Arbeitsschutz in der Binnenschifffahrt

Regelwerk und Normung

Inhalt

1. Einleitung 3

2. Technische Sicherheit in der Binnenschifffahrt 3

2.1. Rechtliche Grundlagen und Zulassung von Binnenschiffen 3

2.2. Normung im Bereich Binnenschiffe 6

3. Rechtliche Grundlage für den sicheren Betrieb von Binnenschiffen und Arbeitsschutzaufsicht 7

3.1. Betrieblicher Arbeitsschutz auf Binnenschiffen.....7

3.2. Arbeitsschutzaufsicht 9

4. Gefahrstoffe und Gefahrgut auf Binnenschiffen 9

5. Übergang zwischen Binnenschiff und Land..... 11

6. Fazit zur Rolle der Normung in der Binnenschifffahrt 12

Anhang: Übersicht Regelwerk für Binnenschiffe mit Bedeutung für den Arbeitsschutz 14

Über die KAN 15

1. Einleitung

Binnenschiffe[1] sind in erster Linie Transportmittel, ob für Güter oder Menschen. Daneben sind sie jedoch auch der tägliche Arbeitsplatz für viele Beschäftigte. Wie für alle Beschäftigten in Deutschland regelt das Arbeitsschutzgesetz hier die Pflichten des Arbeitgebers, der für den Arbeitsschutz verantwortlich ist. Auch Beschäftigte auf einem Schiff müssen einen sicheren und ergonomischen Arbeitsplatz haben.

Dieses Dokument gibt einen Überblick über das arbeitsschutzrelevante Regelwerk in der Binnenschifffahrt und zeigt, welche Rolle Normen (DIN, EN, ISO) hierbei spielen. Die verschiedenen zu berücksichtigenden Rechtsbereiche stellen Arbeitsschutzfachleute vor erhöhte Anforderungen. Eine systematische Übersicht soll dazu beitragen, das komplexe Thema verständlich aufzubereiten und somit eine Anwendung in der Praxis zu erleichtern.

In diesem Dokument werden schwimmende Geräte[2] nicht betrachtet.

Dieses Dokument ist mit Beratung von Fachleuten der BG Verkehr erarbeitet worden.

2. Technische Sicherheit in der Binnenschifffahrt

2.1. Rechtliche Grundlagen und Zulassung von Binnenschiffen

Binnenschiffe benötigen vor dem ersten Einsatz eine Fahrtauglichkeitsbescheinigung, das heißt eine technische Zulassung zum Verkehr. Die Aufsicht liegt bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS)[3] innerhalb der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), die dem Bundesministerium für Verkehr(BMV) unterstellt ist.

Für die Zulassung von Binnenschiffen gilt in Deutschland die Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO), die u. a. die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2016/1629 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe

---

[1] Art. 1.01 ES-TRIN: 1.3 „Binnenschiff“ ein Schiff, das ausschließlich oder vorwiegend für die Fahrt auf Binnengewässern bestimmt ist

[2] Schwimmende Geräte sind Kombinationen aus Schwimmkörper und Arbeitsmitteln wie Baggern, Kränen oder Hebebühnen.

[3] https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/startseite/startseite_node.html

umsetzt.[4] Diese Richtlinie basiert auf Artikel 91 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union, der die Gestaltung einer gemeinsamen Verkehrspolitik und die Befugnisse hierfür verbindliche Regeln für den grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der EU zu erlassen, festlegt. In der BinSchUO werden u. a. das Verfahren der technischen Zulassung sowie die Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Einrichtung definiert. Damit werden u. a. Anforderungen zur Gestaltung der Arbeitsplätze auf einem Binnenschiff festgelegt. Die technische Untersuchung wird durch eine Untersuchungskommission durchgeführt (§4 BinSchUO). Die Untersuchungskommission wird von der GDWS berufen und besteht aus

- einer Person von der für die Binnenschifffahrt zuständigen Verwaltung,
- einer sachverständigen Person für Schiffbau und Schiffmaschinenbau sowie
- einer sachverständigen Person für Nautik mit Befähigungszeugnis[5].

Die zuständige Berufsgenossenschaft kann für die Bereiche Schiffbau/Schiffsmaschinenbau und Nautik eigene Aufsichtspersonen benennen, die von der GDWS berufen werden, so dass die gesetzliche Unfallversicherung häufig bereits bei der Ausstellung der Fahrtauglichkeitsbescheinigung einbezogen ist.

