

**Vorblatt**

**Referentenentwurf**  
**des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr**  
**für eine**

**Zweite Verordnung**  
**zur Änderung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung**  
**und weiterer Vorschriften des Schifffahrtsrechts**

## **A. Problem und Ziel**

Die Donau ist mit rund 2.850 km Länge der zweitlängste Fluss Europas. Er fließt durch insgesamt zehn Anrainerstaaten. Rund 2.400 km des Flusses sind für große Güterschiffe befahrbar. Der schiffbare deutsche Teil der Donau erstreckt sich als Bundeswasserstraße von Kelheim bis zur deutsch-österreichischen Grenze (rund 213 km).

Auf der Grundlage der Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau, der sogenannten „Belgrader Akte“, vom 8. August 1948 wird die Schifffahrt auf der Donau durch eine internationale Stromkommission, die Donaukommission, geregelt. Die schifffahrtspolizeilichen Vorschriften für die Donau ergeben sich aus den von dieser Stromkommission beschlossenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Schifffahrt auf der Donau“ (Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur la Danube, kurz DFND), die in Deutschland bisher durch die Donauschifffahrtspolizeiverordnung umgesetzt wurde. Sie ist eine der insgesamt vier auf den deutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich zur Anwendung kommenden Schifffahrtspolizeiverordnungen (Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung, Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, Moselschifffahrtspolizeiverordnung, Donauschifffahrtspolizeiverordnung).

Im Juni 2018 hat die Donaukommission eine neue DFND beschlossen, die ab dem 1. Juli 2019 auf der Donau angewendet werden sollte. Auf ihrer Plenarsitzung in 2023 hat sie bereits eine weitere überarbeitete Polizeiverordnung, die DFND 2023, beschlossen, die ab 01.01.2024 gelten soll. Die Umsetzung einer von der Donaukommission empfohlenen DFND auf der deutschen Donau in einer eigenen Donauschifffahrtspolizeiverordnung war solange unproblematisch, solange die Donau noch nicht über den Main-Donau-Kanal an das übrige deutsche Wasserstraßennetz angebunden war. Seit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals im Jahr 1992 führt die Umsetzung der DFND in einer eigenen Verordnung aber dazu, dass auf der Main-Donau-Wasserstraße ein Rechtswechsel zwischen der auf dem Main und dem Main-Donau-Kanal zur Anwendung kommenden Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung sowie einer auf der Donau geltenden Donauschifffahrtspolizeiverordnung stattfindet. Dieser Zustand würde mit jeder auf der deutschen Donau in Kraft zu setzenden Neufassung der DFND verstärkt.

Sachdienlicher ist vielmehr eine Vereinheitlichung des Rechtsrahmens und damit eine Angleichung der Regelungen der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung und der DFND. Eine solche Angleichung ist rechtlich möglich, da die Donaukommission mit der DFND lediglich eine Empfehlung ausspricht, von der die einzelnen Mitgliedsstaaten abweichen können. Zudem nähert sich die DFND mit jeder Änderung weiter an die Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung an. Um die Umsetzung der DFND in deutsches Recht einschließlich nationaler Abweichungen transparent zu gestalten und gleichzeitig nur ein Regelwerk für die gesamte Main-Donau-Wasserstraße zu schaffen, bietet sich eine Umsetzung der DFND in der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung und dort die Aufnahme eines Sonderkapitels zur Donau an.

Darüber hinaus werden mit der Verordnung bestehende vorübergehende Regelungen für den Main und den Main-Donau-Kanal in dauerhaftes Recht übernommen sowie in weiteren binnenschifffahrtsrechtlichen Vorschriften die dort enthaltenen Bezüge auf die bisherige Donauschifffahrtspolizeiverordnung aufgehoben.

## **B. Lösung, Nutzen**

Änderung der Verordnung zur Einführung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung, der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung und weiterer schifffahrtsrechtlicher Vorschriften. Durch das Inkrafttreten der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung auf der deutschen Donau wird ein einheitliches Regelwerk für die gesamte Main-Donau-Wasserstraße geschaffen, was zu Erleichterungen für den Normadressaten „Schifffahrt“ und zur Verbesserung der Verständlichkeit des Regelwerks führt.

## **C. Alternativen**

Die Änderungen sind im Interesse der Rechtsklarheit und der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs angezeigt. Als Alternativen kämen in Betracht:

- die Übernahme der DFND 2023 in ihrer von der Donaukommission verabschiedeten Fassung ohne weitere, auf die deutsche Donau zugeschnittene Vorschriften, mit lediglich besonderen wasserstraßenspezifisch notwendigen Ergänzungen (insbesondere zu den Abmessungen der Fahrzeuge, Fahrverboten usw.) in einem zusätzlichen Teil. Da es sich bei der DFND allerdings nur um eine „Empfehlung“ handelt, weichen viele Mitgliedsstaaten der Donaukommission bereits heute auf ihren Gewässern von der DFND ab. Der Umfang sowie die Darstellung der Abweichungen sind sehr inhomogen. Es ist folglich für den Rechtsanwender nicht auf Anhieb erkennbar, in welchem Umfang die DFND in den verschiedenen Donauanrainerstaaten jeweils zur Anwendung kommt. Der Einführung der DFND „in Reinform“ stünde damit kein die Rechtszersplitterung innerhalb Deutschlands (vier Regelungszonen: Rhein, Mosel, Geltungsbereich der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung, Donau) kompensierender Vorteil gegenüber;
- die Übernahme der DFND 2023 mit nationalen Abweichungen in größtmöglichem Maße, um die DFND noch weiter an die Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung heranzuführen. Im Ergebnis würden dadurch auf der deutschen Donau die Regelungen der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung nur unter einer anderen Überschrift zur Anwendung kommen. Der hierfür zu betreibende Aufwand im Rahmen der Überarbeitung der DFND wie auch der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung wäre groß. Die Erfassbarkeit der gesetzlichen Vorschriften durch den Normadressaten würde dadurch erheblich erschwert;
- die Übernahme der DFND 2023 mit vereinzelten, besonders ausgewiesenen nationalen Abweichungen und dadurch Beibehaltung einer zusätzlichen Rechtszone. Der hierdurch scheinbar entstehende Vorteil einer Übergangszone auf der deutschen Donau vom Geltungsbereich der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in den Geltungsbereich der DFND (ab der deutsch-österreichischen Grenze) wäre in Wirklichkeit ein Nachteil, weil die bereits bestehende zusätzliche Rechtszone „Donau“ Bestand hätte;
- die Übernahme der DFND 2023 mit vereinzelten, nicht besonders ausgewiesenen nationalen Abweichungen, um die Lesbarkeit der Vorschriften zu erleichtern. Auch der hierdurch wiederum scheinbar entstehende Vorteil einer Übergangszone auf der deutschen Donau vom Geltungsbereich der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in den Geltungsbereich der

DFND (ab der deutsch-österreichischen Grenze) wäre in Wirklichkeit ein Nachteil, weil erneut eine zusätzliche Rechtszone beibehalten würde. Dabei könnte dann aber noch nicht einmal mehr auf Anhieb erfasst werden, ob und inwieweit eine Rechtsvorschrift von der DFND oder der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung abweicht. Zudem entstünde ein hoher Arbeitsaufwand bei der künftigen Überarbeitung der Vorschriften.

Die aufgezeigten Alternativen wären im Interesse möglichst durchgängiger, für den Normadressaten eingängiger und klar zuzuordnender Vorschriften auf der gesamten Main-Donau-Wasserstraße aus den angeführten Gründen die weniger geeigneten Wege zur Aktualisierung der für die deutsche Donau geltenden schiffahrtspolizeilichen Vorschriften.

#### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

#### **E. Erfüllungsaufwand**

##### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht durch die Ausweitung der Mitführflicht von Urkunden auf Sportfahrzeugen und die entsprechende Ausweitung der Vorlagepflicht bei Kontrollen durch die zuständigen Behörden infolge des Inkrafttretens der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung auf der deutschen Donau ein zusätzlicher einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 94 Stunden und ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand aus Informationspflichten in Höhe von 15 Stunden.

Im Weiteren ergibt sich für die Bürgerinnen und Bürger kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

##### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft; davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten**

Für die deutsche Wirtschaft ergibt sich aus der in der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung enthaltenen Verpflichtung, die Fahrzeuge mit zwei Sprechfunkanlagen auszurüsten, ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von 54.000 Euro. Darüber hinaus ergibt sich hieraus und aus der mit dem Inkrafttreten der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung auf der deutschen Donau erfolgenden Ausweitung der Mitführflicht von Urkunden und sonstigen Unterlagen auf Fahrzeugen der gewerblichen (Güter-)Binnenschiffahrt und der Fahrgastschiffahrt sowie die entsprechende Ausweitung der Vorlagepflicht bei Kontrollen durch die zuständigen Behörden ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 2.880 Euro, davon 180 Euro zusätzliche Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

Dieser zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand stellt einen Mehraufwand („in“) für die deutsche Wirtschaft im Sinne der als Bürokratiekorrektiv eingeführten ‚One in, one out‘-Regel dar und wird aus dem reduzierten Aufwand („out“) für die deutsche Wirtschaft aus der ‚Verordnung zur Änderung der Sportbootführerscheinverordnung und der Binnenschiffpersonalverordnung vom 1. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2211)‘ kompensiert.

Im Weiteren entstehen für die deutsche Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand oder zusätzliche Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Für die Bundesverwaltung entsteht durch das Inkrafttreten der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung auf der deutschen Donau kein zusätzlicher Personalaufwand. Soweit in die Verordnung zur Einführung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung aufgrund des Inkrafttretens der Verordnung auf der deutschen Donau neue Bußgeldtatbestände aufgenommen und bestehende Bußgeldbewehrungen erweitert oder angepasst werden, werden die darauf basierenden neuen Ordnungswidrigkeitenverfahren von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt mit dem vorhandenen Personal bewältigt. Ein etwaiger Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen. Im Weiteren entsteht für den Bund kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Für den Freistaat Bayern entsteht durch die mit dem Inkrafttreten der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung auf der deutschen Donau verbundene Ausweitung der Kontrolle des Mitführens weiterer Urkunden und sonstiger Unterlagen auf den die deutsche Donau befahrenden Fahrzeugen ein zusätzlicher jährlicher Personalaufwand in Höhe von 2.089,40 Euro. Im Weiteren entsteht für den Freistaat Bayern oder die übrigen Länder sowie Kommunen kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

### **E.4 Berücksichtigung der Belange mittelständischer Unternehmen**

Die Unternehmen der deutschen Binnenschifffahrt zählen überwiegend zu den mittelständischen Unternehmen. Aufgrund der/des neuen laufenden Bürokratiekosten und Erfüllungsaufwands werden die Unternehmen mit rund 19,05 Euro je betroffenem Fahrzeug pro Jahr belastet.

### **F. Weitere Kosten**

Durch die neuen Regelungen entstehen für die deutsche Wirtschaft, insbesondere für die mittelständischen Unternehmen, und die Bürgerinnen und Bürger keine sonstigen Kosten. Die Verordnung schafft weitere Planungssicherheit und hat keine Auswirkungen auf die Einzel- und Verbraucherpreise.

**Referentenentwurf  
des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr  
für eine**

**Zweite Verordnung  
zur Änderung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung  
und weiterer Vorschriften des Schifffahrtsrechts<sup>1</sup>**

**Vom**

Es verordnen auf Grund

- des § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 6a und 8 in Verbindung mit Satz 2 und Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b, § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2 und 2a jeweils auch in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 1, jeweils auch in Verbindung mit § 3e Absatz 1 Satz 1 und 3 Nummer 2 und mit § 14 des Binnenschifffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 82), von denen § 14 des Binnenschifffahrtsgesetzes durch Artikel 14 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, das Bundesministerium für Digitales und Verkehr,
- des § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 und 8 in Verbindung mit Satz 2, Absatz 5 Satz 2 und Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b, jeweils auch in Verbindung mit § 3e Absatz 1 Satz 1 und 3 Nummer 2 und mit § 14 des Binnenschifffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 82), von denen § 14 des Binnenschifffahrtsgesetzes durch Artikel 14 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, das Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales,
- des § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2 und 2a in Verbindung mit Satz 2, Absatz 2 Nummer 2, Absatz 5 Satz 1 und Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b, § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 jeweils auch in Verbindung mit § 3e Absatz 1 Satz 1, und jeweils auch in Verbindung mit § 14 des Binnenschifffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 82), von denen § 14 des Binnenschifffahrtsgesetzes durch Artikel 14 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz gemeinsam,
- des § 27 Absatz 1 und 2, Absatz 1 in Verbindung mit § 24 Absatz 1, und des § 46 Satz 1 Nummer 1 und 3 und Satz 2 des Bundeswasserstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), von denen § 24 Absatz 1 durch Artikel 17 Nummer 6 Buchstabe a des Gesetzes vom 24. Mai 2016 (BGBl. I S. 1217), § 27 Absatz 1 und 2 und § 46 Satz 1 und 2 zuletzt durch Artikel 5 Nummer 12 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden sind, das Bundesministerium für Digitales und Verkehr,

---

<sup>1</sup> Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. 241 vom 17.9.2015, S. 1.).

- des § 22 Absatz 4 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 1 Satz 2 und 3 des Bundesgebührengesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) das Bundesministerium für Digitales und Verkehr:

## **Artikel 1 Änderung der Verordnung zur Einführung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung**

Die Verordnung zur Einführung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 16. Dezember 2011 (BGBl. 2012 I S. 2, 1717), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom [einfügen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle der Ersten Verordnung zur Änderung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung und weiterer Vorschriften des Schifffahrtsrechts] geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1 wird das Wort „Donau,“ gestrichen.
2. § 5 Absatz 2 wird wie folgt geändert:
  - a) In Nummer 12 wird das Wort „oder“ am Ende durch ein Komma ersetzt.
  - b) Nach Nummer 12 wird folgende Nummer 13 eingefügt:

„13. entgegen § 28.22 Nummer 2 Schleppfischen betreibt oder Fischereigeräte aufstellt oder“.
  - c) Die bisherige Nummer 13 wird Nummer 14 und wie folgt gefasst:

„14. entgegen § 29.05 die Außenhaut eines Fahrzeugs anstreicht oder reinigt.“
3. § 7 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 eingefügt:

„3. entgegen § 10.29 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb, § 11.29 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb, § 12.29 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb, § 15.29 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb, § 17.29 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb, § 20.29 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb, § 21.29 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb oder cc, § 22.29 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe b oder § 23.29 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb nicht sicherstellt, dass auf dem von ihm geführten Fahrzeug oder Verband die dort angegebene Ausrüstung oder Vorspann vorhanden ist,“.
    - bb) Die bisherige Nummer 3 wird Nummer 4 und die Wörter „nach § 11.02 Nummer 1“ werden gestrichen.
    - cc) Die bisherige Nummer 4 wird Nummer 5 und die Wörter „nach § 12.02 Nummer 1“ und die Wörter „nach § 12.02 Nummer 3“ werden gestrichen.

- dd) Die bisherigen Nummern 5 bis 17 werden die Nummern 6 bis 18.
  - ee) Die bisherige Nummer 18 wird Nummer 19 und das Komma am Ende wird durch das Wort „oder“ ersetzt.
  - ff) Die bisherige Nummer 19 wird Nummer 20 und nach den Wörtern „§ 27.29 Nummer 2 Buchstabe a“ werden die Wörter „oder § 28.29 Nummer 2 Buchstabe a“ eingefügt und die Wörter „nach § 27.02 Nummer 1 nicht überschreitet,“ werden durch die Wörter „nicht überschreitet.“ ersetzt.
  - gg) Die bisherigen Nummern 20 bis 29 werden aufgehoben.
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 2 werden die Angabe „Buchstabe a“ und die Wörter „dessen zugelassene Höchstabmessungen nach § 10.02 Nummer 1“ gestrichen.
  - bb) In Nummer 3 werden die Angabe „Buchstabe a“ und die Wörter „dessen zugelassene Höchstabmessungen nach § 11.02 Nummer 1 überschritten werden,“ gestrichen.
  - cc) In Nummer 4 werden die Angabe „Buchstabe a“ und die Wörter „dessen zugelassene Höchstabmessungen nach § 12.02 Nummer 1 oder dessen zugelassene Abladetiefe nach § 12.02 Nummer 3 überschritten werden,“ gestrichen.
  - dd) In Nummer 7 werden nach der Angabe „Doppelbuchstabe aa“ die Wörter „oder Buchstabe b“ eingefügt.
  - ee) In Nummer 9 werden die Angabe „Buchstabe a“ und die Wörter „dessen zugelassene Höchstabmessungen nach § 17.02 Nummer 1 oder 2 überschritten werden,“ gestrichen.
  - ff) In Nummer 12 wird nach der Angabe „Doppelbuchstabe aa“ die Angabe „oder bb“ eingefügt und werden die Wörter „dessen zugelassene Höchstabmessungen nach § 20.02 Nummer 1 Satz 1 überschritten werden,“ gestrichen.
  - gg) In Nummer 13 werden die Angabe „Doppelbuchstabe aa“ und die Wörter „dessen zugelassene Höchstabmessungen oder Abladetiefen nach § 21.02 Nummer 1 überschritten werden,“ gestrichen.
  - hh) In Nummer 14 werden nach der Angabe „Dreifachbuchstabe aaa“ die Wörter „oder Doppelbuchstabe bb“ eingefügt und werden die Wörter „dessen zugelassene Höchst- abmessungen nach § 22.02 Nummer 1 oder § 22.22 Nummer 1 Satz 1 oder Nummer 2 Satz 1 Buchstabe a, jeweils auch in Verbindung mit Nummer 6, oder dessen zugelassene Abladetiefen nach § 22.02 Nummer 1.1.3, 1.1.4.2, 1.1.5 bis 1.1.10 oder 1.2 oder § 22.22 Nummer 4 Satz 3 Halbsatz 1, auch in Verbindung mit Nummer 6, überschritten werden,“ gestrichen.
  - ii) Nummer 15 wird wie folgt gefasst:

„15. entgegen § 23.29 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe aaa oder Doppelbuchstabe bb die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs oder Verbandes anordnet oder zulässt,“.

jj) In Nummer 19 wird das Komma am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.

kk) Die Nummern 20 bis 29 werden durch die folgende Nummer 20 ersetzt:

„20. entgegen § 28.29 Nummer 3 die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs oder Verbandes anordnet oder zulässt.“

4. § 11 Absatz 3 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. entgegen § 3.34 Nummer 2 nicht sicherstellt, dass auf dem Fahrzeug, dem Verband, dem Vorspann, dem Schwimmkörper oder der schwimmenden Anlage eine dort genannte Bezeichnung geführt wird.“

5. In § 12 Absatz 2 Nummer 12 werden die Wörter „in § 4.06 Nummer 1 Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2,“ durch das Wort „dort“ ersetzt.

6. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 3 wird der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.

bb) Folgende Nummer 4 wird angefügt:

„4. entgegen § 28.22 Nummer 1 Satz 1 eine Meldung nicht oder nicht rechtzeitig macht.“

b) In Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe e werden die Wörter „oder Gebot“ gestrichen.

7. § 15 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 10 wird das Wort „oder“ am Ende gestrichen.

b) In Nummer 11 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

c) Folgende Nummern 12 und 13 werden angefügt:

„12. entgegen § 28.06 Nummer 4 Satz 2 eine Meldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig macht oder

13. entgegen § 28.29 Nummer 1 Buchstabe a eine dort genannte Vorschrift nicht einhält oder nicht sicherstellt, dass diese eingehalten wird.“

8. § 20 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 3 wird das Wort „oder“ am Ende gestrichen.

2. In Nummer 4 wird der Punkt am Ende durch ein Komma und das Wort „oder“ ersetzt.
3. Folgende Nummer 5 wird angefügt:
  - „5. entgegen § 28.29 Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc eine dort genannte Vorschrift nicht einhält oder nicht sicherstellt, dass diese eingehalten wird.“
9. § 22 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
  - a) In Nummer 3 werden die Wörter „die Vorschrift über die Zusammenstellung der Verbände nach § 11.03 Nummer 1 Satz 1“ durch die Wörter „eine dort genannte Vorschrift“ ersetzt.
  - b) In Nummer 4 werden die Wörter „die Vorschrift über die Zusammenstellung der Verbände nach § 12.03 Nummer 1 Satz 1“ durch die Wörter „eine dort genannte Vorschrift“ ersetzt.
  - c) In Nummer 18 wird das Wort „oder“ am Ende gestrichen.
  - d) In Nummer 19 wird der Punkt am Ende durch ein Komma und das Wort „oder“ ersetzt.
  - e) Folgende Nummer 20 wird angefügt:
    - „20. entgegen § 28.29 Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa eine dort genannte Vorschrift nicht einhält oder nicht sicherstellt, dass diese eingehalten wird.“
10. § 23 Absatz 2 wird wie folgt geändert:
  - a) In Nummer 3 werden die Wörter „Doppelbuchstabe cc die Vorschrift über das Stillliegen nach § 12.10 Nummer 1“ durch die Wörter „Doppelbuchstabe bb oder cc eine dort genannte Vorschrift“ ersetzt.
  - b) In Nummer 5 werden die Wörter „Doppelbuchstabe cc die Vorschrift über das Stillliegen nach § 20.10“ durch die Wörter „Doppelbuchstabe bb oder cc eine dort genannte Vorschrift“ ersetzt.
  - c) In Nummer 6 werden die Wörter „Doppelbuchstabe cc die Vorschriften über das Stillliegen nach § 21.10 Nummer 1, 2 Satz 1 oder Nummer 3 Satz 1“ durch die Wörter „Doppelbuchstabe bb oder cc eine dort genannte Vorschrift“ ersetzt.
  - d) In Nummer 9 wird das Wort „oder“ angefügt.
  - e) Die Nummern 10 bis 12 werden durch folgende Nummer 10 ersetzt:
    - „10. entgegen § 28.29 Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb eine dort genannte Vorschrift nicht einhält oder nicht sicherstellt, dass diese eingehalten wird.“
11. § 26 wird wie folgt geändert:
  - a) In Nummer 11 wird das Wort „oder“ am Ende gestrichen.

