in der RheinSchPV enthaltenen Anforderungen an diejenigen des ES-RIS anzupassen. Damit kann zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beigetragen, aber auch die RheinSchPV lesbarer und verständlicher gestaltet werden, wodurch sich die Rechtssicherheit erhöht.

Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung

Die RheinSchPV könnte im bisherigen Wortlaut belassen werden. Das hieße, dass die Verweise auf den ES-RIS 2023/1 beibehalten würden, wodurch allerdings Rechtsunsicherheit entstehen könnte. Die nächste Ausweitung der elektronischen Meldepflicht könnte nicht umgesetzt werden.

Folgen dieser Änderung

In diesem Zusammenhang müssen die Verweise auf die Edition 2025/1 des ES-RIS in der RheinSchPV entsprechend angepasst werden.

§ 1.01 Buchstabe ai Satz 1 der RheinSchPV wird aktualisiert, indem ausdrücklich auf die Edition 2025/1 des ES-RIS Bezug genommen wird.

Analog zu den statischen Verweisen auf jede neue Ausgabe des ES-TRIN oder auf die früheren von der ZKR verabschiedeten RIS-Standards wurde ein statischer Verweis auf den ES-RIS, d. h. mit Angabe der Edition, bevorzugt, um eine Prüfung der eventuellen Auswirkungen des Inhalts des ES-RIS auf die Bestimmungen der RheinSchPV zu ermöglichen und klarzustellen, welche Edition zur Gewährleistung einer vollständigen Interoperabilität der RIS zu berücksichtigen ist.

Diese Änderung verursacht für das Gewerbe keine zusätzlichen Kosten und die Kosten für die Verwaltungen sind begrenzt.

Die Änderung tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.

Folgen einer Ablehnung der Änderung

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings könnte auf diese Weise nicht zu einer harmonisierten Implementierung der RIS für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union beigetragen werden.

Die Folge wären Unstimmigkeiten – auch mittel- und langfristig – im Hinblick auf die harmonisierte Verwendung der RIS-Standards, was den oben dargelegten Zielen zuwiderlaufen würde.

Zudem könnte Rechtsunsicherheit entstehen.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

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

gestützt auf den Europäischen Standard für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (ES-RIS), Edition 2025/1, angenommen am 17. Oktober 2024 durch den CESNI,

in dem Wunsch, eine harmonisierte Implementierung der Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union zu fördern,

in dem Bewusstsein, dass einheitliche technische Standards zur Gewährleistung einer Interoperabilität der von den RIS genutzten Systemen von Nutzen sind,

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

beschließt die Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, die als Anlage zu diesem Beschluss beigefügt ist.

Die in der Anlage aufgeführte Änderung tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 13

Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung

§ 1.01 Buchstabe ai Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„ai) „ES-RIS“ der Europäische Standard für Binnenschifffahrtsinformationsdienste Ausgabe 2025/1[1].“

VII. Technische Vorschriften für Binnenschiffe

PROTOKOLL 14
Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO), der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2025/1)

1. Die ZKR hat mit Beschluss 2015-I-3 den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) eingerichtet. Die Aufgaben dieses Ausschusses beinhalten die Annahme technischer Standards in verschiedenen Bereichen, namentlich in den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie und Besatzung, auf welche die anwendbaren europäischen und internationalen Regelwerke, darunter die der Europäischen Union (EU) und der ZKR, mit dem Ziel ihrer Anwendung verweisen können.

2. Mit den Beschlüssen 2017-II-20, 2017-II-19, 2017-II-15 hat die ZKR eine Anpassung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffspersonalverordnung beschlossen, um auf den ES-TRIN 2017/1 zu verweisen. Ähnliche Beschlüsse wurden angenommen, um auf den ES-TRIN 2019/1 (Beschluss 2019-I-11), den ES-TRIN 2021/1 (Beschluss 2020-II-12) und den ES-TRIN 2023/1 (Beschluss 2022-II-15) zu verweisen.

[1] Europäischer Standard für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (ES-RIS), Edition 2025/1, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen mit Beschluss 2024-II-2 vom 17. Oktober 2024.

3. In seiner Sitzung am 17. Oktober 2024 hat der CESNI die Ausgabe 2025/1 des ES-TRIN angenommen. Diese Ausgabe enthält im Vergleich zum ES-TRIN 2023/1 verschiedene Änderungen, insbesondere im Hinblick auf:
   - Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt, insbesondere Lagerung und Einsatz von Methanol,
   - Kennzeichnung von explosionsgefährdeten Bereichen und Brennstoffen,
   - elektrische Antriebe,
   - Lithium-Ionen-Akkumulatoren,
   - Verwendung von Aluminium oder faserverstärktem Kunststoff für den Bau von Fahrgastschiffen,
   - Verzicht auf das Motorparameterprotokoll,
   - Anerkennung der Ausnahme zwecks praktischer Erprobung für Motoren,
   - Füllanschlüsse und geeignete Farbschemata von Füllanschlüssen,
   - Navigations- und Informationsgeräte, insbesondere Inland AIS Geräte,
   - Kläranlagen,
   - in der Höhe verstellbare Steuerhäuser und Übergangsbestimmungen für einziehbare Steuerhäuser,
   - selbsttätige Druckwassersprühanlagen,
   - Verbindungsteile zwischen Anker und Kette,
   - Schlafräume,
   - Aktualisierung der Verweise auf die Rheinschiffspersonalverordnung, auf den ES-RIS 2025/1 und auf internationale Normen

4. Der ES-TRIN ist kein bindender Standard. Damit dieser Standard anwendbar wird, können internationale Organisationen oder Drittstaaten in ihrem jeweiligen Rechtsrahmen darauf verweisen. Die ZKR und die EU beabsichtigen eine koordinierte Inkraftsetzung des ES-TRIN 2025/1 mit Wirkung zum 1. Januar 2026 mittels Verweises in ihrem jeweiligen Rechtsrahmen.

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

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Diese Änderungen führen zu einer Aktualisierung des Verweises der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV auf den ES-TRIN hinsichtlich der technischen Vorschriften für Binnenschiffe.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Keine, außer einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen.

Folgen dieser Änderungen

Die Begriffsbestimmung für den ES-TRIN in § 1.01 Nummer 25 Satz 1 RheinSchUO wird aktualisiert.

Die Begriffsbestimmung für den ES-TRIN in § 1.01 Buchstabe ah Satz 1 RheinSchPV wird aktualisiert.

Die Begriffsbestimmung für den ES-TRIN in § 1.02 Nummer 56 Satz 1 RheinSchPersV wird aktualisiert.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings wäre dann keine koordinierte Umsetzung der technischen Vorschriften des ES-TRIN im jeweiligen Rechtsrahmen der ZKR und der EU möglich.

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

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

unter Hinweis auf den Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Ausgabe 2025/1, angenommen am 17. Oktober 2024 durch den CESNI,

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

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

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

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffspersonalverordnung.

Die Änderungen in der Anlage treten am 1. Januar 2026 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 14

Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffspersonalverordnung

1. Die Rheinschiffsuntersuchungsordnung wird wie folgt geändert:

§ 1.01 Nummer 25 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„25. „ES-TRIN“ der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe Ausgabe 2025/1[1].“

2. Die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung wird wie folgt geändert:

§ 1.01 Buchstabe ah Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„ah) „ES-TRIN“ der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe Ausgabe 2025/1[2].“

3. Die Rheinschiffspersonalverordnung wird wie folgt geändert:

§ 1.02 Nummer 56 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„56. „ES-TRIN“ der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe Ausgabe 2025/1[3].“

PROTOKOLL 15
Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO)
Anpassung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB)

Kein Beschluss.

VIII. Automatisierte Navigation

PROTOKOLL 16
Automatisierte Navigation

Kein Beschluss.

[1] Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Edition 2025/1, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen mit Beschluss 2024-II-1 vom 17. Oktober 2024.

[2] Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Edition 2025/1, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen mit Beschluss 2024-II-1 vom 17. Oktober 2024.

[3] Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Edition 2025/1, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen mit Beschluss 2024-II-1 vom 17. Oktober 2024.

IX. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

PROTOKOLL 17
Anwendung des ADN auf dem Rhein – Anpassung der Übergangsbestimmungen der Anlage 1 des Beschlusses 2009-II-20

Mit Beschluss 2009-II-20 „Aufhebung des ADNR – Einführung des ADN auf dem Rhein“ haben die Mitgliedsstaaten vereinbart, das ADN auf dem Rhein unter Berücksichtigung unter anderem der folgenden Bestimmung anzuwenden:

Lfd. Nr.	ADN-Verordnung	Gegenstand	Anwendungsbestimmung
2	1.6.7.2.2	Allgemeine Übergangsbestimmungen für Tankschiffe	Die allgemeinen Übergangsbestimmungen werden durch die im Anhang aufgeführten Bestimmungen ergänzt.

Zu diesem Beschluss gehört eine Tabelle mit Schiffen, die auf dem Rhein gefährliche Güter abweichend vom ADN aufgrund besonderer Stofflisten befördern dürfen (letztmalig geändert durch Beschluss 2016-II-13, Stand: 1. Januar 2017):

Schiffsname	ENI Nummer	Stoffliste Nummer
T.M.S. PIZ EVEREST	0232 6324	1
T.M.S. EILTANK 9	0430 4830	5

Die deutsche Delegation konnte zu diesen Schiffen folgendes in Erfahrung bringen:

Schiffsname	ENI Nummer
T.M.S. EILTANK 9	0430 4830
Vor mehreren Jahren nach Serbien verkauft. Hat seine Zulassung für den Rhein verloren. Es wurde umgebaut und umbenannt und ist nur für andere Wasserstraßen als den Rhein zur Fahrt zugelassen.	

Die deutsche Delegation schlägt vor, den Beschluss 2009-II-20 (letztmalig geändert durch Beschluss 2016-II-13, Stand 1. Januar 2017) in Anlage 1, Anhang mit sofortiger Wirkung wie folgt abzuändern:

Der Absatz einschließlich der Tabelle zum Schiff „EILTANK 9“ und die Stoffliste Nummer 5 werden gestrichen.

Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Wissen, dass die Flotte der Rheinschifffahrt einen konstanten Wandel durchläuft,

in dem Bestreben, ihre Regelwerke und Beschlüsse dem Wandel anzupassen,

beschließt, den dem Beschluss 2009-II-20 (letztmalig geändert durch Beschluss 2016-II-13, Stand 1. Januar 2017) in Anlage 1 beigefügten Anhang durch den diesem Beschluss beigefügten Anhang mit Wirkung vom 1. Januar 2025 zu ersetzen.

