

**GENEHMIGTE NIEDERSCHRIFT
des Workshops „Wohnungen auf Binnenschiffen“
vom 19. November 2018 in Straßburg**

Teilnehmer: *Siehe Anlage 1*
Programm: *Siehe Anlage 2*

Vorsitz: Herr VERMEULEN, niederländische Delegation

1. Einleitung und Erläuterung der Ziele

Der VORSITZENDE erläutert die vergangenen Arbeiten und den Hintergrund des Workshops. Wohnungen müssen so gebaut, eingerichtet und ausgerüstet sein, dass sie den Bedürfnissen der Sicherheit, der Gesundheit und des Wohlbefindens der Personen an Bord entsprechen. Die Arbeitsgruppe CESNI/PT hat festgestellt, dass unterschiedliche Standpunkte hinsichtlich der Notwendigkeit einer Modernisierung der geltenden technischen Vorschriften für Wohnungen (Kapitel 15 ES-TRIN) bestehen. Es wurde zum jetzigen Zeitpunkt als verfrüht erachtet, bereits einen Änderungsentwurf für die technischen Vorschriften zu prüfen. Die Arbeitsgruppe CESNI/PT hat indessen beschlossen, diesen Workshop zu Wohnungen auf Binnenschiffen zu veranstalten, der folgenden Zielen dienen soll:

- Zusammentragen von Erfahrungen bezüglich der gegenwärtigen Praxis mit Wohnungen,
- Beschreibung festgestellter Probleme,
- Ermittlung des entsprechenden neuen Regelungsbedarfs.

2. Erfahrungen bezüglich der gegenwärtigen Praxis mit Wohnungen

2.1 Vermittlung eines realistischen Bilds von Wohnungen im Jahr 2018 (EBU/ESO)

Frau PATER DE GROOT unterstreicht den Wunsch von EBU und ESO, aktiv zu diesem Workshop beizutragen, da die Attraktivität der Binnenschiffahrtsberufe bewahrt werden müsse. Das Gewerbe habe versucht, anhand von Foto- und Videomaterial ein realistisches Bild von Wohnungen im Jahr 2018 zu zeichnen, und zwar sowohl von modernen als auch von eher traditionellen Schiffen.

Frau VAN DIJK stellt die Arbeiten des Gewerbes vor (siehe **Anlage 3**). Sie verweist zunächst auf einige Statistiken zur Binnenschiffahrt des niederländischen Statistikamtes, deren Tendenzen jedoch auf die anderen nationalen Flotten übertragbar sind, wie die Marktbeobachtung der ZKR zeigt. Sie hebt die große Zahl an Kleinunternehmen mit wenigen Beschäftigten, aber auch an Einzelunternehmern hervor. Schließlich präsentiert sie die für die verschiedenen Schiffgrößen und Schiffstypen zusammengetragenen Informationen:

- Spits – anhand des Schiffs „MANNA“ werden beispielhaft die Nutzungsbedingungen und die Ausführung der Wohnungen (z. B. Zugang zu Tageslicht und Trinkwassertanks) dargelegt.
- Campinois – Schiffsbeispiele: „ESTERO“ und „ONDINE“. Dieser Schiffstyp wird am häufigsten von Familienunternehmen genutzt (Schifferpaar ohne Angestellte).
- 80/86m – Beispiel: Schiff „PRINCESS“. Der Eigner und der zweite Schiffsführer äußern sich zufrieden mit der Ausführung und Ausstattung der Wohnungen. Dank der kürzlichen Renovierung können die aktuellen Anforderungen erfüllt bzw. durch die Umsetzung einiger bewährter Verfahren (z. B. Fußbodenheizung, Klimaanlage, Internet) sogar übertroffen werden.

