

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), Rainer Brüderle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/4201 –**

Novellierung des Kapitels 15 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO)

Vorbemerkung der Fragesteller

Bei den laufenden Verhandlungen zur Novelle der Rheinschiffsuntersuchungsordnung sollen Hochseestandards auf Binnenfahrgastschiffe übertragen werden. Diese Standards sollen über die Rheinzentalkommission Eingang in eine EU-Richtlinie finden und alsdann europaweit auf allen schiffbaren Gewässern gelten.

Vertreter des deutschen Binnenschiffahrtsgewerbes befürchten, dass durch diese angestrebte Angleichung an die Seeschiffahrt, die am 25. November 2004 durch das Plenum der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR), Straßburg, beschlossen werden soll, die Existenzgrundlage vieler Fahrgastschiffsbetreiber bedroht wird.

Bedenken bestehen 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 Zwei-Abteilungsstatus und die Verpflichtung zur Vorhaltung von Flößen bei vorhandenen Schiffen.

Alle Schiffe, die den Zwei-Abteilungsstatus nicht erfüllen, sollen ab dem Jahr 2010 Rettungsflöße und Schwimmwesten für 100 % der zugelassenen Fahrgäste mitführen. Nach Angaben des Binnenschiffahrtsgewerbes betragen die Kosten eines Floßes derzeit einschließlich Installation rund 50 000 Euro, wobei maximal 125 Personen aufgenommen werden können. Hinzu kommt, dass die Schiffe aufgrund der zusätzlichen erheblichen Floßgewichte hinsichtlich der Stabilitätskriterien neu gerechnet werden müssen. Für 500-Personen-Fahrgastschiffe, wie sie beispielsweise auf dem Rhein verkehren, würden dadurch alleine Investitionskosten in Höhe von 200 000 Euro entstehen, zuzüglich erheblicher Wartungskosten.

Was den Sicherheitsnutzen der geforderten Flöße anlangt, hat das Europäische Entwicklungszentrum für Binnen- und Küstenschiffahrt (VBD), jetzt Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e. V. (DST) an der

Universität Duisburg im September 2003 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) 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.

Das Institut bestätigte damit die Richtigkeit der Entscheidung des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) Bingen, das eine Erprobung der Rettungsflöße unter realistischen Bedingungen (mit Angehörigen der Bundeswehr als Testpersonen) auf dem Rhein als zu gefährlich abgelehnt hatte. 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. Aufgrund 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 Deutschland und den anderen EU-Staaten.

Für die Bundesrepublik Deutschland ergibt sich hieraus, dass die von der ZKR beschlossenen Vorgaben des Kapitels 15 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung für alle Fahrgastschiffe gelten würden. Demnach wären bundesweit rund 900 Fahrgastschiffe betroffen.

Vor diesem Hintergrund hat die Landesregierung Rheinland-Pfalz eine Entschließung zur Novellierung des Kapitels 15 der RheinSchUO dem Bundesrat zugeleitet, die am 5. November 2004 im Bundesrat mit großer Mehrheit angenommen wurde.

1. Ist die Bundesregierung bereit, die Entschließung des Bundesrates aufzugreifen und in diesem Sinne bei der Rheinzentalkommission zu intervenieren, notfalls ein Veto einzulegen?

Die Bundesregierung hat im Sinne des Bundesrates interveniert. Nachfolgend aufgelistete Rahmenbedingungen und Verbesserungen am Entwurf des Kapitels 15 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO), die im Ergebnis der Verhandlungen der deutschen Delegation bei den letzten Sitzungen der zuständigen Gremien der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) erreicht wurden, berücksichtigen die wesentlichen Punkte (Rettungsmittel in Form von Flößen und Zwei-Abteilungsstatus):