Anlage

Anlage zu Protokoll 17

Anhang

Folgende Übergangsbestimmungen gelten bei der Beförderung nachstehender Stoffe:

Folgende Stoffe dürfen in Typ N geschlossen mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von mindestens 6 kPa (0,06 bar) (Prüfdruck der Ladetanks von 10 kPa (0,10 bar)) befördert werden:

- alle Stoffe, wofür in 3.2 Tabelle C mindestens ein Typ N offen, ein Typ N offen mit Flammendurchschlagsicherung oder ein Typ N geschlossen mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von höchstens 10 kPa (0,10 bar) gefordert wird.
- Das nachstehend aufgeführte Schiff hatte am 31.12.1986 eine Sondergenehmigung für bestimmte Stoffe und ist auf Grund seiner Bauweise, d. h. mit Doppelböden und Wallgängen zugelassen für die Beförderung von den in der separaten Liste aufgenommenen Stoffen.

Schiffsname	ENI Nummer	Stoffliste Nummer
T.M.S. PIZ EVEREST	0232 6324	1

Folgende Stoffe dürfen in Typ N geschlossen mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von mindestens 10 kPa (0,10 bar) (Prüfdruck der Ladetanks von 65 kPa (0,65 bar)) befördert werden:

- alle Stoffe, wofür in 3.2 Tabelle C mindestens ein Typ N offen, ein Typ N offen mit Flammendurchschlagsicherung oder ein Typ N geschlossen mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von höchstens 10 kPa (0,10 bar) gefordert wird.

  Wenn das Hochgeschwindigkeitsventil umgebaut wird auf 50 kPa (0,50 bar), dürfen alle Stoffe, wofür in 3.2 Tabelle C ein Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von 50 kPa (0,50 bar) gefordert wird, befördert werden.

Folgende Stoffe dürfen in Typ C mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von mindestens 9 kPa (0,09 bar) befördert werden:

- alle Stoffe, wofür in 3.2 Tabelle C mindestens ein Typ N oder ein Typ C mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von höchstens 10 kPa (0,10 bar) gefordert wird.

Folgende Stoffe dürfen in Typ C mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von mindestens 35 kPa (0,35 bar) befördert werden:

- alle Stoffe, wofür in 3.2 Tabelle C mindestens ein Typ N oder ein Typ C mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von höchstens 35 kPa (0,35 bar) gefordert wird.

  Wenn das Hochgeschwindigkeitsventil umgebaut wird auf 50 kPa (0,50 bar), dürfen alle Stoffe, wofür in 3.2 Tabelle C ein Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von 50 kPa (0,50 bar) gefordert wird, befördert werden.

Stoffliste Nummer 1:

UN-Nummer	Klasse und Klassifizierungs-code	Verpackungs-gruppe	Benennung und Beschreibung
1114	3, F1	II	BENZEN
1134	3, F1	III	CHLORBENZEN (Phenylchlorid)
1143	6.1, TF1	I	CROTONALDEHYD, STABILISIERT
1203	3, F1	II	BENZIN MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
1218	3, F1	I	ISOPREN, STABILISIERT
1247	3, F1	II	METHYLMETHACRYLAT, MONOMER, STABILISIERT
1267	3, F1	I	ROHERDÖL, MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1267	3, F1	II	ROHERDÖL, MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1268	3, F1	I	ERDÖLDESTILLATE, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN oder ERDÖLPRODUKTE, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
1268	3, F1	II	ERDÖLDESTILLATE, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN oder ERDÖLPRODUKTE, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
1277	3, FC	II	PROPYLAMIN (1-Aminopropan)
1278	3, F1	II	1-CHLORPROPAN (Propylchlorid)
1296	3, FC	II	TRIETHYLAMIN
1578	6.1, T2	II	CHLORNITROBENZENE, FEST, GESCHMOLZEN (p-CHLORNITROBENZEN)
1591	6.1, T1	III	o-DICHLORBENZEN
1593	6.1, T1	III	DICHLORMETHAN (Methylenchlorid)
1605	6.1, T1	I	1,2-DIBROMETHAN
1710	6.1, T1	III	TRICHLORETHYLEN
1750	6.1, TC1	II	CHLORESSIGSÄURE, LÖSUNG
1831	8, CT1	I	SCHWEFELSÄURE, RAUCHEND
1846	6.1, T1	II	TETRACHLORKOHLENSTOFF
1863	3, F1	I	DÜSENKRAFTSTOFF MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1863	3, F1	II	DÜSENKRAFTSTOFF MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1888	6.1, T1	III	CHLOROFORM
1897	6.1, T1	III	TETRACHLORETHYLEN
1993	3, F1	I	ENTZÜNDBARER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
1993	3, F1	II	ENTZÜNDBARER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
2205	6.1, T1	III	ADIPONITRIL
2238	3, F1	III	CHLORTOLUENE (m-, o- oder p-CHLORTOLUEN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANE (cis-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANE (trans-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAN)
2266	3, FC	II	DIMETHYL-N-PROPYLAMIN
2312	6.1, T1	II	PHENOL, GESCHMOLZEN
2333	3, FT1	II	ALLYLACETAT
2733	3, FC	II	AMINE, ENTZÜNBAR, ÄTZEND, N.A.G. (2-AMINOBUTAN)
2810	6.1, T1	III	GIFTIGER, ORGANISCHER, FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. (1,1,2-Trichlorethan)
2874	6.1, T1	III	FURFURYLALKOHOL
3295	3, F1	I	KOHLENWASSERSTOFFE, FLÜSSIG, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
3295	3, F1	II	KOHLENWASSERSTOFFE, FLÜSSIG, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
3455	6.1, TC2	II	CRESOLE, FEST, GESCHMOLZEN

Stofflisten Nummer 2 - 5: aufgehoben

X. Der Rhein als Wasserstraße

PROTOKOLL 18
Errichtung einer Aussichtsplattform durch die Gemeinde Drusenheim am linken Rheinufer bei Rhein-km 318,200

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Projekt Errichtung einer Aussichtsplattform durch die Gemeinde Drusenheim bei Rhein-km 318,200, 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 die Errichtung einer Aussichtsplattform durch die Gemeinde Drusenheim am linken Rheinufer bei Rhein-km 318,200

1. Art des Bauwerks:

Die Gemeinde Drusenheim möchte am linken Rheinufer eine Aussichtsplattform errichten. Diese Plattform soll Fußgängern als landschaftlicher Aussichtspunkt am Rhein dienen. Sie soll in einer bestehenden Einbuchtung des Ufers errichtet werden.

2. Nächster Ort/Stadt*:*

Drusenheim (Frankreich)

3. Rhein-km:

318,200

4. Art der Baumaßnahme:

Tiefbauarbeiten zur Herstellung eines Betonfundaments.

Errichtung eines vorgefertigten Metallstegs und Anbringung eines Holzbelags und von Stahlgeländern.

A. Allgemeine Beschreibung

5. Fahrwasserbreite:

265 m

6. Fahrrinnenbreite:

88 m

7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika des Bauwerks:

Die Aussichtsplattform ist aus Metall, hat die Form eines Kreises mit einem Radius von 5 Metern und befindet sich etwa 10 Meter vom Ufer entfernt. Sie ist mit dem Ufer durch einen zwei Meter breiten Steg verbunden, dessen Rampe eine Steigung von maximal 6 % aufweist.

Die Plattform ruht auf einem Flachfundament aus Beton und einem Metallmast in der Mitte.

Das Bauwerk wird mit einem Stahlgeländer eingefasst und am Rand der Plattform werden drei Betonbänke aufgestellt.

8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser:

Das Vorhaben und die Arbeiten finden in einer bestehenden Einbuchtung des Rheinufers statt und sind nicht mit einer räumlichen Beaufschlagung des Fahrwassers verbunden. Das Vorhaben liegt entsprechend vollumfänglich außerhalb der Fahrrinne.

B. Angaben zum Bauablauf

9. Beschreibung des Bauablaufs:

Das Vorhaben findet in einer bestehenden Einbuchtung des Rheinufers statt, sodass die Arbeiten ohne Beeinträchtigung der Fahrrinne durchgeführt werden können. Keine der Bauphasen wird zu einer Querströmung führen.

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

10. Ausführungszeitraum:

Die Bauarbeiten sollen ab Ende 2024 für eine Dauer von neun Monaten durchgeführt werden.

11. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung:

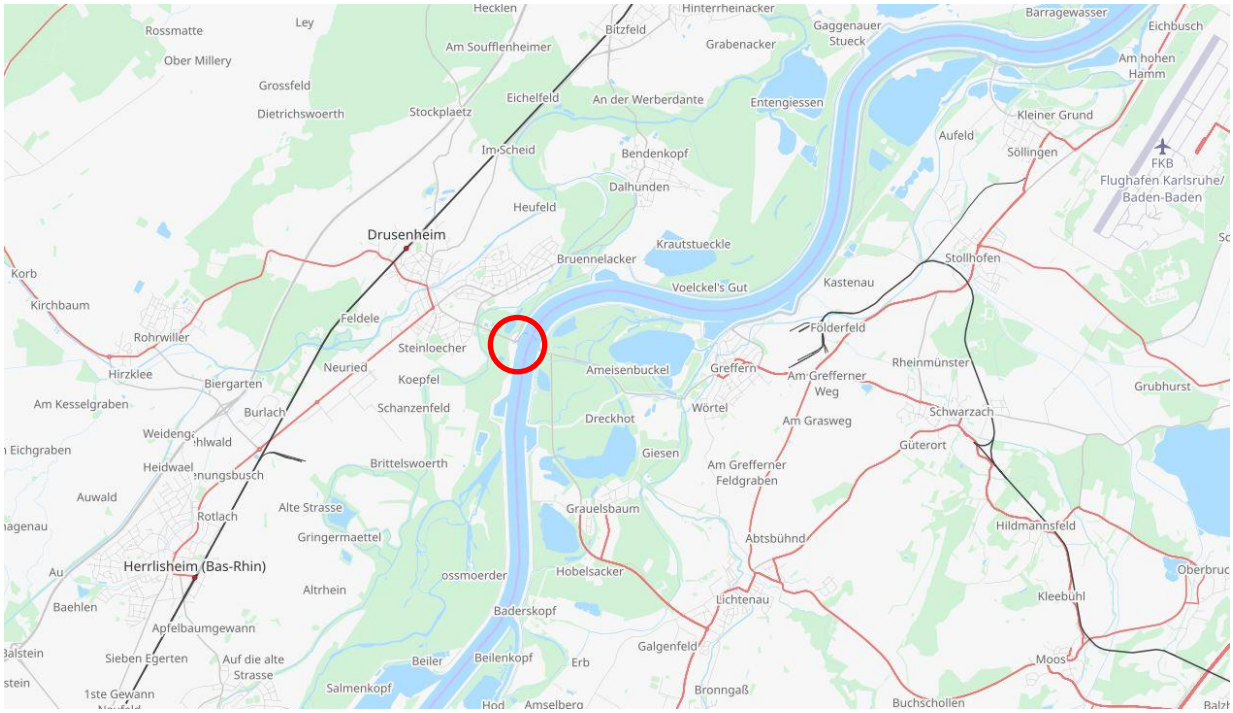
Die Baumaßnahme erfordert keine Einschränkung der Schifffahrt.