Die Untersuchungskommission prüft Bauzustand, Sicherheits- und Rettungseinrichtungen, Maschinenanlagen und die Einhaltung der technischen Vorschriften nach dem Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN)[6] und der BinSchUO. Mit den einheitlichen technischen Vorschriften im ES-TRIN soll die Sicherheit der Binnenschiffe gewährleistet werden, weshalb dieser u. a. Bestimmungen über den Bau, die Einrichtung und die Ausrüstung von Binnenschiffen enthält. In Kapitel 14 „Sicherheit am Arbeitsplatz" definiert der ES-TRIN auch Vorgaben zur Größe der Arbeitsplätze und des Gangbordes oder in Kapitel 7 die Mindestlichtdurchlässigkeit von Fensterscheiben im Steuerhaus. Der Standard nimmt zudem Bezug auf Normen (z. B. bezüglich Geländer für Decks und Gangborde auf EN 711 in Art. 14.04 ES-TRIN).

§ 2 Abs. 1 Nr. 4 BinSchUO nennt anerkannte Klassifikationsgesellschaften. Nach der Internationalen Vereinigung der Klassifikationsgesellschaften (IACS)[7] ist eine Klassifikationsgesellschaft eine unabhängige Organisation, die ihre eigenen Klassifikationsrichtlinien (einschließlich technischer Anforderungen) für den Entwurf,

---

[4] Einige Bundesländer haben für ihre schiffbaren Landesgewässer eigene Vorschriften und Verfahren für die Zulassung besonderer Fahrzeuge.

[5] Nach der Binnenschiffspersonalverordnung (BinSchPersV) geregeltes staatliches Befähigungszeugnis bzw. Fahrerlaubnis, die zum eigenverantwortlichen Führen von Fahrzeugen auf Binnenwasserstraßen berechtigt.

[6] https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2024/11/ES_TRIN_2025_signed_de.pdf

[7] https://iacs.org.uk/

den Bau und die Besichtigung von Schiffen und maritimen Anlagen veröffentlicht. Sie überwacht, dokumentiert und zertifiziert die Einhaltung dieser Richtlinien. Die GDWS kann davon absehen, die Untersuchung eines Binnenschiffs durchführen zu lassen, sofern eine gültige Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft vorliegt, dass das Binnenschiff den technischen Vorschriften des ES-TRIN entspricht (§ 6 Abs. 10 BinSchUO).

Der Europäische Standard ES-TRIN wird vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)[8] erarbeitet. CESNI besteht aus Vertretern der Mitgliedstaaten der EU und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)[9]. CESNI wurde 2015 gegründet, um in den Bereichen Binnenschiffe, Besatzung und Informationstechnologie technische Standards zu erlassen. Neben dem ES-TRIN erarbeitet CESNI außerdem den Europäischen Standard für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QUIN) und den Europäischen Standard für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (ES-RIS).

Die ZKR ist für die Erarbeitung und Weiterentwicklung verbindlicher Verordnungen zur Schifffahrt auf dem Rhein verantwortlich. Sie besteht aus den Delegationen ihrer Vertragsstaaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, Niederlande, Schweiz), welche gemeinsam die Vorschriften für die Rheinschifffahrt erarbeiten. Die zentrale Rolle der ZKR wird im Erwägungsgrund 6 der Richtlinie (EU) 2016/1629 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe hervorgehoben: "Da die ZKR über umfangreiche Kenntnisse in Bezug auf die Entwicklung und Aktualisierung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe verfügt, sollte dieses Fachwissen uneingeschränkt zugunsten der Binnenwasserstraßen in der Union genutzt werden. Ein unter der Federführung der ZKR arbeitender und Experten aller Mitgliedstaaten offenstehender Europäischer Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) ist für die Ausarbeitung der technischen Standards auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt zuständig, auf die sich auch die Union beziehen sollte.“ Die ZKR legt die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) fest. Die technischen Bau- und Ausrüstungsvorschriften der RheinSchUO sind heute praktisch vollständig durch ES-TRIN ersetzt bzw. in ihn integriert worden. Was nicht vollständig durch den ES-TRIN ersetzt wurde, sind die Teile der RheinSchUO, die kein technisches Regelwerk, sondern rheinrechtliche Verfahrensvorschriften darstellen.