- Die ursprünglich geplante Frist für die Umrüstung schon in Fahrt befindlicher Schiffe auf den Zwei-Abteilungsstatus bis 2045 wird gestrichen. Der Zwei-Abteilungsstatus wird damit nur noch für neue Schiffe sowie bei größeren Um- oder Ersatzbauten gefordert. Das bedeutet eine deutliche Kostenentlastung für das Gewerbe ohne nennenswerte Abstriche bei der Sicherheit für die Fahrgäste.
- Sammelrettungsmittel (Rettungsflöße) wird das Kapitel 15 nicht mehr fordern.
- Erhöhung der Schiffslänge, unter der Ausnahmen möglich sind, von 40 m auf 45 m.
- Durchführung eines Workshops zu Problemen bei der Einführung des neuen Kapitels 15 durch die ZKR im Herbst 2005. Eventuelle Korrekturen sollten dann über den Weg der „Empfehlung“ gemäß § 2.19 der RheinSchUO sowie über Dreijahresverordnungen vor der endgültigen Einführung getestet werden.

2. Welche Gründe waren entscheidend dafür, in die Erarbeitung neuer Stabilitätskriterien ausschließlich auf die Hochseeschifffahrt spezialisierte Klassifikationsgesellschaften einzubeziehen und auf die Hinzuziehung wissenschaftlicher Institute im Flachwasserbereich zu verzichten?

Die Erarbeitung erfolgte durch den Germanischen Lloyd (GL), der anerkanntermaßen sowohl im Binnen- als auch im Seebereich tätig ist. Unter anderem liegt eine entsprechende Anerkennung seitens der ZKR, die auch von früheren Bundesregierungen nicht bestritten wurde, vor. Dessen Regelwerke finden sowohl in der Binnen- als auch in der Seeschifffahrt Anwendung. So berufen sich die Institute, die sich mit Flachwasserproblemen beschäftigen, z. B. das vom Gewerbe favorisierte Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e. V. auf entsprechende Basisuntersuchungen des Germanischen Lloyds.

Zudem wurde das Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e. V., damals noch unter dem Namen Versuchsanstalt für Binnenschiffsbau, in diese Überlegungen bereits im Frühstadium einbezogen (VBD Studie 1531 November 1999: Technische Anforderungen an die Sinksicherheit von Schiffen). Auf Basis dieser Studie wurden einige der verschärften Anforderungen entwickelt.

3. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass ein von der Europäischen Binnenschiffs-Union (EBU) in Auftrag gegebenes und vor dem 7. September 2004 den deutschen Vertretern in der ZKR zugeleitetes Gutachten der VBD/DST nicht zu einer Überprüfung der deutschen Position geführt hat, obwohl seine Aussagen in wesentlichen Punkten der Novelle widersprechen?

Die deutschen Mitglieder haben das in der Frage benannte Gutachten der VBD/DST und auch ihre Position bezüglich des Kapitels 15 der RheinSchUO geprüft. Sie sind jedoch zu dem Ergebnis gekommen, dass eine grundsätzliche Änderung der deutschen Haltung derzeit aus mehreren Gründen nicht notwendig ist:

- Eine schriftliche Stellungnahme des BMVBW zur Studie ist bis heute weder von der EBU noch vom DST beantwortet worden.
- Wesentliche Inhalte der Studie würden zu weiteren Verschärfungen des Kapitels 15 der RheinSchUO führen.

Die deutsche Delegation konnte im Plenum der ZKR am 25. November 2004 durchsetzen, dass Kapitel 15 der RheinSchUO keine Anforderungen zum Einsatz von Rettungsflößen enthält.

4. Warum hat das BMVBW die im November 2002 im Protokoll der ZKR dokumentierte ablehnende Position zum Zwei-Abteilungsstatus aufgegeben?

Aus welchen Gründen beabsichtigt das BMVBW nunmehr der Neuregelung zum Zwei-Abteilungsstatus zuzustimmen?

Die ablehnende Position wurde nach Vorlage der Studie des GL „Entwurf einer Neufassung der Vorschriften für Intakt- und Leckstabilität von Fahrgastsschiffen in der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung, Teil II“, die eine Empfehlung für den Zwei-Abteilungsstatus beinhaltet, aufgegeben. Dem GL gelang es überzeugend darzustellen, dass die Wahrscheinlichkeit der Beschädigung eines Querschottes infolge einer Kollision nicht wesentlich geringer ist, als die Nichtbeschädigung.

5. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über Unfälle von Fahrgastschiffen, insbesondere Tagesausflugsschiffen, in den letzten 50 Jahren – insbesondere auf dem Rhein, aber auch den anderen Flüssen in Deutschland – vor, bei denen Fahrgäste verletzt oder sogar getötet wurden?

Um eine auf statistischen Erhebungen beruhende Regelung erarbeiten zu können, muss eine entsprechend große Stichprobe vorhanden sein. Besonders im Bereich der Binnenschifffahrt kann eine große Stichprobe (d. h. Anzahl von Unfällen) nicht gefordert werden. Dies ist auch in vielen anderen Bereichen (z. B. der Medizin und dem Arbeitsschutz) nicht immer möglich. Deshalb wird international als Basis für sicherheits- und versicherungstechnische Regelwerke eine detaillierte Gefährdungsanalyse durchgeführt, um präventiv das Sicherheitsniveau anzuheben. Diese Vorgehensweise wird u. a. EU-weit im Bereich Arbeitsschutz auf Basis von EU-Richtlinien geregelt. Deshalb bot es sich an, im Bereich Fahrgastschifffahrt diese bewährte Vorgehensweise aufzugreifen.

Das heißt jedoch nicht, dass es zu keinen Unfällen mit Fahrgastschiffen kam. Dies belegt nachfolgende Tabelle.

Verkehrsunfälle 1973 bis 1997				
Zahl der Schiffe	gesunkene Fahrzeuge	schwerer Schaden	leichter Schaden	kein Schaden
1 588	4	167	574	842

Seit 1990 ereigneten sich ca. 30 größere Unfälle mit Personenschaden, bei denen ca. 150 Menschen verletzt wurden. Die Ursachen waren vielfältig, häufig Kollisionen aber auch Feuer.

6. Wie viele Fahrgastschiffe, insbesondere Tagesausflugsschiffe, sind in den letzten 50 Jahren auf dem Rhein oder den anderen Flüssen in Deutschland gesunken?

Sind dabei Fahrgäste durch Ertrinken zu Tode gekommen?

Hierzu wird auf die Antwort zu der Frage 5 verwiesen. Ursachen für Unfälle mit Todesfolge waren meist Sturz über Bord oder Sturz beim „An oder von Bord gehen“. Diese Fälle wurden bei den größeren Unfällen bewusst nicht mitgezählt, da sie die zu betrachtenden Gefahrenfälle (Brand, Sinken, Manövrierunfähigkeit) nicht betrafen.

7. Gab es in der Vergangenheit auf deutschen Flüssen Unfälle von Fahrgastschiffen, insbesondere Tagesausflugsschiffen, bei denen Menschen zu Schaden gekommen sind, weil der Zwei-Abteilungsstatus nicht erfüllt wurde?

Bezüglich der Unfallzahlen wird auf die Antwort zu der Frage 5 verwiesen. Alle dem BMVBW verfügbaren Statistiken lassen Rückschlüsse auf mögliche Schädigungen von Menschen nicht zu. Allerdings weist die in der Antwort auf Frage 4 genannte Studie des Germanischen Lloyds nach, dass eine Reihe von Fahrgastschiffen in heutiger Bauweise einen Zwei-Abteilungsschaden nicht überstehen würde.

8. Ist der Bundesregierung bekannt, dass Schiffsneubauten auf See nach der Europäischen Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe bis zu 400 Personen ohne Zwei-Abteilungsstatus in Fahrt gehen können, während für Binnenfahrgastschiffe ab einer Länge von 45 m oder einer Personenzahl von über 250 Personen dieser vorgeschrieben werden soll?

Dieser Sachverhalt ist der Bundesregierung bekannt. Allerdings stellen die Berechnungsvorschriften der Richtlinie 98/18/EG insgesamt weitaus höhere Anforderungen an die Stabilität und die Sinkfestigkeit als die Vorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung.