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

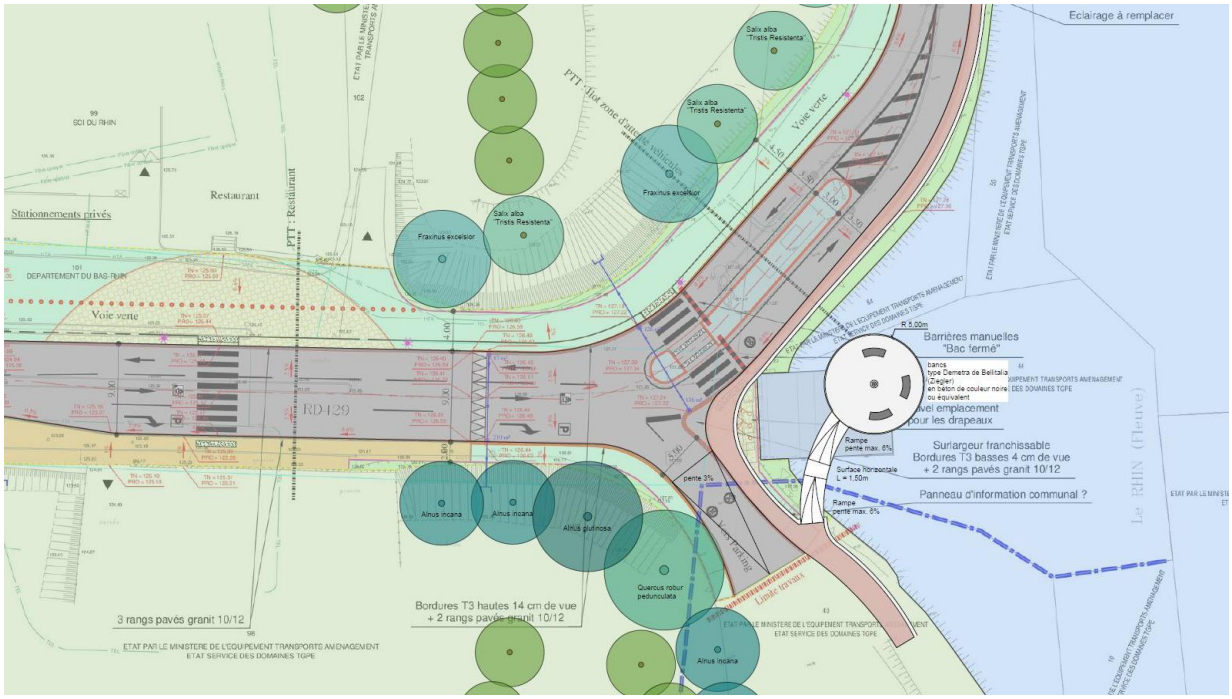
Eine Unterbrechung der Schifffahrt ist für die Durchführung der Arbeiten nicht erforderlich.

C. Pläne und Abbildungen

Lageplan 1:



Draufsicht:



PROTOKOLL 19
Setzen von zwei zusätzlichen Dalben an der Umschlagstelle des Industrieunternehmens TEREOS in Marckolsheim bei Rhein-km 242,000

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Projekt „Setzen von zwei zusätzlichen Dalben an der Umschlagstelle des Industrieunternehmens TEREOS in Marckolsheim bei Rhein-km 242,000, 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 19

Checkliste für das Setzen von zwei zusätzlichen Dalben an der Umschlagstelle des Industrieunternehmens TEREOS in Marckolsheim bei Rhein-km 242,000

1. Art des Bauwerks:

Setzen von zwei röhrenförmigen Dalben aus Metall mit Pollern, oberhalb und unterhalb der aus drei Dalben bestehenden bisherigen Umschlagstelle des Industrieunternehmens TEREOS, und zwar:

- Setzen einer neuen Dalbe 37 Meter oberhalb der ersten bisherigen Dalbe
- Setzen einer neuen Dalbe 30 Meter unterhalb der letzten bisherigen Dalbe

Die neuen Dalben haben dasselbe Profil wie die vorhandenen und werden in der Fluchtlinie positioniert. Sie dienen der Sicherung von Entladevorgängen von Schiffen von 110 Metern, 135 Metern und Verbänden von 180 Metern Länge.

Die vom Port autonome de Strasbourg an TEREOS verpachtete Anlage ist weiterhin ausschließlich zur Nutzung durch die Firma TEREOS bestimmt.

2. Nächster Ort/Stadt:

Marckolsheim

3. Rhein-km:

242,000

4. Art der Baumaßnahme:

Schlagrammen der Rohre, Schweiß- und Unterwassertiefbauarbeiten.

A. Allgemeine Beschreibung

5. Fahrwasserbreite:

150 m

6. Fahrrinnenbreite:

88 m

7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika der Liegestellen

Die beiden neuen Dalben werden in der Fluchtlinie der drei bisherigen Dalben gesetzt, und zwar:

- 37 Meter oberhalb der ersten bisherigen Dalbe in 32 m Entfernung vom Ufer,
- 30 Meter unterhalb der letzten bisherigen Dalbe in 31 m Entfernung vom Ufer.

Die Dalben sind jeweils sechseckig und mit 4 Pollern ausgestattet, die auf Konsolen aufliegen. Sie sind jeweils durch einen Radarreflektor erhöht.

8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser

Die neuen Dalben werden in der Fluchtlinie der vorhandenen Dalben gesetzt. Die Position der liegenden Schiffe ändert sich mithin nicht. Der Abstand zwischen dem Außenbord eines liegenden Schiffs beträgt auch künftig 45 Meter vom Rand der Fahrrinne (siehe Pläne).

B. Angaben zum Bauablauf

9. Beschreibung des Bauablaufs:

Die Rammarbeiten werden von einem Ponton aus ausgeführt, der mit einem Schubboot und einem Kran ausgestattet ist.

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

10. Ausführungszeitraum:

Wunschtermin für den Beginn der Arbeiten ist 2025, als Dauer sind maximal 30 Tage anberaumt.

11. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung:

Die Bauarbeiten führen nicht zu Einschränkungen der Schifffahrt, abgesehen von einer Geschwindigkeitsreduzierung, um Wellenschlag an den Arbeitsstellen zu verhindern.

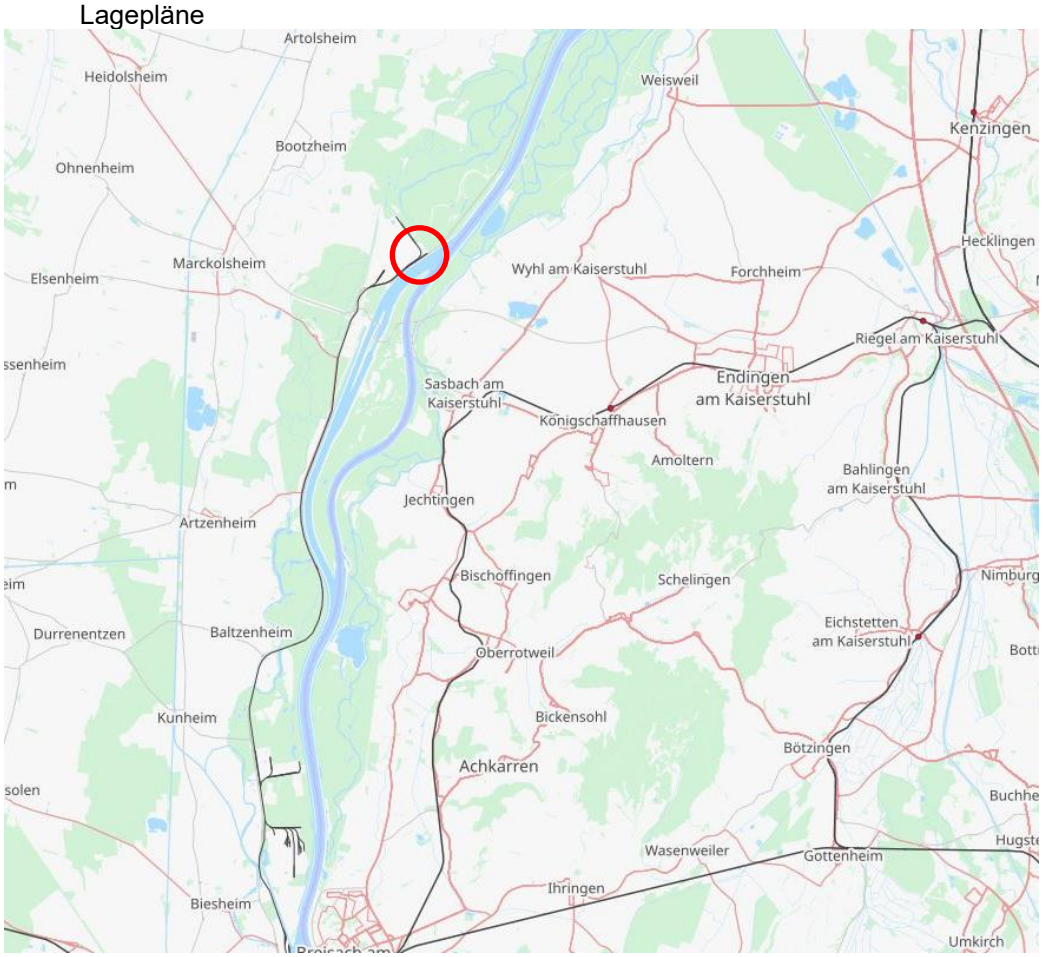
Die Geschwindigkeitsreduzierung wird mithilfe einer Nachricht für die Binnenschifffahrt bekannt gegeben. Gemäß den Anforderungen der RheinSchPV wird durch eine Warnbeschilderung auf die Arbeiten hingewiesen.