- b) In Nummer 12 wird der Punkt am Ende durch ein Komma und das Wort „oder“ ersetzt.
- c) Folgende Nummer 13 wird angefügt:
- „13. entgegen § 28.29 Nummer 1 Buchstabe b eine dort genannte Vorschrift nicht einhält oder nicht sicherstellt, dass diese eingehalten wird.“
12. § 29 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 2 wird das Wort „oder“ am Ende gestrichen.
- b) In Nummer 3 wird der Punkt am Ende durch ein Komma und das Wort „oder“ ersetzt.
- c) Folgende Nummer 4 wird angefügt:
- „4. entgegen § 28.19 Nummer 3 Satz 2, auch in Verbindung mit Nummer 4, eine dort genannte Regel nicht beachtet.“
13. In § 31 Nummer 1 werden die Wörter „Buchstabe c das in § 12.20 Satz 1 vorgesehene Verbot, zu segeln,“ durch die Wörter „Buchstabe d ein dort genanntes Verbot“ ersetzt.
14. In § 32 Nummer 1 werden die Wörter „§ 21.29 Nummer 2 Buchstabe d die Verkehrsregelungen nach § 21.22 Nummer 1, 2 oder 3 Halbsatz 1 nicht beachtet oder nicht sicherstellt, dass diese beachtet werden,“ durch die Wörter „§ 11.29 Nummer 2 Buchstabe c, § 12.29 Nummer 2 Buchstabe c oder § 21.29 Nummer 2 Buchstabe d eine dort genannte Regelung nicht beachtet oder nicht sicherstellt, dass diese beachtet wird,“ ersetzt.
15. § 34 wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 2 werden die Wörter „das in § 11.27 Nummer 2 Satz 1 vorgesehene Verbot, die dort angegebene Binnenschiffahrtsstraße zu befahren,“ durch die Wörter „ein dort genanntes Verbot“ ersetzt.
- b) In Nummer 3 werden die Wörter „das in § 12.25 Nummer 1, 2 Satz 1 oder Nummer 3 Satz 1 jeweils vorgesehene Verbot, die dort jeweils angegebene Binnenschiffahrtsstraße zu befahren nicht beachtet oder nicht sicherstellt, dass das jeweilige Verbot“ durch die Wörter „ein dort genanntes Verbot nicht beachtet oder nicht sicherstellt, dass dieses“ ersetzt.
- c) In Nummer 11 wird das Wort „oder“ am Ende gestrichen.
- d) In Nummer 12 wird der Punkt am Ende durch ein Komma und das Wort „oder“ ersetzt.
- e) Folgende Nummer 13 wird angefügt:
- „13. entgegen § 28.29 Nummer 2 Buchstabe c ein dort genanntes Verbot nicht beachtet oder nicht sicherstellt, dass dieses beachtet wird.“
16. In § 35 Nummer 1 werden die Wörter „die Verkehrsbeschränkung nach § 11.27 Nummer 1 Satz 1“ durch die Wörter „eine dort genannte Verkehrsbeschränkung“ ersetzt.

17. § 36 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
  - aa) In Nummer 2 wird die Angabe „§ 28.02“ durch die Angabe „§ 29.02“ ersetzt.
  - bb) In den Nummern 3 bis 7 wird jeweils die Angabe „§ 28.03“ durch die Angabe „29.03“ ersetzt.
  - cc) Nummer 8 wird wie folgt gefasst:

„8. entgegen § 29.03 Nummer 3 mit dem Bunkervorgang beginnt.“
- b) In Absatz 2 wird die Angabe „§ 28.04“ durch die Angabe „§ 29.04“ ersetzt.

## **Artikel 2 Änderung der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung**

Die Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung (Anlage zu § 1 Absatz 1 der Verordnung zur Einführung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 16. Dezember 2011) (BGBl. 2012 I S. 2, 1666), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom [einfügen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle der Ersten Verordnung zur Änderung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung und weiterer Vorschriften des Schifffahrtsrechts] geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:

- a) Nach den Angaben zu Kapitel 27 werden folgende Angaben zu Kapitel 28 eingefügt:

### **„Kapitel 28**

#### **Donau**

- § 28.01 Anwendungsbereich
- § 28.02 Abmessungen der Fahrzeuge und Verbände, Fahrrinntiefe
- § 28.03 Zusammenstellung der Verbände
- § 28.04 Fahrgeschwindigkeit
- § 28.05 Bergfahrt
- § 28.06 Begegnen
- § 28.06a Kreuzen
- § 28.07 Überholen
- § 28.08 Wenden
- § 28.09 Ankern
- § 28.10 Stillliegen
- § 28.11 Schifffahrt bei Hochwasser
- § 28.12 Schifffahrt bei Eis
- § 28.13 Nachtschifffahrt
- § 28.14 Einsatz von Trägerschiffsleichtern
- § 28.15 Meldepflicht
- § 28.16 Höhe der Brücken und Freileitungen
- § 28.17 Kennzeichnung der Brücken- und Wehrdurchfahrten

- § 28.18 Durchfahren der Brücken, Sperrwerke, Wehre, Schleusen und einzelner Stromstrecken
- § 28.19 Benutzung der Schleusen, Bootsschleusen und Bootsumsetzanlagen
- § 28.20 Segeln
- § 28.21 Bezeichnung der Fahrzeuge
- § 28.22 Regelungen über den Verkehr
- § 28.23 Regelungen zum Sprechfunk
- § 28.24 Sonderbestimmungen für Kleinfahrzeug
- § 28.25 Befahren der Altwässer, Kanäle und einzelner Wasserstraßen
- § 28.26 Schutz der Kanäle und Anlagen
- § 28.27 Verkehrsbeschränkungen der Schifffahrt
- § 28.28 Benutzung der Wasserstraße
- § 28.29 Verhaltenspflichten des Schiffsführers, der Besatzung an Bord, des Eigentümers und des Ausrüsters
- § 28.30 Übergangsbestimmungen

b) Die bisherigen Angaben zu Kapitel 28 werden die Angaben zu Kapitel 29 und die bisherigen Angaben zu den §§ 28.01 bis 28.05 werden die Angaben zu den §§ 29.01 bis 29.05.

2. § 1.01 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 17 wird folgende Nummer 18 eingefügt:

„18. „Kabinenschiff“  
ein Fahrgastschiff mit Kabinen für die Übernachtung von Fahrgästen;“.

b) Die bisherigen Nummern 18 bis 60 werden die Nummern 19 bis 61.

3. In § 3.08 wird die Nummer 3 durch folgende Nummern 3 bis 5 ersetzt:

„3. Das Fahrzeug mit Maschinenantrieb, muss die Lichter nach Nummer 1 und 2 auch dann führen, wenn ihm bei Nacht vorübergehend auf kurzer Strecke ein Vorspann vorausfährt; der Vorspann muss die Lichter nach § 3.09 Nummer 1 Buchstabe a Satz 1 führen.

4. Das Fahrzeug mit Maschinenantrieb muss die Bezeichnung nach § 3.09 Nummer 3 Satz 1 Buchstabe b führen, wenn ihm bei Tag vorübergehend auf einer kurzen Strecke ein Vorspann vorausfährt; der Vorspann muss die Bezeichnung nach § 3.09 Nummer 1 Buchstabe b Satz 1 führen.

5. Die Nummern 1 bis 4 gelten nicht für ein Kleinfahrzeug oder für eine Fähre; für ein Kleinfahrzeug gilt § 3.13, für eine Fähre § 3.16.“

4. § 3.09 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) Buchstabe a Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Das Fahrzeug muss diese Lichter auch dann führen, wenn ihm vorübergehend auf kurzer Strecke ein Vorspann vorausfährt; der Vorspann muss die Lichter führen, die das geschleppte Fahrzeug führen muss.“

bb) Buchstabe b Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Das Fahrzeug muss den Zylinder auch dann führen, wenn ihm vorübergehend auf einer kurzen Strecke ein Vorspann vorausfährt; der Vorspann muss den Zylinder ebenfalls führen.“

b) In Nummer 3 Satz 1 Buchstabe a werden die Wörter „dieses muss nach hinten und kann nach den Seiten durch eine Mattglasscheibe abgeblendet werden;“ gestrichen.

5. In § 3.11 wird die Nummer 2 durch folgende Nummern 2 bis 4 ersetzt:

„2. Die gekuppelten Fahrzeuge müssen die Lichter nach Nummer 1 auch dann führen, wenn ihnen vorübergehend auf kurzer Strecke ein Vorspann vorausfährt; der Vorspann muss die Lichter nach § 3.09 Nummer 1 Buchstabe a Satz 1 führen.

3. Jedes gekuppelte Fahrzeug muss die Bezeichnung nach § 3.09 Nummer 3 Satz 1 Buchstabe b führen, wenn ihm bei Tag vorübergehend auf einer kurzen Strecke ein Vorspann vorausfährt; der Vorspann muss die Bezeichnung nach § 3.09 Nummer 1 Buchstabe b Satz 1 führen.

4. Nummer 1, auch in Verbindung mit Nummer 2, und Nummer 3 gelten nicht für ein Kleinfahrzeug, das nur Kleinfahrzeuge längsseits gekuppelt führt, und nicht für ein längsseits gekuppeltes Kleinfahrzeug. Für ein Kleinfahrzeug nach Satz 1 gilt § 3.13 Nummer 2 und 3.“

6. In § 3.24 Nummer 2 Buchstabe b werden nach dem Wort „Döpper“ die Wörter „oder gelbe Flaggen“ eingefügt.

7. § 3.34 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Der Schiffsführer und die nach § 1.03 Nummer 3 für Kurs und Geschwindigkeit verantwortliche Person haben jeweils sicherzustellen, dass auf dem Fahrzeug, dem Verband, dem Vorspann, dem Schwimmkörper oder der schwimmenden Anlage die in § 3.08 Nummer 1, auch in Verbindung mit Nummer 2 und 3, und Nummer 4 und mit § 3.28a Nummer 1, § 3.11 Nummer 1, auch in Verbindung mit Nummer 2, und Nummer 3, § 3.12 Nummer 1, § 3.15 Satz 1, § 3.17, § 3.18 Nummer 1 Satz 1 und § 3.19 jeweils vorgeschriebene Bezeichnung während der Fahrt geführt wird.“

8. § 4.06 wird wie folgt geändert:

a) Der Nummer 1 wird folgender Satz angefügt:

„Wenn eine Zielverfolgung gleichzeitig mit Radar und AIS erfolgt, ist die Radarinformation der Navigation als die maßgebende Information zu Grunde zu legen.“

b) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Der Schiffsführer und die nach § 1.03 Nummer 3 für Kurs und Geschwindigkeit verantwortliche Person haben jeweils sicherzustellen, dass auf dem Fahrzeug Radar nur nach den in Nummer 1 Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2 und 4, genannten Anforderungen genutzt wird.“

9. § 6.17 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Fahrzeuge dürfen nur auf gleicher Höhe fahren, wenn es der verfügbare Raum ohne Störung oder Gefährdung der Schifffahrt gestattet.“

10. § 6.26 Nummer 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Es muss, wenn es das Öffnen der Brücke verlangt, „zwei lange Töne“ geben oder dies der Brückenaufsicht über Funk mitteilen.“

11. § 9.04 Nummer 1 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„c) die Anlegestelle bei Dunkelheit von Land oder vom Fahrgastschiff aus ausreichend beleuchtet ist.“

12. § 11.02 wird wie folgt gefasst:

„§ 11.02

**Abmessungen der Fahrzeuge und Verbände, Fahrrinntiefe und -breite**

1. Ein Fahrzeug oder ein Verband darf folgende Abmessungen nicht überschreiten:

Binnenschifffahrtsstraße		Länge m	Breite m
1.1	km 0,00 (Mainmündung) bis km 387,40 (unterhalb Eisenbahnbrücke bei Hallstadt) Fahrzeug/Verband	67,00	8,20
	soweit nachfolgend nicht etwas anderes festgelegt ist		
1.2	km 0,00 (Mainmündung) bis km 1,12 a) Fahrzeug b) Verband	135,00 190,00	25,00 25,00
1.3	km 1,12 bis km 37,20 (Osthafen Frankfurt) a) Fahrzeug b) Verband	135,00 190,00	14,20 14,20
1.4	km 37,20 bis km 52,00 (Unterwasser Schleuse Mühlheim) a) Fahrzeug b) Verband	135,00 190,00	12,20 12,20

Binnenschifffahrtsstraße		Länge m	Breite m
1.5	km 52,00 bis km 84,00 (Hafen Aschaffenburg)		
	a) Fahrzeug	135,00	11,45
	b) Verband	190,00	11,45
1.6	km 84,00 bis km 387,07 (Abzweigung Main-Donau-Kanal)		
	a) Fahrzeug / Verband	90,00	11,45.

Im Fall des Satzes 1 Nummer 1.6 darf die zulässige Länge bei einem Fahrzeug auf bis zu 135,00 m und bei einem Verband auf bis zu 190,00 m erhöht werden, wenn das Fahrzeug und der Verband mit einer aktiven Bugsteuereinrichtung - bei einem Verband an der Spitze des Verbandes - und einer Sprechverbindung zwischen Steuerstand und Spitze des Fahrzeugs oder Verbandes ausgerüstet sind. Die aktive Bugsteuereinrichtung nach Satz 2 muss bei einem Fahrzeug und einem Verband mit einer Länge von mehr als 110,00 m bis zu einer Länge von 135,00 m mindestens 27 kN Pfahlzugkraft leisten und bei einem Verband mit einer Länge von mehr als 135,00 m mindestens 36 kN Pfahlzugkraft leisten. Die Ausrüstung nach Satz 2 ist nicht erforderlich, sofern ein Fahrzeug oder ein Schubverband mit einer Länge von bis zu 110,00 m mit zwei Hauptantriebsmotoren mit jeweils 350 kW Antriebsleistung und zwei Hauptpropellern ausgerüstet ist. Die Ausrüstung nach Satz 2 ist ferner nicht erforderlich, sofern ein Fahrzeug oder ein Schubverband mit einer Länge von mehr als 110 m bis zu einer Länge von 120,00 m mit zwei Hauptantriebsmotoren mit jeweils 400 kW Antriebsleistung und zwei Hauptpropellern ausgerüstet ist.

2. Als Verband im Sinne der Nummer 1 gelten nur ein Schubverband und gekuppelte Fahrzeuge.
3. Die Fahrrinntiefe
  - a) entspricht von der Mainmündung bis zur Schleusengruppe Kostheim der Fahrrinntiefe der angrenzenden Rheinstrecke,
  - b) beträgt
    - aa) von der Schleusengruppe Kostheim bis zur Schleuse Lengfurt mindestens 2,90 m,
    - bb) von der Schleuse Lengfurt bis zur Schleuse Limbach 2,50 m,
    - cc) von der Schleuse Limbach bis zur Abzweigung des Main-Donau-Kanals 2,90 m.
4. Die Fahrrinnenbreite beträgt
  - a) von der Mainmündung bis zum Hafen Aschaffenburg 50,00 m,
  - b) vom Hafen Aschaffenburg bis zur Schleuse Lengfurt 40,00 m,

- c) von der Schleuse Lengfurt bis zur Schleuse Limbach 36,00 m,
- d) von der Schleuse Limbach bis zur Abzweigung des Main-Donau-Kanals 40,00 m.“

13. § 11.03 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt:

„2. Der Tiefgang eines schiebenden Tankmotorschiffes im Sinne des Artikels 1.01 Nummer 1.6 ES-TRIN oder eines schiebenden Gütermotorschiffes im Sinne des Artikels 1.01 Nummer 1.7 ES-TRIN darf nicht geringer sein als der Tiefgang des geschobenen Fahrzeugs.“

b) Die bisherige Nummer 2 wird Nummer 3.

14. § 11.19 wird wie folgt gefasst:

„§ 11.19

#### **Benutzung der Schleusen, Bootschleusen und Bootsumsetzanlagen**

1. Ein Kleinfahrzeug darf die Bootsschleusen und Bootsumsetzanlagen nicht bei Nacht benutzen.
2. Ein Kleinfahrzeug darf die Bootsschleusen
  - a) von Kostheim bis unterhalb von Kleinostheim nur bei einem Wasserstand von weniger als 230 cm am Richtpegel Frankfurt-Osthafen benutzen,
  - b) von Kleinostheim bis unterhalb von Steinbach nur bei einem Wasserstand von weniger als 230 cm am Richtpegel Steinbach benutzen und
  - c) von Steinbach bis Limbach nur bei einem Wasserstand von weniger als 230 cm am Richtpegel Trunstadt benutzen.
3. An einer Schleuse, die durch ein Mittelhaupt in eine größere nach unterstrom liegende und eine kleinere nach oberstrom liegende Kammer unterteilt ist, wird durch folgende Signallichter angezeigt, welche Teilkammer für die Schleusung vorgesehen ist:
  - a) zwei grüne Lichter nebeneinander und zwei weiße Lichter nebeneinander über den grünen Lichtern:

Einfahrt frei für die nach unterstrom liegende große Teilkammer;
  - b) zwei grüne Lichter nebeneinander und ein weißes Licht über dem linken grünen Licht:

Einfahrt frei für die nach oberstrom liegende kleine Teilkammer.Werden beide Teilkammern für die Schleusung freigegeben, werden zwei grüne Lichter nebeneinander gezeigt.“

15. § 11.22 wird wie folgt gefasst:

„§ 11.22  
**Regelungen über den Verkehr**

Werden auf einem Kabinenschiff mit einer Länge von mehr als 110,00 m in der Fahrt auf dem Main oberhalb des Hafens Aschaffenburg Fensterreihen während der Fahrt teilweise oder ganz unter den Wasserspiegel ballastiert, sind sie durch von außen angebrachte, geeignete Vorsatzscheiben gegen Bruch durch äußere Einwirkung zu sichern.

16. § 11.29 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aa) Buchstabe a wird wie folgt geändert:

aaa) In Doppelbuchstabe aa wird die Angabe „§ 11.02 Nummer 1“ durch die Wörter „§ 11.02 Nummer 1 Satz 1“ ersetzt.

bbb) Doppelbuchstabe bb wird wie folgt gefasst:

„bb) auf dem von ihm geführten Fahrzeug oder Verband die nach § 11.02 Nummer 1 Satz 2 in Verbindung mit Satz 3, auch in Verbindung mit den Sätzen 4 und 5, jeweils angegebene Ausrüstung vorhanden ist,“.

bb) Buchstabe b Doppelbuchstabe aa wird wie folgt gefasst:

„aa) die Zusammenstellung der Verbände nach § 11.03 Nummer 1 Satz 1 und Nummer 2 und“.

cc) Nach Buchstabe b wird folgender Buchstabe c eingefügt:

„c) die Regelung über den Verkehr nach § 11.22 zu beachten oder sicherzustellen, dass diese beachtet wird,“.

dd) Die bisherigen Buchstaben c und d werden die Buchstabe d und e.

b) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe a wird die Angabe „§ 11.02 Nummer 1“ durch die Wörter „§ 11.02 Nummer 1 Satz 1“ ersetzt.

bb) Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) die nach § 11.02 Nummer 1 Satz 2 in Verbindung mit Satz 3, auch in Verbindung mit den Sätzen 4 und 5, jeweils angegebene Ausrüstung vorhanden ist.“.