9. Ist der Bundesregierung bekannt, nach welchen Kriterien in der ZKR eine Beurteilung der Notwendigkeit erfolgte, zwingend den Zwei-Abteilungsstatus vorzuschreiben?

Der Zwei-Abteilungsstatus wurde auf Empfehlung von Sachverständigen sowohl aus den Reihen der ZKR als auch externer anerkannter Fachinstitute nach längeren Diskussionen u. a. auch der Richtlinie 98/18/EG und nach Kenntnis entsprechender Studien in das Regelwerk aufgenommen. Einer der wichtigsten Gründe ist hierbei, dass die Wahrscheinlichkeit, dass bei einer Kollision ein Querschott getroffen wird, nicht wesentlich kleiner ist, als dass der Aufprall zwischen zwei Schotten erfolgt.

Im Übrigen wird der Zwei-Abteilungsstatus nicht generell zwingend vorgeschrieben. So sind zum einen nur Neubauten oder bestehende Schiffe bei ohnehin größeren Umbauten im Schottenbereich und zum anderen auch dort nur ab 45 m bzw. mehr als 250 Passagieren zwingend betroffen.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung den Nutzen bzw. Zugewinn an Sicherheit durch den Zwei-Abteilungsstatus im Vergleich zu den bisher vorgekommenen Unfällen von Tagesausflugsschiffen?

Der Zugewinn an Sicherheit gegenüber dem derzeitigen Stand ist real (siehe Antwort zu der Frage 7), da Schiffe nach heutiger Bauweise durchaus gegenüber dem Zwei-Abteilungsfall anfällig sein können und der Zwei-Abteilungsstatus ein Mehr an Sicherheit ähnlich der Doppelhülle bei Gefahrguttransporten bringt.

11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass vor der Verabschiedung der langfristig wirksamen neuen Stabilitätskriterien (Zwei-Abteilungsstatus) eine gutachterliche Überprüfung auf wissenschaftlicher Basis und unter Hinzuziehung anerkannter Spezialisten aus dem Bereich der Binnenschifffahrt erforderlich ist?

Die Bundesregierung teilt diese Auffassung deshalb nicht, weil der Entwurf für das neue Kapitel „Fahrgastschifffahrt“ das Ergebnis einer in der Frage geforderten Überprüfung der Anforderungen des heute geltenden Kapitels „Fahrgastschifffahrt“ der RheinSchUO war. Diese Überprüfung wurde von anerkannten Spezialisten aus dem gesamten EU-Bereich, einschließlich der neuen Mitgliedstaaten, vorgenommen.

12. Warum geht die Bemessung der Sammel- und Evakuierungsflächen und sonstigen Anforderungen bei Tagesausflugsschiffen über die Anforderungen an die Seeschifffahrt hinaus?

Dies geschieht nicht, da vergleichbare Anforderungen, sofern sie aus der Seeschifffahrt als Basis für den Binnenbereich gewählt sind, immer auf die speziellen Belange der Binnenfahrgastschifffahrt angepasst wurden. Dies erfolgte unter Berücksichtigung der Sicherheitsphilosophie der ZKR, die u. a. besagt:

- Die Unversehrtheit der Fahrgäste ist solange wie möglich, auch und gerade im Brandfall, zu gewährleisten.
- Bei Unfällen muss das Schiff möglichst sinksicher sein und manövrierfähig bleiben.
- Personen mit eingeschränkter Mobilität dürfen nicht benachteiligt sein.

13. Welche Baumaßnahmen sind bei den derzeit betriebenen Tagesausflugsschiffen erforderlich, wenn diese nur den Ein-Abteilungsstatus erfüllen und die Hauptabmessungen des Schiffes nicht verändert werden können bzw. wenn eine Verbreiterung des Schiffes und Erhöhung des Tiefgangs möglich ist?

Keine. Der Zwei-Abteilungsstatus wird für bestehende Schiffe obligatorisch nur bei größeren Umbauten gefordert.

Konkrete Vorschläge enthält die bereits in der Antwort zu der Frage 4 erwähnte und dem Gewerbe vorliegende Studie des Germanischen Lloyds. Sind eine Verbreiterung bzw. eine Erhöhung des Tiefganges möglich, können zusätzliche Seitenwände und Zwischenböden eingezogen werden.

14. Trifft es zu, dass mit der Einführung des Zwei-Abteilungsstatus zukünftig höhere Gewichte der Schiffe, ein größerer Tiefgang, ein damit verbundenes höheres Risiko der Grundberührung und eine kürzere Einsatzzeit der Schiffe in Niedrigwasserperioden verbunden wäre?

Untersuchungen zeigen, dass die Gewichtszunahme für größere Schiffe deutlich unter 10 % liegen sollte und der Tiefgang sich um wenige Zentimeter (kleiner fünf) verändern könnte. In Einzelfällen könnten sich Gewicht und Tiefgang etwas stärker ändern.

Ähnliche Fragestellungen wurden bei der Einführung des Doppelhüllenschiffs im Gefahrguttransport aufgeworfen, ohne dass es in der Folge im realen Betrieb zu größeren Schwierigkeiten kam. Zudem ist hier der Zugewinn an Sicherheit für die Fahrgäste zu berücksichtigen.

15. Trifft es zu, dass die Investitionskosten für eine entsprechende Nachrüstung bei N.E.U. (Neubau, Ersatz und Umbau) je nach Schiffsgröße zwischen 250 000 Euro und 900 000 Euro betragen werden und wie bewertet die Bundesregierung ein solches Investitionserfordernis angesichts der Tatsache, dass viele Schiffe selbst lediglich noch einen Marktwert von 350 000 bis 2 Mio. Euro besitzen?

Grundsätzlich ist nochmals darauf zu verweisen, dass der Zwei-Abteilungsstatus für bestehende Schiffe nur bei größeren Umbauten im Schottbereich obligatorisch notwendig wird und damit auch entsprechende Investitionen erfordert.

Dennoch ist die Thematik der Kosten auch für die Bundesregierung von Bedeutung. Allerdings ist es nicht korrekt, nur den Restwert der Schiffe anzugeben.

Zu einer sachgerechten Bewertung gehören aus Sicht der Bundesregierung auch das Alter und der Neuwert. Bei der Angabe der Preisspanne sind zudem neben der Größe auch die Ausstattung maßgebend. Mit diesen Zahlen kann die Kostenrelation richtig bewertet werden. Der Bundesregierung ist bekannt, dass der Neuwert von Fahrgastschiffen je nach Größe zwischen 2 und 10 Mio. Euro beträgt. In diesen Fällen würde der Restwert nach den in der Frage genannten Zahlen ca. 18 bis 20 Prozent betragen. Die Umbaukosten würden max. 10 Prozent des Neuwertes ausmachen.

Die in der Frage genannten Zahlen entstammen einer Studie des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme e. V., das ausdrücklich darauf verweist, dass es sich um grobe Schätzungen handelt. Da zudem die in dieser Studie genannten Voraussetzungen in den meisten Fällen zu hoch angesetzt sind, werden die Kosten deutlich nach unten korrigiert werden müssen. Die Bundesregierung geht von Kosten unter 10 Prozent des Neuwertes aus.

Für die Fälle, in denen es durch die Pflicht zur Nachrüstung zu nicht bestreitbaren Härten kommen kann, sehen die Bestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung die Möglichkeit einer Ausnahmeregelung vor. Zudem besteht gemäß RheinSchUO § 2.19 die Möglichkeit, gleichwertige Lösungen vorzuschlagen, die dann von der ZKR anerkannt werden können.

16. Teilt die Bundesregierung die Sorge, dass die Höhe der Investition für die Nachrüstung ein Ausscheiden für einen erheblichen Teil der überwiegend mittelständisch geprägten Familienbetriebe aus dem Markt zur Folge haben könnte?

Wenn nein, warum nicht?

Diese Sorge teilt die Bundesregierung unter Verweis auf die Antwort zu der Frage 15 nicht.