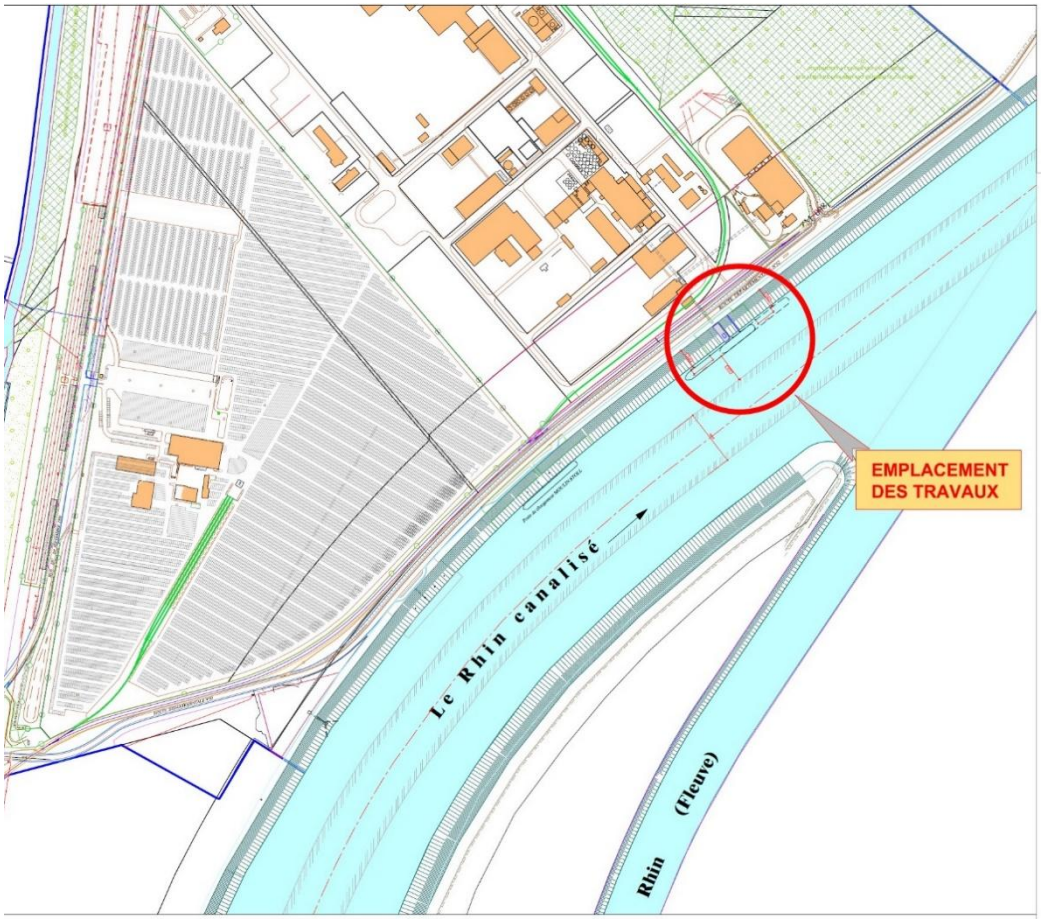
12. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise):

Es wird keine Sperrung der Schifffahrt geben.

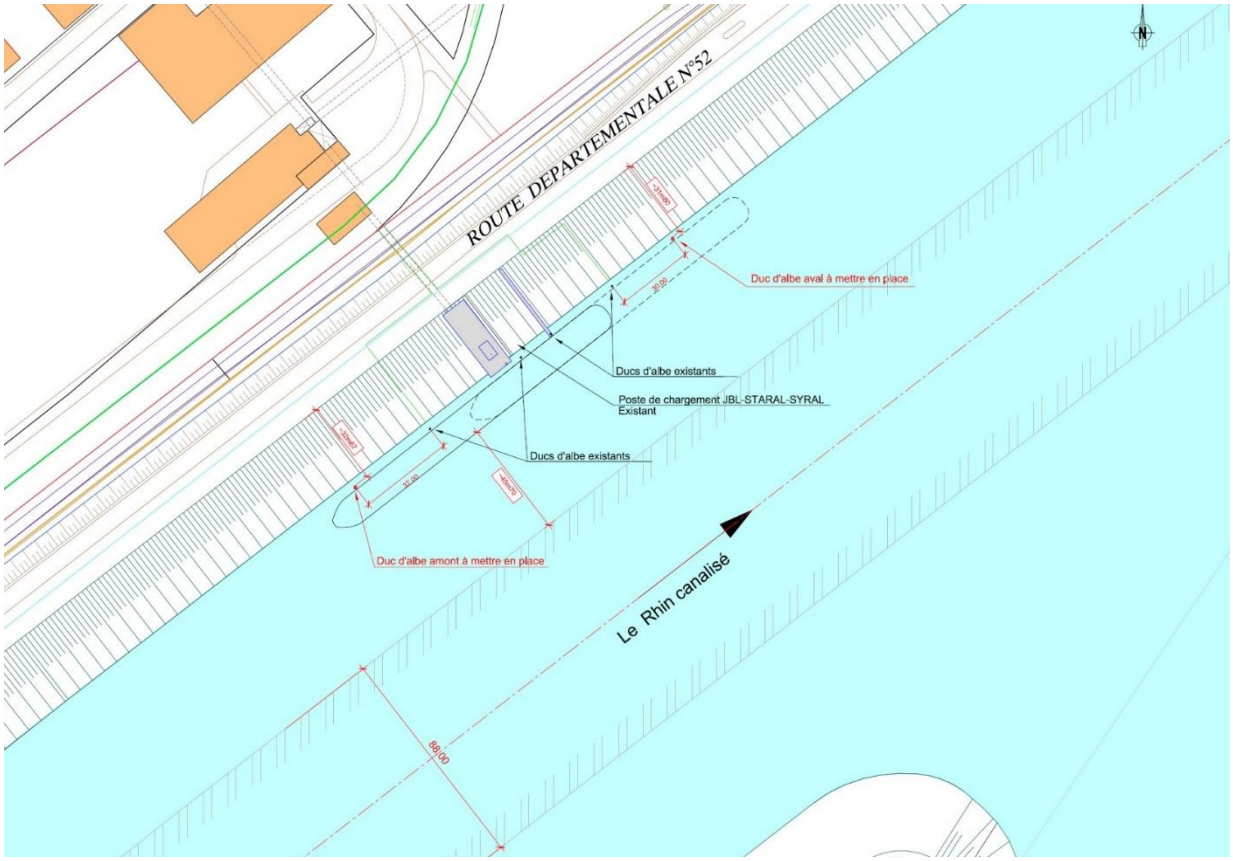
C. Pläne

Lagepläne





Draufsicht des Standorts der zwei neuen Dalben und Lage der Fahrrinne



PROTOKOLL 20
Setzen von zwei Dalben für das Festmachen von großen Schiffen oberhalb der Schleuse Marckolsheim bei Rhein-km 239,600

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Projekt „Setzen von zwei Dalben für das Festmachen von großen Schiffen oberhalb der Schleuse Marckolsheim bei Rhein-km 239,600, 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 20

Checkliste für das Setzen von zwei Dalben für das Festmachen von großen Schiffen oberhalb der Schleuse Marckolsheim bei Rhein-km 239,600

1. Art des Bauwerks:

Röhrenförmigen Dalben aus Metall mit Pollern, im Abstand von 75 m, für das Anlegen von großen Schiffen

2. Nächster Ort/Stadt:

Marckolsheim

3. Rhein-km:

239,600

4. Art der Baumaßnahme:

Vibrations- und Schlagrammen der Rohre, Schweiß- und Unterwassertiefbauarbeiten.

A. Allgemeine Beschreibung

5. Fahrwasserbreite:

120 m

6. Fahrrinnenbreite:

88 m

7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika:

Unmittelbar oberhalb der Schleuse Marckolsheim werden am linken Ufer zwei Dalben im Abstand von 75 m angebracht. Die Dalben stehen in einer Fluchtlinie 12 Meter vom Ufer entfernt, um einen Tiefgang von 3 m zu gewährleisten.

Die Dalben haben die Form eines Zylinders mit einem Meter Durchmesser. Die Höhe des aus dem Wasser herausragenden Teils beträgt 4 Meter. Die Dalben sind jeweils mit 3 Pollern ausgestattet, die auf Konsolen aufliegen.

Hierdurch soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass bei Bedarf große Schiffe anlegen, zum Beispiel bei einer Betriebssperre wegen Hochwasser.

8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser:

Die Dalben befinden sich gegenüber einem bestehenden Landesteg am rechten Ufer. Trotz einer punktuellen Verbreiterung der befahrbaren Breite an dieser Stelle wird die Fahrrinnenbreite auf 87,5 m verringert, wenn sowohl am linken als auch am rechten Ufer ein Schiff liegt (siehe Abbildung 2).

Der Standort der Dalben kann nicht näher ans Ufer verlegt werden, da sonst kein ausreichender Tiefgang (3 m) zur Verfügung steht.

Die Fahrrinnenbreite wird um weniger als einen Meter eingeschränkt, das betreffende Areal befindet sich jedoch in unmittelbarer Nähe der Schleuse und insofern in einem Bereich, wo die Schifffahrt verlangsamt ist und nicht den üblichen Schifffahrtsbedingungen auf dem Rheinseitenkanal entspricht. Darüber hinaus ist eine befahrbare Breite von 88 m nach wie vor gewährleistet, wenn am rechten Ufer kein Schiff liegt.

Die Dalben sind in der Hauptsache für Situationen bestimmt, in denen Schiffe vor dem Schleusen warten müssen. Die Dalben bieten mithin den Schiffsführern mehr Sicherheit, da sich wartende Schiffe so nahe wie möglich am Ufer an einer gesicherten Stelle positionieren können.

B. Angaben zum Bauablauf

9. Beschreibung des Bauablaufs:

Die Rammarbeiten werden von einem Ponton aus ausgeführt, der mit einem Schubboot und einem Kran ausgestattet ist. Die Tauchergruppe, die danach die Sohlenabdichtung ausführt, arbeitet vom Ufer aus.

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

10. Ausführungszeitraum:

Wunschtermin für den Beginn der Arbeiten ist Oktober 2024, als Dauer sind 2 Monate anberaumt.

11. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung:

Die Bauarbeiten führen nicht zu Einschränkungen der Schifffahrt, abgesehen von einer Geschwindigkeitsreduzierung, um Wellenschlag an den Arbeitsstellen zu verhindern.