Die EU übernimmt die von CESNI beschlossenen technischen Standards, einschließlich des ES-TRIN, nicht automatisch. Diese Standards werden im EU-Rechtsraum erst verbindlich, wenn ein delegierter Rechtsakt unterhalb der

[8] https://www.cesni.eu/de/

[9] https://www.ccr-zkr.org/10000000-de.html

Richtlinie (EU) 2016/1629 auf die jeweils aktuelle Fassung des ES-TRIN Bezug nimmt (Art. 31 Abs. 1). Unabhängig vom EU-Rechtsrahmen kann die ZKR die von CESNI beschlossenen Standards durch eigene verbindliche Beschlüsse für ihre Vertragsstaaten wirksam machen.

Der Anhang enthält eine vereinfachte Übersicht der rechtlichen Grundlagen für Binnenschiffe.

2.2. Normung im Bereich Binnenschiffe

Auf europäischer Ebene (Normungsorganisation CEN) ist das zentrale technische Komitee CEN/TC 15 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt“, dem ca. 40 veröffentlichte Normen zugeordnet sind. Zur Förderung der Normung in der Binnenschifffahrt haben die ZKR und CEN/CENELEC eine Vereinbarung zur Zusammenarbeit getroffen: Seit 2024 gibt es das „Memorandum of Understanding“ zwischen CEN, CENELEC und der ZKR/CESNI[10]. Die Kooperation soll die gemeinsame Weiterentwicklung und Kohärenz von Dokumenten bei CESNI und CEN/CENELEC erleichtern. Die Zusammenarbeit erfolgt insbesondere im Technischen Komitee CEN/TC 15 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt“. Das „Memorandum of Understanding“ ermöglicht die gegenseitige Teilnahme an Sitzungen; so werden z. B. CEN-Fachleute bei der Erarbeitung neuer ES-TRIN-Regeln eingebunden. Außerdem ermöglicht es eine Übernahme von CEN-Normen als technische Referenzen im ES-TRIN. Gemeinsam stimmen CESNI und CEN/CENELEC über zukünftige Normungsbedarfe ab, z. B. in den Bereichen Sicherheit, Umwelt oder auch alternative Antriebe.

Auf nationaler Ebene in Deutschland findet die Normung von Binnenschiffen bei DIN in der Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik (NSMT)[11] statt, die auch die Normungsarbeiten auf europäischer und internationaler Ebene spiegelt. Das europäische Gremium CEN/TC 15 wird dabei im Arbeitsausschuss NA 132-07-01 AA „Binnenschifffahrt, Wasserfahrzeuge, Hafenanlagen“ gespiegelt. Der Arbeitsschutz ist in der NSMT durch Beschäftigte der Unfallversicherungsträger an der Normenerarbeitung beteiligt. Betreiber sind in der NSMT allerdings unterrepräsentiert.

Reine DIN-Normen spielen in diesem Bereich eine untergeordnete Rolle. Die nationalen DIN-Normen sind allerdings manchmal Ausgangspunkt für spätere

[10] https://www.ccr-zkr.org/files/documents/cpresse/cp20240430de.pdf, https://www.cencenelec.eu/media/pr_ccnr.pdf, https://www.ccr-zkr.org/files/documents/resolutions/ccr2024-Ide.pdf.

[11] https://www.din.de/de/mitwirken/normenausschuesse/nsmt

europäische oder internationale Normungsprojekte. Möglicherweise bestehen daher einige DIN-Normen seit vielen Jahren unverändert, z. B. DIN 86286 „Sanitäre Einrichtungen auf Schiffen“ (Ausgabedatum 1995). Die technischen Normen (z. B. zu Materialien, Schiffrumpf, Decksaufbau, Schiffsmaschinen, Hebezeugen etc.) sind mit der ICS-Klassifikation[12] 47.020 „Schiffbau und Meerestechnik allgemein“ zu finden. Eine Suche in Kombination mit dem Suchbegriff „Binnenschiff“ liefert 88 Normen, darunter DIN, DIN EN und DIN ISO. Einige dieser Normen werden im ES-TRIN in Bezug genommen, der selbst durch seine Inbezugnahme in der EU-Richtlinie bindend ist. Durch diese zweistufige Inbezugnahme werden auch sie verpflichtend. Beispiel: DIN EN 711 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – Geländer für Decks und Gangborde – Anforderungen, Bauarten und Typen“.