17. § 12.02 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

1. Ein Fahrzeug oder ein Verband darf auf dem Main-Donau-Kanal eine Länge von 90,00 m und eine Breite von 11,45 m nicht überschreiten. Die zulässige Länge darf bei einem Fahrzeug auf bis zu 135,00 m und bei einem Verband auf bis zu 190,00 m erhöht werden, wenn das Fahrzeug oder der Verband mit einer aktiven Bugsteuereinrichtung – bei einem Verband an der Spitze des Verbandes – und einer Sprechverbindung zwischen Steuerstand und Spitze des Fahrzeugs oder Verbandes ausgerüstet ist. Die Ausrüstung nach Satz 2 ist nicht erforderlich, sofern ein Fahrzeug oder ein Schubverband mit einer Länge von bis zu 110,00 m mit zwei Hauptantriebsmotoren mit jeweils 350 kW Antriebsleistung und zwei Hauptpropellern ausgerüstet ist. Die Ausrüstung nach Satz 2 ist ferner nicht erforderlich, sofern ein Fahrzeug oder ein Schubverband mit einer Länge von mehr als 110,00 m bis zu einer Länge von 120,00 m mit zwei Hauptantriebsmotoren mit jeweils 400 kW Antriebsleistung und zwei Hauptpropellern ausgerüstet ist.

b) In Nummer 2 wird die Angabe „2,70 m“ durch die Angabe „2,90 m“ ersetzt.

18. § 12.03 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt:

- „2. Der Tiefgang eines schiebenden Tankmotorschiffes im Sinne des Artikels 1.01 Nummer 1.6 ES-TRIN oder eines schiebenden Gütermotorschiffes im Sinne des Artikels 1.01 Nummer 1.7 ES-TRIN darf nicht geringer sein als der Tiefgang des geschobenen Fahrzeugs.“

b) Die bisherige Nummer 2 wird Nummer 3.

19. § 12.22 wird wie folgt gefasst:

„§ 12.22

### **Regelungen über den Verkehr**

Werden auf einem Kabinenschiff mit einer Länge von mehr als 110,00 m Fensterreihen während der Fahrt teilweise oder ganz unter den Wasserspiegel ballastiert, sind sie durch von außen angebrachte, geeignete Vorsatzscheiben gegen Bruch durch äußere Einwirkung zu sichern.

20. § 12.29 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aa) Buchstabe a wird wie folgt geändert:

aaa) Doppelbuchstabe aa wird wie folgt gefasst:

- „aa) das von ihm geführte Fahrzeug oder der von ihm geführte Verband die zugelassenen Höchstabmessungen nach § 12.02 Nummer 1 Satz 1

und 2, Satz 2 auch in Verbindung mit Satz 3 und 4, und die zulässige Abladetiefe nach § 12.02 Nummer 3 nicht überschreitet,“.

bbb) Doppelbuchstabe bb wird wie folgt gefasst:

„bb) auf dem von ihm geführten Fahrzeug oder Verband in den Fällen des § 12.02 Nummer 1 Satz 2 bis 4 die dort jeweils angegebene Ausrüstung vorhanden ist und,“.

bb) Buchstabe b Doppelbuchstabe aa wird wie folgt gefasst:

„aa) die Zusammenstellung der Verbände nach § 12.03 Nummer 1 Satz 1 und Nummer 2,“.

cc) Nach Buchstabe b wird folgender Buchstabe c eingefügt:

„c) die Regelung über den Verkehr nach § 12.22 zu beachten oder sicherzustellen, dass diese beachtet werden,“.

dd) Der bisherigen Buchstaben c und d werden die Buchstaben d und e.

b) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Der Eigentümer und der Ausrüster dürfen jeweils die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs oder Verbandes nur anordnen oder zulassen, wenn

a) das Fahrzeug oder der Verband die zugelassenen Höchstabmessungen nach § 12.02 Nummer 1 Satz 1 und 2, Satz 2 auch in Verbindung mit Satz 3 und 4, und die zugelassene Abladetiefe nach § 12.02 Nummer 3 nicht überschreitet und

b) auf dem Fahrzeug oder Verband in den Fällen des § 12.02 Nummer 1 Satz 2 bis 4 die dort jeweils angegebene Ausrüstung vorhanden ist.“

21. Nach Kapitel 27 wird folgendes Kapitel 28 eingefügt:

## **„Kapitel 28 Donau**

### **§ 28.01 Anwendungsbereich**

Die Vorschriften dieses Kapitels gelten auf der **Donau** zwischen Kelheim (Donau-km 2414,72) und Jochenstein (Donau-km 2201,75).

§ 28.02

**Abmessungen der Fahrzeuge und Verbände, Fahrrinntiefe**

1. Ein Fahrzeug darf auf den nachfolgend genannten Streckenabschnitten folgende Abmessungen nicht überschreiten:

Streckenabschnitt	Länge m	Breite m
1.1 km 2414,72 (Kelheim) bis km 2411,60 (Einmündung des Main-Donau-Kanals)	55,00	11,45
1.2 km 2411,60 (Einmündung des Main-Donau-Kanals) bis km 2249,85 (Liegestelle Vilshofen)	135,00	11,45
1.3 km 2249,85 (Liegestelle Vilshofen) bis km 2223,30 (Eisenbahnbrücke Kräutelstein)	135,00	22,90

2. Ein Schubverband darf auf den nachfolgend genannten Streckenabschnitten folgende Abmessungen nicht überschreiten:

Streckenabschnitt	Länge m	Breite m
<b>2.1 Bergfahrt</b>		
2.1.1 km 2223,30 (Eisenbahnbrücke Kräutelstein) bis km 2249,85 (Liegestelle Vilshofen)	190,00	22,90
2.1.2 km 2249,85 (Liegestelle Vilshofen) bis km 2330,20 (Oberwasser Schleuse Straubing)	135,00 190,00	22,90 11,45.

Ein Schubverband mit einer Länge von mehr als 135,00 m und einer Breite von mehr als 11,45 m und nicht mehr als 22,90 m darf fahren, wenn der Wasserstand am Pegel Hofkirchen mindestens 350 cm beträgt.

2.1.3 km 2330,20 (Oberwasser Schleuse Straubing) bis km 2376,80 (Regensburg Eisenbahnbrücke Schwabelweis)	190,00	22,90
2.1.4.1 km 2376,80 (Regensburg Eisenbahnbrücke Schwabelweis) bis km 2411,60 (Einmündung in den Main-Donau-Kanal) / Donau-Südarm, km 2378,45 S (Regensburg Nibelungenbrücke)	190,00	11,45
2.1.4.2 km 2376,80 (Regensburg Eisenbahnbrücke Schwabelweis) bis Donau-Südarm, km 2378,45 S (Regensburg Nibelungenbrücke) /		

Streckenabschnitt	Länge m	Breite m
km 2379,50 (Unterwasser Schleuse Regensburg)	135,00	22,90
2.1.5 km 2411,60 (Einmündung Main-Donau-Kanal) bis km 2414,72 (Kelheim)	55,00	11,45
2.2 <b>Talfahrt</b>		
2.2.1 km 2414,72 (Kelheim) bis km 2411,60 (Einmündung des Main-Donau-Kanals)	55,00	11,45
2.2.2 km 2411,60 (Einmündung des Main-Donau-Kanals) bis km 2376,80 (Regensburg Eisenbahnbrücke Schwabelweis)	190,00	11,45
2.2.3 km 2379,50 (Unterwasser Schleuse Regensburg) / Donau-Südarm, km 2378,45 S (Regensburg Nibelungenbrücke) bis km 2376,80 (Regensburg Eisenbahnbrücke Schwabelweis)	135,00	22,90
2.2.4 km 2376,80 (Regensburg Eisenbahnbrücke Schwabelweis) bis km 2355,00 (Oberwasser Schleuse Geisling)	190,00	22,90
2.2.5.1 km 2355,00 (Oberwasser Schleuse Geisling) bis km 2330,20 (Oberwasser Schleuse Straubing)	135,00	22,90
2.2.5.2 km 2355,00 (Oberwasser Schleuse Geisling) bis km 2320,90 (Koppelstelle im Unterwasser Schleuse Straubing)	190,00	11,45
2.2.6 km 2330,20 (Oberwasser Schleuse Straubing) / km 2320,90 (Koppelstelle im Unterwasser Schleuse Straubing) bis km 2249,85 (Liegestelle Vilshofen)	135,00	22,90
2.2.7 km 2249,85 (Liegestelle Vilshofen) bis km 2223,30 (Eisenbahnbrücke Kräutelstein)	190,00	22,90

3. Gekoppelte Fahrzeuge dürfen auf den nachfolgend genannten Streckenabschnitten folgende Abmessungen nicht überschreiten:

Streckenabschnitt		Länge m	Breite m
3.1	km 2414,72 (Kelheim) bis km 2411,60 (Einmündung Main-Donau-Kanal)	55,00	11,45
3.2.1	km 2411,60 (Einmündung des Main-Donau-Kanals) bis km 2376,80 (Regensburg Eisenbahnbrücke Schwabelweis)	135,00	11,45
3.2.2	Donau-Südarm, km 2378,45 S (Regensburg Nibelungenbrücke) / km 2379,50 (Unterwasser Schleuse Regensburg) bis km 2376,80 (Regensburg Eisenbahnbrücke Schwabelweis)	135,00	22,90
3.3	km 2376,80 (Regensburg Eisenbahnbrücke Schwabelweis) bis km 2355,00 (Oberwasser Schleuse Geisling)	135,00	34,35
3.4	km 2355,00 (Oberwasser Schleuse Geisling) bis km 2249,85 (Liegestelle Vilshofen)	135,00	22,90
3.5	km 2249,85 (Liegestelle Vilshofen) bis km 2223,30 (Eisenbahnbrücke Kräutelstein)	135,00	34,35.

4. In den Schleusen dürfen folgende Abmessungen eines Fahrzeugs oder Verbandes nicht überschritten werden:

- a) Ein Fahrzeug oder Verband darf folgende Abmessungen nicht überschreiten:

Schleuse	Länge m	Breite m
aa) Bad Abbach und Regensburg		
a) Fahrzeug	135,00	11,45
b) Verband	190,00	11,45
bb) Geisling und Straubing		
a) Fahrzeug	135,00	11,45
b) Verband	190,00	22,90
cc) Kachlet und Jochenstein		
a) Fahrzeug	135,00	22,90
b) Verband	190,00	22,90

- b) In den Schleusenammern der Schleusen Geisling und Straubing sowie in den Schleusenammern der Schleusengruppen Kachlet und Jochenstein darf die Breite nebeneinanderliegender einzelner Fahrzeuge oder Verbände zusammen 22,90 m nicht überschreiten.

5. Die Fahrrinntiefe beträgt auf den nachfolgenden Streckenabschnitten bei den aufgeführten Wasserständen des jeweiligen Pegels:

Streckenabschnitt		Wasserstand am Pegel in cm	Fahrrinntiefe in m
5.1	km 2414,72 (Kelheim) bis km 2411,60 (Einmündung des Main-Donau-Kanals)	250 am Pegel Kelheim	1,20
5.2	5.2.1 km 2411,60 (Einmündung des Main-Donau-Kanals) bis km 2379,70 (Schleuse Regensburg)	170 am Pegel Oberndorf	2,90
	5.2.2 km 2379,70 (Schleuse Regensburg) bis km 2355,00 (Oberwasser Schleuse Geisling)	292 am Pegel Schwabel- weis	
	5.2.3 km 2355,00 (Oberwasser Schleuse Geisling bis km 2330,20 (Oberwasser Schleuse Straubing))	310 am Pegel Pfatter	
5.3	km 2330,20 (Oberwasser Schleuse Straubing) bis km 2311,90 (unterhalb des Hafens Straubing-Sand)	290 am Pegel Pfelling	2,65
5.4	5.4.1 km 2311,90 (unterhalb des Hafens Straubing-Sand) bis km 2285,89 (Eisenbahnbrücke Deggendorf)	290 am Pegel Pfelling	2,00
	5.4.2 km 2285,89 (Eisenbahnbrücke Deggendorf) bis km 2283,00 (Wallnergelände Deggendorf)	210 am Pegel Deggendorf	
	5.4.3 km 2283,00 (Wallnergelände Deggendorf) bis km 2249,90 (Vilshofen)	207 am Pegel Hofkirchen	
5.5	5.5.1 km 2249,90 (Vilshofen) bis km 2230,60 (Schleuse Kachlet)	207 am Pegel Hofkirchen	2,70

Streckenabschnitt	Wasserstand am Pegel in cm	Fahrrinnen- tiefe in m
5.5.2 km 2230,60 (Schleuse Kachlet) bis km 2223,30 (Eisenbahnbrücke Kräutelstein)	415 am Pegel Passau-Do- nau	
5.6 km 2223,30 (Eisenbahnbrücke Kräutelstein) bis km 2201,75 (Jochenstein)	415 am Pegel Passau-Do- nau	2,80

§ 28.03

**Zusammenstellung der Verbände**

1. Ein Schleppverband darf auf den nachfolgend genannten Streckenabschnitten folgende Abmessungen und Gruppierungen nicht überschreiten:

Streckenabschnitt	Anzahl der am schleppenden Fahrzeug längs- seits gekuppelten Fahrzeuge	Anzahl der im Anhang ge- schleppten Rei- hen von Fahr- zeugen	Breite m
<b>1.1 Bergfahrt</b>			
1.1.1 km 2223,30 (Ei- senbahnbrücke Kräutelstein) bis km 2249,85 (Lie- gestelle Vilshofen)	1	4	22,90
1.1.2 km 2249,85 (Lie- gestelle Vilshofen) bis km 2355,00 (Oberwasser Schleuse Geisling)	- 1 -	5 1 2	11,45 22,90 22,90
1.1.3 km 2355,00 (Ober- wasser Schleuse Geisling) bis km 2376,80 (Regens-			

Streckenabschnitt	Anzahl der am schleppenden Fahrzeug längsseits gekuppelten Fahrzeuge	Anzahl der im Anhang geschleppten Reihen von Fahrzeugen	Breite m
1.1.4	1	4	22,90
1.1.4	1	2	11,45
1.1.5	-	1	11,45
1.2	<b>Talfahrt</b>		
1.2.1	-	1	11,45
1.2.2	1	1	30,00
1.2.2	1	2	22,90
1.2.3	1	1	30,00

Streckenabschnitt	Anzahl der am schleppenden Fahrzeug längsseits gekuppelten Fahrzeuge	Anzahl der im Anhang geschleppten Reihen von Fahrzeugen	Breite m
1.2.4 km 2249,85 (Liegestelle Vilshofen) bis km 2230,30 (Unterwasser Schleuse Kachlet)	1	2	22,90

Die zuständige Behörde kann Ausnahmen von den Abmessungen und Gruppierungen nach Satz 1 zulassen, sofern die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs dadurch nicht gefährdet werden.

2. Ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das ein anderes Fahrzeug schleppt, schiebt oder gekuppelt mitführt, darf dieses beim Festmachen oder Ankern nicht verlassen, ehe das Fahrwasser freigemacht ist und sich der Führer des Verbandes vergewissert hat, dass es sich in Sicherheit befinden.

#### § 28.04

#### **Fahrtgeschwindigkeit**

(keine besonderen Vorschriften)

#### § 28.05

#### **Bergfahrt**

(keine besonderen Vorschriften)

#### § 28.06

#### **Begegnen**

##### 1. Für das Begegnen auf den Strecken

- a. zwischen der Mündung des Main-Donau-Kanals (km 2411,60) und dem Oberwasser der Schleuse Straubing (km 2330,50),
- b. zwischen Vilshofen (km 2249,00) und Schalding (km 2234,50) und
- c. zwischen der Liegestelle Schildorf (km 2220,00) und Grünau (2205,56)

gelten die Regeln der Nummern 2 und 3.

2. Abweichend von § 6.04 müssen die Bergfahrer und die Talfahrer ihren Kurs so weit nach Steuerbord richten, dass die Vorbeifahrt ohne Gefahr Backbord an Backbord stattfinden kann.

3. Der Bergfahrer kann verlangen, dass die Vorbeifahrt nach den Regeln des § 6.04 Steuerbord an Steuerbord stattfindet, wenn er
  - a) zu einer Nebenwasserstraße, einem Hafen, einer Lade-, Lösch-, Anlege- oder Liegestelle oder einer Landebrücke am rechten Ufer fährt,
  - b) von einer am rechten Ufer gelegenen Lade-, Lösch-, Anlege- oder Liegestelle oder einer Landebrücke abfährt oder
  - c) aus einer Nebenwasserstraße oder einem Hafen ausfahren will.

Satz 1 gilt nur, wenn sich der Bergfahrer zuvor vergewissert hat, dass seinem Verlangen ohne Gefahr entsprochen werden kann.

4. Das Begegnen eines Fahrzeugs oder Verbands mit einem Fahrzeug oder einem Verband mit jeweils einer Gesamtbreite von mehr als 11,45 m ist zwischen dem unteren Vorhafen der Schleuse Regensburg (km 2379,20) und der Lazarettspitze (km 2377,80) verboten. Der Schiffsführer eines Fahrzeugs oder Verbandes nach Satz 1 hat sich vor der Einfahrt in den in Satz 1 genannten Bereich über Funk (Kanal 10) zu melden. § 6.07 ist entsprechend anzuwenden. Satz 1 und 3 gelten nicht für ein Kleinfahrzeug.

§ 28.07  
**Überholen**

(keine besonderen Vorschriften)

§ 28.08  
**Wenden**

(keine besonderen Vorschriften)

§ 28.09  
**Ankern**

(keine besonderen Vorschriften)

§ 28.10  
**Stillliegen**

An der Liegestelle Heining (km 2232,36 bis km 2231,62) gelten folgende besonderen Regeln zum Stillliegen:

1. Ein Fahrzeug, das bestimmte entzündbare Güter nach der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. März 2019 (BGBl. I S. 258), in der jeweils geltenden Fassung in Verbindung mit Abschnitt 7.1.5 oder 7.2.5 ADN befördert und die Bezeichnung nach § 3.14 Nummer 1 führen muss, darf nur stillliegen, wenn es auf Schleusung wartet.

2. Ein Fahrzeug ohne Maschinenantrieb muss auch dann an Land festgemacht sein, wenn es ankert. Satz 1 gilt nicht für ein Fahrzeug, das zu einem Verband gehört.
3. Ein Fahrzeug muss vom Ufer einen Abstand von mindestens 10,00 m halten.
4. Ein Kleinfahrzeug darf nicht stillliegen.

§ 28.11  
**Schifffahrt bei Hochwasser**

1. Hat der Wasserstand den Höchsten Schifffahrtswasserstand (HSW) erreicht oder überschritten, so ist die Schifffahrt einschließlich des Übersetzverkehrs einzustellen. Die Höchsten Schifffahrtswasserstände sowie die Abschnitte, für die sie gelten, sind nachstehend aufgeführt:

Pegel	Wasserstand in cm	Abschnitt
Oberndorf	480	Kelheim bis Schleuse Regensburg
Regensburg-Schwabelweis	520	Schleuse Regensburg bis Schleuse Geisling
Pfatter	600	Schleuse Geisling bis Schleuse Straubing
Pfelling	620	Straubing bis Deggendorf
Hofkirchen	480	Deggendorf bis Schalding
Passau-Donau	780	Schalding bis Jochenstein.

2. Die zuständige Behörde kann Ausnahmen von Nummer 1 Satz 1 zulassen, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs dadurch nicht gefährdet werden.

§ 28.12  
**Schifffahrt bei Eis**

(keine besonderen Vorschriften)

§ 28.13  
**Nachtschifffahrt**

(keine besonderen Vorschriften)

§ 28.14

**Einsatz von Trägerschiffsleichtern**

(keine besonderen Vorschriften)

§ 28.15

**Meldepflicht**

(keine besonderen Vorschriften)

§ 28.16

**Höhe der Brücken, sonstigen festen Überbauten und Freileitungen**

Die zulässigen Durchfahrtshöhen und -breiten unter festen Brücken und die hierfür maßgeblichen Voraussetzungen werden von der zuständigen Behörde durch schiffahrtspolizeilichen Hinweis bekannt gemacht.

§ 28.17

**Kennzeichnung der Brücken- und Wehrdurchfahrten**

(keine besonderen Vorschriften)

§ 28.18

**Durchfahren der Brücken, Sperrwerke,  
Wehre, Schleusen und einzelner Stromstrecken**

Ein Verband muss seine mitgeführten Einheiten rechtzeitig für die Schleusung umgruppieren, soweit dies für eine ordnungsgemäße Schleusung erforderlich ist. Ein talfahrender Verband darf nach der Schleusung nur im unteren Vorhafen zusammengestellt werden; er darf hierzu an beiden Ufermauern des unteren Schleusenvorhafens anlegen. Ein bergfahrender Verband darf nach der Schleusung erst nach der Ausfahrt aus dem oberen Schleusenvorhafen wieder zusammengestellt werden. Die zuständige Behörde kann Ausnahmen von den Sätzen 1 bis 3 zulassen, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt dadurch nicht gefährdet werden.

§ 28.19

**Benutzung der Schleusen, Bootschleusen und Bootsumsetzanlagen**

1. Abweichend von § 6.28 Nummer 1 Satz 1 gehören im Falle der Schleusen Kachlet und Jochenstein neben der Schleuse jeweils die Strecke zwischen der Schleuse und den Vorsignalanlagen zum Schleusenbereich.
2. In den Schleusen Kachlet und Jochenstein wird abweichend von § 6.29 Nummer 1 Satz 1 jeweils in der Reihenfolge des Eintreffens an den Vorsignalanlagen geschleust.

3. In den Schleusenbereichen Kachlet und Jochenstein wird jeweils das Einfahren in die Schleuse zusätzlich zu den in § 6.28a Nummer 2 genannten Sichtzeichen auch durch Signallichter der Vor- und Abrufsignalanlagen geregelt. Der Schiffsführer und die nach § 1.03 Nummer 3 für Kurs und Geschwindigkeit verantwortliche Person müssen hierzu die folgenden Regeln beachten:

- a) Talfahrt (Vorsignal oder Abrufsignal):

Die Weisung zur Benutzung der Schleusenammer wird durch Richtungsweiser gegeben, die aus zwei weißen Signallichtern nebeneinander bestehen, die folgende Bedeutung haben:

- aa) linkes festes Licht, rechtes Gleichtaktlicht:  
rechte Schleuse benutzen;
- bb) rechtes festes Licht, linkes Gleichtaktlicht:  
linke Schleuse benutzen;
- cc) festes Licht links und rechts:  
bis zur Einweisung warten;
- dd) Gleichtaktlicht links und rechts:  
beide Schleusen benutzbar.

- b) Bergfahrt (Vorsignal):

Die Weisung zur Benutzung der Schleusenammer wird durch Richtungsweiser gegeben, die aus einem Signallicht bestehen, das folgende Bedeutung hat:

- aa) ein festes Licht:  
bis zur Einweisung warten,
- bb) ein Gleichtaktlicht:  
Einfahrt in die Schleuse frei.

4. Abweichend von Nummer 3 Satz 2 müssen der Schiffsführer und die nach 1.03 Nummer 3 für Kurs und Geschwindigkeit verantwortliche Person eines Kleinfahrzeugs nur die Sichtzeichen nach § 6.28a Nummer 2 Satz 1 bis 5 beachten.

§ 28.20  
**Segeln**

(keine besonderen Vorschriften)

§ 28.21

**Bezeichnung der Fahrzeuge**

(keine besonderen Vorschriften)

§ 28.22

**Regelungen über den Verkehr**

1. Der Schiffsführer eines zu Tal fahrenden Fahrzeugs und der Führer eines zu Tal fahrenden Verbandes, das oder der seine Fahrt auf der Strecke zwischen den Staustufen Jochenstein und Aschach unterbrechen will, muss dies beim Schleusenvorgang in Jochenstein der Schleusenaufsicht melden. Satz 1 gilt nicht für ein Kleinfahrzeug.
2. Für die Ausübung der Fischerei gelten folgende Regeln:
  - a) Das Schleppfischen mit mehreren Fahrzeugen nebeneinander ist verboten.
  - b) Das Aufstellen von Fischereigeräten in der Fahrrinne, in deren Nähe oder auf bezeichneten Liegeplätzen ist verboten.

§ 28.23

**Regelungen zum Sprechfunk**

(keine besonderen Vorschriften)

§ 28.24

**Sonderbestimmungen für Kleinfahrzeuge**

(keine besonderen Vorschriften)

§ 28.25

**Befahren der Altwässer, Kanäle und einzelner Wasserstraßen**

Ein Kleinfahrzeug das mit einer Antriebsmaschine ausgerüstet ist, darf die Altwässer, insbesondere Wasserflächen hinter Parallelwerken oder Leitdämmen, nicht befahren. Satz 1 gilt nicht für

1. ein Fahrzeug, das zur Ausübung eines Berufsfischereirechtes oder Jagdrechtes benutzt wird;
2. Zu- und Abfahrten von Liegeplätzen, die von der zuständigen Behörde zugelassen sind.

§ 28.26

**Schutz der Kanäle und Anlagen**

(keine besonderen Vorschriften)

§ 28.27

**Verkehrsbeschränkungen der Schifffahrt**

Das Befahren der zwischen Friesheim (km 2363,25) und Kiefenholz (km 2359,05) ausgewiesenen Fischruhezonen ist verboten.

§ 28.28

**Benutzung der Wasserstraßen**

(keine besonderen Vorschriften)

§ 28.29

**Verhaltenspflichten des Schiffsführers,  
der Besatzung an Bord, des Eigentümers und des Ausrüsters**

1. Der Schiffsführer und die nach § 1.03 Nummer 3 für Kurs und Geschwindigkeit verantwortliche Person haben jeweils die Vorschriften über
  - a) das Verhalten beim Begegnen nach § 28.06 Nummer 1 in Verbindung mit Nummer 2 und 3 Satz 1, dieser in Verbindung mit Satz 2, und Nummer 4 Satz 1 und 3 und
  - b) die Schifffahrt bei Hochwasser nach § 28.11 Nummer 1 Satz 1 und  
einzuhalten oder sicherzustellen, dass diese eingehalten werden,
2. Der Schiffsführer hat
  - a) sicherzustellen, dass das von ihm geführte Fahrzeug oder der von ihm geführte Verband die zugelassenen Höchstabmessungen nach § 28.02 Nummer 1 bis 4 nicht überschreitet und
  - b) die Vorschriften über
    - aa) die Zusammenstellung der Verbände nach § 28.03 Nummer 1 Satz 1 und Nummer 2,
    - bb) das Stillliegen nach § 28.10 Nummer 1, 2 Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2, Nummer 3 und 5 und
    - cc) die Umgruppierung und Zusammenstellung eines Verbandes bei der Schleusung nach § 28.18 Satz 1, 2 Halbsatz 1 und Satz 3  
einzuhalten oder sicherzustellen, dass diese eingehalten werden,
  - c) das in § 28.25 Satz 1 angeordnete Verbot, die Altwässer zu befahren, und das in § 28.27 angeordnete Verbot, die bezeichneten Fischruhezonen zu befahren, zu beachten oder sicherzustellen, dass diese Verbote beachtet werden.

3. Der Eigentümer und der Ausrüster dürfen jeweils die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs oder Verbandes nur anordnen oder zulassen, wenn es oder er die zugelassenen Höchstabmessungen nach § 28.02 Nummer 1 bis 3 und Nummer 5 Buchstabe a und b nicht überschreitet.

#### § 28.30

### **Übergangsbestimmungen**

Unbeschadet des § 1.01 Nummer 30 und 31, § 3.02 Nummer 2 und § 4.06 Nummer 1 Satz 1 Buchstabe a dürfen Lichter, Signalleuchten und Radargeräte, die den Anforderungen der vor dem [einfügen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung] von der Donaukommission für die Donau beschlossenen Empfehlungen jeweils entsprechen, bis zu deren Ersatz weiterverwendet werden. Satz 1 gilt unbeschadet des § 2.04 für die an den Fahrzeugen angebrachten Einsenkungsmarken und Tiefgangsanzeiger entsprechend.“

22. Das bisherige Kapitel 28 wird Kapitel 29 und die bisherigen §§ 28.01 bis 28.05 werden die §§ 29.01 bis 29.05.

### **Artikel 3**

### **Änderung der BMDV- Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung**

Die BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung vom 28. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4744), die zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 22. November 2023 (BGBl. 2023 II Nr. 321) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
  - a) Nummer 19 wird aufgehoben.
  - b) Die bisherigen Nummern 20 bis 31 werden die Nummern 19 bis 30.
  - c) Die bisherige Nummer 31a wird die Nummer 31.
2. Abschnitt 2 der Anlage zu § 2 wird wie folgt geändert:
  - a) In dem Tabellenabschnitt 2 werden in Nummer 2138 in der Spalte „Abgekürzte Rechtsgrundlage“ die Wörter „§ 1.10 Nummer 5 der Anlage A zur DonauSchPV“ gestrichen.
  - b) Der Tabellenabschnitt 5 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Nummer 501 werden in der Spalte „Abgekürzte Rechtsgrundlage“ die Angaben wie folgt gefasst:

„§ 1.06 Nummer 2, § 28.02 Nummer 5 BinSchStrO  
§ 9.06 Nummer 3 Buchstabe a, §§ 11.01, 11.02 RheinSchPV  
§ 8.01 MoselSchPV“.

- bb) In Nummer 502 werden in der Spalte „Abgekürzte Rechtsgrundlage“ die Wörter „§ 1.21 Nummer 2 Anlage A zur Donauschiffahrtspolizeiverordnung“ gestrichen.
- cc) In Nummer 503 werden in der Spalte „Abgekürzte Rechtsgrundlage“ die Wörter „§ 1.23 Anlage A zur Donauschiffahrtspolizeiverordnung“ gestrichen.
- dd) In Nummer 5051 werden in der Spalte „Abgekürzte Rechtsgrundlage“ die Wörter „§ 8.10 Anlage A zur Donauschiffahrtspolizeiverordnung“ gestrichen.
- ee) In Nummer 5053 werden in der Spalte „Abgekürzte Rechtsgrundlage“ die Wörter „§ 3.27 Nummer 3, § 3.41 Nummer 5 Donauschiffahrtspolizeiverordnung“ gestrichen.
- ff) In Nummer 5054 wird in der Spalte „Abgekürzte Rechtsgrundlage“ die Angabe „§ 8.14 Donauschiffahrtspolizeiverordnung“ gestrichen.
- gg) In Nummer 506 werden in der Spalte „Abgekürzte Rechtsgrundlage“ die Wörter „§ 1.21 Nummer 2 Anlage A zur Donauschiffahrtspolizeiverordnung“ gestrichen.
- hh) In Nummer 507 werden in der Spalte „Abgekürzte Rechtsgrundlage“ die Wörter „§ 3.48 Nummer 2 Buchstabe b Donauschiffahrtspolizeiverordnung“ gestrichen.
- ii) In Nummer 509 werden in der Spalte „Abgekürzte Rechtsgrundlage“ die Wörter „§ 6.29 Satz 1 Buchstabe b Anlage A zur Donauschiffahrtspolizeiverordnung“ gestrichen.
- jj) In Nummer 5111 werden in der Spalte „Abgekürzte Rechtsgrundlage“ die Wörter „§ 7.07 Nummer 3 Donauschiffahrtspolizeiverordnung“ gestrichen.
- kk) In Nummer 5112 werden in der Spalte „Abgekürzte Rechtsgrundlage“ die Angaben wie folgt gefasst:
- „§ 8.04, § 10.14, § 11.03 Nummer 3, § 12.03 Nummer 3, § 13.03 Nummer 2, § 14.03 Nummer 1, § 16.03 Satz 1, § 18.03 Nummer 2, § 19.03 Nummer 2, § 20.14 Satz 2, § 21.03 Nummer 4, § 22.03 Nummer 3, § 23.03 Nummer 4, § 24.03 Nummer 3, § 25.03 Nummer 3, § 28.03 Nummer 1 Satz 2 BinSchStrO  
§ 8.03 RheinSchPV Nummer 3  
§ 8.04 MoselSchPV Satz 2“.
- kk) In Nummer 5113 werden in der Spalte „Abgekürzte Rechtsgrundlage“ die Angaben wie folgt gefasst:
- „§ 10.11 Nummer 3, § 11.11 Nummer 6, § 12.11 Nummer 3, § 13.11 Nummer 1 Satz 2, § 16.11 Nummer 3, § 20.11 Nummer 3, § 28.11 Nummer 2 BinSchStrO  
§ 10.01 Nummer 5 Satz 2 RheinSchPV  
§ 10.02 Nummer 1 Buchstabe a Satz 2 MoselSchPV“.

#### **Artikel 4 Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung**

§ 2 Absatz 1 Nummer 5 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398, 2032), die zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 5. April 2023 (BGBl. 2023 II Nr. 105) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Buchstabe b wird aufgehoben.
2. Die bisherigen Buchstaben c bis f werden die Buchstaben b bis e.

#### **Artikel 5 Änderung der Binnenschiffspersonalverordnung**

Die Binnenschiffspersonalverordnung vom 26. November 2021 (BGBl. I S. 4982), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom [einfügen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle der Ersten Verordnung zur Änderung der Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung und weiterer Vorschriften des Schifffahrtsrechts] geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 16 Absatz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:  

„1. einer besonderen Berechtigung für Radar, wenn nach der Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung, der Rheinschiffverkehrspolizeiverordnung oder der Moselschiffverkehrspolizeiverordnung nur unter Verwendung des Radars gefahren werden darf;“
2. § 91 Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:  

„Dies ist insbesondere dann erforderlich, wenn der Schiffsführer oder die Schiffsführerin wiederholt oder erheblich gegen Regelungen der Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung, der Seeschiffverkehrsstraßen-Ordnung, der Rheinschiffverkehrspolizeiverordnung oder der Moselschiffverkehrspolizeiverordnung, insbesondere gegen § 1.02 Nummer 7 der Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung oder gegen § 3 Nummer 3 und 4 der Seeschiffverkehrsstraßen-Ordnung verstoßen hat.“

#### **Artikel 6 Änderung der Wassermotorräder-Verordnung**

§ 1 Nummer 2 der Wassermotorräder-Verordnung vom 31. Mai 1995 (BGBl. I S. 769), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 31. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1518) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Buchstabe c wird das Komma am Ende durch einen Punkt ersetzt.
2. Buchstabe d wird aufgehoben.

## **Artikel 7** **Aufhebung von Rechtsvorschriften**

Mit Ablauf des [Einfügen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung] werden aufgehoben:

1. Die Donauschiffahrtspolizeiverordnung vom 27. Mai 1993 (BGBl. I S. 741; 1994 I S. 523; 1995 I S. 95), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 8. September 2022 (BGBl. I S. 1499) geändert worden ist,
2. die Vierte Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung vom 24. April 2020 (VkBl. S 295), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 118) geändert worden ist.
3. die Siebenundzwanzigste Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Donauschiffahrtspolizeiverordnung vom 24. April 2020 (VkBl. S. 303), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 28. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 118) geändert worden ist.

## **Artikel 8** **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am 1. September 2024 in Kraft.

Berlin, den TT.MM.JJJJ

Der Bundesminister  
für Digitales und Verkehr

Die Bundesministerin  
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

## **Begründung**

### **Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr für eine**

### **Zweite Verordnung zur Änderung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung und weiterer Vorschriften des Schifffahrtsrechts**

#### **A. Allgemeines**

Mit dieser Verordnung wird die Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung auf der deutschen Donau in Kraft gesetzt und die dort bisher geltende Donauschifffahrtspolizeiverordnung abgelöst.

#### **I. Wesentlicher Inhalt**

Die Donau ist mit rund 2.850 km Länge der zweitlängste Fluss Europas. Er fließt durch insgesamt zehn Anrainerstaaten (Bundesrepublik Deutschland, Republik Österreich, Slowakische Republik, Ungarn, Republik Kroatien, Republik Serbien, Rumänien, Republik Bulgarien, Republik Moldau, Ukraine). Rund 2.400 km des Flusses sind für große Güterschiffe befahrbar. Der als Bundeswasserstraße schiffbare deutsche Teil der Donau erstreckt sich von Kelheim bis zur deutsch-österreichischen Grenze (rund 213 km).

Die Bundeswasserstraße Donau unterteilt sich dabei im Wesentlichen in die folgenden Abschnitte:

1. einen sehr kurzen, stromaufwärts von Kelheim (noch vor der Einmündung des Main-Donau-Kanals) befindlichen Donauabschnitt;
2. den Bereich von der Einmündung des Main-Donau-Kanals bei Kelheim bis in den Bereich Regensburg (kanalisiert);
3. das sich in einen Hauptarm, mehrere Nebenarme und einen Kanal verzweigende Stromnetz im Raum Regensburg;
4. die weitere von Regensburg bis Straubing kanalisierte Donau;
5. den zum Teil sehr kurvenreichen, freifließenden Teil der Donau zwischen Straubing stromabwärts bis nach Vilshofen;
6. den Bereich zwischen Vilshofen und Passau;
7. das Stadtgebiet Passau mit dem Mündungsbereich des Inns und der Ilz und
8. die von Passau stromabwärts bis nach Jochenstein führende, kanalisierte Grenzstrecke mit der Republik Österreich.

Auf der Grundlage der Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau, der sogenannten „Belgrader Akte“, vom 8. August 1948 wird die Schifffahrt auf der Donau durch eine

internationale Stromkommission, die Donaukommission, geregelt. Dadurch soll eine angenähert gleiche Rechtsanwendung auf der gesamten Donau gewährleistet werden. Deutschland ist seit 1999 Mitglied der Donaukommission; bis zu diesem Zeitpunkt nahm Deutschland an den Sitzungen der Kommission als Beobachter teil.

Die schiffahrtspolizeilichen Vorschriften für die Donau ergeben sich aus den von der Donaukommission beschlossenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Schifffahrt auf der Donau“ (Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur la Danube, kurz DFND), die in Deutschland bisher durch die Donauschiffahrtspolizeiverordnung umgesetzt wurde. Sie ist eine der insgesamt vier auf den deutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich zur Anwendung kommenden Schifffahrtspolizeiverordnungen (Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung, Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, Moselschiffahrtspolizeiverordnung, Donauschiffahrtspolizeiverordnung).

Im Juni 2018 hat die Donaukommission eine neue DFND beschlossen, die ab dem 1. Juli 2019 auf der Donau angewendet werden sollte. Auf ihrer Plenarsitzung in 2023 hat sie bereits eine weitere überarbeitete Polizeiverordnung, die DFND 2023 beschlossen, die ab 01.01.2024 gelten soll.

Die Donaukommission orientiert sich im Rahmen der Fortentwicklung der DFND ihrerseits stark an den Neuerungen der Europäischen Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (CEVNI). Bei der CEVNI handelt es sich um die Empfehlungen der in Genf residierenden „Wirtschaftskommission für Europa“ der Vereinten Nationen. Im Rahmen der Weiterentwicklung der CEVNI können allgemein folgende Tendenzen beobachtet werden:

- das Bemühen, technische Neuerungen in den Normtext einfließen zu lassen (zum Beispiel Radar, AIS (Automatic Identifikation System – Automatisches Identifikationssystem));
- das Bestreben der langfristigen Übernahme von Regeln und Begrifflichkeiten aus dem Seebereich;
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verständlichkeit und besseren Anwendbarkeit der bereits bestehenden Normen.

Die beiden letztgenannten Maßnahmen wirken sich dabei bisweilen auch kontraproduktiv auf das Verständnis und die Lesbarkeit der CEVNI-Vorschriften und damit indirekt negativ auch auf die DFND und eine sie umsetzende Polizeiverordnung aus. So führt die Übernahme von Begriffen aus dem Seebereich oftmals zu erheblichen Missverständnissen bei der Rechtsanwendung.

Im Rahmen der Verbesserung der Vorschriften tritt der Effekt ein, dass einige Normen immer wieder geändert und verbessert, ausdifferenziert oder wieder zurückverallgemeinert wurden, bis schließlich wieder der Ursprungszustand erreicht war. Dies führte dazu, dass die seit Jahren der Rechtsfortentwicklung nicht mehr angepasste, derzeit auf der deutschen Donau noch geltende Anlage A zur Donauschiffahrtspolizeiverordnung 1993 in Passagen inzwischen wieder aktueller ist als die vorletzte Version der DFND, die DFND 2010.

Die Umsetzung einer von der Donaukommission empfohlenen DFND auf der deutschen Donau in einer eigenen Donauschiffahrtspolizeiverordnung war so lange unproblematisch, solange die Donau noch nicht über den Main-Donau-Kanal an das übrige deutsche Wasserstraßennetz angebunden war. Seit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals im Jahr 1992 führt die Umsetzung der DFND in einer eigenen Verordnung dazu, dass auf der Main-Donau-Wasserstraße ein

Rechtswechsel zwischen der auf dem Main und dem Main-Donau-Kanal zur Anwendung kommenden Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung sowie der Donauschiffverkehrspolizeiverordnung stattfindet. Dieser Zustand würde mit jeder auf der deutschen Donau in Kraft zu setzenden Neufassung der DFND verstärkt.

Sachdienlicher ist vielmehr eine Vereinheitlichung des Rechtsrahmens und damit eine Angleichung der Regelungen der Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung und der DFND. Eine solche Angleichung ist rechtlich möglich, da die Donaukommission mit der DFND lediglich eine Empfehlung ausspricht, von der die einzelnen Mitgliedsstaaten abweichen können. Zudem nähert sich die DFND mit jeder Änderung weiter an die Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung an.

Um die Umsetzung der DFND in deutsches Recht einschließlich nationaler Abweichungen transparent zu gestalten und gleichzeitig nur ein Regelwerk für die gesamte Main-Donau-Wasserstraße zu schaffen ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr in Abstimmung mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt und dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Donau MDK zu dem Schluss gekommen, auf eine generelle Übernahme der DFND 2018 oder 2023 auf der deutschen Donau zu verzichten und stattdessen die Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung auf der deutschen Donau in Kraft zu setzen sowie in einem neuen Sonderkapitel „Donau“ der Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung die notwendigen Sondervorschriften für die deutsche Donau zu normieren. Diese Entscheidung wird zusätzlich dadurch untermauert, dass mit der DFND 2023 eine weitere Annäherung der Bestimmungen an die Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung erfolgt ist.

In diesem Zusammenhang spielen auch die Verhältnisse auf der deutsch-österreichischen Grenzstrecke eine wesentliche Rolle. Im Rahmen der etwa 20 km langen Grenzstrecke ist zu beachten, dass das Nordufer der Donau zum Freistaat Bayern, das Südufer zum Bundesland Oberösterreich der Republik Österreich gehört. Die genaue Grenze wird von der ursprünglichen Strömungsmittellinie der seinerzeit noch nicht kanalisierten Donau gebildet. Infolge des Aufstauens der Donau nach dem Bau der Schleuse Jochenstein „pendelt“ die beibehaltene Staatsgrenze (aus der Vogelperspektive betrachtet) jetzt jedoch vergleichsweise stark zwischen dem Nord- und dem Südufer. Dies wiederum führt dazu, dass ein im Bereich der Grenzstrecke auf der Donau fahrendes Fahrzeug im Regelfall mehrfach die Staatsgrenze überschreitet.

Die Republik Österreich hat für den auf ihrem Staatsgebiet liegenden Abschnitt der Donau, einschließlich der Grenzstrecke, vollumfänglich die DFND 2018 in Kraft gesetzt; für die DFND 2023 ist dies entsprechend zu erwarten. Diesem Umstand könnte dadurch Rechnung getragen werden, für die deutsch-österreichische Grenzstrecke ein weiteres Sonderkapitel zur Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung zu erlassen oder innerhalb des Sonderkapitels „Donau“ entsprechende Vorschriften zu normieren.

Das wiederum hätte(n) (ein) umfangreiche(s) Sonderkapitel/Sondervorschriften für die gemeinsame Grenzstrecke mit Abweichungsvorschriften vom Allgemeinen Teil der Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung (aber auch mit Abweichungen von dem regionalen Donau-Kapitel der Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung) zur Folge, die dann aber nur auf einem kleinen Streckenabschnitt zur Geltung kämen. Für diese Vorschriften müssen sodann auch noch Bußgeldbewehrungen eingezogen werden. Es würde dann auf der gemeinsamen Grenzstrecke ein Missverhältnis zwischen einem hochkomplexen Normgefüge und einem kleinen Anwendungsbereich bestehen. Daher wird auf besondere Regelungen für die deutsch-österreichische Grenzstrecke verzichtet und im Rahmen des schiffverkehrspolizeilichen Vollzugs in Kauf genommen, festzustellen, auf welchem Hoheitsgebiet sich ein Fahrzeug befindet.

Im Rahmen der Inkraftsetzung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung auf der deutschen Donau werden zudem bestehende vorübergehende Regelungen für den Main und den Main-Donau-Kanal und die deutsche Donau in dauerhaftes Recht übernommen. Hintergrund der Regelungen ist die Zulassung von Fahrzeugen und Verbänden mit einer Länge von mehr als 110,00 m für die Fahrt oberhalb des Hafens Aschaffenburg und den damit verbundenen Wegfall erforderlicher Einzelfallgenehmigungen.

Neben der Inkraftsetzung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung auf der deutschen Donau werden in weiteren binnenschifffahrtsrechtlichen Vorschriften die dort enthaltenen Bezüge auf die bisherige Donauschifffahrtspolizeiverordnung aufgehoben.

## II. Alternativen

Die Änderungen sind im Interesse der Rechtsklarheit und der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs angezeigt. Als Alternativen kämen in Betracht:

- die Übernahme der DFND 2023 in ihrer von der Donaukommission verabschiedeten Fassung ohne weitere, auf die deutsche Donau zugeschnittene Vorschriften, mit lediglich besonderen wasserstraßenspezifisch notwendigen Ergänzungen (insbesondere zu den Abmessungen der Fahrzeuge, Fahrverboten usw.) in einem zusätzlichen Teil. Da es sich bei der DFND allerdings nur um eine „Empfehlung“ handelt, weichen viele Mitgliedsstaaten der Donaukommission bereits heute auf ihren Gewässern von der DFND ab. Der Umfang sowie die Darstellung der Abweichungen sind sehr inhomogen. Es ist folglich für den Rechtsanwender nicht auf Anhieb erkennbar, in welchem Umfang die DFND in den verschiedenen Donauanrainerstaaten jeweils zur Anwendung kommt. Der Einführung der DFND „in Reinform“ stünde damit kein die Rechtszersplitterung innerhalb Deutschlands (vier Regelungszonen: Rhein, Mosel, Geltungsbereich der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung, Donau) kompensierender Vorteil gegenüber;
- die Übernahme der DFND 2023 mit nationalen Abweichungen in größtmöglichem Maße, um die DFND noch weiter an die Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung heranzuführen. Im Ergebnis würden dadurch auf der deutschen Donau die Regelungen der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung nur unter einer anderen Überschrift zur Anwendung kommen. Der hierfür zu betreibende Aufwand im Rahmen der Überarbeitung der DFND wie auch der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung wäre groß. Die Erfassbarkeit der gesetzlichen Vorschriften durch den Normadressaten würde dadurch erheblich erschwert;
- die Übernahme der DFND 2023 mit vereinzelt, besonders ausgewiesenen nationalen Abweichungen und dadurch Beibehaltung einer zusätzlichen Rechtszone. Der hierdurch scheinbar entstehende Vorteil einer Übergangszone auf der deutschen Donau vom Geltungsbereich der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in den Geltungsbereich der DFND (ab der deutsch-österreichischen Grenze) wäre in Wirklichkeit ein Nachteil, weil die bereits bestehende zusätzliche Rechtszone „Donau“ Bestand hätte;
- die Übernahme der DFND 2023 mit vereinzelt, nicht besonders ausgewiesenen nationalen Abweichungen, um die Lesbarkeit der Vorschriften zu erleichtern. Auch der hierdurch wiederum scheinbar entstehende Vorteil einer Übergangszone auf der deutschen Donau vom Geltungsbereich der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in den Geltungsbereich der DFND (ab der deutsch-österreichischen Grenze) wäre in Wirklichkeit ein Nachteil, weil erneut eine zusätzliche Rechtszone beibehalten würde. Dabei könnte dann aber noch nicht einmal mehr auf Anhieb erfasst werden, ob und inwieweit eine

Rechtsvorschrift von der DFND oder der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung abweicht. Zudem entstünde ein hoher Arbeitsaufwand bei der künftigen Überarbeitung der Vorschriften.

Die aufgezeigten Alternativen wären im Interesse möglichst durchgängiger, für den Normadressaten eingängiger und klar zuzuordnender Vorschriften auf der gesamten Main-Donau-Wasserstraße aus den angeführten Gründen die weniger geeigneten Wege zur Aktualisierung der für die deutsche Donau geltenden schifffahrtspolizeilichen Vorschriften.

### III. Regelungskompetenz

Die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, zum Teil mit Einvernehmen des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales und der Mitzeichnung durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, ergibt sich aus § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 6a und 8 in Verbindung mit Satz 2, Absatz 2, Absatz 5 Satz 2, Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b, § 3e Absatz 1 Satz 1 und 3 Nummer 2 und § 14 Satz 1 Binnenschifffahrtsgesetz, § 27 Absatz 1 und 2, Absatz 1 in Verbindung mit § 24 Absatz 1, und § 46 Satz 1 Nummer 1 und 3 und Satz 2 Bundeswasserstraßengesetz sowie § 22 Absatz 4 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 1 Satz 2 und 3 des Bundesgebührengesetzes.

Siehe hierzu im Einzelnen die Eingangsformel der Verordnung.

### IV. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Verordnungsentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und den völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar. Im Hinblick auf die technischen Anforderungen an die Fahrzeuge und deren Ausrüstung wird der Entwurf nach der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. 241 vom 17.9.2015, S. 1.) notifiziert.

### V. Regelungsfolgen

#### 1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die Aufhebung der Donauschifffahrtspolizeiverordnung und die Inkraftsetzung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung auf der deutschen Donau tragen zur Entbürokratisierung bei, weil dadurch die bisher auf den deutschen Bundeswasserstraßen einschlägigen vier Schifffahrtspolizeiverordnungen auf drei reduziert werden.

#### 2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Änderungen der Verordnung zur Einführung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung und der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung stehen im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinn der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Die Verordnung trägt dazu bei, die Binnenschifffahrt als Verkehrsträger zu modernisieren, zukunftssicher zu machen, ihre Fortentwicklung zu verbessern und ihren Anteil am Gesamtgüterverkehr zu stabilisieren und weiter zu erhöhen. Die Verbesserung des Fahrzeugeinsatzes erfolgt im Interesse einer zukunftsorientierten Entwicklung der Binnenschifffahrt.

Durch die Inkraftsetzung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung auf der deutschen Donau wird die deutsche Binnenschiffahrt entlastet. Es entsteht nunmehr ein Rechtsrahmen für die gesamte Main-Donau-Wasserstraße. Das wirkt sich positiv auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs aus, weil die Schiffsführung sich auf einheitliche Vorschriften stützen kann und nicht mehr von dem einen zu dem anderen Rechtskreis umdenken muss.

Ausrüstungsvorschriften werden vereinheitlicht. Dies zeigt sich insbesondere am Wegfall des sogenannten „Dreitonzeichens“, das im Gegensatz zu den übrigen Bundeswasserstraßen auf der Donau immer noch gegeben werden musste. Dies wiederum setzte eine zusätzliche Ausrüstung mit einem entsprechenden Schallsignalgerät voraus, was nunmehr entfällt.

Bisher auf der Donau, dem Main und dem Main-Donau-Kanal nur vorübergehend zugelassene Fahrzeugabmessungen werden dauerhaft integriert. Dadurch können die Fahrzeuge besser ausgelastet und der Durchlauf der eingesetzten Fahrzeuge erhöht werden. Beides trägt dazu bei, dass die Fahrzeuge wirtschaftlicher eingesetzt werden können, wodurch die Unternehmen der deutschen Binnenschiffahrt entlastet werden. Durch die Übernahme in dauerhaftes Recht können die Binnenschiffahrtsunternehmen darauf vertrauen, dass die Abmessungen auch künftig Bestand haben.

Die Verordnung entspricht damit den Zielen SDG 8 „Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum“ (Indikatorenbereich 8.4 „Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit: Wirtschaftsleistung umwelt- und sozialverträglich steigern“; Indikator „Andere Relevanz“: Verbesserter Einsatz von Binnenschiffen auf den Bundeswasserstraßen. Verbesserung der Planungssicherheit für die Unternehmen der Binnenschiffahrt.) und dem Prinzip der nachhaltigen Entwicklung.

### 3. Auswirkungen auf mittelständische Unternehmen (KMU)

Die Vorschriften richten sich an Selbstständige und Unternehmen der deutschen Binnenschiffahrt, die überwiegend zu den mittelständischen Unternehmen zählen. Diese werden durch die/ den laufenden Bürokratiekosten und Erfüllungsaufwand, die/ der mit der Ausweitung der Mitführipflicht von Urkunden und sonstigen Unterlagen, der Vorlagepflicht weiterer Urkunden und sonstiger Unterlagen und der Ausrüstungsverpflichtung mit einer zweiten Sprechfunkanlage verbunden sind, belastet. Von den laufenden Kosten sind nach den vorstehenden Berechnungen insgesamt 151 Fahrzeuge betroffen. Legt man die gesamten Kosten (2.876,32 Euro) auf diese Fahrzeuge um, werden die Unternehmen der deutschen Binnenschiffahrt mit rund 19,05 Euro je betroffenem Fahrzeug/Jahr durch die/ den neuen laufenden Bürokratiekosten und Erfüllungsaufwand belastet.

### 4. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

### 5. Erfüllungsaufwand

Mit der Übernahme der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung auf die deutsche Donau wird dort eine neue Schiffsahrtspolizeiverordnung in Kraft gesetzt, deren wesentlicher Inhalt aus Verhaltenspflichten besteht. Hierzu zählen auch vorgeschriebene Meldungen zwischen den Fahrzeugen im Verkehr untereinander, um zum Beispiel das sichere Begegnen oder das Fahren bei unsichtigem Wetter abzusprechen. Daneben enthält die Verordnung aber auch Vorschriften,

aus denen für die Bürgerinnen und Bürger, die Wirtschaft und die Verwaltung Erfüllungsaufwand entstehen kann, insbesondere aus erlaubnispflichtigem Verhalten oder Vorlagepflichten gegenüber den zuständigen Behörden.

Die Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung löst jedoch eine bestehende Polizeivorschrift auf der Donau, die Donauschiffverkehrspolizeiverordnung 1993, und eine Verordnung vorübergehender Art, die Siebenundzwanzigste Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Donauschiffverkehrspolizeiverordnung, ab. Der größte Teil der Vorschriften, die einen Erfüllungsaufwand generieren können, bestehen bereits in dem derzeit auf der Donau geltenden Regelwerk, aufgrund bereits geltender schiffverkehrspolizeilicher Anordnungen oder sind aufgrund bestehender Erfahrungen nicht zu erwarten. Zusätzlich, das heißt, neuer Erfüllungsaufwand entsteht durch folgende Vorgaben und Informationspflichten:

#### Bürgerinnen und Bürger

- Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen auf einem Fahrzeug (§ 1.10 Nummer 1 in Verbindung mit Nummer 7 und 8 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Vorlage von Urkunden und sonstigen Unterlagen eines Fahrzeugs (§ 1.10 Nummer 1 in Verbindung mit Nummer 9 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Meldung einer Beschädigung der Wasserstraße (§ 1.14 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung).

#### Wirtschaft

- Anforderungen an die Beladung und freie Sicht; Höchstzahl der Fahrgäste (§ 1.07 Nummer 2 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10 Nummer 1 in Verbindung mit Nummer 7 und 8 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Vorlage von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10 Nummer 1 in Verbindung mit Nummer 9 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Meldung einer Beschädigung der Wasserstraße (§ 1.14 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Beantragung einer Erlaubnis zum Laden, Löschen, Leichtern an einer Stelle, an der der Schifffahrt behindert oder gefährdet werden kann (§ 1.25 Nummer 1 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Beantragung einer Erlaubnis zum Laden, Löschen, Leichtern in einem Schifffahrts- oder Schleusenkanal (§ 1.25 Nummer 2 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Besondere Kennzeichnung der Fahrzeuge, die verflüssigtes Erdgas (LNG) als Brennstoff nutzen (§ 2.06 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Ausrüstungsverpflichtung mit zwei betriebssicheren Sprechfunkanlagen (§ 4.05 Nummer 2 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Beantragung einer Genehmigung zum Treibenlassen (§ 6.19 Nummer 1 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Beantragung einer Ausnahme von den Vorschriften über das Mitführen von Trägerschiffleichtern an der Spitze eines Schubverbandes (§ 8.04 Nummer 3 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Beantragung einer Erlaubnis zur Fortbewegung von Schubleichtern (§ 8.05 Nummer 2 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Beantragung einer Erlaubnis zum Aufenthalt im Bereich des Bunkerns von verflüssigtem Erdgas (LNG) (§ 29.04 Nummer 4 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung).

## Verwaltung

- Kontrolle des Mitführens von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10 Nummer 1 in Verbindung mit Nummer 9 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Entgegennahme der Meldung einer Beschädigung der Wasserstraße (§ 1.14 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Erteilung einer Erlaubnis zum Laden, Löschen, Leichtern an einer Stelle, an der die Schifffahrt behindert oder gefährdet werden kann (§ 1.25 Nummer 1 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Erteilung einer Erlaubnis zum Laden, Löschen, Leichtern in einem Schifffahrts- oder Schleusenkanal (§ 1.25 Nummer 2 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Erteilung einer Genehmigung zum Treibenlassen (§ 6.19 Nummer 1 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Zulassen einer Ausnahme von den Vorschriften über das Mitführen von Trägerschiffsleichtern an der Spitze eines Schubverbandes (§ 8.04 Nummer 3 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Erteilung einer Erlaubnis zur Fortbewegung von Schubleichtern (§ 8.05 Nummer 2 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung),
- Erteilung einer Erlaubnis zum Aufenthalt im Bereich des Bunkerns von verflüssigtem Erdgas (LNG) (§ 29.04 Nummer 4 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung).

### 5.1 Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger

Der Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger ergibt sich aus der Nutzung von Sportfahrzeugen auf der Donau, die in aller Regel Kleinfahrzeuge sind.

#### ***Informationspflicht 1***

*Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen auf einem Fahrzeug (§ 1.10 Nummer 1 in Verbindung mit Nummer 7 und 8 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)*

Gegenüber den derzeit auf der deutschen Donau geltenden Regelungen müssen Fahrzeuge, und damit auch Sportfahrzeuge, die die deutsche Donau befahren, künftig zusätzliche Urkunden an Bord mitführen. Sportfahrzeuge sind in der Regel Kleinfahrzeuge, so dass sie nur einen Teil der für die übrigen Fahrzeuge vorgesehenen Urkunden und sonstigen Unterlagen mitführen müssen.

Soweit die Urkunde über das Kleinfahrzeugkennzeichen betroffen ist, ergibt sich die Mitführungspflicht bereits aus der bestehenden Binnenschiffverkehr-Kennzeichnungsverordnung, die auch auf der deutschen Donau gilt, und aus einer vorübergehenden Regelung zu § 1.10 der derzeit auf der Donau geltenden Anlage A zur Donauschiffverkehrspolizeiverordnung 1993. Der entsprechende Befähigungsnachweis zum Führen des Fahrzeugs ist bereits nach der Sportbootführerscheinverordnung mitzuführen. Daher ergibt sich durch das Inkrafttreten der in der Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung bereits normierten Mitführungspflicht von Urkunden und sonstigen Unterlagen auf der Donau für die Bürgerinnen und Bürger bezüglich dieser beiden Urkunden kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Darüber hinaus ergibt sich die Mitführungspflicht teilweise auch nur dann, wenn entsprechende Einrichtungen an Bord vorhanden sind (Sprechfunk, Flüssiggasanlagen). Soweit der Sprechfunk betroffen ist, kann davon ausgegangen werden, dass lediglich geschlossene Sportfahrzeuge mit einem Sprechfunkgerät ausgerüstet sind. Im Hinblick auf die Verwendung von Flüssiggasanlagen können keine Fallzahlen angegeben oder abgeschätzt werden. Für die weitere Berechnung

wird die zusätzliche Mitführipflicht daher auf zwei Urkunden bezogen, das Sprechfunkzeugnis und die mit der Ausrüstung mit einer Sprechfunkanlage verbundenen Urkunde Frequenzzuteilung/Zuteilungsurkunde. Der Erfüllungsaufwand beinhaltet das Zusammenstellen und Verbringen der Urkunden an Bord der Sportfahrzeuge. Das Verbringen der Urkunden an Bord der Fahrzeuge dürfte nicht losgelöst von dem Anbordgehen aus einem konkreten anderen Anlass erfolgen; daher wird das Zusammenstellen und Verbringen der Urkunden zusammengefasst. Nach dem Verkehrsbericht 2017 der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (die Verkehrsberichte 2018, 2019, 2020, 2021 und 2022 der Generaldirektion enthalten hierzu keine Angaben) haben insgesamt rund 3.920 Sportfahrzeuge die Schleusen Kelheim, Regensburg und Jochenstein passiert. Angaben darüber, welchen Anteil deutsche Kleinfahrzeuge an der Gesamtzahl hatten, liegen nicht vor. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass der überwiegende Teil der Sportfahrzeuge deutsche Fahrzeuge und Kleinfahrzeuge waren. Daher werden für die weiteren Berechnungen 3.400 Fahrzeuge zugrunde gelegt.

Es liegen auch keine Angaben darüber vor, wie viele dieser Sportfahrzeuge geschlossene und wie viele offene Sportfahrzeuge waren. Bei der Annahme einer hälftigen Verteilung (1.700 geschlossene und 1.700 offene Sportfahrzeuge) und der weiteren Annahme, dass zwei Drittel der geschlossenen Sportfahrzeuge mit Sprechfunk ausgerüstet sind, wird insgesamt von (gerundet) 1.133 Sportfahrzeugen ausgegangen. Hieraus ergibt sich folgender zusätzlicher einmaliger Erfüllungsaufwand aus dieser Informationspflicht:

Tätigkeit	Zeitaufwand - Minuten -	Fallzahl
Zusammenstellen und Verbringen der Urkunden an Bord des Sportfahrzeugs	5	
Summe Zeitaufwand je Fall	5	1.133 Fahrzeuge
Erfüllungsaufwand für das Mitführen von Urkunden und Unterlagen auf einem Klein- (Sport-) Fahrzeug		94 Stunden (gerundet)

### **Informationspflicht 2**

*Vorlage von Urkunden und sonstigen Unterlagen eines Fahrzeugs (§ 1.10 Nummer 1 i.V.m Nummer 9 Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung)*

Die von einem Sportfahrzeug (siehe Informationspflicht 1) mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen sind den zur Kontrolle zuständigen Behörden auf Verlangen vorzulegen. Soweit die Urkunde über das Kleinfahrzeugkennzeichen betroffen ist, ergibt sich die Aushändigungspflicht bereits aus der bestehenden Binnenschifffahrt-Kennzeichnungsverordnung. Der entsprechende Befähigungsnachweis zum Führen der Fahrzeuge ist bereits nach der Sportbootführerscheinverordnung den zur Kontrolle befugten Personen auszuhändigen. Daher ergibt sich durch die entsprechend normierte Vorlagepflicht in der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung für die Bürgerinnen und Bürger bezüglich dieser beiden Urkunden kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Die zusätzliche Vorlagepflicht betrifft demnach lediglich das Sprechfunkzeugnis und die Urkunde Frequenzzuteilung/Zuteilungsurkunde. Zugrunde zu legen sind insofern 1.133 deutsche Sportfahrzeuge (siehe Informationspflicht 1), die die deutsche Donau befahren. Die Kontrollen

werden von der Wasserschutzpolizei durchgeführt. Da diese in ihrer Entscheidung frei ist, wann und wie oft sie Kontrollen durchführt, lässt sich eine Fallzahl vorab nur schwer ermitteln. Legt man die Annahme zugrunde, dass 40 Prozent der auf der deutschen Donau verkehrenden deutschen Sportfahrzeuge im Jahr kontrolliert werden, ergibt sich (gerundet) eine Fallzahl von etwa 453 Kontrollen.

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand beinhaltet die Aushändigung der Urkunden an die Wasserschutzpolizei. Hierfür kann ein Zeiterfordernis von 2 Minuten angesetzt werden. Hieraus ergibt sich der nachstehende zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand aus dieser Informationspflicht:

Tätigkeit	Zeitaufwand - Minuten -	Fallzahl
Aushändigung der Urkunden	2	
Summe Zeitaufwand je Fall	2	453
Erfüllungsaufwand für das Aushändigen von Urkunden und sonstigen Unterlagen auf einem Klein- (Sport-) Fahrzeug		15 Stunden (gerundet)

### **Informationspflicht 3**

#### *Meldung einer Beschädigung der Wasserstraße (§ 1.14 Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung)*

Der Schiffsführer eines Sportfahrzeuges hat eine Beschädigung der Wasserstraße der zuständigen Behörde zu melden. Eine konkrete Bemessung des Erfüllungsaufwandes ist nicht möglich. Es liegen keine belastbaren Daten darüber vor, in wie vielen Fällen entsprechende Beschädigungen stattfinden und gegebenenfalls von Schiffsführern von Sportfahrzeugen festgestellt werden. Nach Einschätzung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes kommt ein solcher Fall höchstens einmal im Jahr vor. Der durch die Vorschrift entstehende zusätzliche Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger kann daher vernachlässigt werden.

Durch das Inkrafttreten der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung auf der deutschen Donau entsteht somit für die Bürgerinnen und Bürger ein einmaliger zusätzlicher Erfüllungsaufwand aus Informationspflichten in Höhe von rund 94 Stunden und ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand aus Informationspflichten in Höhe von rund 15 Stunden.

#### 5.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft; davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

### **Vorgabe 1**

#### *Höchstzulässige Beladung; Höchstzahl der Fahrgäste; Sicht (§ 1.07 Nummer 2 Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung)*

Die Regelungen der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung sehen vor, dass die freie Sicht durch die Ladung oder die Trimmlage des Fahrzeugs nicht weiter als 250 m vor dem Bug eingeschränkt werden darf. Die Einhaltung der Vorschrift kann dadurch erreicht werden, dass ausschließlich Ladung transportiert wird, durch die der Sichtschatten nicht eingeschränkt wird. Der Eigentümer eines Fahrzeugs kann sich aber auch dafür entscheiden, das Steuerhaus entsprechend anzupassen, um größere Ladungsteile transportieren zu können, ohne dass die Vorschrift dies konkret fordert. Ungeachtet dessen wird ein möglicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand betrachtet.

Die Binnenflotte auf der deutschen Donau verfügt bereits heute zu etwa 80 bis 90 % über Steuerhaushebeeinrichtungen, die die Einhaltung des maximalen Sichtschattens von 250 m vor dem Bug auch für hohe Konstruktionsteile ermöglichen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der überwiegende Anteil dieser Binnenflotte auf der Donau auch das Rheinstromgebiet mit dem Main und dem Main-Donau-Kanal befährt, wo die Vorgabe bereits gilt, und die Voraussetzungen heute schon erfüllt. Insbesondere die Fahrzeuge, die in den letzten 20 Jahren gebaut oder modernisiert wurden, verfügen über Steuerhauslifte, die die Anforderungen an den maximalen Sichtschatten regelmäßig erfüllen. Die neueren Fahrzeuge sind entweder für den dreilagigen oder vierlagigen Containerverkehr zugelassen und können somit Ladung, die entweder 7,50 m oder 10 m hoch ist, transportieren. Bei den modernisierten Fahrzeugen wurde beim Bau eines neuen Steuerhauses darauf geachtet, auch für den Containerverkehr oder Konstruktionsmitteltransport geeignet zu sein.

Die Eigentümer von Fahrzeugen, die jetzt noch nicht über die technischen Einrichtungen wie Lift- oder Hebebühnen verfügen, haben meist auch kein wirtschaftliches Interesse an diesen Transporten. Die Konstruktionsteile, die besonders hoch sind, sind meist entweder besonders breit (rund = Kessel) oder schwer (viereckig = Schwerlastteile). Damit scheiden ältere Fahrzeuge oder schmalere Fahrzeuge grundsätzlich aus, weil die Laderaumbreite zu schmal ist oder die zu schwache Schiffsbaukonstruktion den sicheren Transport von Schwerlasten unmöglich macht. Teilweise wäre auch eine Amortisation der Kosten für den Umbau eines Steuerhauses aufgrund des Alters der Fahrzeuge nicht mehr zu erwarten.

Es kann daher davon ausgegangen werden, dass lediglich in Einzelfällen aufgrund der Vorschriften zur freien Sicht heute noch Anpassungen an Steuerhäusern vorgenommen werden. Der hieraus resultierende Aufwand lässt sich daher nicht abschätzen.

### **Informationspflicht 1**

*Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10 Nummer 1 in Verbindung mit Nummer 7 und 8 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)*

Gegenüber den derzeit auf der deutschen Donau geltenden Regelungen müssen Fahrzeuge der gewerblichen Binnenschiffahrt, einschließlich der Fahrgastschiffahrt, die die deutsche Donau befahren, künftig zusätzliche Urkunden und sonstige Unterlagen an Bord mitführen. Dies betrifft nicht nur „Großfahrzeuge“, sondern auch die Kleinfahrzeuge der gewerblichen Binnenschiffahrt. Obwohl Kleinfahrzeuge nur einen Teil der für die übrigen Fahrzeuge vorgesehenen Urkunden und sonstigen Unterlagen mitführen müssen, wird die Mitführungspflicht zusammenhängend betrachtet.

Die in Rede stehenden Fahrzeuge befahren überwiegend die gesamte Main-Donau-Wasserstraße einschließlich des Rheins, sodass sich die Mitführungspflicht für diese Fahrzeuge bereits jetzt aus der Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung ergibt. Lediglich für nur auf der Donau verkehrende deutsche Fahrzeuge ergibt sich somit ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand aus dieser Informationspflicht. Dem Verkehrsbericht 2022 der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt lässt sich jedoch nicht entnehmen, inwieweit die Fahrzeuge der gewerblichen Binnenschiffahrt, die die Schleusen Kelheim und Jochenstein durchfahren haben, ausschließlich auf der deutschen Donau unterwegs waren. Daher wird von den Fahrzeugen der deutschen Binnenflotte ausgegangen, die ihren Heimatort an der deutschen Donau haben.

Nach der Zentralen Binnenschiffsbestandsdatei mit Stand 31.12.2021 sind dies 160 Fahrzeuge. Die für Schubleichter und andere Fahrzeuge ohne Antriebsmaschine, die nicht über Wohnräume, Steuerhäuser oder Aufenthaltsräume verfügen, maßgeblichen Urkunden (Fahrtauglichkeitsbescheinigung, Eichschein) brauchen auf diesen nicht mitgeführt zu werden, sofern auf

ihnen eine Metalltafel angebracht ist, auf der die Einheitliche Europäische Schiffsnummer, die Nummer des Schiffsattests/Schiffszeugnisses und gegebenenfalls die Mindestbesatzung angebracht sind. Davon wird im Folgenden grundsätzlich ausgegangen, so dass in die weitere Betrachtung lediglich 108 Fahrzeuge (160 Fahrzeuge ./. Schubleichter und Schuten) einfließen. Der zusätzliche Erfüllungsaufwand beinhaltet das einmalige Zusammenstellen der geforderten Urkunden und sonstigen Unterlagen und deren Verbringen an Bord der Fahrzeuge. Hierfür kann ein Zeiterfordernis von 20 Minuten angesetzt werden, da das Verbringen der Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord der Fahrzeuge nicht losgelöst von dem Anbordgehen aus einem konkreten anderen Anlass erfolgen dürfte. Für die Tätigkeit ist ein niedriges Qualifikationsniveau vorauszusetzen, so dass nach der Lohnkostentabelle für die Wirtschaft – Verkehr und Lagererei – ein Kostensatz von 23,20 Euro/Stunde<sup>2</sup> anzusetzen ist. Daraus ergeben sich folgende einmalige Bürokratiekosten aus Informationspflichten für die deutsche Wirtschaft:

108 Fahrzeuge (Fälle) x 20 Minuten = 2.160 Minuten = 36 Stunden x 23,20 Euro = 835,20 Euro.

Die an Bord zu verbringenden Urkunden und sonstigen Unterlagen haben teilweise eine zeitlich beschränkte Gültigkeit, die in ihrer Dauer stark variiert. Nach Ablauf der Gültigkeit sind die Urkunden oder sonstigen Unterlagen auszutauschen. Teilweise muss ein Austausch auch nur dann erfolgen, wenn bestimmte Ausrüstungsgegenstände oder die Besatzung ausgewechselt werden. In jedem Fall handelt es sich um einzelne Urkunden oder Unterlagen, die in diesen Fällen neu an Bord zu verbringen sind. Der damit zusammenhängende zusätzliche Erfüllungsaufwand für die Folgejahre kann nur schwer abgeschätzt werden. Legt man 10 % der einmaligen Bürokratiekosten zugrunde, kann von weiteren zusätzlichen Bürokratiekosten in Höhe von 83,52 Euro für die Folgejahre ausgegangen werden, die aus dieser Informationspflicht resultieren.

### **Informationspflicht 2**

*Vorlage von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10 Nummer 1 in Verbindung mit Nummer 9 Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung)*

Die von den Fahrzeugen der gewerblichen Binnenschiffahrt, einschließlich Kleinfahrzeuge und Fahrgastschiffe, mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen sind auf Verlangen den Bediensteten der zuständigen Behörden vorzulegen. Dies erfolgt in der Regel im Rahmen von Kontrollen durch die Wasserschutzpolizei. Betroffen hiervon sind alle Fahrzeuge, die die deutsche Donau befahren. Da der überwiegende Teil dieser Fahrzeuge die gesamte Main-Donau-Wasserstraße einschließlich des Rheins befährt und die nun vorgeschriebenen Unterlagen bereits an Bord mitführt, kann davon ausgegangen werden, dass die Wasserschutzpolizei die an Bord befindlichen Urkunden und sonstigen Unterlagen auf diesen Fahrzeugen bereits heute kontrolliert, auch wenn das derzeit geltende Regelwerk das Mitführen und damit auch die Kontrolle dieser Urkunden und sonstigen Unterlagen auf der Donau noch nicht vorschreibt. Daher wird sich der zusätzliche Aufwand ebenfalls auf die 108 deutschen Fahrzeuge erstrecken, die ausschließlich die deutsche Donau befahren (siehe Informationspflicht 1). Da die Wasserschutzpolizei in ihrer Entscheidung frei ist, wann und wie oft sie Kontrollen durchführt, lässt sich eine Fallzahl vorab nur schwer ermitteln. Legt man die Annahme zugrunde, dass höchstens 40 Prozent der ausschließlich auf der deutschen Donau verkehrenden Fahrzeuge im Jahr kontrolliert werden, ergibt sich eine Fallzahl von (gerundet) 43 Kontrollen.

---

<sup>2</sup> Anhang 7 Lohnkostentabelle Wirtschaft des Leitfadens Erfüllungsaufwand mit Stand September 2022

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand beinhaltet die Aushändigung der Urkunden und sonstigen Unterlagen an die Wasserschutzpolizei. Hierfür kann ein Zeiterfordernis von 5 Minuten angesetzt werden. Für die Tätigkeit ist ein niedriges Qualifikationsniveau vorauszusetzen, so dass nach der Lohnkostentabelle für die Wirtschaft – Verkehr und Lagerei – ein Kostensatz von 23,20 Euro/Stunde<sup>4</sup> anzusetzen ist. Daraus ergeben sich folgende zusätzliche jährliche Bürokratiekosten aus Informationspflichten für die deutsche Wirtschaft:

43 Fahrzeuge (Fälle) x 5 Minuten = 215 Minuten = (gerundet) 4 Stunden x 23,20 Euro = 92,80 Euro.

### ***Informationspflicht 3***

*Meldung einer Beschädigung der Wasserstraße (§ 1.14 Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung)*

Nach der Vorschrift hat der Schiffsführer eines Fahrzeugs der gewerblichen Binnenschifffahrt, einschließlich Kleinfahrzeuge und Fahrgastschiffe, eine Beschädigung der Wasserstraße der zuständigen Behörde zu melden. Eine konkrete Bemessung des Erfüllungsaufwandes ist nicht möglich. Es liegen keine belastbaren Daten darüber vor, in wie vielen Fällen entsprechende Beschädigungen stattfinden und gegebenenfalls von Schiffsführern von Fahrzeugen der gewerblichen Binnenschifffahrt festgestellt werden. Nach Einschätzung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes kommt ein solcher Fall auf der deutschen Donau höchstens einmal im Jahr vor, unabhängig von dem Flaggenstaat des Fahrzeugs. Der durch die Vorschrift entstehende zusätzliche Erfüllungsaufwand für die deutsche Wirtschaft kann daher vernachlässigt werden.

### ***Informationspflicht 4***

*Beantragung einer Erlaubnis zum Laden, Löschen, Leichtern an einer Stelle, an der die Schifffahrt behindert oder gefährdet werden kann (§ 1.25 Nummer 1 Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung)*

Die Vorschrift setzt eine Erlaubnis der zuständigen Behörde voraus, wenn an einer Stelle geladen, gelöscht oder geleichtert werden soll, an der die Schifffahrt behindert oder gefährdet werden kann. Aus der praktischen Erfahrung heraus rechnet die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für die deutsche Donau allerdings mit keinen entsprechenden Anträgen. Daher ist mit dieser Informationspflicht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die deutsche Wirtschaft verbunden.

### ***Informationspflicht 5***

*Beantragung einer Erlaubnis zum Laden, Löschen, Leichtern in einem Schleusenkanal (§ 1.25 Nummer 2 Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung)*

Die Vorschrift setzt eine Erlaubnis der zuständigen Behörde voraus, wenn in einem Schifffahrts- oder Schleusenkanal geladen, gelöscht oder geleichtert werden soll. Aus der praktischen Erfahrung heraus rechnet die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für die deutsche Donau allerdings mit keinen entsprechenden Anträgen. Daher ist mit dieser Informationspflicht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die deutsche Wirtschaft verbunden.

### **Vorgabe 2**

*Besondere Kennzeichnung der Fahrzeuge, die verflüssigtes Erdgas (LNG) als Brennstoff nutzen (§ 2.06 Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung)*

Fahrzeuge, die mit verflüssigtem Erdgas (LNG) betrieben werden, sind mit einem entsprechenden Tafelzeichen besonders zu kennzeichnen. Zurzeit haben nur einzelne Fahrzeuge der gewerblichen Binnenschiffahrt auf dem Rhein und der Mosel, die allesamt nicht von deutschen Eignern betrieben werden, einen LNG-Antrieb. Ein Erfüllungsaufwand für die deutsche Wirtschaft aufgrund der besonderen Kennzeichnung von Fahrzeugen, die LNG als Brennstoff nutzen und die deutsche Donau befahren, entsteht daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht. Inwieweit künftig deutsche Fahrzeuge der gewerblichen Binnenschiffahrt LNG-betrieben sein und auf der deutschen Donau eingesetzt werden, lässt sich derzeit nicht abschätzen.

### **Vorgabe 3**

*Ausrüstungsverpflichtung mit zwei betriebssicheren Sprechfunkanlagen (§ 4.05 Nummer 2 Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung)*

Die derzeit auf der deutschen Donau geltenden Regelungen normieren nicht ausdrücklich eine Verpflichtung, Fahrzeuge mit einer Sprechfunkanlage auszurüsten. Dies wird allerdings implizit vorausgesetzt. Für die gewerbliche Binnenschiffahrt einschließlich der Fahrgastschiffahrt setzt die derzeit geltende Anlage A zur Donauschiffahrtspolizeiverordnung heute aber grundsätzlich nur eine Sprechfunkanlage voraus. Zudem muss sich jedes Fahrzeug, das in die deutsche Donau einfährt, bereits im Rahmen des auf der Donau eingeführten Pilotprojektes „Schleusenmanagement“ über Sprechfunk melden.

Die Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung sieht jedoch vor, dass ein Fahrzeug nicht nur mit einer betriebssicheren Sprechfunkanlage, sondern mit zwei betriebssicheren Sprechfunkanlagen ausgerüstet sein muss; damit ist im Falle des Ausfalls einer Anlage sichergestellt, dass das Fahrzeug noch am Sprechfunkverkehr teilnehmen kann. Die Fahrzeuge, die überwiegend die gesamte Main-Donau-Wasserstraße befahren, dürften bereits mit zwei Sprechfunkanlagen ausgerüstet sein, weil diese nach der auf dem Main und dem Main-Donau-Kanal geltenden Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung bereits vorgegeben sind. Daher kann sich die Ausrüstungsverpflichtung nur auf die deutschen Fahrzeuge beziehen, die ausschließlich auf der Donau verkehren. Betroffen hiervon sind (gerundet) 108 Fahrzeuge (siehe Informationspflicht 1).

Die Preisspanne für eine zugelassene Sprechfunkanlage ist relativ hoch. Es kann von durchschnittlich 500 Euro/Stück ausgegangen werden. Auf der Grundlage von 108 Fällen ergibt sich daher im ersten Jahr aufgrund der Ausrüstung mit einer weiteren Sprechfunkanlage eine einmalige Belastung in Höhe von 54.000,00 Euro.

Sprechfunkanlagen unterliegen einer normalen Abnutzung. Unter zusätzlicher Berücksichtigung eines Ersatzes der Geräte wegen vorzeitigen technischen Defektes oder technischer Neuerungen wird davon ausgegangen, dass in den Folgejahren pro Jahr etwa 5 % der Geräte ausgetauscht werden. Dies führt zu einem weiteren zusätzlichen jährlichen Erfüllungsaufwand in den Folgejahren in Höhe von 2.700,00 Euro.

### **Informationspflicht 6**

*Beantragung einer Genehmigung zum Treibenlassen (§ 6.19 Nummer 1 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)*

Nach der Vorschrift ist das Treibenlassen eines Fahrzeugs, ausgenommen ein Kleinfahrzeug, nur mit einer Genehmigung der zuständigen Behörde erlaubt. Das Treibenlassen ist dabei keine gängige Fortbewegungsart, sondern erfolgt in einem absoluten Ausnahmefall. Belastbare Fallzahlen, wie oft ein Treibenlassen von der gewerblichen Binnenschiffahrt beantragt werden wird, lassen sich nicht ermitteln, weil die derzeit noch geltende Anlage A zur Donauschiffahrtspolizeiverordnung 1993 das Treibenlassen grundsätzlich verbietet. Nach Einschätzung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes werden hier keine Anträge erwartet. Daher kann davon ausgegangen werden, dass für die deutsche Wirtschaft hieraus kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht.

### **Informationspflicht 7**

*Beantragung einer Ausnahme von den Vorschriften über das Mitführen von Trägerschiffsleichtern an der Spitze eines Schubverbandes (§ 8.04 Nummer 3 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)*

Die Vorschrift sieht vor, dass die zuständige Behörde Ausnahmen von den Vorschriften über das Mitführen von Trägerschiffsleichtern an der Spitze eines Schubverbandes erteilen kann. Das Mitführen von Trägerschiffsleichtern an der Spitze eines Schubverbandes ist selten. Die Vorschrift ist für die deutsche Donau neu. Es lässt sich daher nicht abschätzen, in wie vielen Fällen entsprechende Anträge künftig gestellt werden. Der hieraus resultierende zusätzliche Erfüllungsaufwand für die deutsche Wirtschaft für die Antragstellung lässt sich aufgrund dessen zum jetzigen Zeitpunkt nicht bemessen.

### **Informationspflicht 8**

*Beantragung einer Erlaubnis zur Fortbewegung von Schubleichtern (§ 8.05 Nummer 2 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)*

Ein Schubleichter darf außerhalb eines Schubverbandes grundsätzlich nicht fortbewegt werden. § 8.05 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung enthält hierzu Ausnahmemöglichkeiten. Eine Ausnahme bildet die Fortbewegung mit Genehmigung der zuständigen Behörde. Aus der praktischen Erfahrung heraus rechnet die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für die deutsche Donau allerdings mit keinen Anträgen zum Verstellen eines Schubleichters, die über die konkreten, allgemein geltenden Ausnahmen hinausgehen. Daher ist aus dieser Informationspflicht mit keinem zusätzlichen Erfüllungsaufwand für die deutsche Wirtschaft zu rechnen.

### **Informationspflicht 9**

*Beantragung einer Erlaubnis zum Aufenthalt im Bereich des Bunkerns von verflüssigtem Erdgas (LNG) (§ 29.04 Nummer 4 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)*

Da auf der deutschen Donau bisher keine deutschen Fahrzeuge verkehren (siehe Vorgabe 2), die mit verflüssigtem Erdgas (LNG) betrieben werden, sind keine entsprechenden Anträge zu erwarten. Daher ist mit dieser Informationspflicht für die deutsche Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand verbunden.

Für die deutsche Wirtschaft ergibt sich damit nachstehender Erfüllungsaufwand aus dem Inkrafttreten der Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung auf der deutschen Donau:

<b>Vorgabe/ Informationspflicht (IP)</b>		<b>Einmaliger Umstel- lungsaufwand – Euro –</b>	<b>Jährlicher Erfül- lungsaufwand – Euro –</b>
Vorgabe 1	Höchstzulässige Beladung; Höchstzahl der Fahrgäste; Sicht (§ 1.07 Nummer 2 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)	-	-
IP 1	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10 Nummer 1 in Verbindung mit Nummer 7 und 8 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)	835,20	83,52
IP 2	Vorlage von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10 Nummer 1 in Verbindung mit Nummer 9 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)	-	92,80
IP 3	Meldung einer Beschädigung der Wasserstraße (§ 1.14 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)	-	-
IP 4	Beantragung einer Erlaubnis zum Laden, Löschen, Leichtern an einer Stelle, an der die Schifffahrt behindert oder gefährdet werden kann (§ 1.25 Nummer 1 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)	-	-
IP 5	Beantragung einer Erlaubnis zum Laden, Löschen, Leichtern in einem Schleusenkanal (§ 1.25 Nummer 2 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)	-	-
Vorgabe 2	Besondere Kennzeichnung der Fahrzeuge, die verflüssigtes Erdgas (LNG) als Brennstoff nutzen (§ 2.06 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)	-	-
Vorgabe 3	Ausrüstungsverpflichtung mit zwei betriebssicheren Sprechfunkanlagen (§ 4.05 Nummer 2 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)	54.000	2.700
IP 6	Beantragung einer Genehmigung zum Treibenlassen (§ 6.19 Nummer 1 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)	-	-
IP 7	Beantragung einer Ausnahme von den Vorschriften über das Mitführen von Trägerschiffsleichtern an der Spitze eines Schubverbandes (§ 8.04 Nummer 3 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)	-	-

<b>Vorgabe/ Informationspflicht (IP)</b>		<b>Einmaliger Umstel- lungsaufwand – Euro –</b>	<b>Jährlicher Erfül- lungsaufwand – Euro –</b>
IP 8	Beantragung einer Erlaubnis zur Fortbewegung von Schubleichtern (§ 8.05 Nummer 2 Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung)	-	-
IP 9	Beantragung einer Erlaubnis zum Aufenthalt im Bereich des Bunkerns von verflüssigtem Erdgas (LNG) (§ 29.04 Nummer 4 Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung)	-	-
<b>Gesamt</b>		<b>54.835,20</b>	<b>2.876,32</b>
<b>Gesamtbürokratiekosten aus Informationspflichten</b>		<b>835,20</b>	<b>176,32</b>

Dieser zusätzliche Erfüllungsaufwand stellt einen Mehraufwand („in“) für die deutsche Wirtschaft in Höhe von 2.876,32 Euro im Sinne der als Bürokratiekorrektiv eingeführten ‚One in, one out‘-Regel dar und wird aus dem reduzierten Aufwand („out“) für die deutsche Wirtschaft aus der „Verordnung zur Änderung der Sportbootführerscheinverordnung und der Binnenschiffpersonalverordnung vom 1. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2211)“ kompensiert.

Im Weiteren entstehen für die deutsche Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand oder zusätzliche Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

### 5.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

#### **Vorgabe 1**

*Kontrolle des Mitführens von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10 Nummer 1 in Verbindung mit Nummer 9 Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung)*

Gegenüber den derzeit auf der deutschen Donau geltenden Regelungen müssen Fahrzeuge der gewerblichen Binnenschiffahrt, einschließlich der Fahrgastschiffahrt, die die deutsche Donau befahren, künftig zusätzliche Urkunden und sonstige Unterlagen an Bord mitführen. Die mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen sind auf Verlangen den Bediensteten der zuständigen Behörden vorzulegen. Beides betrifft auch die Kleinfahrzeuge der gewerblichen Binnenschiffahrt. Obwohl Kleinfahrzeuge nur einen Teil der für die übrigen Fahrzeuge vorgesehenen Urkunden und sonstigen Unterlagen mitführen und vorlegen müssen, wird die Vorlagepflicht zusammenhängend betrachtet.

Die Vorlage erfolgt in der Regel im Rahmen von Kontrollen durch die Wasserschutzpolizei des Freistaates Bayern und betreffen alle Fahrzeuge unabhängig von ihrem Flaggenstaat. Da der überwiegende Teil dieser Fahrzeuge die gesamte Main-Donau-Wasserstraße einschließlich des Rheins befährt und die nun vorgeschriebenen Unterlagen bereits an Bord mitführt, kann davon ausgegangen werden, dass die Wasserschutzpolizei die zusätzlichen Urkunden und sonstigen Unterlagen auf diesen Fahrzeugen bereits heute kontrolliert, auch wenn das derzeit geltende Regelwerk das Mitführen und damit auch die Kontrolle dieser Urkunden und sonstigen Unterlagen auf der Donau noch nicht vorschreibt. Daher wird der zusätzliche Aufwand auf die 108 Fahrzeuge bezogen, die ausschließlich die deutsche Donau befahren (siehe Erfüllungsaufwand

für die Wirtschaft – Informationspflicht 1). Da die Wasserschutzpolizei in ihrer Entscheidung frei ist, wann und wie oft sie Kontrollen durchführt, lässt sich eine Fallzahl vorab nur schwer ermitteln. Legt man die Annahme zugrunde, dass 40 Prozent der ausschließlich auf der deutschen Donau verkehrenden Fahrzeuge im Jahr kontrolliert werden, ergibt sich eine Fallzahl von (gerundet) 43 Kontrollen.

Die Vorgabe beinhaltet die Entgegennahme der Urkunden und sonstigen Unterlagen und ihre Durchsicht. Da hierzu auch die Kontrolle der teilweise komplexen Eintragungen im Bord- oder Fahrtenbuch und den Schifferdienstbüchern der Besatzung gehören, können hierfür je Fall 25 Minuten Zeit angesetzt werden.

Bezogen auf die Fallzahl von 43 Kontrollen ergibt sich hierfür folgender jährlicher Personalaufwand:

<b>Zeitaufwand in Minuten</b>	<b>Lohnkosten pro Stunde (in Euro)</b>	<b>Berechnung</b>
43 x 25 = 1.075 Minuten = (gerundet) 18 Stunden	33,70 <sup>3</sup> (mittlerer Dienst Länder)	18,00 x 33,70 = 606,60 Euro

Der Personalaufwand fällt beim Freistaat Bayern an, weil die Wasserschutzpolizeien Landesbehörden sind. Da die Kontrollen im Rahmen der normalen Kontrolltätigkeit der Wasserschutzpolizei Bayern durchgeführt werden, entsteht kein zusätzlicher Sachaufwand.

Neben den Fahrzeugen der gewerblichen Binnenschifffahrt trifft die Vorlagepflicht auch die auf der deutschen Donau verkehrenden Sportfahrzeuge. Auch diese müssen künftig zusätzliche Urkunden und sonstige Unterlagen an Bord mitführen (siehe Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger – Informationspflicht 1). Die Kontrollen werden ebenfalls durch die Wasserschutzpolizei des Freistaates Bayern durchgeführt und betreffen alle Sportfahrzeuge unabhängig von ihrem Flaggenstaat.

Betroffen von der Erweiterung der Mitführipflicht sind das Sprechfunkzeugnis und die Urkunde Frequenzzuteilung/Zuteilungsurkunde (siehe Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger – Informationspflicht 1). Soweit der Sprechfunk betroffen ist, kann davon ausgegangen werden, dass lediglich geschlossene Sportfahrzeuge über ein Sprechfunkgerät verfügen.

Nach dem Verkehrsbericht 2017 der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (die Verkehrsberichte 2018, 2019, 2020, 2021 und 2022 der Generaldirektion enthalten hierzu keine Angaben) haben insgesamt rund 3.920 Sportfahrzeuge die Schleusen Kelheim, Regensburg und Jochenstein passiert. Es liegen keine Angaben darüber vor, wie viele dieser Sportfahrzeuge geschlossene und wie viele offene Sportfahrzeuge waren. Bei der Annahme einer hälftigen Verteilung (1.960 geschlossene und 1.960 offene Sportfahrzeuge) und der weiteren Annahme, dass zwei Drittel der geschlossenen Sportfahrzeuge mit Sprechfunk ausgerüstet sind, werden bei der weiteren Berechnung (gerundet) 1.307 Sportfahrzeuge berücksichtigt.

Legt man die Annahme zugrunde, dass 40 Prozent der auf der deutschen Donau verkehrenden Fahrzeuge im Jahr kontrolliert werden, ergibt sich eine Fallzahl von (gerundet) 523 Kontrollen. Die Vorgabe beinhaltet die Entgegennahme der Urkunden und Unterlagen und ihre Durchsicht.

<sup>3</sup> Anhang 9 Lohnkostentabelle Verwaltung des Leitfadens Erfüllungsaufwand mit Stand September 2022

Soweit die Sportfahrzeuge betroffen sind, erstreckt sich die Kontrolle auf 2 zusätzliche Urkunden. Die Kontrolle selbst beinhaltet die Inaugenscheinnahme der Gültigkeit der Urkunden, so dass hierfür ein Zeitaufwand von höchstens 5 Minuten angesetzt werden kann.

Bezogen auf die Fallzahl von 523 Kontrollen ergibt sich folgender jährlicher Personalaufwand:

<b>Zeitaufwand in Minuten</b>	<b>Lohnkosten pro Stunde (in Euro)</b>	<b>Berechnung</b>
523 x 5 = 2.615 Minuten = (gerundet) 44,00 Stunden	33,70 <sup>5</sup> (mittlerer Dienst Länder)	44,00 x 33,70 = 1.482,80 Euro.

Der Personalaufwand fällt beim Freistaat Bayern an, weil die Wasserschutzpolizeien Landesbehörden sind. Da die Kontrollen im Rahmen der normalen Kontrolltätigkeit der Wasserschutzpolizei Bayern durchgeführt werden, entsteht kein zusätzlicher Sachaufwand.

Insgesamt entsteht der Verwaltung, hier dem Freistaat Bayern, aus der Vorgabe ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Form eines zusätzlichen Personalaufwandes in Höhe von 2.089,40 Euro.

### **Vorgabe 2**

*Entgegennahme der Meldung einer Beschädigung der Wasserstraße (§ 1.14 Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung)*

Nach der Vorschrift hat der Schiffsführer eines Fahrzeugs eine Beschädigung der Wasserstraße der zuständigen Behörde zu melden. Eine konkrete Bemessung des Erfüllungsaufwandes ist nicht möglich. Es liegen keine belastbaren Daten darüber vor, in wie vielen Fällen entsprechende Beschädigungen stattfinden und gegebenenfalls von Schiffsführern festgestellt werden. Nach Einschätzung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wird eine Meldung höchstens einmal im Jahr von Schiffsführern von Fahrzeugen der gewerblichen Binnenschifffahrt abgegeben. Der durch die Vorschrift entstehende zusätzliche Erfüllungsaufwand für die Verwaltung kann daher vernachlässigt werden.

### **Vorgabe 3**

*Erteilung einer Erlaubnis zum Laden, Löschen, Leichtern an einer Stelle, an der die Schifffahrt behindert oder gefährdet werden kann (§ 1.25 Nummer 1 Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung)*

Die Vorschrift setzt eine Erlaubnis der zuständigen Behörde voraus, wenn an einer Stelle geladen, gelöscht oder geleichtert werden soll, an der die Schifffahrt behindert oder gefährdet werden kann. Aus der praktischen Erfahrung heraus rechnet die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für die deutsche Donau allerdings mit keinen entsprechenden Anträgen. Daher ist mit dieser Informationspflicht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung verbunden.

### **Vorgabe 4**

*Erteilung einer Erlaubnis zum Laden, Löschen, Leichtern in einem Schifffahrts- oder Schleusenkanal (§ 1.25 Nummer 2 Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung)*

Die Vorschrift setzt eine Erlaubnis der zuständigen Behörde voraus, wenn in einem Schifffahrts- oder Schleusenkanal geladen, gelöscht oder geleichtert werden soll. Aus der praktischen Erfahrung heraus rechnet die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für die deutsche Donau allerdings mit keinen entsprechenden Anträgen. Daher ist mit dieser Informationspflicht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung verbunden.

### **Vorgabe 5**

*Erteilung einer Genehmigung zum Treibenlassen (§ 6.19 Nummer 1 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)*

Nach der Vorschrift ist das Treibenlassen eines Fahrzeugs (ausgenommen ein Kleinfahrzeug) nur mit einer Genehmigung der zuständigen Behörde erlaubt. Das Treibenlassen von Fahrzeugen ist dabei keine gängige Fortbewegungsart, sondern erfolgt in einem absoluten Ausnahmefall. Belastbare Fallzahlen, wie oft ein Treibenlassen beantragt werden wird, lassen sich nicht ermitteln, weil die derzeit noch geltende Anlage A zur Donauschiffverkehrspolizeiverordnung 1993 das Treibenlassen grundsätzlich verbietet. Nach Einschätzung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sind hier keine Anträge zu erwarten. Daher kann davon ausgegangen werden, dass für die Verwaltung hieraus kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht.

### **Vorgabe 6**

*Zulassen einer Ausnahme von den Vorschriften über das Mitführen von Trägerschiffsleichtern an der Spitze eines Schubverbandes (§ 8.04 Nummer 3 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)*

Die Vorschrift sieht vor, dass die zuständige Behörde Ausnahmen von den Vorschriften über das Mitführen von Trägerschiffsleichtern an der Spitze eines Schubverbandes erteilen kann. Das Mitführen von Trägerschiffsleichtern an der Spitze eines Schubverbandes ist selten. Die Vorschrift ist für die deutsche Donau neu. Es lässt sich daher nicht abschätzen, in wie vielen Fällen entsprechende Anträge künftig gestellt werden. Der hieraus resultierende Erfüllungsaufwand für die Bearbeitung dieser Anträge durch die Verwaltung lässt sich daher noch nicht bemessen.

### **Vorgabe 7**

*Erteilung einer Erlaubnis zur Fortbewegung von Schubleichtern (§ 8.05 Nummer 2 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)*

Ein Schubleichter darf außerhalb eines Schubverbandes grundsätzlich nicht fortbewegt werden. § 8.05 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung enthält hierzu Ausnahmemöglichkeiten. Eine Ausnahme bildet die Fortbewegung mit Genehmigung der zuständigen Behörde. Aus der praktischen Erfahrung heraus rechnet die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für die deutsche Donau allerdings mit keinen Anträgen zum Verstellen eines Schubleichters, die über die konkreten, allgemein geltenden Ausnahmen hinausgehen. Daher ist aus dieser Informationspflicht mit keinem zusätzlichen Erfüllungsaufwand für die Verwaltung zu rechnen.

### **Vorgabe 8**

*Erteilung einer Erlaubnis zum Aufenthalt im Bereich des Bunkerns von verflüssigtem Erdgas (LNG) (§ 29.04 Nummer 4 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)*

Da auf der deutschen Donau bisher keine Fahrzeuge verkehren, die mit verflüssigtem Erdgas (LNG) betrieben werden (siehe Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft – Vorgabe 2), sind keine entsprechenden Anträge zu erwarten. Daher ist mit dieser Informationspflicht für die Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand verbunden.

Für die Verwaltung ergibt sich damit nachstehender Personalaufwand aus dem Inkrafttreten der Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung auf der deutschen Donau:

<b>Vorgabe</b>		<b>Jährlicher Personalaufwand – Euro –</b>	<b>Jährlicher Sachaufwand – Euro –</b>
Vorgabe 1	Kontrolle des Mitführens von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10 Nummer 1 in Verbindung mit Nummer 9 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)	2.089,40	-
Vorgabe 2	Entgegennahme der Meldung einer Beschädigung der Wasserstraße (§ 1.14 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)	-	-
Vorgabe 3	Erteilung einer Erlaubnis zum Laden, Löschen, Leichtern an einer Stelle, an der die Schifffahrt behindert oder gefährdet werden kann (§ 1.25 Nummer 1 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)	-	-
Vorgabe 4	Erteilung einer Erlaubnis zum Laden, Löschen, Leichtern in einem Schifffahrts- oder Schleusenkanal (§ 1.25 Nummer 2 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)	-	-
Vorgabe 5	Erteilung einer Genehmigung zum Treibenlassen (§ 6.19 Nummer 1 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)	-	-
Vorgabe 6	Zulassen einer Ausnahme von den Vorschriften über das Mitführen von Trägerschiffsleichtern an der Spitze eines Schubverbandes (§ 8.04 Nummer 3 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)	-	-
Vorgabe 7	Erteilung einer Erlaubnis zur Fortbewegung von Schubleichtern (§ 8.05 Nummer 2 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)	-	-
Vorgabe 8	Erteilung einer Erlaubnis zum Aufenthalt im Bereich des Bunkerns von verflüssigtem Erdgas (LNG) (§ 29.04 Nummer 4 Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung)	-	-
<b>Gesamt</b>		<b>2.089,40</b>	<b>-</b>
<b>Anteil Freistaat Bayern</b>		<b>2.089,40</b>	<b>-</b>

Der zusätzliche Personalaufwand für den Freistaat Bayern (Wasserschutzpolizei) beläuft sich auf 2.089,40 Euro.

Es werden in der Verordnung zur Einführung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung infolge der Inkraftsetzung dieser Verordnung auf der deutschen Donau Bußgeldbewehrungen eingeführt, ausgeweitet und angepasst. Hiermit sind aber keine neuen Aufgaben für die öffentliche Verwaltung und insofern auch kein neuer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung verbunden. Die darauf basierenden neuen Ordnungswidrigkeitenverfahren werden von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt mit dem vorhandenen Personal bewältigt, zumal die Bewehrungen in der derzeit noch geltenden Donauschifffahrtspolizeiverordnung 1993 wegfallen. Ein etwaiger Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Im Weiteren entsteht für die Verwaltung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

## 6. Weitere Regelungsfolgen

Auswirkungen auf die sozialen Sicherungssysteme sind nicht zu erwarten. Es entstehen für die deutsche Wirtschaft, insbesondere für die mittelständischen Unternehmen der deutschen Binnenschifffahrt, und die Bürgerinnen und Bürger keine sonstigen Kosten. Es entstehen keine Auswirkungen auf die Einzel- und Verbraucherpreise.

## B. Besonderer Teil

### Artikel 1

Artikel 1 ändert die Verordnung zur Einführung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung.

Mit Nummer 1 wird die Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung auf der deutschen Donau in Kraft gesetzt.

**Ermächtigungsgrundlagen:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 6a und 8 in Verbindung mit Satz 2 und Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b, § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2 und 2a jeweils auch in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 1, jeweils auch in Verbindung mit § 3e Absatz 1 Satz 1 und 3 Nummer 2 und § 14 Satz 1 Binnenschifffahrtspflichten- und Ordnungsgesetz;  
§ 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 und 8 in Verbindung mit Satz 2, Absatz 5 Satz 2 und Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b, jeweils auch in Verbindung mit § 3e Absatz 1 Satz 1 und 3 Nummer 2 und § 14 Satz 1 Binnenschifffahrtspflichten- und Ordnungsgesetz;  
§ 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2 und 2a in Verbindung mit Satz 2, Absatz 2 Nummer 2, Absatz 5 Satz 1 und Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b, § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 jeweils auch in Verbindung mit § 3e Absatz 1 Satz 1, und jeweils auch in Verbindung mit § 14 Satz 1 Binnenschifffahrtspflichten- und Ordnungsgesetz;  
§ 27 Absatz 1 und 2, Absatz 1 in Verbindung mit § 24 Absatz 1, und des § 46 Satz 1 Nummer 1 und 3 und Satz 2 Bundeswasserstraßengesetz.

Mit den Nummern 2 bis 17 werden Bußgeldbewehrungen aufgrund der Änderung und Ergänzung der verwaltungsrechtlichen Vorschriften der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung ergänzt, erweitert und angepasst.

**Ermächtigungsgrundlagen:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 6a und 8 in Verbindung mit Satz 2, Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b und § 14 Satz 1 Binnenschifffahrtspflichten- und Ordnungsgesetz.

## Artikel 2

Artikel 2 ändert die Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung.

Nummer 1 ergänzt das Inhaltsverzeichnis um die Angaben zu dem neuen Sonderkapitel für die Donau und enthält eine daraus notwendig werdende Folgeänderung.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Satz 2 und § 14 Satz 1 Binnenschiffverkehrsaufgabengesetz.

Nummer 2 Buchstabe a fügt in die Vorschrift über die Begriffsbestimmungen die Definition des „Kabinenschiffs“ zur Abgrenzung zum Tagesausflugschiff ein.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2 und 2a in Verbindung mit Satz 2, jeweils in Verbindung mit § 14 Satz 1 Binnenschiffverkehrsaufgabengesetz.

Nummer 2 Buchstabe b enthält eine Folgeänderung aufgrund der Einfügung einer Definition des Kabinenschiffes.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 6a und 8 in Verbindung mit Satz 2, jeweils in Verbindung mit § 14 Satz 1 Binnenschiffverkehrsaufgabengesetz.

Mit Nummer 3 wird eine Bezeichnungsregelung, die bisher nur für Schleppverbände, denen ein Vorspann vorausfährt, auch für einzeln fahrende Fahrzeuge mit Maschinenantrieb übernommen, weil nicht ausgeschlossen ist, dass auch diese auf die Hilfe eines Vorspanns zurückgreifen müssen. In solchen Fällen bleibe offen, welches Fahrzeug welche Bezeichnung zu führen hat.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Satz 2 und § 14 Satz 1 Binnenschiffverkehrsaufgabengesetz.

Nummer 4 Buchstabe a präzisiert Bezeichnungsvorgaben für Schleppverbände.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Satz 2 und § 14 Satz 1 Binnenschiffverkehrsaufgabengesetz.

Nummer 4 Buchstabe b streicht die Vorgabe einer Mattscheibe für das auf einem geschleppten Fahrzeug eines Schleppverbandes zu führende, von allen Seiten sichtbare Licht, weil dies entbehrlich ist, zumal eine solche auch in den übrigen Polizeiverordnungen nicht vorgeschrieben ist.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Satz 2 und § 14 Satz 1 Binnenschiffverkehrsaufgabengesetz.

Mit Nummer 5 wird eine Bezeichnungsregelung, die bisher nur für Schleppverbände, denen ein Vorspann vorausfährt, auch für gekuppelte Fahrzeuge übernommen, weil nicht ausgeschlossen ist, dass auch diese auf die Hilfe eines Vorspanns zurückgreifen müssen. In solchen Fällen bleibe offen, welches Fahrzeug welche Bezeichnung zu führen hat.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Satz 2 und § 14 Satz 1 Binnenschiffverkehrsaufgabengesetz.

Nummer 6 ergänzt die Bezeichnungsverpflichtung von Netzen oder Auslegern von Fischereifahrzeugen um die Möglichkeit, dies durch gelbe Flaggen vorzunehmen.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Satz 2 und § 14 Satz 1 Binnenschiffahrtsgesetz.

Nummer 7 passt die Verpflichtungen des Schiffsführers und der für Kurs und Geschwindigkeit des Fahrzeugs verantwortliche Person an geänderte verwaltungsrechtliche Vorschriften an.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Satz 2 und § 14 Satz 1 Binnenschiffahrtsgesetz.

Nummer 8 stellt klar, dass bei gleichzeitiger Nutzung von Radar und Inland AIS in Verbindung mit Inland ECDIS das eigentliche Radarbild ausschlaggebend für die nautischen Entscheidungen des Schiffsführers und der für Kurs und Geschwindigkeit des Fahrzeugs verantwortliche Person ist.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 4 in Verbindung mit Satz 2, jeweils in Verbindung mit § 14 Satz 1 Binnenschiffahrtsgesetz.

Mit Nummer 9 wird die Fahrt auf gleicher Höhe für alle Fahrzeuge freigegeben, nachdem dies bisher lediglich Kleinfahrzeugen gestattet war. Es bestehen aber keine nautischen Gründe, die dagegensprechen, wenn der zur Verfügung stehende Raum dies gefahrlos zulässt. Zudem erfolgt damit eine Angleichung der Vorschriften an die auf dem Rhein geltende Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und die auf der Mosel geltende Moselschiffahrtspolizeiverordnung.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Satz 2 und § 14 Satz 1 Binnenschiffahrtsgesetz.

Nummer 10 ändert die Ankündigung des Durchfahrens einer beweglichen Brücke. Künftig soll dies ergänzend auch über Funk erfolgen können.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Satz 2 und § 14 Satz 1 Binnenschiffahrtsgesetz.

Nummer 11 erweitert die Vorgabe, dass eine Anlegestelle eines Fahrgastschiffes bei Dunkelheit ausreichend beleuchtet sein muss um die Möglichkeit, dass dies auch durch das daran stillliegende Fahrgastschiff selbst erfolgen kann.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Satz 2 und § 14 Satz 1 Binnenschiffahrtsgesetz.

Mit den Nummern 12 bis 15 werden bestehende vorübergehende Regelungen für den Main in dauerhaftes Recht übernommen. Hintergrund der Regelungen ist die Zulassung von Fahrzeugen und Verbänden mit einer Länge von mehr als 110,00 m, insbesondere bezogen auf Kabinenschiffe, für die Fahrt oberhalb des Hafens Aschaffenburg. Hier war es bisher unter bestimmten Voraussetzungen möglich, die grundsätzlich zulässige Länge von 90,00 Meter auf maximal 110,00 m zu erhöhen, was der auf dem Main verkehrenden Schifffahrt nicht weiter gerecht wurde.

Von der Zulassung von Fahrzeugen und Verbänden von mehr als 110,00 m betroffen sind insbesondere die Vorschriften zu den Abmessungen der Fahrzeuge und Verbände. Hier werden größere Längen für die Fahrt oberhalb des Hafens Aschaffenburg an bestimmte Ausrüstungen geknüpft. Ebenfalls betroffen sind die Vorgaben für die Benutzung der Schleusen und Regelungen zum Verkehr.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 in Verbindung mit Satz 2, jeweils in Verbindung mit § 14 Satz 1 Binnenschiffahrtsgesetz.

Nummer 16 passt die Pflichten des Schiffsführers, der für Kurs und Geschwindigkeit verantwortlichen Person, des Eigentümers sowie des Ausrüsters an die geänderten verwaltungsrechtlichen Vorschriften an.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 in Verbindung mit Satz 2, jeweils in Verbindung mit § 14 Satz 1 Binnenschiffahrtsgesetz.

Mit den Nummern 17 bis 19 werden bestehende vorübergehende Regelungen für den Main-Donau-Kanal in dauerhaftes Recht übernommen. Hintergrund der Regelungen ist die Zulassung von Fahrzeugen und Verbänden mit einer Länge von mehr als 110,00 m, insbesondere bezogen auf Kabinenschiffe. Hier war es bisher unter bestimmten Voraussetzungen möglich, die grundsätzlich zulässige Länge von 90,00 Meter auf maximal 110,00 m zu erhöhen, was der auf dem Main verkehrenden Schifffahrt nicht weiter gerecht wurde.

Von der Zulassung von Fahrzeugen und Verbänden von mehr als 110,00 m betroffen sind insbesondere die Vorschriften zu den Abmessungen der Fahrzeuge und Verbände. Hier werden größere Längen für die Fahrt oberhalb des Hafens Aschaffenburg an bestimmte Ausrüstungen geknüpft. Ebenfalls betroffen sind die Vorgaben für die Benutzung der Schleusen und Regelungen zum Verkehr.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 in Verbindung mit Satz 2, jeweils in Verbindung mit § 14 Satz 1 Binnenschiffahrtsgesetz.

Nummer 20 passt die Pflichten des Schiffsführers, der für Kurs und Geschwindigkeit verantwortlichen Person, des Eigentümers sowie des Ausrüsters an die geänderten verwaltungsrechtlichen Vorschriften an.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 in Verbindung mit Satz 2, jeweils in Verbindung mit § 14 Satz 1 Binnenschiffahrtsgesetz.

Nummer 21 führt ein neues Sonderkapitel für die deutsche Donau ein. Der Aufbau des Kapitels entspricht demjenigen der Sonderkapitel für weitere Binnenschiffahrtsstraßen des Geltungsbereichs der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung. Die darin enthaltenen Vorschriften bestehen zum überwiegenden Teil bereits als vorübergehende Regelungen zur bisher auf der deutschen Donau geltenden Anlage A zur Donauschiffahrtspolizeiverordnung 1993. Einige der geltenden vorübergehenden Regelungen wurden nicht übernommen, weil sie sich als entbehrlich herausgestellt haben oder Sonderregelungen für die deutsch-österreichische Grenzstrecke der Donau waren, die aufgegeben werden.

Das Sonderkapitel für die deutsche Donau wurde um einige weitere Vorschriften ergänzt. Hier sind insbesondere die Vorschriften zur Weitergeltung derzeit auf der Donau geltenden Anforderungen an Lichter und Signalleuchten zu nennen.

#### Zu § 28.01

§ 28.01 definiert den Geltungsbereich des Sonderkapitels für die deutsche Donau. Er erstreckt sich von der Einmündung des Main-Donau-Kanals bis zur deutsch-österreichischen Grenze.

Die Kilometrierung der Wasserstraßen ist höchst unterschiedlich. Für die Donau gilt, dass die Kilometrierung bei ihrer natürlichen Mündung im Donaudelta ins Schwarze Meer (Donau-km „0“) beginnt und dann (ohne Unterbrechung an den Landesgrenzen) stromaufwärts Richtung Quelle ansteigt.

Aufgrund der Betrachtung der gesamten Main-Donau-Wasserstraße, beginnend vom Main an, wird der Geltungsbereich nicht zu Berg (stromaufwärts), sondern zu Tal (stromabwärts) festgelegt.

Innerhalb von Regensburg verzweigt sich die Donau mehrfach. Während die durchgehende Großschifffahrt typischerweise den Nordarm befährt, kann der Südark nur von kleineren Fahrzeugen genutzt werden. Die im Regensburger Raum stattfindende Aufspaltung in verschiedene Flussarme hat auch Auswirkungen auf die in § 28.02 geregelten Abmessungen der Fahrzeuge, weil der Südark in Regensburg oftmals zusätzlich ausgewiesen ist.

#### Zu § 28.02

Anders als in anderen Sonderkapiteln der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung werden für die Donau keine Abmessungen vorangestellt, die auf der gesamten Wasserstraße gelten. Dies erfolgt vor dem Hintergrund, dass die Donau aufgrund der starken Zuflüsse stromabwärts zwischen Kelheim und Jochenstein stetig an Größe zunimmt und daher zu Tal (Richtung deutsch-österreichische Grenze) für immer größere Fahrzeuge und Verbände nutzbar wird.

Im Oberlauf der Wasserstraße bei Kelheim sind die zugelassenen Abmessungen besonders klein. Im Falle allgemein geltender Abmessungen müssten dann eigentlich die dort zulässigen Abmessungen die Grundnorm darstellen.

Bereits die Donauschifffahrtspolizeiverordnung 1993 enthielt indes ausgerechnet für den Bereich der gemeinsamen Grenzstrecke mit der Republik Österreich keine Abmessungsangaben. Diese enden daher bei der Eisenbahnbrücke Kräutelstein. Hier beginnt die gemeinsame Grenzstrecke (Südufer: Republik Österreich – Nordufer: Bundesrepublik Deutschland), die dann stromabwärts in Jochenstein endet. Ab dort gehört auch das Nordufer zur Republik Österreich.

In der Theorie könnten hier also Fahrzeuge in beliebiger Abmessung verkehren. In der Praxis sind die Abmessungen aber alleine durch die Größe der Schleusenkammern auf der Grenzstrecke begrenzt. Gäbe es nun einen Auffangtatbestand mit einer allgemeinen Abmessung, würde dieser dann auch für die Grenzstrecke greifen, also gerade hier die niedrigsten Abmessungen vorschreiben, ohne dass größere nach der Verordnung zugelassen wären. Dies aber wäre nicht nachvollziehbar. Deshalb gibt es im Sonderkapitel der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung für die deutsche Donau keine, auf der gesamten Wasserstraße de jure vorgegebenen Abmessungen.

#### Zu § 28.03

§ 28.03 legt die Abmessungen und Gruppierungen der Schleppverbände auf der deutschen Donau fest und regelt das Verhalten des einen Verband fortbewegenden Fahrzeugs beim Festmachen oder Ankeren.

Zu den §§ 28.04 und 28.05

Zur zulässigen Fahrgeschwindigkeit und zur Bergfahrt bestehen auf der deutschen Donau keine besonderen Vorschriften.

Zu § 28.06

§ 28.06 legt die Bereiche fest, in der eine geregelte Begegnung stattfindet (Nummer 1). Dies ist auf dem freifließenden Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen nicht vorgesehen. Hier gilt der allgemeine Grundsatz der beruflichen Übung.

Zu den §§ 28.07 bis 28.09

Zum Überholen, Wenden und Ankern bestehen auf der deutschen Donau keine besonderen Vorschriften.

Zu § 28.10

Diese Vorschrift enthält besondere Regeln zum Stillliegen auf der konkret benannten Liegestelle Heining.

Zu § 28.11

Diese Vorschrift beinhaltet die Einstellung der Schifffahrt bei Erreichen oder Überschreiten des Höchsten Schifffahrtswasserstandes. Dieser orientiert sich an verschiedenen Pegeln entlang der deutschen Donau.

Zu den §§ 28.12 bis 28.15

Zur Schifffahrt bei Eis, zur Nachtschifffahrt, zum Einsatz von Trägerschiffsleichtern und zur Meldepflicht bestehen auf der deutschen Donau keine besonderen Vorschriften.

Zu § 28.16

In einigen Sonderkapiteln zu den Wasserstraßen im Geltungsbereich der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung sind in der entsprechenden Vorschrift konkrete Brückenhöhen festgelegt. Dies lässt sich für die deutsche Donau aufgrund der Vielzahl der Brücken, auch in Nebenarmen, und der vielfältigen Randbedingungen, von denen die Durchfahrtshöhen abhängen in diesem Sonderkapitel nicht darstellen. Die Vorschrift enthält daher lediglich einen Verweis auf die Bekanntmachung der Brückendurchfahrtshöhen durch schifffahrtspolizeilichen Hinweis der zuständigen Behörde.

Zu § 28.17

Auf der deutschen Donau bestehen keine besonderen Vorschriften zur Kennzeichnung der Brücken- und Wehrdurchfahrten.

Zu § 28.18

Die Vorschrift enthält besondere Verhaltensregeln zur Zusammenstellung und Umgruppierung eines Verbandes bei der Schleusung.

Zu § 28.19

Die Vorschrift legt Besonderheiten für die Schleusen Kachlet und Jochenstein fest. An diesen Schleusen befinden sich neben den eigentlichen Schleusensignalen noch Vorsignalanlagen. Daher wird der Schleusenbereich auch auf die Strecke zwischen diesen und der Schleuse ausgedehnt. Zudem ist geregelt, dass ein Fahrzeug auch die entsprechenden Weisungen der Vorsignalanlagen zu beachten hat. Hiervon ausgenommen ist nur ein Kleinfahrzeug.

Zu den §§ 28.20 und 28.21

Auf der deutschen Donau gelten keine besonderen Vorschriften zum Segeln und zur Bezeichnung der Fahrzeuge.

Zu § 28.22

Die besonderen Regelungen beziehen sich hier auf das Verhalten beim Befahren der Strecke zwischen den Staustufen Jochenstein und Aschach und auf Verbote bei Ausübung der Fischerei.

Zu den §§ 28.23 und 28.24

Auf der deutschen Donau gelten keine besonderen Vorschriften zum Sprechfunk oder für Kleinfahrzeuge.

Zu § 28.25

Die Vorschrift enthält ein Befahrensverbot aufgrund bestehender Havariegefahr und entsprechende Ausnahmetatbestände.

Zu § 28.26

Auf der deutschen Donau gelten keine besonderen Vorschriften zum Schutz von Kanälen und Anlagen.

Zu § 28.27

Die Vorschrift enthält ein Befahrensverbot für ausgewiesene Fischruhezonen.

Zu § 28.28

Auf der deutschen Donau gelten keine besonderen Vorschriften im Hinblick auf die Benutzung der Wasserstraßen.

Zu § 28.29

Die Vorschrift enthält die Verpflichtungen des Schiffsführers, der für Kurs und Geschwindigkeit verantwortlichen Person, des Eigentümers und des Ausrüsters, um Bußgeldbewehrungen normieren zu können.

Zu § 28.30

Die Anforderungen an Lichter, Einsenkungsmarken, Tiefgangsanzeiger, Signalleuchten und Radargeräte sind grundsätzlich in § 1.01 Nummer 30 und 31, § 2.04, § 3.02 Nummer 2 und § 4.06 Nummer 1 Satz 1 Buchstabe a im allgemeinen Teil der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung geregelt. Mit der Regelung des § 28.30 dürfen die auf Grundlage der bisherigen Donauschiffahrtspolizeiverordnung 1993 nutzbaren Lichter, Signalleuchten und Radargeräte aber auch künftig weiterverwendet werden sowie Einsenkungsmarken und Tiefgangsanzeiger weiter angebracht bleiben.

In diesem Zusammenhang muss beachtet werden, dass die Donauschiffahrtspolizeiverordnung 1993 in ihrem allgemeinen Teil bis heute nicht aktualisiert wurde, sondern immer noch auf die DFND 1993 Bezug nimmt. Eine zusätzliche dynamische Verweisung auf die Vorgaben der jeweils aktuellen DFND hinsichtlich der obigen Anforderungen scheidet aus, weil diese auf der deutschen Donau nicht in Kraft gesetzt worden sind.

Aus Rechtsförmlichkeitsgesichtspunkten bestehen aber keine Bedenken, wenn ganz allgemein bislang gültige Lichter, Einsenkungsmarken, Tiefgangsanzeiger, Signalleuchten und Radargeräte auf der Donau als fortgesetzt verwendungsfähig angesehen werden, bis sie ersetzt werden müssen. Da eine solche Formulierung sowohl die Anforderungen nach der veralteten Donauschiffahrtspolizeiverordnung 1993 als auch diejenigen nach den zwischenzeitlich erneuerten DFND einschließt, wurde letztendlich die Formulierung in § 28.30 gewählt.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 6a und 8 in Verbindung mit Satz 2 und § 14 Satz 1 Binnenschiffahrtsgesetz.

Nummer 22 enthält eine Folgeänderung aufgrund der Einfügung des neuen Sonderkapitels für die deutsche Donau als Kapitel 28.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 in Verbindung mit Satz 2, jeweils in Verbindung mit § 14 Satz 1 Binnenschiffahrtsgesetz;  
§ 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 in Verbindung mit Satz 2, Absatz 2 Nummer 2, Absatz 5 Satz 1 und Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b, jeweils in Verbindung mit § 14 Satz 1 Binnenschiffahrtsgesetz.

### **Artikel 3 bis 6**

Die Artikel 3 bis 6 enthalten Folgeänderungen aufgrund der Änderung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung und der damit wegfallenden bisherigen Donauschiffahrtspolizeiverordnung. Die Änderungen bestehen in der Streichung der Bezüge auf die bisherige Donauschiffahrtspolizeiverordnung in den jeweils angeführten Vorschriften.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Satz 2 und § 14 Satz 1 Binnenschiffahrtsgesetz.

## **Artikel 7**

Artikel 7 hebt die bisherige Donauschiffahrtspolizeiverordnung sowie zwei Verordnungen vorübergehender Art zur Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung und Donauschiffahrtspolizeiverordnung auf.

**Ermächtigungsgrundlage:** § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2, 4 und 5 in Verbindung mit Satz 2, jeweils in Verbindung mit § 14 Satz 1 Binnenschiffahrtsaufgabengesetz.

## **Artikel 8**

Artikel 8 regelt das Inkrafttreten der neuen Regelungen.

### VI. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung kommt nicht in Betracht, weil sich die Vorschriften der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung bewährt haben und die donauspezifischen Vorschriften bereits seit Längerem als vorübergehende Regelungen bestehen. Aus den genannten Gründen ist auch eine Evaluierung nicht erforderlich.