

**Beschluss**  
des Bundesrates

---

**EntschlieÙung des Bundesrates zur Novellierung des Kapitels 15  
der Rheinschiffsuntersuchungsordnung**

Der Bundesrat hat in seiner 805. Sitzung am 5. November 2004 beschlossen, die aus der Anlage ersichtliche EntschlieÙung zu fassen.



## Anlage

---

### **Entschließung des Bundesrates zur Novellierung des Kapitels 15 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung**

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), Straßburg, im Rahmen der Novellierung des Kapitels 15 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung darauf hinzuwirken, dass

1. die Regelung, nach der Rettungsflöße als Ersatz für fehlende bauliche Anforderungen auf Fahrgastschiffen vorgesehen sind, so lange nicht in Kraft tritt, bis durch die ZKR der wissenschaftliche Nachweis über die praxisbezogene Geeignetheit von Rettungsflößen erbracht wird.
2. im Falle des wissenschaftlichen Nachweises über die Eignung von Rettungsflößen die Möglichkeit geschaffen wird, dass durch nationale Regelungen fahrgebietsbezogen auf deren Einsatz verzichtet werden kann.
3. auf die Forderung des 2-Abteilungsstatus verzichtet wird, wenn in ein Fahrgastschiff bis zum Jahr 2010 ein alternativer zweiter Antrieb eingebaut wird und nach den jetzt gültigen Stabilitätskriterien die Sinksicherheit nachgewiesen ist.

Für den Fall, dass die ZKR auf die vorgenannten Forderungen nicht eingeht, wird die Bundesregierung aufgefordert, von ihrem Vetorecht Gebrauch zu machen.

Begründung:

Es ist zu erwarten, dass durch die angestrebte Angleichung der Vorschriften für die Fahrgastschiffahrt an die für die Seeschiffahrt, die am 25. November 2004 durch das Plenum der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR), Straßburg, beschlossen werden soll, die Existenzgrundlage vieler Fahrgastschiffsbetreiber massiv bedroht wird.

Die mittelständische Personenschiffahrt trägt den weitaus größten Teil der vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Fahrgastschiffen mit. Bedenken bestehen allerdings gegen die Übertragung sehr weitgehender Forderungen, die in der Seeschiffahrt berechtigt sind, auf die Fahrgastschiffahrt in Binnengewässern. Letztere arbeitet unter völlig anderen Bedingungen. Die Bedenken betreffen im Wesentlichen die Forderung nach Einführung des so genannten 2-Abteilungsstatus und die Verpflichtung zur Vorhaltung von Flößen.

Die Folgen der Einführung des 2-Abteilungsstatus wären höhere Gewichte der Schiffe, ein größerer Tiefgang und ein damit verbundenes höheres Risiko der Grundberührung. Darüber hinaus würden wegen der zwangsweise größeren Masse der Schiffe höhere Energiekosten für den Antrieb und insbesondere erhebliche Kosten für den Um- bzw. auch den Neubau entstehen. Eine Nachrüstung ist nach Angaben der mittelständischen Personenschiffahrt nur eingeschränkt möglich. Soweit sie überhaupt möglich ist, werden die voraussichtlichen Kosten je nach Schiffsgröße auf zwischen 250.000 € und 900.000 € beziffert.

Alle Schiffe, die den 2-Abteilungsstatus nicht erfüllen, sollen ab dem Jahr 2010 Rettungsflöße und Schwimmwesten für 100 % der zugelassenen Fahrgäste mitführen. Nach Angaben des Binnenschiffsgewerbes betragen die Kosten eines Floßes derzeit einschließlich Installation rund 50.000 €, wobei maximal 125 Personen aufgenommen werden können. Für 500-Personen-Fahrgastschiffe, wie sie beispielsweise auf dem Rhein verkehren, würden dadurch allein Investitionskosten in Höhe von 200.000 € zuzüglich erheblicher Wartungskosten entstehen. Auch wenn sich die Kosten der Flöße durch die Marktentwicklung verringern sollten, bliebe bei fraglichem Sicherheitsnutzen eine erhebliche Belastung des mittelständischen Fahrgastgewerbes. Was den Sicherheitsnutzen der geforderten Flöße anbelangt, hat das Europäische Entwicklungszentrum für Binnen- und Küstenschiffahrt (VDB) an der Universität Duisburg im September 2003 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Tests von Rettungsflößen und -inseln durchgeführt. Das Institut kommt dabei unter anderem zu dem Ergebnis, dass die Evakuierung eines Fahrgastschiffes über Flöße oder andere schwimmende Rettungsmittel mit den zurzeit zur Verfügung stehenden Geräten in strömenden Gewässern mit erheblichen Gefahren für die Fahrgäste verbunden sein kann. Dagegen sei eine direkte Evakuierung der Fahrgäste auf das Ufer oder, wenn das havarierte Fahrgastschiff noch ausreichend schwimmfähig ist, an einer geeigneten Landebrücke sinnvoll und auf den deutschen Binnengewässern praktikabel.

Die im Plenum der ZKR gefassten Beschlüsse – die einstimmig erfolgen müssen – sind anschließend in nationales Recht umzusetzen. Das gilt grundsätzlich für den Rhein. Auf Grund einer Vereinbarung zwischen der ZKR und

der EU wird allerdings der Beschluss in eine EU-Richtlinie übernommen und gilt damit verbindlich für alle weiteren Binnengewässer in der Bundesrepublik und den anderen EU-Staaten.

Für die Bundesrepublik ergibt sich hieraus, dass die von der ZKR beschlossenen Vorgaben des Kapitels 15 der Rheinschiffahrtsuntersuchungsordnung für alle derzeit auf Donau, Elbe, Fulda, Lahn, Main, Mosel, Neckar, Oder, Rhein, Ruhr, Saale, Saar, Spree, Werra und Weser verkehrenden Fahrgastschiffe gelten würden. Demnach wären bundesweit auf den vorgenannten Flüssen rund 900 Fahrgastschiffe betroffen.