Im Bereich der Binnenschifffahrt werden sowohl europäische als auch internationale Normen angewendet und es besteht eine enge organisatorische, personelle und fachliche Verzahnung zwischen nationaler, europäischer und internationaler Normung. Auf internationaler Ebene erfolgt die Normung im ISO/TC 8/SC 7 "Inland navigation vessels"[13], dessen Sekretariat von DIN gehalten wird. Dort werden Normen zu Themen wie Smart Ship oder Smart Navigation Systems erarbeitet. Im ES-TRIN wird sogar, obwohl es sich um europäisches Regelwerk handelt, neben europäischen Normen auch auf reine ISO-Normen verwiesen.

3. Rechtliche Grundlage für den sicheren Betrieb von Binnenschiffen und Arbeitsschutzaufsicht

3.1. Betrieblicher Arbeitsschutz auf Binnenschiffen

Ein Arbeitsplatz auf einem Binnenschiff unterliegt rechtlich anderen Bedingungen als andere Arbeitsplätze. Während für fast alle Arbeitsplätze die Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) gilt, gilt diese bis auf §5 (Nichtraucherschutz) und Anhang 1.3 (Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung) nicht für Arbeitsplätze auf Binnenschiffen. Gemäß der Europäischen Richtlinie 2009/104/EG über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei Benutzung von Arbeitsmitteln durch Arbeitnehmer bei der Arbeit sind Arbeitsmittel alle Maschinen,

[12] ICS steht für "International Classification for Standards" und ist ein internationales Klassifikationssystem für Normen und andere normative Dokumente. Es dient dazu, Dokumente thematisch einzuordnen und die Recherche nach Fachgebieten zu erleichtern. Die ICS wird von der ISO veröffentlicht und als Struktur für Kataloge und Datenbanken normativer Dokumente verwendet.

[13] https://www.iso.org/committee/45866/x/catalogue/p/1/u/0/w/0/d/0

Apparate, Werkzeuge oder Anlagen, die bei der Arbeit benutzt werden (Art. 2 a). Teile von Binnenschiffen wie komplette Anlagen und fest eingebaute Einrichtungen an Bord von Binnenschiffen gelten nach dem nationalen Pendant, der Betriebssicherheitsverordnung, als Arbeitsmittel[14].

Aufgrund des dualen Arbeitsschutzsystems sind in Deutschland sowohl der Staat als auch die gesetzliche Unfallversicherung für den Arbeitsschutz zuständig. Neben den staatlichen Gesetzen, Verordnungen und Technischen Regeln existiert auch das Vorschriften- und Regelwerk der gesetzlichen Unfallversicherung[15]. Unter das Vorschriftenwerk der Unfallversicherungsträger fallen die rechtsverbindlichen DGUV Vorschriften (Unfallverhütungsvorschriften)[16]. Die DGUV Vorschrift 60 „Wasserfahrzeuge mit Betriebserlaubnis auf Binnengewässern“[17] legt u. a. fest, wann das Geländer während des Betriebs geöffnet oder teilweise entfernt werden darf oder wie Beschäftigte bei Brückendurchfahrten zu warnen sind. Das von der BG Verkehr herausgegebenen Handbuch Binnenschifffahrt[18] liefert wichtige Informationen rund um das Thema Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in der Binnenschifffahrt, ebenso die Website der BG Verkehr[19].

Der Internationale Ausschuss für die Verhütung von Arbeitsunfällen in der Binnenschifffahrt (CIPA)[20] wurde gegründet, um die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz in der Binnenschifffahrt einheitlich zu entwickeln. Mitglieder des Ausschusses sind staatliche Stellen (Ministerien, Arbeitsinspektionen), die gesetzliche Unfallversicherung und Berufsverbände von Arbeitnehmern sowie von Arbeitgebern. Aus Deutschland ist neben der BG Verkehr auch die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) Mitglied. Die CIPA erstellt sogenannte CIPA-Regeln, die keinen Rechtsstatus haben. Die CIPA-Regeln richten sich an die Arbeitnehmer und Arbeitgeber in der Binnenschifffahrt sowie an die zuständigen Behörden und Institutionen. Ziel des CIPA ist, dass die Inhalte der CIPA-Regeln bei der Erstellung von Gesetzeswerken oder internationalen Regelwerken berücksichtigt werden. Die Inhalte könnten auch Bestandteil von Normen sein. CIPA-Regeln befassen sich mit sicherheitsrelevanten Themen, z. B. dem Be- und Entladen gefährlicher Stoffe in bzw. aus Binnenschiffen, Anforderungen an Schleusen und

---

[14] Die DGUV Information 214-034 „Prüfinformation Güterschiff“ kommentiert, dass die Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) zu dem für Prüfungen von Anlagen, Einrichtungen und Ausrüstungen maßgeblichen Arbeitsschutzrecht bei Güterschiffen zählt.