- Schubboot von 18 m Länge mit Schubleichter.
- 110m/135m – Beispiel: Schiff „LORENA“. Der Bootsmann und der Schiffsführer äußern sich zufrieden mit der Ausführung und Ausstattung der Wohnungen. Jedes Besatzungsmitglied verfügt über eine eigene Kabine.
- Großer Schubverband – Beispiel: „VEERHAVEN IX“
- Fahrgastschiff – einige Bilder, es müssten jedoch genauere Untersuchungen angestellt werden
- Schwimmende Geräte – es bestehen deutliche Unterschiede abhängig vom Alter der Konstruktion. Einige Mängel an Bord werden durch Anlagen an Land oder auf einer anderen schwimmenden Konstruktion ausgeglichen.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass die festgestellten Schwierigkeiten die folgenden Punkte betreffen: Einzelkabinen für alle an Bord befindliche Personen, eventuell unzureichendes Tageslicht in den Aufenthalts- und Ruheräumen auf Schiffen, auf denen es hinsichtlich zukünftiger Entwicklungen und Innovationen möglich sein wird, zusätzlichen Wohnraum zu schaffen, die Vergrößerung des Fassungsvermögens der Trinkwassertanks und die Höhe des Fußbodens im Verhältnis zur Wasserlinie. So wurde 2011 eine Schätzung der immensen Kosten einer Vergrößerung der Trinkwassertanks vorgenommen.¹ Abschließend ist festzuhalten, dass die derzeitigen technischen Vorschriften für Wohnungen zufriedenstellend erscheinen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass bewährte Verfahren umgesetzt werden, mit denen die aktuellen Vorschriften übertroffen werden können. EBU und ESO sind bereit, im Hinblick auf eine eventuelle Aktualisierung der Vorschriften zusammenzuarbeiten, um die Attraktivität des Sektors zu gewährleisten.

Die Videos können auf der Website des CESNI unter <https://www.cesni.eu/atelier-logements-2018/> heruntergeladen werden.

Auf eine Frage von Frau Herrmann hin erläutert Frau VAN DIJK, dass der Eigner der „PRINCESS“ von sich aus das Thema Lärm an Bord angesprochen habe. Das Gewerbe habe die Teilnehmer nicht systematisch zu diesem Thema befragt.

Auf Nachfrage von Herrn Kliche betont Frau PATER-DE GROOT, dass es bei sämtlichen Schiffsgößen und Schiffstypen Schwierigkeiten (oder Engpässe) beim Umbau der Wohnungen gebe.

Herr BOYER weist darauf hin, dass die Videos die folgende Bemerkung der ETF bestätigen: „Berücksichtigung der neuen Bedürfnisse nach freiem Internetzugang an Bord, sowohl zur Unterhaltung als auch zur Kontaktpflege mit der Familie an Land.“

2.2 Vorstellung der Regeln der neuen Schiffbautechnik (GERC)

Herr JOORMANN ruft die aktuellen Anforderungen des Kapitels 15 ES-TRIN (die gegenüber der RheinSchUO bzw. der Richtlinie 2006/87/EG unverändert sind) in groben Zügen in Erinnerung und berichtet von den Erfahrungen bei der Schiffsuntersuchung (**Anlage 3**). Aus seinen Erfahrungen mit 2000 Neubauten seit 1989 heraus kann er feststellen, dass die Wohnungen stets größer als mindestens vorgeschrieben sind und ihre Gestaltung durchweg die Anforderungen der Vorschriften übertrifft. Lediglich ein Teil dieser Schiffe sei unter Aufsicht einer Klassifikationsgesellschaft gebaut worden. Der Lärm in den Schlafräumen war bis Ende der 90er Jahre ein Problem. Es seien Anstrengungen zur Verbesserung des Schutzes gegen Lärm und Vibrationen unternommen worden. Was das fehlende Tageslicht in den Kabinen betreffe, seien lediglich zwei Schiffe betroffen. Herr JOORMANN berichtet von den Erfahrungen anhand von Fotografien im Bau befindlicher Wohnungen (Trennwände, Wärme- und Schallsolation, Belüftung, Zugang zu Tageslicht usw.). Abschließend sei festzuhalten, dass Neubauten die Mindestvorschriften deutlich überträfen. Aus technischer Sicht stellten diese Vorschriften kein Problem dar. Man könne darüber nachdenken, die Mindestvorschriften zu aktualisieren, doch für die bestehende Flotte könne dies eine große Herausforderung sein.

¹ Hinweis des Sekretariats: Studie von KplusV, siehe RV (11) 47 = RV/G (11) 79

Auf eine Frage von Herrn Delaere hin erläutert Herr JOORMANN, dass die Klassifikationsregeln keine Anforderungen für Wohnungen vorsähen, mit Ausnahme der sicherheitsrelevanten Punkte (Brand, Evakuierung, Unterteilung usw.).

Eingehend auf eine Frage von Frau Pater de Groot gibt Herr JOORMANN Erläuterungen zur Umsetzung der Anforderungen von Artikel 15.02 Nr. 2 und 6 im Hinblick auf die Lage der Fußböden unter der Ebene der größten Einsenkung und die Stehhöhe in Wohnungen. Die Erfüllung dieser Anforderungen könne bei bereits bestehenden Schiffen Probleme bereiten.

An Herrn Kliche gewandt bestätigt Herr JOORMANN, dass die EU-Richtlinien zu Lärm und Vibrationen bei den Prüfungen durch die Klassifikationsgesellschaften nicht berücksichtigt würden.