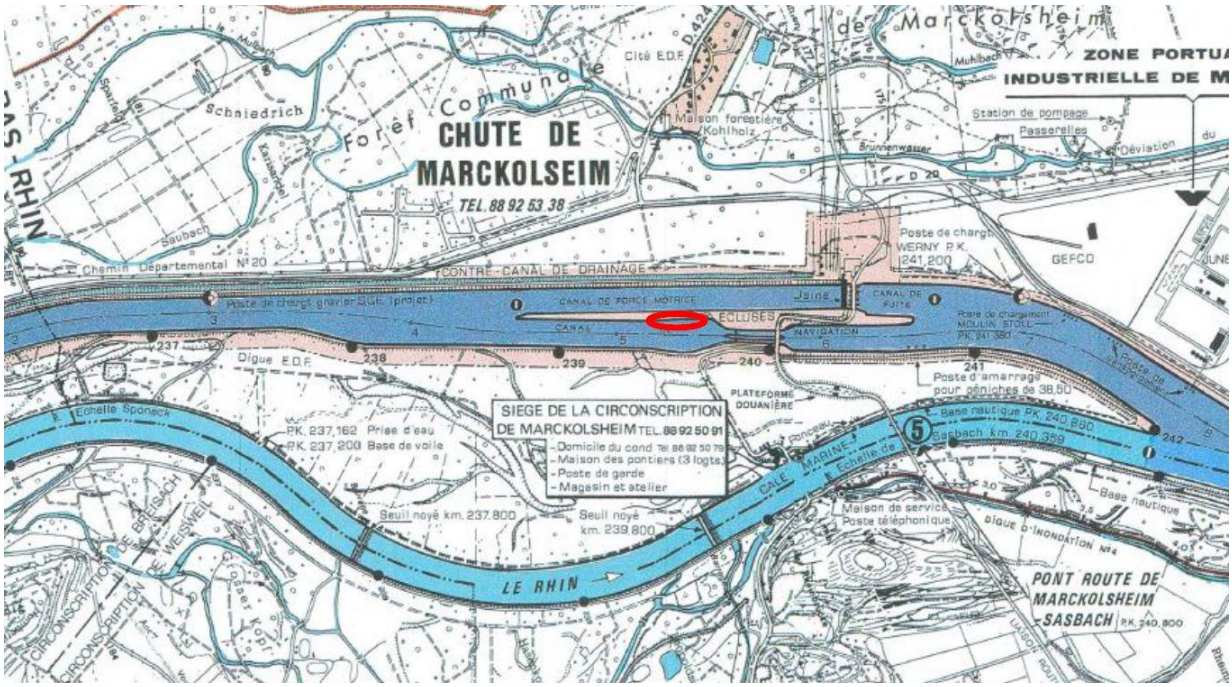
Die Geschwindigkeitsreduzierung wird mithilfe einer Nachricht für die Binnenschifffahrt bekannt gegeben. Gemäß den Anforderungen der RheinSchPV wird durch eine Warnbeschilderung auf die Arbeiten hingewiesen.

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

Es wird keine Sperrung der Schifffahrt geben.

C. Pläne

Lageplan



Draufsicht des Standorts der zwei neuen Dalben oberhalb der Schleusen Marckolsheim

PROTOKOLL 21
Sperrung von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten

Beschluss

Die Zentralkommission,

nimmt nach Information des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt die vorgesehenen Sperrungen zur Kenntnis,

begrüßt die Durchführung der Instandhaltungsarbeiten an den Schleusen und das Bemühen um Reduzierung der Beeinträchtigungen für die Schifffahrt durch die zeitgleiche Ausführung der Instandhaltungsarbeiten an den Oberrheinschleusen,

stellt fest, dass die Sperrungen zur Durchführung der Instandhaltungsarbeiten notwendig und angemessen sind,

anerkennt, dass bei umfangreichen Baumaßnahmen unvorhersehbare Ereignisse eintreten können und sich daher die Termine der vorgesehenen Sperrungen verschieben können,

bittet die deutsche und französische Delegation,

- die Arbeiten soweit wie möglich zu beschleunigen und die Beeinträchtigungen der Schifffahrt so gering wie möglich zu halten,
- die Schifffahrtstreibenden frühzeitig und unter Nutzung der River Information Services über die Sperrungen und insbesondere Abweichungen von den ursprünglichen Planungen zu informieren,
- ausreichend Liegeplätze für die Schiffe, die aufgrund der Sperrungen auf eine Schleusung warten müssen, bereitzuhalten.

Anlage

Anlage zu Protokoll 21

Tabelle der Sperrungen 2025 auf dem Rhein und dem Rheinseitenkanal
Stand 01.10.2024

Betreiber	Schleuse	Beginn der Sperrung	Ende der Sperrung	Anmerkung
EDF	Kembs westliche Kammer	3. Februar 2025	7. Februar 2025	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Kembs östliche Kammer	17. März 2025	1. August 2025	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim kleine Kammer	24. März 2025	1. August 2025	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim große Kammer	3. Februar 2025	7. Februar 2025	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Fessenheim kleine Kammer	21. April 2025	4. Juli 2025	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Fessenheim große Kammer	3. Februar 2025	7. Februar 2025	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Vogelgrün kleine Kammer	24. Februar 2025	19. September 2025	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Vogelgrün große Kammer	3. Februar 2025	7. Februar 2025	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Marckolsheim kleine Kammer	14. April 2025	20. Juni 2025	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Marckolsheim große Kammer	3. Februar 2025	20. Februar 2025	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Rhinau kleine Kammer	17. März 2025	1. August 2025	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Rhinau große Kammer	3. Februar 2025	7. Februar 2025	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Gerstheim kleine Kammer	12. Mai 2025	25. Juli 2025	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Gerstheim große Kammer	3. Februar 2025	7. Februar 2025	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Strasbourg kleine Kammer	24. Februar 2025	26. September 2025	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Strasbourg große Kammer	3. Februar 2025	7. Februar 2025	Schifffahrt eingeschränkt
VNF	Gambsheim westliche Kammer	-	-	-
VNF	Gambsheim östliche Kammer	13. Januar 2025	31. Dezember 2025	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim westliche Kammer	28. April 2025	28. Mai 2025	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim östliche Kammer	Noch festzulegen	Noch festzulegen	Risiko von Beeinträchtigungen

Hinweise:

Die amtlichen Mitteilungen zu den Sperrungen können auf den Internetseiten der Schleusenbetreiber eingesehen werden:
Schleuse Iffezheim (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes): www.elwis.de
Schleuse Gambsheim (Voies Navigables de France): www.vnf.fr/avisbat
Schleusen Strasbourg bis Kembs (Electricité de France): www.vnf.fr/avisbat
Die Sperrungen der schweizerischen Schleusen können auf www.elwis.de eingesehen werden.

Weitere Informationen und die jeweils aktuellen Planungen der Sperrungen sind auch auf folgender Internetseite veröffentlicht: www.e-ris.eu.

Schifffahrt eingeschränkt (Ottmarsheim bis Straßburg): Die große Schleusenkammer ist gesperrt. Es steht nur die kleine Kammer für Fahrzeuge mit einer Breite von bis zu 11,45 m zur Verfügung.
Risiko von Beeinträchtigungen (Kembs, Gambsheim oder Iffezheim): Eine von zwei Kammern ist gesperrt. Es kann zu Behinderungen und Verzögerungen im Betriebsablauf kommen.

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

PROTOKOLL 22
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 22

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
2000-III-19	§§ 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2017-I-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Begriffsbestimmungen (§ 1.01), Inland AIS und Inland ECDIS (§ 4.07), Meldepflicht (§ 12.01) und Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandsarten (Inhaltsverzeichnis, Anlage 12)	I	1.12.2018	1.5.2018		1.12.2018	5.12.2017
2019-II-18	Billigung einer Änderung der RheinSchPV - im schriftlichen Verfahren - Definitive Änderung der RheinSchPV (§ 1.11)	I	1.12.2019	2.6.2020	14.11.2020	19.9.2023	12.2.2020
2020-I-14	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22a RheinSchPV (§ 4.07)	W	1.12.2020	26.8.2020	28.4.2021	17.9.2014	26.11.2020
2020-II-19	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Anzeige von Unfällen (§§ 1.16 und 1.17)	I	1.12.2021	1.12.2021	29.4.2023	1.12.2021	1.12.2021
2020-II-22	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022	1.1.2022	9.7.2023	19.9.2023	1.1.2022
2021-I-10	Definitive Änderungen der RheinSchPV zur Autorisierung des Mitführens von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form (§ 1.10 und Anlage 13)	I	1.6.2022	16.2.2022	3.2.2024	19.9.2023	1.7.2022
2021-II-14	Definitive Änderung der RheinSchPV – Festlegung des Alkoholgrenzwertes für die gesamte diensttuende Mindestbesatzung (§ 1.03 Nummer 4 RheinSchPV)	I	1.12.2022	10.8.2022	28.10.2023	19.9.2023	1.12.2022
2021-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchPV zur Anpassung des § 3.02 betreffend Lichter	I	1.12.2022	10.8.2022	28.10.2023	19.9.2023	1.12.2022
2021-II-16	Billigung einer Änderung der RheinSchPV im schriftlichen Verfahren (Anlage 13 Nummer 6.5)	I	1.6.2022		3.2.2024	19.9.2023	1.7.2022
2022-II-10	Definitive Änderung der RheinSchPV zur Änderung von § 10.01 Nummer 1 Buchstabe d über die Höchstgeschwindigkeit für die Talfahrt auf der Gebirgsstrecke zwischen Bingen und St. Goar oberhalb der Hochwassermarke I	I	1.12.2023	16.5.2023	9.7.2024	19.9.2023	

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2022-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Übernachtungshäfen Boven-Rijn, Waal und Lek und dem Schutz- und Sicherheitshafen Emmerich (Inhaltsverzeichnis, §§ 11.01, 12.01, 14.11 und 14.12)	I	1.12.2023	16.5.2023	9.7.2024	19.9.2023	
2022-II-12[1]	Definitive Änderung der RheinSchPV zur 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 (Inhaltsverzeichnis, § 1.26)	I	1.12.2023	16.5.2023	26.4.2024	19.9.2023	
2022-II-13	Definitive Änderungen zur Anpassung der Verweise der RheinSchPV auf den Europäischen Standard für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (ES-RIS 2023/1) (§§ 1.01, 4.07 und 12.01)	I	1.1.2024	16.5.2023	26.6.2024	19.9.2023	
2022-II-14	Billigung der Änderungen der RheinSchPV im schriftlichen Verfahren (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08 und 11.01 sowie Anlage 13)	I	1.4.2023	5.4.2023	31.12.2024	19.9.2023	
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	19.9.2023	
2023-I-5	Definitive Änderung der RheinSchPV zur Änderung von § 6.21 Nummer 2 RheinSchPV betreffend Leichter an der Steuerbordseite	I	1.6.2024	22.11.2023	26.6.2024		
2023-I-6	Definitive Änderung der RheinSchPV aufgrund der Inbetriebnahme des neuen Liegeplatzes „Friesenheimer Insel“ (§ 14.03)	I	1.6.2024	22.11.2023	26.6.2024		
2023-I-7	Definitive Änderung der RheinSchPV zur Nachtschifffahrt auf der Strecke Bingen – St. Goar (§ 9.08)	I	1.6.2024	22.11.2023	26.6.2024		
2023-I-9[2]	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				
2023-II-11	Definitive Änderung der RheinSchPV zur Angleichung von § 3.10 Nummer 1 Buchstabe b betreffend die Position der Seitenlichter auf Schubverbänden in Fahrt	I	1.12.2024	11.3.2024	30.10.2024		
2023-II-12	Definitive Änderung der RheinSchPV zum Hinweis auf das Verbot, zu rauchen, ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden (§ 3.32 Nummer 3)	I	1.12.2024	11.3.2024	30.10.2024		

[1] Die Bestimmungen des Beschlusses 2022-II-12 wurden in die nationale belgische Polizeiverordnung für die Schifffahrt übernommen. Die Veröffentlichung dieser Bestimmungen erfolgte am 3. Oktober 2024.

[2] Die Bestimmungen des Beschlusses 2023-I-9 wurden in die nationale belgische Polizeiverordnung für die Schifffahrt übernommen. Die Veröffentlichung dieser Bestimmungen erfolgte am 3. Oktober 2024.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2023-II-13	Definitive Änderung der RheinSchPV zur Änderung der Anlage 13 Nummer 6.4 (Bezugsnachweis für Gasöl und Quittungen für die Entsorgungsgebühren-Transaktionen)	I	1.12.2024	11.3.2024	30.10.2024		
2024-I-10	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22a RheinSchPV (§ 4.07)	W	1.12.2024		30.10.2024		
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				
2024-I-12	Definitive Änderung der RheinSchPV – Meldepflicht (§12.01 Nummern 1, 2 und 9)	I	1.12.2026				

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
2020-II-22	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022			9.7.2023	18.5.2022	1.1.2022
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	
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	

*) 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
2012-II-12	Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPersV durch eine definitive Änderung	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Änderungen der RheinSchPersV - Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten - Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen / Erwerb der Befähigung „Bootsmann“ - Änderung des § 3.02 Nr. 5 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Änderung der Anlagen A5, D5 und D6 der RheinSchPersV	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Änderungen der RheinSchPersV – Änderung des Musters des Rheinpatents in den Niederlanden (Anlage D1 der RheinSchPersV)	I	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)

[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 der Rheinschiffspersonalverordnung.

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

**) Gegenstandslos.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2016-II-9	Änderungen der RheinSchPersV - Anpassung der Besatzungsvorschriften, §§ 3.01, 3.02 Nr. 4 bis 8, 3.15 Nr. 3, 3.16 Nr. 1, 3 und 4 (neu), 3.17 Nr. 1 bis 3, Nr. 6 bis 9 (neu) und 10 (neu), 3.18 Nr. 2, 7.01 Nr. 4, 7.02 Nr. 4, 7.06 Nr. 1 sowie Anlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017		19.9.2019	29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Anerkennung der Gültigkeit der einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse bestimmter Mitgliedstaaten auf dem Rhein	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)
2017-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Anpassung der §§ 1.01 Nr. 37 und 40, 3.13 Nr. 1, 3.14 Nr. 1, 3.14 Nr. 1.1 Buchstaben j und m, 3.14 Nr. 2, 3.17 Nr. 2, Fußnote Nr.°2, 3.18 Nr. 3, 3.19 Nr. 3, 5.06, 5.10 Nr. 1 Buchstabe a, Anlage A1 Nr. 1, Anlage D7 Nr. 1.3, Anlage D8 Nr. 2.7 sowie Anlage E2 Nr. 1.1	I	7.10.2018	7.10.2018		19.9.2019	7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchPersV, § 1.02	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Änderung der RheinSchPersV - Anpassung der Vorschriften über die Ruhezeit an Bord, §§ 3.11 Nr. 4 (neu) bis 6, 3.12 Nr. 5, 7	I	1.7.2019	6.6.2019		19.9.2019	14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022	1.1.2022		9.7.2023	18.5.2022	1.1.2022
2022-II-9	Annahme der neuen „RheinSchPersV“ (angenommen im schriftlichen Verfahren am 8. November 2022)	I	1.4.2023	14.4.2023	1.3.2023	31.1.2024	4.5.2023	1.4.2023
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	
2023-I-3	Änderung des § 6.01 der RheinSchPersV	I	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	
2023-I-4	Änderung des § 20.01 RheinSchPersV	I	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	
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	
2024-I-7	Änderungen der RheinSchPersV (§§ 16.02, 16.03, 16.04 und 16.10)	I	1.1.2025					

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					
2024-I-9	Änderung der RheinSchPersV (Anlage 1) – Tauglichkeitsnachweis in der Binnenschifffahrt (Muster)	I	1.1.2025					

4.1 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. 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) Güterstrasse 107 4133 Pratteln Tel.: +41 (0)61 821 82 60
	2. sanacare Medical center Biopark WRO 1032.P.53 Sandgrubenstrasse 53 4058 Basel Tel.: +41 (0)61 323 66 66
DE	Eine Liste der anerkannten Ärzte ist auf der folgenden Webseite verfügbar: https://www.elwis.de/DE/Binnenschifffahrt/Befaehigungsnachweise/Tauglichkeit/Tauglichkeit-node.html
FR	1. Docteur Carina Abnoun 6, place de l'Homme de Fer 67000 Strasbourg Tel.: +33 (0)3 88 32 46 29
	2. Docteur Philippe Guerault 14, place Armes 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: https://www.ilent.nl/onderwerpen/medische-keuring-scheepvaart/keuringsartsen-scheepvaart Inspectie Leefomgeving en Transport Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 16191 2500 BD Den Haag Tel.: +31 (0)88 489 00 00

(…)

16. Schulung für Atemschutzgeräteträger

Staat, lfd. Nr.	Ausbildungsstelle	Kontakt	Muster
DE-01	Die zugelassenen Lehrgänge für Atemschutzgeräteträger sind veröffentlicht unter https://www.elwis.de/DE/Binnenschifffahrt/Befaehigungsnachweise/Sachkundige/Atemschutzgeraettragende/Atemschutzgeraettragende-node.html		Siehe Anlage 7 zur RheinSchPersV
NL-01[1]	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel	Tel.: +31 (0)10 234 43 02 Mail: info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl	
NL-02[2]	TvK Instructie B.V. Escudo 17 8305 BM Emmeloord	Tel.: +31 527 699 535 https://tvkinstructie.nl/	
NL-03[3]	Kwaliteitszorg Training en Advies Nikta B.V. Hoofdstraat 40 4765 CG Zevenbergschen Hoek	Tel.: +31 (0)16 833 69 90 Mail: examen@nikta.nl	
NL-04[4]	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden	Tel.: +31 (0)4 133 321 53 Mail: info@nautiektrainingen.nl	
NL-05[5]	Arbode Maritiem B.V. Rector Mulderstraat 21 5962 AH Melderslo		
FR-01[6]	Frédéric Rose formations 52, chemin de Radix 69620 Theize	Tel.: +33 (0)6 72 88 58 66 Mail: frederic.rose@live.fr	
FR-02[7]	Centre de formation « sécurité » ACFI 3, rue des Murailles 44430 Le Loroux-Bottereau	Tel.: +33 (0)2 40 80 06 25 Mail: acfi@ensi-incendie.fr	
FR-03[8]	APAVE Exploitation France Immeuble CANOPY 6, rue du Général Audran 92400 Courbevoie	Tel.: +33 (0)6 03 52 42 99 Mail: fabrice.toulza@apave.com	
FR-04[9]	CSI Formation 7, rue de l'Industrie 67720 Hoerdt	Tel.: +33 (0)6 37 15 37 75 Mail: direction@csi-formation.com	

1 Gültig vom 15. Januar 2023 bis zum 15. Januar 2028
2 Gültig vom 14. Dezember 2022 bis zum 14. Dezember 2027
3 Gültig vom 2. November 2023 bis zum 2. November 2028
4 Gültig vom 20. März 2024 bis zum 20. März 2029.
5 Gültig vom 16. Oktober 2024 bis zum 16. Oktober 2029
6 Gültig bis zum 27. Januar 2028
7 Gültig bis zum 11. Oktober 2028
8 Gültig vom 30. April 2024 bis zum 30. April 2029
9 Gültig bis zum 9. Juni 2029.

XII. Haushalt und Verwaltung

PROTOKOLL 23
Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2025

Beschluss

Die Zentralkommission

fordert die Generalsekretärin auf, die im Beschluss 2022-II-27 festgelegten Grundsätze im Zusammenhang mit der Notwendigkeit der Haushaltsdisziplin weiter umzusetzen;

nimmt den Stellenplan an, der die Anzahl der Stellen des Sekretariats auf **32,1 VZÄ** gemäß der Verteilung im Anhang festlegt;

verabschiedet das Budget für 2025, das auf **3.301.795 €** festgelegt wurde und damit um 3,70% gegenüber 2024 sinkt;

legt die Beiträge der Mitgliedstaaten auf **3.210.000 €** nach Abzug von **91.795 €** aus dem Reserve- und Investitionsfonds fest;

legt den Beitrag jedes Staates auf **642.000 €** fest, was einer Steigerung von **2,85%** gegenüber 2024 entspricht.

Die Beiträge werden auf das Konto der Zentralkommission bei der CIC Est in Straßburg eingezahlt.

Anlage

Anlage zu Protokoll 23

Stellenplan

Funktion	Besoldungsgruppen der Stellen	VZÄ des Stellenplans
SG/SGA/IC	A4-A7	3
Verwaltungsräte	A1-A3	10
Assistenten	C1-B4	8,6
Referenten	B3-B5	7
Übersetzer	L1-L3	3,5
Support Personal	NA	0
VZÄ		**32,1**

PROTOKOLL 24
Änderung der Personalordnung

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Haushaltsausschusses,

beschließt die Änderung des Anhangs 2 zur Personalordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2025 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 24

Anhang 2 zur Personalordnung

Besoldungstabelle

Kategorie A (Artikel 10)

Dienstaltersstufe	A7	Wert der Dienstalters stufe	A6	Wert der Dienstalters stufe	Dauer der Dienstalters stufe	A5	Wert der Dienstalters stufe	A4	Wert der Dienstalters stufe	Dauer der Dienstalters stufe
11. Dienstaltersstufe						15 458	487	12 865	378	
10. Dienstaltersstufe						14 971	487	12 487	378	2 Jahre
9. Dienstaltersstufe						14 484	487	12 109	378	2 Jahre
8. Dienstaltersstufe			16 360	537	2 Jahre	13 998	487	11 732	378	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe			15 823	537	2 Jahre	13 511	487	11 354	378	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	17 505	722	15 287	537	2 Jahre	13 024	487	10 976	378	1 Jahr
5. Dienstaltersstufe	16 783	722	14 750	537	2 Jahre	12 537	487	10 599	251	1 Jahr
4. Dienstaltersstufe	16 061	722	14 213	360	1 Jahr	12 050	313	10 348	251	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	15 339	482	13 853	360	1 Jahr	11 737	313	10 097	251	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	14 857	482	13 493	360	1 Jahr	11 424	313	9 846	251	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	14 375		13 133		1 Jahr	11 110		9 596		1 Jahr

Kategorie A (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	A4	Wert der Dienstalters stufe	A3	Wert der Dienstalters stufe	A2	Wert der Dienstalters stufe	A1	Wert der Dienstalters stufe	Dauer der Dienstalters stufe
11. Dienstaltersstufe	11 039	319	9 715	300	7 765	231	5 806	135	
10. Dienstaltersstufe	10 719	319	9 416	300	7 534	231	5 671	135	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	10 400	319	9 116	300	7 303	231	5 536	135	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	10 080	319	8 816	300	7 072	231	5 401	135	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	9 761	319	8 517	300	6 841	231	5 265	135	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	9 442	319	8 217	300	6 610	231	5 130	135	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	9 122	319	7 917	300	6 379	231	4 995	135	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	8 803	215	7 618	200	6 148	152	4 860	135	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	8 587	215	7 418	200	5 996	152	4 724	135	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	8 372	215	7 218	200	5 844	152	4 589	135	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	8 157		7 019		5 692		4 454		1 Jahr

Kategorie B (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	B5	Wert der Dienstalters stufe	B4	Wert der Dienstalters stufe	B3	Wert der Dienstalters stufe	B2	Wert der Dienstalters stufe	B1	Wert der Dienstalters stufe	Dauer der Dienstalters stufe
11. Dienstaltersstufe	5 717	141	5 043	127	4 415	111	3 823	95	3 389	86	
10. Dienstaltersstufe	5 576	141	4 916	127	4 304	111	3 729	95	3 302	86	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	5 434	141	4 789	127	4 193	111	3 634	95	3 216	86	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	5 293	141	4 662	127	4 081	111	3 539	95	3 130	86	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	5 151	141	4 535	127	3 970	111	3 445	95	3 043	86	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	5 010	141	4 408	127	3 859	111	3 350	95	2 957	86	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	4 868	141	4 281	127	3 748	111	3 255	95	2 870	86	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	4 727	141	4 154	127	3 636	111	3 161	95	2 784	86	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	4 585	141	4 027	127	3 525	111	3 066	95	2 698	86	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	4 444	141	3 900	127	3 414	111	2 971	95	2 611	86	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	4 302		3 774		3 302		2 877		2 525		1 Jahr

Kategorie C (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	C6	Wert der Dienstalters stufe	C5	Wert der Dienstalters stufe	C4	Wert der Dienstalters stufe	C3	Wert der Dienstalters stufe	C2	Wert der Dienstalters stufe	C1	Wert der Dienstalters stufe	Dauer der Dienstalters stufe
11. Dienstaltersstufe	4 810	112	4 332	101	3 940	93	3 546	81	3 261	77	2 963	71	
10. Dienstaltersstufe	4 697	112	4 231	101	3 847	93	3 465	81	3 184	77	2 892	71	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	4 585	112	4 130	101	3 755	93	3 383	81	3 107	77	2 822	71	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	4 473	112	4 029	101	3 662	93	3 302	81	3 030	77	2 751	71	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	4 360	112	3 929	101	3 570	93	3 221	81	2 953	77	2 680	71	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	4 248	112	3 828	101	3 477	93	3 140	81	2 876	77	2 609	71	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	4 136	112	3 727	101	3 384	93	3 059	81	2 799	77	2 539	71	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	4 023	112	3 626	101	3 292	93	2 978	81	2 722	77	2 468	71	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	3 911	112	3 525	101	3 199	93	2 896	81	2 645	77	2 397	71	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	3 799	112	3 424	101	3 107	93	2 815	81	2 568	77	2 326	71	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	3 686		3 323		3 014		2 734		2 491		2 256		1 Jahr

Kategorie L (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	L3	Wert der Dienstalters stufe	L2	Wert der Dienstalters stufe	L1	Wert der Dienstalters stufe	Dauer der Dienstalters stufe
10. Dienstaltersstufe	9 803	290	7 878	233			
9. Dienstaltersstufe	9 512	290	7 645	233			3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	9 222	290	7 412	233			2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	8 932	290	7 179	233			2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	8 642	290	6 946	233			2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	8 351	290	6 713	233			2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	8 061	290	6 480	233			1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	7 771	290	6 247	233			1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	7 480	290	6 014	233	4 898	188	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	7 190		5 780		4 710		1 Jahr

XIII. Verschiedenes

PROTOKOLL 25
Regelmäßige Beschlüsse zum Jahresende

I.
Einstellung des Schleusenbetriebes
auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein und,
in den Niederlanden, auf dem Nederrijn und dem Lek
in der Weihnachts- und Neujahrsnacht

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes

auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein oberhalb von Straßburg in den Nächten vom 24. auf den 25. Dezember 2024 und vom 31. Dezember 2024 auf den 1. Januar 2025 zwischen 20 Uhr und 6 Uhr sowie

auf dem Nederrijn und dem Lek in den Nächten vom 24. auf den 25. und vom 25. auf den 26. Dezember 2024 sowie vom 31. Dezember 2024 auf den 1. Januar 2025 zwischen 18 Uhr und 8 Uhr,

keine Einwände hervorruft.

II.
Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden
auf dem Nederrijn und dem Lek
an Wochenenden

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Nederrijn und auf dem Lek an Wochenenden jeweils von Samstag um 20.00 Uhr bis Sonntag um 8 Uhr und von Sonntag um 20 Uhr bis Montag um 6 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2025

keine Einwände hervorruft.

XIV. Sonstige Mitteilungen und Punkte zur Kenntnisnahme

PROTOKOLL 26
Mündlicher Bericht der internationalen Organisationen und Beobachterstaaten

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 27
Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards
im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 28
Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR

Kein Beschluss.

Anlage

Anlage zu Protokoll 28

Revidierte Rheinschifffahrtsakte

vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963

Inkraftgetretene Zusatzprotokolle

Zusatzprotokoll Nr. 1 - Änderung des Artikels 40bis: Ahndung der Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtspolizeilichen Vorschriften
in Straßburg unterzeichnet am 25. Oktober 1972, in Kraft getreten am 25. Februar 1975.

Zusatzprotokoll Nr. 2 - Artikel 2 Absatz 3 und Artikel 4 (neu): Beförderungsbedingungen
in Straßburg unterzeichnet am 17. Oktober 1979, in Kraft getreten am 1. Februar 1985.

Zusatzprotokoll Nr. 3 - Artikel 23, 32 und 37 (neu): Anpassung der Geldbußen bei Zuwiderhandlungen
in Straßburg unterzeichnet am 17. Oktober 1979, in Kraft getreten am 1. September 1982.

Zusatzprotokoll Nr. 4 - Dieses Zusatzprotokoll ist gemäß seinem Artikel II am 31. Dezember 1999 abgelaufen. (Strukturbereinigungsmaßnahmen)
in Straßburg unterzeichnet am 25. April 1989, in Kraft getreten am 1. August 1991.

Zusatzprotokoll Nr. 6 - Anhebung der Geldbußen bei Zuwiderhandlungen gegen die schifffahrtspolizeilichen Vorschriften auf 25.000 Euro
in Straßburg unterzeichnet am 21. Oktober 1999, in Kraft getreten am 1. November 2011.

Zusatzprotokoll Nr. 7 - Ergänzung des Artikels 23 um einen Absatz 2 betreffend die Anerkennung der Schiffszeugnisse und Schifferpatente
in Straßburg unterzeichnet am 27. November 2002, in Kraft getreten am 1. Dezember 2004.

In der Ratifikation befindliche Protokolle

Zusatzprotokoll Nr. 5 - Verlängerung der Strukturbereinigungsmaßnahmen bis zum 29. April 2003
in Straßburg unterzeichnet am 28. April 1999
Inkrafttreten: am ersten Tag des Monats nach Hinterlegung der fünften Ratifikationsurkunde

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
DEUTSCHLAND	
BELGIEN	11. März 2004
FRANKREICH	
NIEDERLANDE	21. Januar 2000
SCHWEIZ	5. Oktober 2000

Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)

in Straßburg unterzeichnet am 4. November 1988, in Kraft getreten am 1. September 1997.

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde	Hinterlegung der Kündigungsurkunde
DEUTSCHLAND[1]	9. März 1999	7. Juni 2018
BELGIEN		
FRANKREICH		
LUXEMBURG[2]	8. Juli 1993	7. Juni 2018
NIEDERLANDE[3]	16. April 1997	7. Juni 2018
SCHWEIZ[4]	21. Mai 1997	

---

[1] **Vorbehalte und Erklärungen Deutschlands nach diesem Übereinkommen**
Vorbehalte
1. Die Bundesrepublik Deutschland behält sich gemäß Artikel 18 Abs. 1 des Übereinkommens, dass das Übereinkommen das Recht vor, die Bestimmungen des Übereinkommens ganz oder teilweise nicht auf die in Artikel 18 Abs. 1 Buchstaben a bis c genannten Ansprüche sowie auf die in Artikel 18 Abs. 1 Buchstaben d und e CLNI genannten Fahrzeuge anzuwenden.
2. Die Bundesrepublik Deutschland erklärt nach Artikel 18 Abs. 2 des Übereinkommens, dass sie für Ansprüche aus einem Ereignis, das auf ihren Wasserstraßen eingetreten ist, die in Artikel 7 Abs. 1, Satz 2, Buchstaben a und b genannten Haftungshöchstbeträge nicht anwenden wird.