[15] https://publikationen.dguv.de/regelwerk/publikationen-nach-fachbereich/verkehr-und-landschaft/binnenschifffahrt-wasserfahrzeuge-hafenanlagen/

[16] https://www.dguv.de/de/praevention/vorschriften_regeln/index.jsp

[17] https://publikationen.dguv.de/widgets/pdf/download/article/1113

[18] https://www.bg-verkehr.de/medien/medienkatalog/handbuecher/handbuch-binnenschifffahrt

[19] https://www.bg-verkehr.de/arbeitssicherheit-gesundheit/branchen/binnenschifffahrt/gueterschifffahrt/betrieb

[20] https://www.cipa-online.org/de/index.html

Schleusenvorhäfen in Binnengewässern oder persönlichen Schutzausrüstungen auf Binnenschiffen.

3.2. Arbeitsschutzaufsicht

Nach § 21 Abs. 1 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) überwacht die staatliche Arbeitsschutzaufsicht die Einhaltung des ArbSchG und der aufgrund des ArbSchG erlassenen Verordnungen, d. h. die Einhaltung aller staatlichen Vorschriften, die für die Binnenschifffahrt gelten. Hierzu gehören Arbeitszeiten, Tätigkeiten mit Gefahrstoffen oder die Benutzung von Arbeitsmitteln. Parallel dazu nehmen die zuständigen Unfallversicherungsträger umfassende Präventions- und Aufsichtsaufgaben wahr. Die Aufsichtspersonen der BG Verkehr haben bei einer Schiffsbegehung vor allem sichere Arbeitsbedingungen der Besatzung im Fokus und betrachten auf Grundlage der Gefährdungsbeurteilung z. B. Verkehrswege, Absturzschutz, Rettungsmittel, Maschinen, PSA und die Einhaltung der DGUV Vorschriften.

Rechtsgrundlagen für die Prüfung von Anlagen, Einrichtungen und Ausrüstungen auf Binnenschiffen bei einer Schiffsbesichtigung finden sich im staatlichen Recht sowie im Vorschriften- und Regelwerk der gesetzlichen Unfallversicherung, z.B. in der DGUV Vorschrift 60 „Wasserfahrzeuge mit Betriebserlaubnis auf Binnengewässern“. Zusätzliche Informationen sind in der DGUV Information 214-034 „Prüfinformation Güterschiff“ enthalten. Bei einer Gefährdungsbeurteilung nach § 5 ArbSchG kann die Einhaltung der BinSchUO als Maßstab für den Stand der Technik herangezogen werden. Werden die Anforderungen der BinSchUO nicht erfüllt, kann dies auf arbeitsschutzrelevante Mängel hindeuten.

4. Gefahrstoffe und Gefahrgut auf Binnenschiffen

Im Bereich der Binnenschifffahrt muss wie auch bei anderen Verkehrsträgern unterschieden werden zwischen Gefahrstoffen an Bord (Arbeits-, Betriebs- und Ausrüstungsstoffe) und Gefahrgut als Ladung.

Bei Gefahrstoffen geht es um die Nutzung an Bord (z. B. Farben, Reinigungsmittel, Lösemittel, Kraftstoffe, Kältemittel). Für Tätigkeiten mit Gefahrstoffen an Bord von Binnenschiffen gilt die EU-Richtlinie 98/24/EG zum Schutz von Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch chemische Arbeitsstoffe bei der Arbeit[21] und national die Gefahrstoffverordnung (GefStoffV). Sie konkretisiert das ArbSchG und wird durch die Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) ergänzt. Für Tätigkeiten mit Gefahrstoffen an Bord muss der Arbeitgeber im

[21] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:01998L0024-20140325

Rahmen der Gefährdungsbeurteilung ermitteln, welche Maßnahmen des Arbeitsschutzes erforderlich sind (§§ 5, 6 ArbSchG).