2.3 Kritische Betrachtung der aktuellen Vorschriften (deutsche Delegation)

CESNI/PT (18) 78 – Mitt. DE

Herr FÜNGERLINGS berichtet über die kritische Betrachtung der aktuellen Vorschriften durch die deutsche Delegation (**siehe Anlage 4 und CESNI/PT (18) 101**). Die derzeit gültigen Vorschriften des ES-TRIN zu den Wohnungen fußen auf nationalen Bestimmungen aus den 1970er Jahren und wurden in den 1980er Jahren aufgearbeitet zur Einarbeitung in die RheinSchUO 1995. Seitdem sind – grob gesagt – zwei Generationen vergangen. Auch die Binnenschifffahrt hat sich seitdem gewandelt, ebenso die Besatzungen und deren Anspruch. Und auch die Technik hat sich stark gewandelt: Was damals noch Utopie war ist heute Standard – nicht nur in der Schiffstechnik, sondern auch in der Freizeitgestaltung und im Wohnkomfort. Es sei hervorzuheben, dass eine moderne und gut ausgestattete Wohnung deutlich zum Wohlbefinden der Besatzung beitrage, wodurch die Leistungsfähigkeit und somit die Sicherheit zunähmen.

Herr FÜNGERLINGS weist auf die folgenden allgemeinen Überlegungen hin:

- a) Eine Unterscheidung zwischen einer Partikuliers-Wohnung (Privatwohnung) einerseits und einer Wohnung für Angestellte (sowohl auf einem Partikuliersschiff als auch auf einem Reedereischiff) andererseits ist notwendig.
- b) Eine unterschiedliche Betrachtung von Neubauten und bestehenden Schiffen (Umbau bzw. Ersatz der Wohnung) ist ebenfalls angebracht.
- c) Die Gleichbehandlung aller Schiffseigner muss gewährleistet sein. Es dürfen keine Ausnahmen durch die jeweilige SUK gewährt werden, ausschließlich Kapitel 32 ist anzuwenden.

Anschließend führt Herr FÜNGERLINGS die 9 Schwerpunkt aus, die bei den Beratungen zur Überarbeitung von Kapitel 15 zu berücksichtigen seien (Anlage zu CESNI/PT (18) 78). Er kommt zu dem Schluss, dass die Anforderungen nicht mehr ausreichend seien und eine Modernisierung in hohem Maße wünschenswert sei.

Eingehend auf Fragen von Herrn Kliche und Herrn Vermeulen stellt Herr FÜNGERLINGS klar, dass die große Mehrheit der Schiffe aufgrund der freiwilligen Investitionen der Eigner kein Problem darstelle. Es gebe gleichwohl immer noch inakzeptable Situationen auf bestehenden Fahrzeugen oder gar Neubauten (z. B. mangelndes Luftvolumen oder Unmöglichkeit, in der Wohnung aufrecht zu stehen).

Herr GORGES verweist auf die erheblichen Schwierigkeiten bzw. die Unmöglichkeit, bestimmte bestehende Fahrzeuge umzubauen. Als Beispiel führt er die Stehhöhe in den Wohnungen von Freycinets/Spits oder Campinois an.

Herr DELAERE, Herr PAULI und Herr FÜNGERLINGS stellen fest, dass die Praxis, was die Anzahl Kabinen an Bord betrifft, unterschiedlich sei, da dies von den nationalen oder Rheinschifffahrtsvorschriften zur Besatzung abhängt.

Herr STÄUDTNER weist auf den Sonderfall der Fahrgastkabinenschiffe hin, wo große Unterschiede bei den Wohnungen für die Besatzung und das Bordpersonal bestünden. Mehrere inakzeptable Situationen seien festgestellt worden.

2.4 Wichtige Punkte für Arbeitnehmer

CESNI/PT (18) 101 – Mitt. ETF

Da kein Vertreter von ETF anwesend ist, legt Herr BOYER die im Arbeitsdokument genannten wichtigen Punkte dar. Mehrere Punkte wurden bereits in den vorangehenden Präsentationen angesprochen.

Herr STOMMEL (BDB) weist darauf hin, dass sich die von ETF angeführte TASCs-Studie nicht auf Wohnungen, sondern auf die Arbeitsbelastung der Besatzung und die Modernisierung der Besatzungsanforderungen beziehe.

2.5 Sonstige Anmerkungen

Der VORSITZENDE bittet die Workshopteilnehmer, reihum ihre Anmerkungen oder Kommentare vorzutragen.