Erklärung
Die Bundesrepublik Deutschland erklärt gemäß Artikel 15 Abs. 2 des Übereinkommens, dass das Übereinkommen für alle deutschen Gewässer gilt.

[2] **Vorbehalte und Erklärungen Luxemburgs nach diesem Übereinkommen**
Vorbehalt
Das Übereinkommen ist jedoch nicht anzuwenden auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden sowie auf Sport- und Vergnügungsschiffe und Schiffe, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt.
Erklärung
Das Übereinkommen ist auch auf den schiffbaren Strecken der Sauer anwendbar.
Innerhalb der Grenzen von Artikel 6 Absatz 2 haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen Vorrang vor den anderen Ansprüchen.

[3] **Vorbehalte und Erklärungen der Niederlande nach diesem Übereinkommen**
Vorbehalt
Das Übereinkommen insgesamt ist nicht anzuwenden auf
a) Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden;
b) Ansprüche wegen Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher Güter durch diese verursacht werden,
und dies gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstaben a und b des Übereinkommens.
Erklärung
Das Königreich der Niederlande erklärt gemäß Artikel 15 Absatz 1 des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI), dass das Übereinkommen auf sämtlichen Binnenwasserstraßen der Niederlande zur Anwendung kommt.

[4] **Vorbehalte und Erklärungen der Schweiz nach diesem Übereinkommen**
Vorbehalte
a) Die Schweizerische Eidgenossenschaft schließt die Anwendung des Übereinkommens auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden, aus (Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a);
b) Die Schweizerische Eidgenossenschaft schließt die Anwendung des Übereinkommens auf Sport- und Vergnügungsschiffe sowie auf Schiffe aus, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt (Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe d);
c) Die Schweizerische Eidgenossenschaft wird die nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben a und b des Übereinkommens vorgesehenen Haftungshöchstbeträge nicht anwenden (Artikel 18 Absatz 2).

Erklärung
Der Bundesrat erklärt ferner gemäß Artikel 15 Absatz 2 des Übereinkommens, dass die schweizerische Eidgenossenschaft die Übereinkommensbestimmungen auch zwischen Basel und Rheinfelden anwenden wird.

Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012)

Das Übereinkommen lag vom 27. September 2012 bis zum 26. September 2014 am Sitz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg zur Unterzeichnung auf, es ist am 1. Juli 2019 in Kraft getreten.

Teilnehmer	Unterzeichnung	Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder Beitritt
Deutschland[1]	11. Juli 2013	Ratifikation 27. September 2018
Österreich		
Belgien[2]	27. September 2012	Ratifikation 25. August 2022
Bulgarien		
Frankreich	27. September 2012	-
Ungarn		Beitritt 7. März 2018
Luxemburg[3]	27. September 2012	Ratifikation 25. September 2014
Niederlande[4]	29. November 2012	Annahme 7. Juni 2018
Polen	3. Dezember 2013	
Serbien[5]	18. Januar 2013	Ratifikation 18. Juni 2013
Slowakei		
Schweiz[6]		Ratifikation 23. April 2024

1 **Vorbehalt Deutschlands**
Die Bundesrepublik Deutschland behält sich gemäß Artikel 18 Absatz 1 des Übereinkommens das Recht vor, die Bestimmungen des Übereinkommens ganz oder teilweise nicht auf die in Artikel 18 Absatz 1 Buchstaben a und c des Übereinkommens genannten Ansprüche sowie auf die in Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe d des Übereinkommens genannten Fahrzeuge anzuwenden.

2 **Vorbehalt Belgien**
Das Königreich Belgien behält sich gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a des Übereinkommens das Recht vor, die Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden, auszuschließen.

3 **Vorbehalt und Erklärungen Luxemburgs**
Vorbehalt:
Das Großherzogtum Luxemburg schließt für die Zwecke von Artikel 18 Absatz 1 Ansprüche wegen Schäden durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers aus.
Erklärungen:
Für die Zwecke von Artikel 15 Absatz 2 erklärt das Großherzogtum Luxemburg, dass das in Artikel 1 genannte Übereinkommen nur für die Mosel und den schiffbaren Teil der Sauer gilt.
Unbeschadet der Rechte nach Artikel 6 des Übereinkommens in Bezug auf die Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Wehren, Brücken und Navigationshilfen Vorrang vor anderen Ansprüchen.

4 **Vorbehalt der Niederlande**
Das Königreich der Niederlande behält sich gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a für den europäischen Teil der Niederlande das Recht vor, die Anwendung der Bestimmungen dieses Übereinkommens in ihrer Gesamtheit auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden, auszuschließen.

5 **Vorbehalt Serbiens**
Die Republik Serbien erklärt gemäß Artikel 18 Absatz 1 des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012), dass sie die Bestimmungen dieses Übereinkommens auf Ansprüche wegen Schäden durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers sowie auf Ansprüche nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben d und e dieses Übereinkommens nicht anwenden wird.

6 **Erklärung und Vorbehalte der Schweiz:**
Erklärung zu Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und b:
Die Schweiz erklärt, dass sie die Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens auf die Wasserstraßen in ihrem Hoheitsgebiet, die nicht in Anlage I des Europäischen Übereinkommens über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung vom 19. Januar 1996 aufgeführt sind, ausschließt.
Vorbehalt zu Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a:
Die Schweiz behält sich das Recht vor, die Bestimmungen des Übereinkommens ganz oder teilweise nicht auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden, anzuwenden.
Vorbehalt zu Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe c:
Die Schweiz behält sich das Recht vor, die Bestimmungen des Übereinkommens ganz oder teilweise nicht auf Ansprüche nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben d und e des Übereinkommens anzuwenden.

in Straßburg unterzeichnet am 9. September 1996, in Kraft getreten am 1. November 2009.

Am 22. Juni 2017 hat die Konferenz der Vertragsparteien einen Beschluss zur Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) und dessen Anwendungsbestimmung gefasst - Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe) (Beschluss CDNI 2017-I-4).

Änderungen dieses Übereinkommens bedürfen der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung durch die Vertragsparteien. Sie treten gemäß Artikel 19 Absatz 4 CDNI am ersten Tag des sechsten Monats nach der Hinterlegung der letzten Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde beim Verwahrer in Kraft.

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

Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe)

Vertragsparteien	Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde	
Deutschland	Ratifikation	9. Februar 2021
Belgien	Ratifikation	25. August 2022
Frankreich	Ratifikation	7. Juni 2023
Luxemburg	Ratifikation	7. Februar 2020
Niederlande	Annahme	3. Juli 2020
Schweiz	Ratifikation	23. April 2024

Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)

in Budapest unterzeichnet am 22. Juni 2001, in Kraft getreten am 1. April 2005.

Verwahrer: Regierung der Republik Ungarn

Hinterlegung der Ratifikationsurkunde:

Ungarn:	7. Mai 2002
Luxemburg:	25. März 2004
Rumänien:	3. April 2004
Schweiz:	19. Mai 2004[1]
Kroatien:	7. Dezember 2004
Tschechien:	14. November 2005
Bulgarien:	19. April 2006
Niederlande:	20. Juni 2006
Russland:	11. April 2007
Frankreich:	11. Mai 2007
Deutschland:	10. Juli 2007
Slowakei:	27. November 2007
Moldau:	21. April 2008
Belgien:	5. August 2008
Serbien:	10. Juni 2010[2]
Ukraine:	17. April 2014

[1] **Abgegebene Erklärung der Schweiz**
Erklärung zu Artikel 30 Absatz 1: Die Schweiz wendet das Übereinkommen nicht auf ihre nationalen Wasserstraßen einschließlich Grenzgewässer an, mit Ausnahme des Rheins zwischen der schweizerischen Grenze und Rheinfelden.
Erklärung zu Artikel 31 Buchstabe a: Die Schweiz wendet das Übereinkommen auch auf die Beförderung von Gütern auf dem Rhein zwischen der schweizerischen Grenze und Rheinfelden an.

[2] **Abgegebene Erklärungen Serbiens**
Serbien erklärt gemäß Artikel 31 Buchstabe a, dass es die Vorschriften des Übereinkommens auf Transportverträge anwendet, nach denen sich der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort im Hoheitsgebiet der Republik Serbien befinden.

Europäisches Übereinkommen über internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstrassen (ADN)

unterzeichnet in Genf am 26. Mai 2000, in Kraft getreten am 29. Februar 2008.

Die dem Übereinkommen beigefügte Verordnung ist am 28. Februar 2009 in Kraft getreten.

Verwahrer: Generalsekretär der Vereinten Nationen

Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde:

Russland:	Beitritt	am 10. Oktober 2002
Niederlande:	Annahme	am 30. April 2003
Ungarn:	Beitritt	am 4. Mai 2004
Österreich:	Beitritt	am 9. November 2004
Bulgarien:	Ratifikation	am 7. März 2006
Luxemburg:	Ratifikation	am 24. Mai 2007
Deutschland:	Ratifikation	am 31. Januar 2008
Moldau:	Annahme	am 19. Februar 2008
Frankreich:	Genehmigung	am 3. April 2008
Rumänien:	Beitritt	am 3. Dezember 2008
Kroatien:	Ratifikation	am 4. März 2009
Slowakei:	Ratifikation	am 20. Oktober 2009
Ukraine:	Beitritt	am 28. Januar 2010
Polen:	Beitritt	am 25. Juni 2010
Serbien:	Beitritt	am 6. Januar 2011
Schweiz:	Beitritt	am 8. Februar 2011
Tschechien:	Ratifikation	am 21. September 2011
Belgien:	Beitritt	am 17. Juni 2014

PROTOKOLL 29
Genehmigung der Niederschrift der Plenartagung vom 13. Juni 2024

Beschluss

Die Niederschrift der Plenartagung vom 13. Juni 2024 wird genehmigt.

PROTOKOLL 30
Der Arbeitsmarkt in der europäischen Binnenschifffahrt

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 31
Pressemitteilung

Beschluss

Der Pressemitteilungsentwurf wird wie üblich nach der Plenartagung den von den Delegationen benannten Kontaktstellen zur Genehmigung übermittelt. Geht innerhalb von 48 Stunden keine Antwort der Delegationen ein, so gilt der Entwurf als angenommen.

PROTOKOLL 32
Termin der nächsten Plenartagung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 5. Juni 2025, in Straßburg, statt.

***