Gefahrgut stellt hingegen eine Ladung des Schiffes dar, die während der Beförderung eine Gefahr darstellen kann (Schwerpunkt Transportsicherheit). Für die grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen gelten die Vorschriften des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) [22]. In Deutschland wird das ADN unter anderem durch die Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) [23] umgesetzt bzw. ergänzt. Nationalen Vorschriften der beteiligten Staaten dürfen den ADN-Vorgaben grundsätzlich nicht widersprechen.

ES-TRIN definiert auch für diesen Bereich grundlegende technische Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Binnenschiffe, und zwar hinsichtlich des Schutzes gegen Brand, Explosion, Leckagen inklusive der sicheren Auslegung von Tanks, Maschinenräumen, Lüftung und Auffangsystemen. Die spezifischen Regelungen, wie Gefahrgut-Schiffe technisch gebaut, ausgerüstet und zugelassen sein müssen, sind im ADN festgelegt. Das ADN definiert u. a. detailliert, welche Verpackungen und Kennzeichnungen genutzt werden müssen.

Die Gefährdungsbeurteilung nach ArbSchG muss über die oben genannten Aspekte hinaus auch den Umgang mit z. B. E-Bikes oder E-Autos im Gefahrfall (Brand und Explosion) an Bord berücksichtigen.

Ein Beispiel ist die Verschiffung von Getreide, welches gefährliche Biozide ausdünsten kann: Der Verlader muss eigentlich sicherstellen, dass das Getreide, das in die Binnenschiffe geladen wird, gasfrei ist. In der Vergangenheit kam es durch begaste Schüttgüter zu Gefährdungen für Beschäftigte. Bisher fehlen konkrete Belüftungsanforderungen für Binnenschiffe, die Getreide transportieren (Trockenfrachtschiff). Auf europäischer und internationaler Ebene wurden daher die bestehenden Vorschriften zum Arbeitsschutz im Falle von Begasungen diskutiert und eine Aufnahme begaster Schüttgüter in das ADN geprüft. Als Ergebnis sollen Vorschriften für begaste Schüttgüter in das ADN aufgenommen werden, voraussichtlich in die Ausgabe 2027.

[22] https://www.elwis.de/DE/Untersuchung-Eichung/Befoerderung-gefaehrlicher-Gueter/ADN/ADN-node.html

[23] https://www.gesetze-im-internet.de/ggvseb

5. Übergang zwischen Binnenschiff und Land

Eine weitere Besonderheit ergibt sich für die Sicherheit der Beschäftigten beim Übergang vom Binnenschiff ans Land. Der Übergang ist bisher nicht umfassend geregelt. Das führt dazu, dass die Besatzung eines Binnenschiffs je nach Beschaffenheit der Landanlage ggf. keine sichere und ergonomische Möglichkeit zum Übergang zur Verfügung hat. Die Befugnis der Rechtssetzung für Binnenschiffe endet an der Schnittstelle zur Landanlage. Ein Binnenschiff kann nicht so gebaut und ausgerüstet sein, dass die vorhandene Vielfalt der an Land anzutreffenden Anlagen mit eigenen Bordmitteln hinsichtlich eines sicheren Landganges abgedeckt werden kann. Daher ist es landseitig erforderlich, geeignete bauliche Voraussetzungen für einen sicheren Übergang von Binnenschiff zu Landanlage zu schaffen.

Die DGUV Vorschrift 36 / 37 "Hafenarbeit"[24] regelt die sichere Durchführung von Hafenarbeit, nicht aber die sichere Ausführung (Bau und Ausrüstung) von Hafenanlagen, Liegestellen, Wasserbauwerken etc. § 39 ist Teil der Regelungen für Hafenarbeit im Schiffsbereich. Hafenarbeit ist nach § 2 "[…] das Be- und Entladen von Schiffen einschließlich der Vorbereitungs- und Abwicklungsarbeiten sowie der damit zusammenhängenden Umschlag-, Transport-, Bereitstellungs- und Lagerarbeiten an Land." Keine Vorbereitungsarbeiten sind allerdings nach der Durchführungsanweisung zu § 2 "Festmacherarbeiten, das Bunkern von Brennstoff, die Versorgung des Schiffes mit Wasser und Verpflegung." Diese ausgenommenen Vorbereitungsarbeiten finden nicht nur in Häfen statt, sondern auch an Liegestellen, Wasserbauwerken etc. außerhalb von Häfen, ebenso der Besatzungswechsel. Gerade diese ausgenommenen Arbeiten sind für die Besatzung der Binnenschiffe von grundlegender Bedeutung und können durch unsichere Zugänge mit Gefährdungen verbunden sein.