Herr DELAERE verweist auf den Wunsch der belgischen Delegation, die technischen Vorschriften unter Berücksichtigung der Erfahrungen und der Schwierigkeiten der Untersuchungskommissionen mit neuen Augen zu betrachten. Er hebt die neuen Betriebsformen und Konstellationen an Bord hervor. Zum Beispiel eine Fahrt mit lediglich dem Schiffsführer bei Tagesfahrten auf Kanälen. In diesem Fall müsste das Schiff nicht über Wohnungen verfügen, da die Besatzung die Ruhezeit an Land verbringt.

Für die österreichische Delegation hebt Herr STANGL-BRACHNIK die Wechselbeziehung zwischen der Ausführung von Wohnungen und der Betriebsform hervor. Es gebe keine Standardlösung.

Herr NEAGU teilt mit, dass sich die rumänische Delegation den Feststellungen von Herrn Fünfinger anschließen. Er sei für eine Modernisierung der technischen Vorschriften für Neubauten. Bei bestehenden Fahrzeugen müsse das Anforderungsniveau anhand einer eingehenden Prüfung angepasst werden.

Herr GORGES erklärt, dass die französische Delegation eine Aktualisierung des Kapitels 15 nicht ablehne, insbesondere was Sicherheitsthemen wie die Brandbekämpfung betreffe. Allerdings müsse man sehr stark aufpassen. Ein Bestandsschutz (N.E.U ohne Enddatum) sei eine denkbare Lösung. Sonst werde dies zur Stilllegung bestehender Schiffe führen.

Herr BÜHLER bringt die Unterstützung der schweizerischen Delegation für eine maßvolle Überarbeitung von Kapitel 15 ES-TRIN zum Ausdruck. Ein schrittweises Herangehen sei wünschenswert.

Herr ARNTZ verweist auf die Erkenntnis, dass in der Praxis bereits jetzt die Mindestanforderungen übertroffen würden, um insbesondere die Attraktivität des Sektors zu bewahren. Die niederländische Delegation sei der Ansicht, dass eine Überreglementierung vermieden werden sollte.

Herr SLOZKO teilt mit, dass die ukrainische Delegation eine Aktualisierung der Anforderungen für Neubauten unterstütze. Was die bestehende Flotte angeht, könnten Empfehlungen auf der Grundlage bewährter Verfahren ausreichend sein.

Herr PAVLOVIC bekundet die Unterstützung der tschechischen Delegation für eine Überarbeitung der Vorschriften, um insbesondere Unstimmigkeiten zu beseitigen oder Anforderungen klarer zu formulieren.

Herr BRAHMS (MSG eG) fordert dazu auf, auf die Tragbarkeit der Vorschriften für das Gewerbe, vor allem die Einzelunternehmer, zu achten. Die derzeitigen Vorschriften würden weitgehend eingehalten. Bei einer Modernisierung müsste zwischen der bestehenden Flotte und Neubauten unterschieden werden. Des Weiteren erinnert er an die starke Abhängigkeit des Sektors von kleinen Fahrzeugen, insbesondere in der derzeitigen Niedrigwasserperiode.

3. Schlussfolgerungen und nächste Schritte

Der VORSITZENDE zieht folgende Schlussfolgerungen:

- Dieser Workshop, zu dem EBU/ESO, die GERC, ETF und die deutsche Delegation in erheblichem Maße beitrugen, bot die Gelegenheit, sich über die aktuelle Praxis bei Wohnungen auf Binnenschiffen auszutauschen. Aus diesem Workshop können nützliche Erkenntnisse für die Problemanalyse vor der Aufnahme von Rechtsetzungsarbeiten gezogen werden.
- Die wichtigste Erkenntnis besteht darin, dass in der Praxis die Mindestanforderungen des Kapitels 15 ES-TRIN deutlich übertroffen werden. Bei der überwiegenden Mehrheit der – modernen und älteren – Flotte wurden freiwillige Investitionen zur Verbesserung der Qualität der Wohnungen an Bord getätigt. Die Bedürfnisse der Besatzung und die Technologie haben sich stark gewandelt.
- Eine sorgfältige Überarbeitung der Anforderungen für Wohnungen unter Berücksichtigung bewährter Verfahren und bisheriger Erfahrungen ist möglich. Es stellen sich jedoch mehrere grundsätzliche Fragen, über die der Ausschuss entscheiden muss. Eine solche Entscheidung wird dann für die Arbeiten von CESNI/PT richtungsweisend sein.
- Eine Unterscheidung zwischen einer Partikuliers-Wohnung (Privatwohnung) einerseits und einer Wohnung für Angestellte (sowohl auf einem Partikuliersschiff als auch auf einem Reedereischiff) andererseits ist notwendig. Auf Fahrgastschiffen betrifft dies sowohl die Besatzung als auch das Bordpersonal.
- Eine unterschiedliche Betrachtung von Neubauten und bestehenden Schiffen (Umbau bzw. Ersatz der Wohnung) ist ebenfalls angebracht. Ein wohlwollender und vorsichtiger Ansatz für bestehende Fahrzeuge ist unerlässlich für die Akzeptanz der Anforderungen und die Vermeidung von Situationen, die für das Gewerbe nicht zu bewältigen sind.
- Die verschiedenen Schiffstypen und Schiffsgößen und die neuen Betriebsformen sind zu berücksichtigen. Für die verschiedenen Navigationszonen (1, 2, 3, 4 und R) könnten unterschiedliche Anforderungen gelten.
- Mehrere Parteien sind bereit, in einem kleineren Kreis gemeinsam Möglichkeiten zur Modernisierung der Anforderungen des Kapitels 15 ES-TRIN zu ermitteln. Finden EBU, ESO, ETF, die GERC² und die deutsche Delegation vorab eine einvernehmliche Lösung, kann der Vorschlag der Arbeitsgruppe CESNI/PT zur Prüfung vorgelegt werden.
- *Das Sekretariat wird gebeten, eine Problemanalyse vor dem Hintergrund der Workshop-Ergebnisse zu erstellen, damit der Ausschuss im April 2019 eine Entscheidung zu den grundsätzlichen Fragen und einer Aufnahme ins Arbeitsprogramm 2019-2021 treffen kann.*

² Die Vertreter der GERC machten einen Prüfvorbehalt geltend, was die Beteiligung an künftigen Arbeiten anbelangt. Sie möchten zuvor die Mitglieder der GERC befragen.

**Teilnehmerliste
Workshop vom 19. November 2019
in Straßburg**

ORGANISATION	NAME	FIRST NAME	Presence (yes => Signature)
AUSTRIA	STANGL-BRACHNIK	Christian	
BELGIUM	DELAERE	Didier	
CZECH REPUBLIC	PAVLOVIC	Sebastian	
FRANCE	PATETTA	Mickaël	
FRANCE	GORGES	Guillaume	
FRANCE	BROERE	Robert	
GERMANY	FÜNGERLINGS	Friedrich	
GERMANY	HERRMANN	Bärbel	
GERMANY	KLICHE	Winfried	
GERMANY	WERNICKE	Chr.-Alexander	
GERMANY	STÄUDTNER	André	
NETHERLANDS	ARNTZ	Henk	
NETHERLANDS	VERMEULEN	Rens	
ROMANIA	NEAGU	Alexandru	
SWITZERLAND	BÜHLER	Max	
SWITZERLAND	EGGER	Andreas	
SWITZERLAND	KÖRSCHGEN	Ulf	
UKRAINE	SLOZKO	Mykola	
ESO (BDS Binnenschifffahrt)	MNICH	Stephen	
ESO (BDS Binnenschifffahrt)	HERWECK	Horst	
ESO (BDS Binnenschifffahrt)	STUNTZ	Torsten	
ESO/EBU	VAN DIJK-VOLKER	Annelies	
ESO/EBU	PATER – DE GROOT	Lijdia	
RECOGNISED CLASSIFICATION SOCIETIES	JOORMANN	Bas	
RECOGNISED CLASSIFICATION SOCIETIES	JACOBS	Guy	
DANUBE COMMISSION	TSARNAKLISKIY	Sergey	
CCNR	BOYER	Benjamin	
CCNR	PAULI	Gernot	
MSG eG	BRAHMS	Andreas	
BDB	STOMMEL	Andreas	

Weitere Anlagen:

Anlage 2 – Programm des Workshops

Anlage 3 – A. Van Dijk „Hoe zien de verblijven aan boord er in het jaar 2018 uit? Realistische momentopname“

Anlage 4 – F. Fünferlings „Kritische Betrachtung der aktuellen Vorschriften“

Annexes are located on website under	CESNI/PT 2018	cesnipt18_106en_m_2
Les annexes sont enregistrées sur le site sous		cesnipt18_106fr_m_2
Die Anlagen stehen auf der Website unter		cesnipt18_106de_m_2
De bijlagen staan op de website onder		cesnipt18_106nl_m_2
	CESNI/PT 2018 NL	cesnipt18_106nl_m_3
	CESNI/PT 2018 DE	cesnipt18_106de_m_4