17. Hat es in den letzten 50 Jahren Unfälle von Fahrgastschiffen, insbesondere Tagesausflugsschiffen, gegeben, bei denen der Einsatz von Rettungsflößen zwingend geboten gewesen wäre, um Menschenleben zu retten?

In Deutschland hat es in den letzten 50 Jahren derartige Unfälle nicht gegeben. Möglicherweise hätten diese Rettungsmittel bei den schweren Unfällen auf der Themse (Brandkatastrophen mit vielen Toten) Ende der 80er Jahre zum Einsatz kommen können. Wie aber bereits in der Antwort zu der Frage 5 ausgewertet wurde, ist der Ansatz der Unfallauswertung nicht die Intention der ZKR. Die ZKR verfolgte mit der Neuregelung das Ziel, die Sicherheit der Fahrgäste im Fall eines Unglücks zu verbessern.

18. Ist der Bundesregierung bekannt, dass das WSA Bingen als zuständige Behörde die Erprobung von Rettungsflößen auf dem Mittelrhein unter realistischen Bedingungen als zu gefährlich einstuft und nur mit liegendem Schiff ohne Evakuierungsstatisten (Bundeswehrsoldaten) genehmigt (vgl. Monatszeitschrift „Binnenschifffahrt“, 10/2004, Seite 20)?

Der Versuch zur Erprobung von Rettungsflößen im September 2003 wurde auf Wunsch des WSA Bingen aus einer Reihe von Gründen nur am Ufer durchgeführt. Die Begründung „zu gefährlich“ bezog sich dabei auf die Rahmenbedingungen insgesamt. So hätte die Schifffahrt für den Versuch mehrere Stunden gesperrt werden müssen. Des Weiteren hätten Rettungsschiffe etc. bereitgestellt

werden müssen. Bundeswehrsoldaten waren für diesen Versuch nicht vorgesehen.

Zudem handelte es sich um einen ersten Test zur Einschätzung der Einsetzbarkeit und nicht dem Sinn solcher Flöße, der anhand der daraus gewonnenen Erfahrungen hätte deutlich intensiver und umfänglicher vorbereitet werden müssen. Im Ergebnis des Tests kamen die Beteiligten zu sehr unterschiedlichen Einschätzungen.

19. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den Einsatz von Rettungsflößen auf dem Rhein und den anderen Flüssen in Deutschland, die über die von ihr in Auftrag gegebene Auswertung des Versuches vom 23. September 2003 durch den VBD/DST hinausgehen?

Der Bundesregierung liegen eine Studie 1744 des DST sowie Stellungnahmen bzw. Äußerungen eines externen Sachverständigen vor.

20. Trifft es zu, dass die Gewerbevertreter ein bei der VBD/DST Duisburg eingeholtes wissenschaftliches Gutachten der EBU zum Einsatz von Rettungsflößen bei der letzten Sitzung der ZKR nicht vorstellen durften?

Wenn ja, warum nicht?

Dies kann seitens der Bundesregierung nicht bestätigt werden. Die Vertreter der EBU haben während der Sitzung am 7. September 2004 nicht den Wunsch geäußert, das Gutachten näher vorzustellen, zumal kein Experte der VBD/DST der Delegation der EBU angehörte.

Seitens der EBU wurde lediglich mitgeteilt, dass dieses Gutachten vorliegt und der ZKR übergeben wird. Die EBU bot von sich aus an, die Diskussion zu verschieben, da das Gutachten von den Experten der ZKR aufgrund der Kürze der Zeit noch nicht ausgewertet werden konnte. Dennoch soll die Studie in die Bemühungen zur Suche nach Alternativen zu den Rettungsflößen integriert werden. Dies sehen die Rahmenbedingungen für die Verabschiedung des neuen Kapitels „Fahrgastschiffahrt“ explizit vor. Bestandteil dieser Bedingungen ist die Bitte an das Gewerbe, die Studie im I. Quartal 2005 den Gremien der ZKR mit Blick auf die Suche nach Alternativen umfassend vorzustellen.