Um national kurzfristig dafür eine Lösung zu schaffen, wurde die Norm DIN 80009 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – Sicherheitsanforderungen für Schrägrampen, Treppen und Steigleitern im Bereich von Kai- und Dalben-Anlegestellen und für Übersteigabstände zwischen Fahrzeugen“ (Ausgabedatum 2023-06) erstellt.

Für Hafenanlagen, Anlegestellen und andere Landanlagen gibt es die "Empfehlungen des Arbeitsausschusses "Ufereinfassungen" Häfen und

[24] DGUV Vorschrift 36 https://publikationen.dguv.de/widgets/pdf/download/article/1086 und DGUV Vorschrift 37 (mit Durchführungsanweisungen) https://publikationen.dguv.de/widgets/pdf/download/article/1485

Wasserstraßen EAU 2020"25. Die Empfehlungen beschreiben nicht nur Anlegestellen für Binnenschiffe, sondern auch für Seeschiffe. Der Arbeitsausschuss "Ufereinfassungen" (AU) ist ein Fachgremium der Hafentechnischen Gesellschaft und der Deutschen Gesellschaft für Geotechnik. Die Zusammensetzung des Ausschusses orientiert sich an dem von DIN festgelegten Grundsatz für Normenausschüsse, dass alle interessierten Kreise und ausreichende Expertise im Gremium vertreten sein sollen. Auch bei der Erarbeitung der Empfehlungen orientiert sich der AU grob an der Erarbeitung von Normen: Neue Dokumente werden als vorläufige Empfehlung über die technischen Jahresberichte des AU veröffentlicht und können kommentiert werden. Nachdem ggf. eingegangene Kommentare eingearbeitet wurden, werden die endgültigen Empfehlungen im folgenden Jahresbericht des AU veröffentlicht und sind nach Meinung des AU einer Norm gleichzusetzen.

6. Fazit zur Rolle der Normung in der Binnenschifffahrt

Technischer und betrieblicher Arbeitsschutz in der Binnenschifffahrt basieren auf verschiedenen Regelungen und Vorschriften aus verschiedenen Rechtsbereichen.

Im Vergleich zu anderen Bereichen wie der Maschinensicherheit spielen Normen (DIN, EN, ISO) in der Binnenschifffahrt eine eher untergeordnete Rolle. Während Normen in der Maschinensicherheit ein zentrales Instrument zur Erfüllung gesetzlicher Anforderungen und zum Nachweis der Konformität darstellen, übernehmen sie in der Binnenschifffahrt überwiegend eine ergänzende und konkretisierende Funktion innerhalb eines bereits sehr detaillierten technischen Zulassungs- und Regelungssystems.

Für die technische Sicherheit von Binnenschiffen bilden die europäisch harmonisierten Vorschriften des ES-TRIN die Basis. Normen leisten hierbei einen Beitrag, indem sie technische Anforderungen konkretisieren und einheitliche Lösungen für Bau, Ausrüstung und sichere Arbeitsbedingungen an Bord bereitstellen. Durch die Zusammenarbeit von CESNI und CEN/CENELEC werden Normen verstärkt als technische Referenzen in den ES-TRIN eingebunden und können dadurch verbindlich werden.

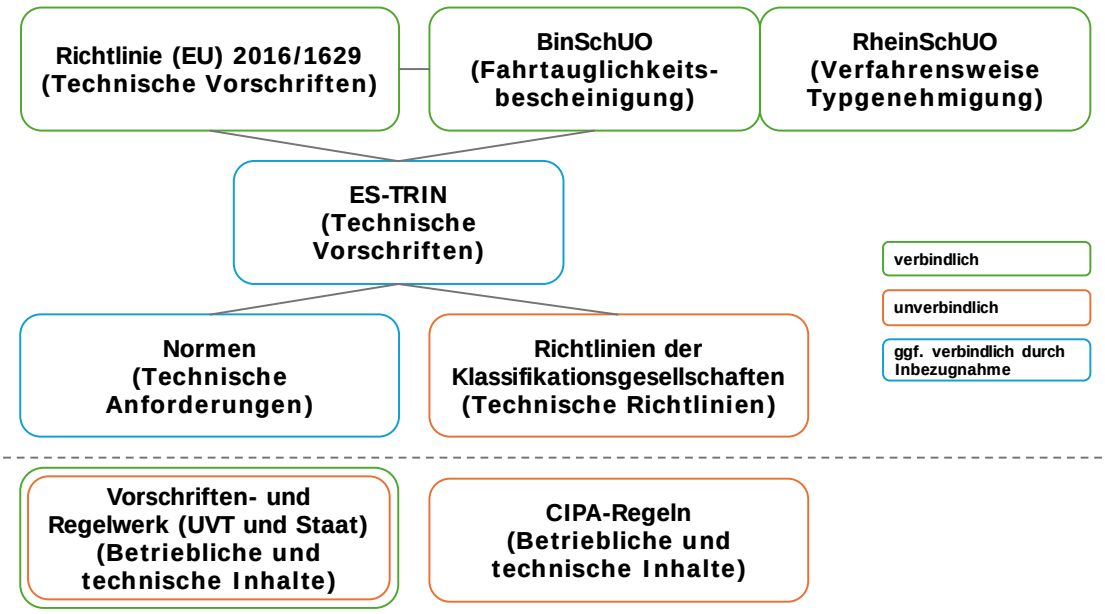
[25] Die EAU behandeln folgende Themen: Sicherheits- und Nachweiskonzept, Schiffsabmessungen, Geotechnische Grundlagen, Belastungen auf Ufereinfassungen, Erdarbeiten und Baggerungen, Schutz- und Sicherheitsbauwerke, Ausführung von Ufereinfassungen, Spundwandbauwerke, Verankerungen, Uferwände, Ufermauern und Überbauten aus Beton, Pfahlkonstruktionen, Dalben, Betrieb sowie Unterhaltung und Instandsetzung von Ufereinfassungen.

Besonders dort, wo rechtliche Vorgaben noch fehlen oder Regelungslücken bestehen, kann die Normung praxisgerechte Lösungen bereitstellen. Ein Beispiel hierfür ist die DIN 80009 zur sicheren Gestaltung von Übergängen zwischen Binnenschiff und Landanlage.

Im Bereich des betrieblichen Arbeitsschutzes spielen Normen in der Binnenschifffahrt keine Rolle.

Aus Sicht des Arbeitsschutzes bleibt es wichtig, die Normungsarbeit zu verfolgen und mitzugestalten. In Deutschland ist hier insbesondere die BG Verkehr als Unfallversicherträger aktiv und zuständig für Fragen im Bereich der Normung von Binnenschiffen.

Anhang: Übersicht Regelwerk für Binnenschiffe mit Bedeutung für den Arbeitsschutz



Diese Übersicht zeigt das für den Arbeitsschutz relevante Regelwerk für die Binnenschifffahrt stark vereinfacht und ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Betriebliche Inhalte finden sich überwiegend in Regelwerken, die in der Abbildung unterhalb der gestrichelten Linie dargestellt sind, z.B. sind im ES-TRIN auch Regelungen zu Fluchtwegen oder Rettungswesten enthalten.

Über die KAN

In der Kommission Arbeitsschutz und Normung (KAN) bündeln die deutschen Vertreterinnen und Vertreter der Arbeitgeber, Arbeitnehmer, des Bundes und der Länder sowie der gesetzlichen Unfallversicherung ihre Interessen und diskutieren diese mit dem Deutschen Institut für Normung e.V. (DIN). Die KAN befasst sich mit Normen und anderen Arbeitsergebnissen von Normungs- und ggf. auch weiteren Standardisierungsorganisationen, die die Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit unmittelbar oder mittelbar berühren.

Die KAN beobachtet daher unter anderem die arbeitsschutzbezogene Normung und die damit verbundene Rechtssetzung in Europa und weist auf Handlungsbedarf hin.

Im Interesse der KAN ist es, dass Verordnungen und Richtlinien geeignete und kohärente rechtliche Vorgaben und dementsprechende Normungsmandate hervorbringen.

Die KAN ist im EU-Transparenzregister unter der Nummer 90520343621-73 eingetragen.

Kontakt: **Katharina von Rymon Lipinski, Katharina Schulte und Anja Vomberg**
Kommission Arbeitsschutz und Normung (KAN)
– Geschäftsstelle –
Alte Heerstraße 111, 53757 Sankt Augustin
E-Mail: info@kan.de
Internet: www.kan.de

Veröffentlichung: **November 2026**

Gefördert durch:

Bundesministerium für Arbeit und Soziales

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages