

Vorblatt

Verordnungsentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr für eine

Zweite Verordnung zur Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung und sonstiger schiffahrtsrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Mit der Zweiten Verordnung zur Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung und sonstiger schiffahrtsrechtlicher Vorschriften werden die

- Binnenschiffsuntersuchungsordnung,
- Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung,
- Verordnung zur Einführung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung,
- Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung,
- Binnenschiffseichordnung,
- Binnenschiffpersonalverordnung und die
- Binnenschiffahrt-Kennzeichnungsverordnung

novelliert sowie die

- Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung,
- Zweite Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung und die
- Verordnung über die Durchführung von behördlichen Befähigungsprüfungen auf Betriebsebene nach der Binnenschiffpersonalverordnung

aufgehoben. Im Einzelnen:

Die Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 (BinSchUO) setzt technische Voraussetzungen für Fahrzeuge auf den Bundeswasserstraßen fest. Neben der Schaffung nationaler Regelungen dient die BinSchUO auch der Umsetzung unionsrechtlicher Verpflichtungen beziehungsweise völkerrechtlicher Verpflichtungen aus den Stromkommissionen. Die Novellierung dient im Übrigen der

- Einführung neuer Stabilitätskriterien für Fähren,
- Abschaffung der Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung und
- Ergänzung bestehender Regelungen.

Darüber hinaus erfolgt eine Änderung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung. Betroffen sind im Wesentlichen das Mitführen von Urkunden und Unterlagen, die Positionierung der Seitenlichter auf einem Schubverband, die Einführung einer Verpflichtung für den Eigentümer und Ausrüster dafür zu sorgen, dass die an Bord genutzten Inland-ECDIS-Geräte und elektronischen Binnenschiffahrtskarten den vorgegebenen Anforderungen entsprechen, das Mitführen von Leichtern bei einem Schubverband und gekuppelten Fahrzeugen, die Vorgaben für die Abgabe elektronischer 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. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

Meldungen, die Anpassung von Abladetiefen an den geänderten gleichwertigen Wasserstand auf dem Rhein und die Zulassung größerer Fahrzeugabmessungen auf der Leine und der Ihme sowie die Ausweitung eines Ankerverbotes auf der Spree-Oder-Wasserstraße betroffen.

Die Verordnung dient zudem kleineren Änderungen in der Binnenschiffpersonalverordnung. Zur Erleichterung wird die Möglichkeit geschaffen, in bestimmten Fällen einen Matrosen durch Deckleute statt durch Leichtmatrosen zu ersetzen. Die Rolle der Verantwortlichen wie Eigentümer, Schiffsführer etc. wird betont, indem sie bußgeldbewehrt verpflichtet werden, dafür zu sorgen, dass nur Personen mit den erforderlichen Befähigungszeugnissen eingesetzt werden. Schließlich wird bestimmt, dass bei Umtausch eines bisherigen Patentes in ein Unionspatent auf Antrag eine besondere Berechtigung für Großverbände ausgestellt wird. Im Übrigen erfolgen Klarstellungen, Bereinigungen und Korrekturen.

B. Lösung

Die gebotenen Änderungen sind durch die Novellierung oder Aufhebung der vorstehenden Vorschriften umzusetzen.

C. Alternativen

Keine Änderung.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch die gesetzliche Regelung kein zusätzlicher Aufwand.

E.2 Wirtschaft

Der Erfüllungsaufwand ist schätzungsweise auf einmalig 1 257 000 Euro und jährlich auf 107 000 Euro zu beziffern. Der Aufwand ist ausschließlich auf die Umsetzung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) zurückzuführen.

E.3 Verwaltung

Für die Verwaltung kann der Erfüllungsaufwand auf einen Betrag in Höhe von insgesamt 3 000 Euro geschätzt werden. Der Aufwand ist ausschließlich auf die unionsrechtliche und völkerrechtliche Verpflichtung zur Umsetzung des ES-TRIN zurückzuführen.

Die weiterhin eingeräumte Möglichkeit, die Wasserstraßen Leine und Ihme mit breiteren Fahrzeugen als zugelassen im Rahmen einer

Sondergenehmigung zu befahren, führt im Falle entsprechender Anträge auf Seiten der Verwaltung zu einem zusätzlichen Erfüllungsaufwand. Da aber nicht abzuschätzen ist, wie oft hiervon Gebrauch gemacht werden wird, weil die bisher zugelassenen Verkehre nicht mehr vorkommen, kann hierzu keine Aussage getroffen werden.

F. Weitere Kosten

Keine.

Entwurf

**Zweite Verordnung
zur Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung
und sonstiger schiffahrtsrechtlicher Vorschriften
vom 2025¹**

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr verordnet aufgrund

- des § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 4 und 6 bis 7, Satz 2, Absatz 2, Absatz 4 und Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b und § 14 des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 82, Nr. 126), das durch Artikel 14 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist,
- des § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 und 8, Satz 2, Absatz 5 Satz 2, Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b sowie § 14 des Binnenschiffahrtsgesetzes im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales,
- des § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2 und 2a, Satz 2, Absatz 2, Absatz 5 Satz 1, Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b sowie § 14 des Binnenschiffahrtsgesetzes gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz:

Artikel 1

**Änderung
der Binnenschiffsuntersuchungsordnung**

Die Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398, 2032), die zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung vom 22. November 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 370) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 2 wird durch die folgende Nummer 2 ersetzt:

„2. ES-TRIN:

¹ 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.).

Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe in der Ausgabe 2023/1, der vom Europäischen Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen wurde (Bekanntmachung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 16. März 2023, BAnz AT 02.05.2023 B3); bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter „Mitgliedstaat“ ein Mitgliedstaat der Europäischen Union oder der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zu verstehen.“.

bb) In Nummer 4 wird die Angabe „DNV GL“ durch die Angabe „DNV“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 8 wird durch die folgende Nummer 8 ersetzt:

„8. ADN:

die dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) in der Anlage beigefügte Verordnung vom 10. November 2021 (BGBl. 2021 II S. 1150; 2022 II S. 436), die zuletzt nach Maßgabe der Neunten ADN-Änderungsverordnung vom 14. Dezember 2022 (BGBl. 2022 II S. 690) geändert worden ist,“

bb) Nummer 16 wird durch die folgende Nummer 16 ersetzt:

„16. BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung:

BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung vom 28. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4744), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung zur Änderung schiffssicherheitsrechtlicher Vorschriften für die Traditionsschifffahrt vom 29. Januar 2025 geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung.“

c) Absatz 3 Nummer 11 wird durch die folgende Nummer 11 ersetzt:

„11. „Fahrgastboot“ ein zur Beförderung von Fahrgästen zugelassenes Fahrzeug, das kein Fahrgastschiff ist;“

2. § 3 Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt ist zuständige Behörde für die Erteilung von

1. Typgenehmigungen von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern im Sinne des Artikels 7.06 Nummer 1 des ES-TRIN in Verbindung mit Abschnitt I Artikel 6 sowie Abschnitt II Kapitel 1 Artikel 1.05 der Anlage 5 des ES-TRIN,
 2. Typgenehmigungen von Geräten des Automatischen Schiffs-Identifizierungs-Systems (AIS-Geräten) im Sinne des Artikels 7.06 Nummer 3 des ES-TRIN in Verbindung mit Abschnitt IV Artikel 1 der Anlage 5 des ES-TRIN,
 3. Typgenehmigungen von Fahrtenschreibern im Sinne von Abschnitt V Artikel 1 der Anlage 5 des ES-TRIN,
 4. Typgenehmigungen von Inland-ECDIS-Geräten zur Darstellung von Seekarten in digitaler Form im Sinne des § 6.06 Buchstabe d des Anhangs III sowie
 5. Typgenehmigungen mit Klasse IWA/IWP im Sinne des Artikel 6 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 4 Absatz 1 Nummer 5 und 6 der Verordnung EU 2016/1628.“
3. Nach § 6 Absatz 10 wird der folgende Absatz 11 eingefügt:
- „(11) Motoren, die in Fähren eingebaut werden oder auf diesen anderweitig verwendet werden, müssen über eine Typgenehmigung im Sinne des Artikels 6 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1628 verfügen.“
4. In § 23 Absatz 1 wird die Angabe „Binnenschifffahrtskostenverordnung“ durch die Angabe „BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung“ ersetzt.
5. § 29 wird wie folgt geändert:
- a) Nach Absatz 2 wird der folgende Absatz 3 eingefügt:

„(3) Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt kann bei Fahrzeugen, die innerhalb eines abgegrenzten Gebiets fahren, von den Bestimmungen des ES-TRIN abweichen, wenn ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet ist. Die Ausnahmen dürfen nur für den Geltungsbereich dieser Rechtsverordnung und außerhalb des Rheins erteilt werden.“
 - b) Der bisherige Absatz 3 wird zu Absatz 4 und durch den folgenden Absatz 4 ersetzt:

„(4) Die Gleichwertigkeiten und Abweichungen nach den Absätzen 1, 2 und 3 sowie das Gebiet nach Absatz 3 sind in die Fahrtauglichkeitsbescheinigung einzutragen.“
 - c) Der bisherige Absatz 4 wird zu Absatz 5.

- d) Der bisherige Absatz 5 wird zu Absatz 6 und durch den folgenden Absatz 6 ersetzt:

„(6) Im Fall des Anhangs II gelten die Bestimmungen der Absätze 1, 2 und 3 jedoch nur, soweit eine entsprechende Empfehlung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vorliegt.“

- e) Der bisherige Absatz 6 wird zu Absatz 7.

6. In § 30 Satz 2 wird die Angabe „Absatz 3, 4 und 5“ durch die Angabe „Absatz 4, 5 und 6“ ersetzt.

7. In § 31 Satz 1 Satzteil vor Nummer 1 wird nach der Angabe „(Fahrgäste),“ die Angabe „insbesondere in einem Linienverkehr oder gegen Einzelfahrscheine,“ eingefügt.

8. § 34 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „,mit Ausnahme der Wasserstraße Oder,“ gestrichen.

b) Absatz 5 wird durch den folgenden Absatz 5 ersetzt:

„(5) Auf ein Fahrzeug, das nach Maßgabe der Absätze 1 bis 4 betrieben werden darf, sind im Übrigen die für Sport- und Kleinfahrzeuge geltenden binnenschifffahrtsrechtlichen Vorschriften anzuwenden. Die zuständige Behörde kann im Einzelfall Ausnahmen von diesen Vorschriften, insbesondere von Vorschriften der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung, genehmigen, sofern dies für einen ordnungsgemäßen Betrieb des Fahrzeuges angezeigt ist und Belange der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs nicht entgegenstehen.“

9. § 35 wird wie folgt geändert

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 7 Buchstabe b Doppelbuchstabe ff wird die Angabe „Feuermeldesystem“ durch die Angabe „Brandmeldeanlage“ ersetzt.

bb) In Nummer 8 Buchstabe f wird die Angabe „Artikel 30.01 Nummer 5 ES-TRIN“ durch die Angabe „Artikel 30.03 Nummer 3 des ES-TRIN“ ersetzt.

cc) Nummer 10 wird durch die folgende Nummer 10 ersetzt:

„10. ein Fahrzeug, eine schwimmende Anlage oder ein Schwimmkörper nur dann in Betrieb genommen wird, wenn die Kennzeichen, die nach Artikel 9.04 Nummer 2 Buchstabe c ES-TRIN oder die nach Artikel 32 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1628 oder die nach Artikel 30.06 des ES-TRIN oder nach Artikel 18.05 Nummer 1 ES-TRIN vorgeschrieben sind, an den dort genannten Einheiten angebracht sind,“.

dd) In Nummer 14 Buchstabe i wird die Angabe „Artikel 30.02 Nummer 1 ES-TRIN“ durch die Angabe „Artikel 30.11 Nummer 1 des ES-TRIN“ ersetzt.

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert

aa) Nummer 1 Buchstabe b wird durch den folgenden Buchstaben b ersetzt:

„b) §§ 2.02, 2.03 Nummer 1, 2 Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2, Nummer 3, 4, 6 bis 8, §§ 2.05, 2.06 Nummer 1 bis 3, Nummer 3 auch in Verbindung mit Nummer 4, § 2.07 Nummer 1, auch in Verbindung mit Nummer 2 und den §§ 2.08 und 2.09, alle jeweils auch in Verbindung mit § 8.01 Nummer 1 des Anhangs II, entspricht,“.

bb) In Nummer 7 wird die Angabe „Artikel 15.06 Nummer 7 ES-TRIN“ durch die Angabe „Artikel 19.06 Nummer 7 des ES-TRIN“ ersetzt.

cc) In Nummer 12 wird die Angabe „Artikel 19.13 Nummer 3 Buchstabe b ES-TRIN“ durch die Angabe „Artikel 19.13 Nummer 4 des ES-TRIN“ und die Angabe „Artikel 30.03 Nummer 4 Buchstabe b ES-TRIN“ durch die Angabe „Artikel 30.05 Nummer 4 Buchstabe b des ES-TRIN“ ersetzt.

dd) In Nummer 13 wird die Angabe „Artikel 19.13 Nummer 4 Satz 1 und 3 ES-TRIN“ durch die Wörter „Artikel 19.13 Nummer 5 des ES-TRIN“ ersetzt.

c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 5 wird die Angabe „Artikel 4.04 Nummer 2 ES-TRIN“ durch die Angabe „Artikel 4.03 des ES-TRIN“ ersetzt.

bb) In Nummer 6 Buchstabe b Doppelbuchstabe ff wird die Angabe „Feuermeldesysteme“ durch die Angabe „Brandmeldeanlagen“ ersetzt.

cc) In Nummer 7 Buchstabe g wird die Angabe „Artikel 30.01 Nummer 5 ES-TRIN“ durch die Angabe „Artikel 30.03 Nummer 3 des ES-TRIN“ ersetzt.

dd) In Nummer 8 wird die Angabe „Artikel 30.05 ES-TRIN in Verbindung mit Anlage 8 Nummer 1.6 ES-TRIN“ durch die Angabe „Artikel 30.06 des ES-TRIN“ ersetzt.

ee) In Nummer 11 Buchstabe i wird die Angabe „Artikel 30.02 Nummer 4 ES-TRIN“ durch die Angabe „Artikel 30.11 Nummer 4 des ES-TRIN“ ersetzt.

d) In Absatz 5 Nummer 1 Buchstabe g wird die Angabe „Artikel 30.01 Nummer 5 ES-TRIN“ durch die Angabe „Artikel 30.03 Nummer 3 des ES-TRIN“ ersetzt.

10. In § 36 Nummer 10 werden die Angabe „oder Absatz 3 Nummer 17“ und die Angabe „oder ein Zeugnis“ gestrichen.

11. Es werden ersetzt:

- a) in § 4 Absatz 6 die Angabe „Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“,
- b) in § 20 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 Buchstabe c die Angabe „das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ und
- c) in § 40 und § 6.06 Buchstabe d des Anhangs III die Angabe „vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ jeweils durch die Angabe „vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr“.

12. Anhang I Abschnitt „Zone 2 - Binnen“ wird wie folgt geändert:

a) Die Position „Lühe“ wird durch die folgende Position ersetzt:

| | |
|-------|--|
| „Lühe | Von der Nordkante der Marschdammbücke in Horneburg (km 0,26) bis zur Mündung in die Elbe“. |
|-------|--|

b) Die Position „Pinnau“ wird durch die folgende Position ersetzt:

| | |
|---------|---|
| „Pinnau | Von der Westkante der im Verlauf der Elmshorner Straße liegenden Straßenbrücke in Pinneberg (km 0,36) bis zur Mündung in die Elbe“. |
|---------|---|

c) Nach der Position „Stralsunder Hafengebiet“ wird die folgende Position eingefügt:

| | |
|---------------|---|
| „Selliner See | Selliner See und Baaber Bek bis zur Mündung in die Having“. |
|---------------|---|

13. Anhang II wird wie folgt geändert:

a) Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:

aa) Die Angaben zu Teil I des Anhangs II werden durch die folgenden Angaben zu Teil I ersetzt:

**„Teil I
Fähren**

Kapitel 1

Sondervorschriften für Fähren, Allgemeines

§§

- 1.01 Anzuwendende Vorschriften
- 1.02 Begriffsbestimmungen
- 1.03 Fährzeugnis
- 1.04 Kennzeichnung der Fähren

Kapitel 2

Bau, Einrichtung und Ausrüstung von Fähren

Unterkapitel 1

Fähren, die keine Kahn- und Kahnseilfähren sind

- 2.01 Allgemeines
- 2.02 Fährkörper
- 2.03 Nachweis der Intakt- und Leckstabilität
- 2.04 Einsenkungsmarken
- 2.05 Festigkeit des Wagendecks
- 2.06 Rettungsmittel
- 2.07 Anker
- 2.08 Zusätzliche Ausrüstung
- 2.09 Landeklappen

Unterkapitel 2

Kahn- und Kahnseilfähren

- 2.10 Allgemeines
- 2.11 Fährkörper
- 2.12 Nachweis der Intakt- und Leckstabilität
- 2.13 Ausrüstung

Kapitel 3

Zusätzliche Anforderungen an seilgebundene oder
kettengebundene Fähren

- 3.01 Begriffsbestimmungen
- 3.02 Nachweis der Intakt- und Leckstabilität für seilgebundene
oder kettengebundene Fähren
- 3.03 Einsenkungsmarken
- 3.04 Berechnung und Konstruktion der Seil- und Kettenanlagen
- 3.05 Prüfung
- 3.06 Prüfbedingungen und Prüfinhalte
- 3.07 Bescheinigung

Kapitel 4

Übergangsbestimmungen für Fähren

- 4.01 Übergangsbestimmungen für Fähren, die schon in Betrieb
sind“

bb) Die Angaben zu Anlage 1 und 2 werden gestrichen.

b) Teil 1 wird durch den folgenden Teil I ersetzt:

**„Teil I
Fähren**

Kapitel 1

Sondervorschriften für Fähren, Allgemeines

§ 1.01

Anzuwendende Vorschriften

1. Für Fähren, die keine Kahn- oder Kahnseilfähren sind, sind die
Kapitel 1, 2 Unterkapitel 1 und das Kapitel 4 sowie, soweit
zutreffend, das Kapitel 3 anzuwenden.
2. Für Kahn- und Kahnseilfähren sind die Kapitel 1 und 2
Unterkapitel 2 anzuwenden.

§ 1.02

Begriffsbestimmungen

In diesem Anhang gelten als:

1. „Personenfähre“ eine nur zur Beförderung von Personen gebaute
Fähre;
2. „Wagenfähre“ eine zur Beförderung von Landfahrzeugen,
Personen und sonstigen Lasten gebaute und eingerichtete Fähre;
3. „Frei fahrende Fähren“ Kahnfähren, Personenmotorfähren,
Wagenmotorfähren;
4. „Kahnfähre“ eine zur Beförderung von Personen gebaute, offene
Fähre, die durch Muskelkraft fortbewegt wird; zusätzlich kann –
zur Beherrschung besonderer Betriebslagen – ein Hilfsantrieb
installiert sein;

5. „Personenmotorfähre“ eine Personenfähre mit maschinellm Antrieb;
6. „Wagenmotorfähre“ eine Wagenfähre mit maschinellm Antrieb;
7. „Seil- oder kettengebundene Fahren“ Querseilfähren, Kahnseilfähren, Seilfähren, Kettenfähren, Gierseilfähren;
8. „Querseilfähre“ eine Personen- oder Wagenfähre, die an einem an beiden Ufern befestigten Seil geführt wird und entweder an diesem Führungsseil oder an einem zweiten Seil (Zugseil) mit der Hand oder durch eine Winde von einem Ufer zum anderen bewegt wird (Personenquerseilfähre, Wagenquerseilfähre);
9. „Kahnseilfähre“ eine Kahnfähre, die an einem Seil per Hand, hilfsweise durch einen Hilfsmotor, fortbewegt wird, einschließlich der Seilanlage und der Verankerungen;
10. „Seilfähre“ eine Personen- oder Wagenfähre, die an einem Seil durch eine Seilwinde fortbewegt wird, einschließlich der Seilanlage sowie der Abspannmasten und der Verankerung (Personenseilfähre, Wagenseilfähre);
11. „Kettenfähre“ eine Seilfähre, die anstelle der Seile mit Ketten ausgerüstet ist (Personenkettenfähre, Wagenkettenfähre);
12. „Gierseilfähre“ eine Personen- oder Wagenfähre, die ausschließlich durch Einnehmen einer Gierstellung, an einem festen Seil geführt, quer zur Fließrichtung eines Flusses fortbewegt wird, einschließlich der Seilanlage sowie der Abspannmasten und der Verankerung (Personengierseilfähre, Wagengierseilfähre);
13. „Gierseilfähre mit Hilfsantrieb“ eine Gierseilfähre, die zusätzlich mit eigenem Antrieb versehen ist;
14. „Landfahrzeug“ ein Kraftfahrzeug, ein Pferdefuhrwerk, ein fahrbares Gerät oder Zugfahrzeuge; Zugfahrzeuge gelten hierbei zusammen mit ihren Anhängern als ein Landfahrzeug;
15. „Gesamtgewicht eines Landfahrzeugs“ das Gewicht eines Landfahrzeugs einschließlich seiner Ladung in Tonnen, das in beliebiger Anzahl bis zum Erreichen der Tragfähigkeit auf der verfügbaren Ladefläche des Fährdecks in beliebiger Anordnung aufgestellt werden kann;
16. „Tragfähigkeit“ die Gesamtzuladefähigkeit einer Wagenfähre in Tonnen mit homogener oder gemischter Last;
17. „maximales Gesamtgewicht des schwersten Landfahrzeugs“ die Masse eines Landfahrzeugs einschließlich seiner Ladung in Tonnen, das allein und ohne gleichzeitige Beförderung weiterer Nutzlasten bei ausschließlich mittiger Aufstellung auf dem Fährdeck einer Wagenfähre befördert werden kann;
18. „Länge in der Wasserlinie“ oder „L_{WL}“ das Begriffsverständnis im Sinne des ES-TRIN unter Berücksichtigung der Landeklappen, wenn diese während der Fahrt die Lateralfläche vergrößern;
19. „Landklappe“ eine kippbare Überbrückung zwischen Fährdeck und Land;
20. „Schrammbord“ eine radabweisende seitliche Fahrbahnbegrenzung;

21. „Gierschwert“ eine ein- und austauschbare Fläche zur Vergrößerung des Unterwasserlateralplans;
22. „Fährdeck“ das durchlaufende Deck der Fähren, auf dem die beförderten Fahrzeuge oder die sonstige Ladung aufgestellt sowie Fahrgäste versammelt werden.

Für die Anwendung des ES-TRIN tritt das Fährzeugnis an die Stelle des Schiffsattestes, des Unionszeugnisses oder des Binnenschiffszeugnisses.

§ 1.03

Fährzeugnis

1. Die Ergebnisse aus den Stabilitäts- und Festigkeitsberechnungen sind im Fährzeugnis einzutragen und an Bord der Fähre an auffälliger Stelle deutlich sichtbar anzubringen.
2. Bei seil- und kettengebundenen Fähren sind die Einträge für Niedrigwasser, Mittelwasser und Hochwasser entsprechend den in den Stabilitätsberechnungen eingesetzten Fließgeschwindigkeiten vorzunehmen.
3. Fährstellen sind unter Angabe des Flusskilometers, an der sie sich befinden, in das Fährzeugnis einzutragen.
4. Wird die Fähre auch zum sonstigen Schiffsverkehr verwendet, insbesondere zum Wechseln der Fährstelle, zur Fahrt zu oder von einer Werft, ist dieser Verwendungszweck im Fährzeugnis einzutragen. Dabei ist die gewerbliche Beförderung von Personen oder Gütern verboten.

§ 1.04

Kennzeichnung der Fähren

An allen Fähren muss als Kennzeichen auf beiden Längsseiten ein mindestens 30 cm hohes „F“ mit heller Farbe auf dunklem Grund oder mit dunkler Farbe auf hellem Grund deutlich sichtbar angebracht sein.

Kapitel 2

Bau, Einrichtung und Ausrüstung von Fähren

Unterkapitel 1

Fähren, die keine Kahn- und Kahnseilfähren sind

§ 2.01

Allgemeines

Für Fähren sind der ES-TRIN sowie die Anhänge III bis VII mit den sich aus den nachfolgenden Vorschriften ergebenden Maßgaben anzuwenden:

1. Kapitel 5 des ES-TRIN gilt für freifahrende Fähren mit maschinelltem Hauptantrieb.

2. Kapitel 15 des ES-TRIN gilt , wenn die ständige Anwesenheit von Besatzungsmitgliedern auch außerhalb der Arbeitsstunden erforderlich ist.
3. Kapitel 19 des ES-TRIN gilt mit folgenden Abweichungen:
 - a) Artikel 19.01 Nummer 3 des ES-TRIN gilt nicht.
 - b) Befinden sich die Verkehrsflächen, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind, auf dem freien Fährdeck und ist dieses über ausreichend breite Landeklappen zugänglich, so müssen nur die für Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehenen Plätze den Anforderungen des Artikels 19.01 Nummer 4 des ES-TRIN entsprechen.
 - c) Landeklappen sind als Sammelflächen nach Artikel 19.06 Nummer 8 des ES-TRIN geeignet, wenn die Festigkeit und die Stabilität nachgewiesen und die Landeklappen durch feste Absperrvorrichtungen nach § 2.08 Nummer 1 des ES-TRIN gesichert sind.
 - d) Landstege nach Artikel 19.06 Nummer 12 Buchstabe e des ES-TRIN können durch mindestens zwei gegenüberliegende Landeklappen ersetzt werden, wenn diese geeignet sind, die Aufgabe der Landstege zu erfüllen; bei Personenfähren genügt eine Landklappe.
 - e) Toiletten nach Artikel 19.06 Nummer 17 des ES-TRIN sind nur erforderlich, wenn beim Übersetzverkehr von einem Ufer zum anderen die Fahrdauer zehn Minuten übersteigt. Soweit keine Toiletten erforderlich sind, sind Einrichtungen zum Sammeln und Entsorgen häuslicher Abwässer nach Artikel 19.14 des ES-TRIN nicht erforderlich.
 - f) Ein zweites unabhängiges Antriebssystem nach Artikel 19.07 des ES-TRIN ist für seil- und kettengebundene Fähren nicht erforderlich.
 - g) Abweichend von Artikel 19.10 Nummer 7 des ES-TRIN können Lichtmaschinen als Notstromquelle genutzt werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
 - aa) es sind mindestens drei voneinander unabhängige Hauptmaschinenräume mit jeweils einer Antriebsmaschine und einer entsprechenden Lichtmaschine vorhanden,
 - bb) jede dieser Lichtmaschinen kann im Bedarfsfall die Funktion des Notstromaggregats übernehmen und
 - cc) die Hauptmaschinenräume können nicht gleichzeitig geflutet werden.
4. Anhang III gilt mit folgenden Abweichungen:
 - a) § 6.05 gilt nicht für Fähren auf Wasserstraßen der Zone 2-Binnen,
 - b) die Kapitel 3 und 4 sowie § 6.05 gelten nicht für Fähren auf Wasserstraßen der Zone 2-See,
 - c) die §§ 10.02 bis 10.04 gelten nicht für Fähren auf Wasserstraßen der Zone 1.

5. Auf Wasserstraßen der Zone 4 sind die §§ 3.02 und 3.03 des Anhangs IV nicht anzuwenden.
6. Auf Wasserstraßen der Zone 1 und Zone 2-See sind seil- und kettengebundene Fähren nicht zugelassen.
7. Auf Fähren, die für die Beförderung von weniger als 100 Fahrgästen zugelassen sind und deren L_{WL} 25 m nicht überschreitet, ist abweichend des ES-TRIN
 - a) eine motorisch angetriebene Lenzpumpe nach Artikel 19.08 Nummer 5 des ES-TRIN,
 - b) eine tragbare Feuerlöschpumpe nach Artikel 19.12 Nummer 2 des ES-TRIN und
 - c) ein Hydrant am Steuerhaus nach Artikel 19.12 Nummer 3 Buchstabe a des ES-TRIN ausreichend.
8. Auf Personenfähren, die für die Beförderung von bis zu zwölf Fahrgästen zugelassen sind und deren Länge 15 m nicht überschreitet, gelten folgende Bestimmungen nicht:
 - a) Artikel 19.08 Nummer 4 bis 6 sowie Nummer 9 und 10 des ES-TRIN,
 - b) Artikel 19.09 Nummer 1 Satz 1 und Nummer 11 des ES-TRIN,
 - c) Artikel 19.12 Nummer 1 bis 8 des ES-TRIN.

§ 2.02

Fährkörper

1. An beiden Enden des Fährkörpers muss ein Kollisionsschott nach Artikel 3.03 Nummer 1 Buchstabe a des ES-TRIN vorhanden sein. Legt die Fähre seitlich an, gilt Satz 1 für das gegen die Strömung gerichtete Schiffsende.
2. Das Fährdeck muss wasserdicht und selbstlenzend ausgeführt sein.

§ 2.03

Nachweis der Intakt- und Leckstabilität

1. Der Antragsteller weist anhand einer Berechnung nach, dass die Intaktstabilität der Fähre den nachstehenden Voraussetzungen entspricht. Die Berechnung muss nach Artikel 19.03 Nummer 1, 3 bis 6 des ES-TRIN in Verbindung mit den §§ 1.02 Nummer 1 Buchstabe a, 7.03 oder § 10.08 des Anhangs III durchgeführt werden. Sie muss in Abhängigkeit von der zu befahrenden Wasserstraße durchgeführt werden.
2. Können beim Krängungsversuch nur ungenügende Krängungswinkel erzielt werden oder führt die Durchführung des Krängungsversuchs zu unzumutbaren Schwierigkeiten, so kann Artikel 22.06 Nummer 2 des ES-TRIN angewendet werden.
3. In der Berechnung für Personen, Landfahrzeuge und Großvieh sind mindestens folgende Last- und Maßannahmen zu verwenden:

Die

| Nutzlast | Lastannahmen [t] | Abmessungen L·B·H [m] | mittlere Höhe der Ladung über Deck [m] | mittlere Höhe des Massenschwerpunktes über Deck [m] | mittlere Höhe des Schwerpunktes der Windangriffsfläche der Ladung über Deck [m] |
|----------------------------------|------------------|-----------------------|--|---|---|
| Personen | 0,075 | --- | 1,8 | 1,0 | 0,85 |
| Lastkraftwagen mit Ladung | 32 | 12·2,55·4 | 4,0 | 1,6 | 2,00 |
| Sattelzug mit Ladung | 44 | 15,5·2,55·4 | 4,0 | 1,6 | 2,00 |
| Personenkraftwagen ohne Personen | 1,7 | 4,2·1,9·1,7 | 1,7 | 0,8 | 0,75 |
| Großvieh | 0,75 | 2,5·1·1,7 | 1,7 | 1,0 | 1,00 |

mittlere Höhe des Gewichtsschwerpunktes der Ladung und des Schwerpunktes der Windangriffsfläche der Ladung ist auf den tiefsten Punkt des Fährdecks auf halber Länge der Fähre zu beziehen und bei nicht durchgehenden, höher gelegenen Decks auf die halbe Länge des betreffenden Decks zu beziehen. Der seitliche Abstand von Fahrzeugen ist so zu planen, dass die Fahrzeuge im Notfall verlassen werden können.

4. Die Berechnung der Intaktstabilität muss abweichend von Artikel 19.03 Nummer 2 des ES-TRIN mindestens folgende Ladefälle erfassen:

a) Fähre ausschließlich mit Personen beladen,

aa) maximale Anzahl der Personen in möglichst ungünstigen Aufstellungen, die wie folgt festzulegen sind:

Für die Berechnung der ungünstigsten Lage der Schwerpunkte bezüglich der Krängung werden die maximal seitlichen Positionen der Personenansammlung S_{Bb} und S_{Stb} ermittelt.

Für die Berechnung der ungünstigsten Lage der Schwerpunkte bezüglich des Trimms werden die maximal möglichen Positionen der Personenansammlung S_a und S_v in Längsrichtung ermittelt.

Für die Berechnung der ungünstigsten Lage der Schwerpunkte bezüglich Krängung und Trimm werden die vier Koordinaten mit S_L und S_Q bestimmt und wie folgt berechnet:

$$S_L = \frac{S_v + S_a}{2} \pm \frac{S_v - S_a}{\sqrt{8}}$$

$$S_Q = \frac{S_{Bb} - S_{Stb}}{2} \pm \frac{S_{Bb} + S_{Stb}}{\sqrt{8}}$$

Mit:

S_v = Schwerpunkt der Personenansammlung mit minimaler Distanz zum Bug,

S_a = Schwerpunkt der Personenansammlung mit minimaler Distanz zum Heck,

S_{Bb} = Schwerpunkt der Personenansammlung maximal nach Backbord verschoben,

S_{Stb} = Schwerpunkt der Personenansammlung maximal nach Steuerbord verschoben,

S_L = Schwerpunkt in Längsrichtung,

S_Q = Schwerpunkt in Querschiffsrichtung.

Von den beiden Schwerpunktlagen S_v oder S_a ist die Position mit dem größeren Abstand zum Auftriebsschwerpunkt für die Berechnung der Intaktstabilität zu nutzen.

Von den beiden Schwerpunktlagen S_{Bb} oder S_{Stb} ist die Position mit dem größeren Abstand zum Auftriebsschwerpunkt für die Berechnung der Intaktstabilität zu nutzen.

Von den vier Schwerpunktlagen, die mit den Formeln für S_L und S_Q bestimmt werden, ist die Position mit dem größten Abstand zum Auftriebsschwerpunkt für die Berechnung der Intaktstabilität zu nutzen.

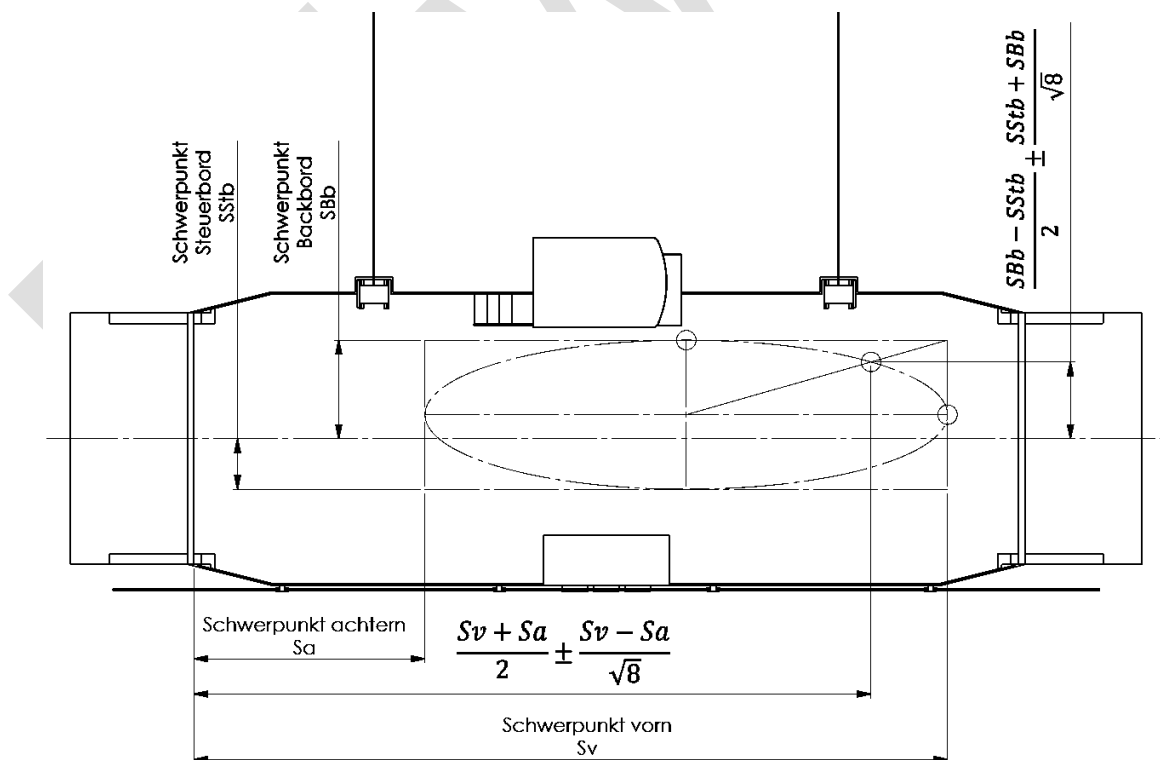


Abbildung 1 - Skizze zur maximalen Anzahl der Personen „in möglichst ungünstigen Aufstellungen“

bb) Alle Tanks zu 50 % gefüllt,

- b) Fähre einseitig jeweils nach Steuer- und nach Backbord beladen,
 - aa) mit Landfahrzeugen in möglichst ungünstigen Aufstellungen, entsprechend zu Buchstabe a ermittelt, bis zur Fährmittle, wobei der noch zur Verfügung stehende Platz der belasteten Seite mit kleineren Landfahrzeugen und mit Personen aufzufüllen ist,
 - bb) alle Tanks zu 50 % gefüllt,
- c) Fähre ausschließlich mit Landfahrzeugen beladen,
 - aa) Landfahrzeuge „in möglichst ungünstigsten Aufstellungen“, entsprechend zu Buchstabe a ermittelt,
 - bb) alle Tanks zu 50 % gefüllt,
- d) Fähre mit dem schwersten Landfahrzeug beladen,
 - aa) schwerstes Landfahrzeug nach § 1.02 Nummer 17 in mittlerer Aufstellung auf dem Fährdeck,
 - bb) alle Tanks zu 50 % gefüllt,
- e) Fähre bis an die Grenze der Tragfähigkeit beladen,
 - aa) maximale Anzahl der Personen,
 - bb) maximale Anzahl der Landfahrzeuge,
 - cc) Treibstoff- und Frischwassertanks zu 98 % gefüllt,
 - dd) Abwassertank zu 10 % gefüllt,
- f) Fähre leer,
 - aa) ohne Personen und ohne Landfahrzeuge,
 - bb) Treibstoff- und Frischwassertanks zu 10 % gefüllt,
 - cc) Vorratsräume und Abwassertanks leer.

Im Fall der Nummer 4 Buchstabe b und c ist die Annahme einer Verschiebung der Landfahrzeuge höchstens bis zum Schrammbord ausreichend. Für die Erfüllung der Intaktstabilität nach Nummer 1 müssen die Ladefälle nach Nummer 4 Buchstabe a bis f nachgewiesen sein. Bei den vorgenannten Ladefällen ist bei Wagenfähren

- a) das Fährdeck rutschhemmend auszuführen und
- b) im Lateralplan nach Artikel 19.03 Nummer 5 des ES-TRIN die Beladung mit zum Beispiel Lastkraftwagen oder Personenkraftwagen zu berücksichtigen.

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt kann Nachweise für weitere Ladefälle verlangen.

5. Als Ergebnis der Stabilitätsberechnung sind im Fährzeugnis festzulegen:
- a) bei Belastung der Fähre ausschließlich mit Personen,
 - aa) die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste,
 - bb) die Verdrängung (m³),
 - b) bei Belastung der Fähre mit Personen, Landfahrzeugen oder sonstigen Lasten,
 - aa) die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste,
 - bb) die Tragfähigkeit in Tonnen (t),

- cc) das Gesamtgewicht eines von mehreren Landfahrzeugen in Tonnen (t),
 - dd) das maximale Gesamtgewicht des schwersten Landfahrzeugs in Tonnen (t).
6. Der Antragsteller muss durch eine Berechnung nachweisen, dass die Leckstabilität der Fähre angemessen ist. Die Berechnung muss nach Artikel 19.03 Nummer 7, 9 bis 13 des ES-TRIN in Verbindung mit §§ 1.02, 7.03 oder 10.08 des Anhangs III sowie § 4.03 des Anhangs IV durchgeführt werden. Sie muss in Abhängigkeit von der zu befahrenden Wasserstraße durchgeführt werden. Hierbei
- a) müssen abweichend vom Artikel 19.03 Nummer 8 Satz 1 des ES-TRIN die Ladefälle nach Nummer 4 nachgewiesen werden,
 - b) müssen die Fähren den 1-Abteilungsstatus nach Artikel 19.03 Nummer 9 des ES-TRIN nicht einhalten, wenn der 2-Abteilungsstatus nach Artikel 19.03 des ES-TRIN eingehalten wird,
 - c) darf der B/3-Abstand nach Artikel 19.03 Nummer 9 Buchstabe a des ES-TRIN auf einen B/5-Abstand vermindert werden.
- Für Fähren, die für die Beförderung von mehr als 50 und weniger als 100 Fahrgästen zugelassen sind und deren L_{WL} 25 m nicht überschreitet, gilt Artikel 19.15 Nummer 1 des ES-TRIN entsprechend.
7. Während der Fahrt und beim Beladen oder Entladen der Fähre darf der nach Artikel 19.03 Nummer 2 und 3 des ES-TRIN zulässige Krängungswinkel nicht überschritten und der für die jeweilige Zone zulässige Restfreibord nicht unterschritten werden, wobei beim Beladevorgang oder Entladevorgang die Fähre freischwimmend zu betrachten ist, es sei denn, das Fährgesäß wird beim Abstützen auf der Rampe durch eine formschlüssige Verbindung in einer festen Lage gehalten.
8. Für Personenfähren für die Beförderung von bis zu zwölf Fahrgästen, deren Länge 15 m nicht überschreitet, müssen im symmetrisch gefluteten Zustand folgende Anforderungen durch eine Berechnung nachgewiesen werden:
- a) die Fähre darf maximal bis zur Tauchgrenze eintauchen und
 - b) die verbleibende metazentrische Höhe GM_R darf 0,10 m nicht unterschreiten.
- Der erforderliche Restauftrieb ist durch
- a) die geeignete Wahl des Materials des Schiffskörpers,
 - b) Auftriebskörper aus geschlossenzelligem Schaum, die fest mit dem Rumpf verbunden sind,
 - c) örtliche Unterteilungen, die wasserdichte Teilräume bilden,
 - d) einen 1-Abteilungsstatus nach Artikel 19.03 Nummer 9 des ES-TRIN oder
 - e) eine Kombination aus den genannten Möglichkeiten nach Satz 2 Buchstabe a bis d zu gewährleisten.

Einsenkungsmarken

Artikel 4.03 Nummer 10 des ES-TRIN ist anzuwenden; jedoch müssen mindestens zwei Einsenkungsmarkenpaare auf je einem Drittel der Länge vorhanden sein.

§ 2.05

Festigkeit des Wagendecks

Bei Wagenfähren muss der Antragsteller durch eine Berechnung die Festigkeit des Wagendecks nachweisen. Für die Berechnung ist eine Belastung mit den zulässigen Landfahrzeugen, die sich aus den Stabilitätsberechnungen ergeben, zugrunde zu legen. Als Ergebnis der Festigkeitsberechnung ist festzulegen:

- a) die zulässige Achslast einer Einzelachse von Landfahrzeugen in Tonnen (t),
- b) die zulässige Achslast einer Doppelachse von Landfahrzeugen in Tonnen (t).

§ 2.06

Rettungsmittel

1. Einzelrettungsmittel nach Artikel 19.09 Nummer 4 des ES-TRIN können durch Sammelrettungsmittel nach Artikel 19.09 Nummer 5 des ES-TRIN in Verbindung mit Artikel 19.09 Nummer 7 bis 9 des ES-TRIN ersetzt werden.
2. Landeklappen können als Übergangseinrichtungen nach Artikel 19.09 Nummer 3 des ES-TRIN angesehen werden, sofern sie hierfür geeignet sind.
3. Personenfähren, die für mehr als 250 Fahrgäste, sowie Wagenfähren, die für mehr als 250 Fahrgäste oder für mehr als 150 t Tragfähigkeit zugelassen sind, müssen zusätzlich zu Nummer 1 mit einem Beiboot nach Artikel 13.07 des ES-TRIN ausgerüstet sein.
4. Die Untersuchungskommission kann bei Fähren von der Erfüllung der Anforderung der Nummer 3 in den Fällen des Artikels 19.15 Nummer 5 und 6 des ES-TRIN absehen; dabei gelten die Landeklappen als vergleichbare Einrichtungen zu Plattformen, wenn diese die in Artikel 19.15 Nummer 5 und 6 des ES-TRIN beschriebenen Anforderungen und Bestimmungen erfüllen.

§ 2.07

Anker

1. Für Fähren, die mindestens zwei voneinander unabhängige in jeder Richtung voll wirksame Antriebe haben, genügt die Ausrüstung mit nur einem Anker.
2. Das örtlich zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt kann seilgebundene oder kettengebundene Fähren auf den Wasserstraßen der Zone 4 von dem Erfordernis einer Ausrüstung mit Anker befreien, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht gefährdet ist.

§ 2.08

Zusätzliche Ausrüstung

1. Die bordseitigen, dem Zu- und Abgang dienenden Öffnungen von Personenfähren oder Wagenfähren müssen abweichend von Artikel 19.06 Nummer 10 und Nummer 12 Buchstabe b und c des ES-TRIN durch feste oder flexible Absperrvorrichtungen wie folgt gesichert sein:
 - a) alle Absperrvorrichtungen müssen:
 - aa) eine Höhe von mindestens 1,10 m aufweisen,
 - bb) deutlich sichtbar gekennzeichnet sein und
 - cc) mit geeigneten Zwischenzügen oder geeigneter Feldauskleidung versehen sein;
 - b) feste Absperrvorrichtungen wie Schwenkbalken, Schranken und Geländer müssen mindestens folgende Festigkeitsanforderungen erfüllen:
 - aa) Belastungsannahme von 1 000 N/m,
 - bb) Höchst-Auslenkung ohne bleibende Verformung und ohne Berücksichtigung des Lagerspiels von 50 mm;
 - c) flexible Absperrvorrichtungen wie Absperrketten und Kunststoffseile dürfen auf Fährdecks verwendet werden, wenn
 - aa) hinter der Absperrvorrichtung mindestens 2 m Decksfläche oder Landeklappen folgt,
 - bb) der Deckbereich von 0,80 m vor der Kette oder dem Seil für die Fahrgäste durch deutlich sichtbare Markierung als gesperrt gekennzeichnet ist und
 - cc) die Kette oder das Seil eine Mindestbruchkraft von 40 kN hat.
2. Landeklappen können als Absperrvorrichtungen genutzt werden, wenn sie im hochgestellten Zustand eine Höhe von 1,10 m über dem Fährdeck erreichen und festgestellt werden können.

§ 2.09

Landeklappen

Die Festigkeit von Landeklappen muss ihrem Einsatzzweck entsprechen. Die Landeklappen sind seitlich mit geeigneten Absturzsicherungen zu versehen.

Unterkapitel 2

Kahn- und Kahnseilfähren

§ 2.10

Allgemeines

- Für Kahnfähren und Kahnseilfähren gelten die nachstehenden Anforderungen:
1. für alle Kahnfähren und Kahnseilfähren gelten zusätzlich § 2.08 entsprechend und §§ 3.04 bis 3.07 falls zutreffend.
 2. Für alle Kahnfähren und Kahnseilfähren gelten:

- a) Kapitel 3 des ES-TRIN sinngemäß,
 - b) Artikel 8.08 Nummer 1 und 2 des ES-TRIN, wobei eine Handlenzpumpe oder ein Schöpfgefäß ausreicht,
 - c) Kapitel 10 bis 12 des ES-TRIN sinngemäß,
 - d) Artikel 13.02 Nummer 2 Buchstabe b des ES-TRIN, wobei ein Behälter ausreicht,
 - e) Artikel 13.02 Nummer 3 Buchstabe a, c und e bis h des ES-TRIN,
 - f) Artikel 13.08 Nummer 2 des ES-TRIN,
 - g) Artikel 19.01 Nummer 2 des ES-TRIN,
 - h) Artikel 19.06 Nummer 10 und 12 Buchstabe a, b, c des ES-TRIN, soweit baulich zumutbar,
 - i) Artikel 19.09 Nummer 1 des ES-TRIN, wobei zwei Rettungsringe ausreichen,
 - j) Artikel 19.09 Nummer 4, 8 und 9 des ES-TRIN und
 - k) Kapitel 8 und 9 des ES-TRIN entsprechend sowie Artikel 13.03 des ES-TRIN, wobei ein Feuerlöscher ausreicht, wenn die Kahnfähre oder Kahnseilfähre mit einem Hilfsantrieb oder Hilfsmotor ausgestattet ist.
3. Für alle Fahrgäste muss fest eingebautes Sitzmobiliar vorhanden sein.
 4. Die Untersuchungskommission kann für alle Kahnfähren und Kahnseilfähren, insbesondere zur Berücksichtigung besonderer örtlicher oder baulicher Gegebenheiten, zusätzliche Anforderungen stellen.

§ 2.11

Fährkörper

Kahnfähren und Kahnseilfähren müssen mit Luftkästen oder anderen Auftriebskörpern versehen sein. Luftkästen müssen zur Durchführung von Dichtigkeitsprüfungen mit einem Schraubverschluss versehen sein.

§ 2.12

Nachweis der Intakt- und Leckstabilität

Für Kahnfähren und Kahnseilfähren genügt als Nachweis für die

1. Intaktstabilität ein Belastungsversuch, wobei dieser mit dem halben Gewicht der höchstzulässigen Zahl der Fahrgäste und bei der ungünstigsten Füllung der Brennstoff- und Wasserbehälter durchzuführen ist; die Fahrgäste sind dabei als stehend anzunehmen und ihr Gewicht ist soweit wie möglich seitlich auf der für Fahrgäste verfügbaren Fläche unterzubringen. Dabei darf ein Krängungswinkel von 7° nicht überschritten sowie ein Restfreibord und ein Restsicherheitsabstand von 0,20 m in Zone 4 und von 0,30 m in Zone 3 und Zone 2-Binnen nicht unterschritten werden;
2. Leckstabilität ein rechnerischer Nachweis, wobei bei voller Beladung und Flutung der Fähre ein Reserveauftrieb von 100

Newton je Person und eine stabile aufrechte Schwimmlage verbleiben muss, bei der die verbleibende metazentrische Höhe GM_R 0,10 m nicht unterschritten werden darf.

§ 2.13

Ausrüstung

1. Jede Kahnfähre oder Kahnseilfähre muss mit einem Anker mit einem Gewicht von mindestens 25 kg und einer Ankerkette oder einem Ankerseil von mindestens 30 m Länge ausgestattet sein. Ergänzend gelten die Bestimmungen des Artikels 13.01 des ESTRIN.
2. Das örtlich zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt kann auf Antrag auf den Wasserstraßen der Zone 4 von dem Erfordernis einer Anker-ausrüstung befreien, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht gefährdet ist.
3. Kahnfähren und Kahnseilfähren müssen mit einem Paar Riemen oder vergleichbaren Vortriebsmitteln ausgerüstet sein. Ein Hilfsantrieb zur Beherrschung besonderer Betriebslagen ist vorzuhalten.

Kapitel 3

Zusätzliche Anforderungen an seilgebundene oder kettengebundene Fähren

§ 3.01

Begriffsbestimmungen

Abweichend von § 1.02 gelten für dieses Kapitel als

1. „Tragfähigkeit“ die Gesamtzuladefähigkeit mit homogener oder gemischter Last in Tonnen in Abhängigkeit von bestimmten Wasserständen;
2. „Gesamtgewicht eines Landfahrzeugs“ das Gewicht eines Landfahrzeugs einschließlich seiner Ladung in Tonnen, das in Abhängigkeit von bestimmten Wasserständen in beliebiger Anzahl bis zum Erreichen der Tragfähigkeit auf der verfügbaren Ladefläche des Fährdecks in beliebiger Anordnung aufgestellt werden kann;
3. „maximales Gesamtgewicht des schwersten Landfahrzeugs“ das Gewicht eines Landfahrzeugs einschließlich seiner Ladung in Tonnen, das in Abhängigkeit von bestimmten Wasserständen allein und ohne gleichzeitige Beförderung bestimmter Nutzlasten bei ausschließlich mittiger Aufstellung auf dem Fährdeck befördert werden kann;
4. „Aufstau“ der Verlauf der Wasseroberfläche an der oberstromseitigen Bordwand;
5. „Restfreibord“ der senkrechte Abstand zwischen dem tiefsten Punkt des wasserdichten Decks oder des wasserdichten Deckaufsatzes und der gedachten Wasserlinie, die bei Neigungen nach Oberstrom durch den höchsten Punkt des Aufstaus verläuft;

6. „Deckaufsatz“ ein nur bei Gierseilfähren üblicher nicht von Bord zu Bord gehender Aufbau von geringer Höhe, der die Fahrbahnbreite des Fährdecks einseitig einschränkt, die Seitenhöhe auf einer Seite vergrößert und sich über die Länge des ganzen Fährdecks erstreckt;
7. „Ablegereife“ der Zustand, bei dessen Erreichen das Seil oder die Kette außer Betrieb genommen werden muss, insbesondere wegen Verschleiß, Längung, Rissen, Korrosion oder Brüchen.

Entwurf

§ 3.02

**Nachweis der Intakt- und Leckstabilität
für seilgebundene oder kettengebundene Fähren**

1. Ergänzend zu § 2.03 muss sich der Nachweis ausreichender Intaktstabilität für seilgebundene oder kettengebundene Fähren auf Berechnungen für Neigungen der seilgebundenen oder kettengebundenen Fähre nach Oberstrom und nach Unterstrom erstrecken.
2. Der Nachweis ausreichender Intaktstabilität ist erbracht, wenn unter gleichzeitiger Einwirkung der folgenden Faktoren die Anforderungen des Satz 2 erfüllt sind:
 - a) einer seitlichen Verschiebung der Landfahrzeuge und Personen,
 - b) des Windwiderstandes,
 - c) einer seitlichen Anströmung und
 - d) dem Gefällewiderstand.

Die folgenden Anforderungen müssen eingehalten werden:

- a) bei Krängung nach Oberstrom mit $M_{KrO}=0$ ist ein Restfreibord von mindestens 0,1 m vorhanden;
- b) bei Krängung nach Oberstrom mit $M_{KrO}=0$ wird ein Krängungswinkel von 5° nicht überschritten;
- c) bei Krängung nach Unterstrom mit $M_{KrU}=0$ ist ein Restfreibord von mindestens 0,0 m vorhanden;
- d) bei Krängung nach Unterstrom mit $M_{KrU}=0$ wird ein Krängungswinkel von 10° nicht überschritten;
- e) die seil- oder kettengebundene Fähre ist jeweils mit den Beladungen aus Nummer 3 und krängenden Momenten aus Nummer 4 zu berechnen. Seil- oder kettengebundene Fähren mit Hilfsantrieb sind zudem jeweils mit halbgefüllten Brennstofftanks zu berechnen.

$$W_{Oges} = W_Q - W_w$$

$$W_{Uges} = W_Q + W_w$$

$$M_{KrO} = 1,5 \cdot W_{Oges} \cdot \left(Z_F - \frac{T}{2} \right) - \tan(\alpha) \cdot W_{Oges} \cdot Y_F + 0,44145 \cdot \text{Aufstau} \cdot L \cdot B^2 + M_A[\Phi] + M_{ZO} + M_w$$

$$M_{KrU} = 1,5 \cdot W_{Uges} \cdot \left(Z_F - \frac{T}{2} \right) - \tan(\alpha) \cdot W_{Uges} \cdot Y_F + 0,44145 \cdot \text{Aufstau} \cdot L \cdot B^2 + M_A[\Phi] + M_{ZU} - M_w$$

$$F_{SO} = H - T_s$$

$$F_{SU} = H - 2 \cdot T + T_s$$

In diesen Formeln bedeuten (siehe auch Abbildung):

- $W_Q = (c_{wQ} \cdot A_{Lat} + 2 \cdot A_{Gier}) \cdot \frac{\rho}{2000} \cdot v^2 + \frac{\Delta \cdot i \cdot g}{1000}$;

- $T_s = \left(1 + 5,8995 \cdot F_{nB}^2 \cdot \left(\frac{L}{B} \right)^{\frac{1}{5}} \cdot \left(\frac{B}{h} \right)^{\frac{1}{2}} \right) \cdot \left(T + \frac{\tan(\Phi) \cdot B}{2} \right);$
- $Aufstau = 5,8995 \cdot F_{nB}^2 \cdot \left(\frac{L}{B} \right)^{\frac{1}{5}} \cdot \left(\frac{B}{h} \right)^{\frac{1}{2}} \cdot \left(T + \frac{\tan(\Phi) \cdot B}{2} \right);$
- $c_{wQ} = 2,8322 \cdot c_{wQ0} \cdot f_h \cdot f_\Phi \cdot F_{nB}^{\frac{1}{4}} - \frac{1}{2} + \frac{Bewuchs}{2}$
- $c_{wQ0} = \left(-0,002 \cdot \frac{L}{B} + 0,003 \right) \cdot \frac{L}{T} + \left(0,11 \cdot \frac{L}{B} + 0,92 \right);$
- $f_h = 1 + 0,03 \cdot \frac{L}{T} \cdot \left(1 - \left(1 - \frac{T}{h} \right)^{0,6} \right);$
- $f_\Phi = 1 + \frac{|\Phi|}{5} \cdot \left(\left(-0,006 \cdot \frac{L}{B} + 0,035 \right) \cdot \frac{L}{T} + 0,45 \right);$
- $F_{nB} = \frac{v}{\sqrt{g \cdot B}};$
- $W_Q = \text{Widerstand durch Queranströmung [kN]};$
- $W_W = \text{Windwiderstand nach Artikel 19.03 Numer 5 ES – TRIN [kN]};$
- $W_{Oges} = \text{Gesamtwiderstand bei Krängung Richtung Oberstrom [kN]};$
- $W_{Uges} = \text{Gesamtwiderstand bei Krängung Richtung Unterstrom [kN]};$
- $A_{Lat} = \text{Lateralplanfläche} \in \text{Strömungsrichtung ohne Gierschwert [m}^2\text{]};$
- $A_{Gier} = \text{Zusätzliche Lateralplanfläche durch ein Gierschwert [m}^2\text{]};$
- $\rho = \text{Dichte des Wassers} \left[\frac{kg}{m^3} \right];$
- $v = \text{Fließgeschwindigkeit des Gewässers} \left[\frac{m}{s} \right];$
- $\Delta = \text{Masse der Verdrängung [t]};$
- $i = \text{Gefälle des Gewässers} \left[\frac{m}{km} \right];$
- $Bewuchs = 1 \text{ bei starkem Bewuchs der Außenhaut, } 0 \text{ bei schwachem Bewuchs};$
- $L = \text{Länge [m]};$
- $B = \text{Breite [m]};$
- $T = \text{Tiefgang mit eventuellem Gierschwert [m]};$
- $H = \text{Seitenhöhe bis zum tiefsten Punkt des Fährdecks [m]};$
- $h = \text{Wassertiefe [m]};$
- $\Phi = \text{Krängungswinkel [}^\circ\text{]};$
- $g = \text{Erdbeschleunigung} = 9,81 \frac{m}{s^2};$
- $Aufstau = \text{Hydrodynamische Vergrößerung des Tiefgangs oberstromseitig [m]};$
- $T_s = \text{Tiefgang vergrößert durch Krängung und Aufstau [m]};$
- $F_{SO} = \text{Freibord Richtung Oberstrom, verringert durch Krängung und Aufstau [m]};$
- $F_{SU} = \text{Freibord Richtung Unterstrom, verringert durch Krängung und Aufstau [m]};$
- $M_A[\Phi] = \text{Aufrichtendes hydrostatisches Moment bei Krängungswinkel } \Phi \text{ [kNm]};$

- o M_{QKr} = Krängendes Moment aus der Queranströmung [kNm];
- M_w = Krängendes Moment aus dem Winddruck [kNm];
- o M_{zO} = Krängendes Moment Ladungsverschiebung Richtung Oberstrom [kNm];
- o M_{zU} = Krängendes Moment Ladungsverschiebung Richtung Unterstrom [kNm];
- o M_{KrO} = Summe der krängenden Momente Richtung Oberstrom [kNm];
- o M_{KrU} = Summe der krängenden Momente Richtung Unterstrom [kNm];
- Z_F = Vertikaler Angriffspunkt des Führungsseils ab Basis [m];
- Y_F = Angriffspunkt des Führungsseils aus Mitte Schiff (MS) [m];
-
- α = Richtung des Führungsseils am Angriffspunkt gegenüber der Horizontalen [°];
- α ist positiv wie gezeichnet, negativ, wenn das Seil zum Gewässergrund führt.

Für die Werte mit „o“ als Aufzählungszeichen gilt, dass ein positiver Wert Richtung Oberstrom und ein negativer Wert Richtung Unterstrom weist.

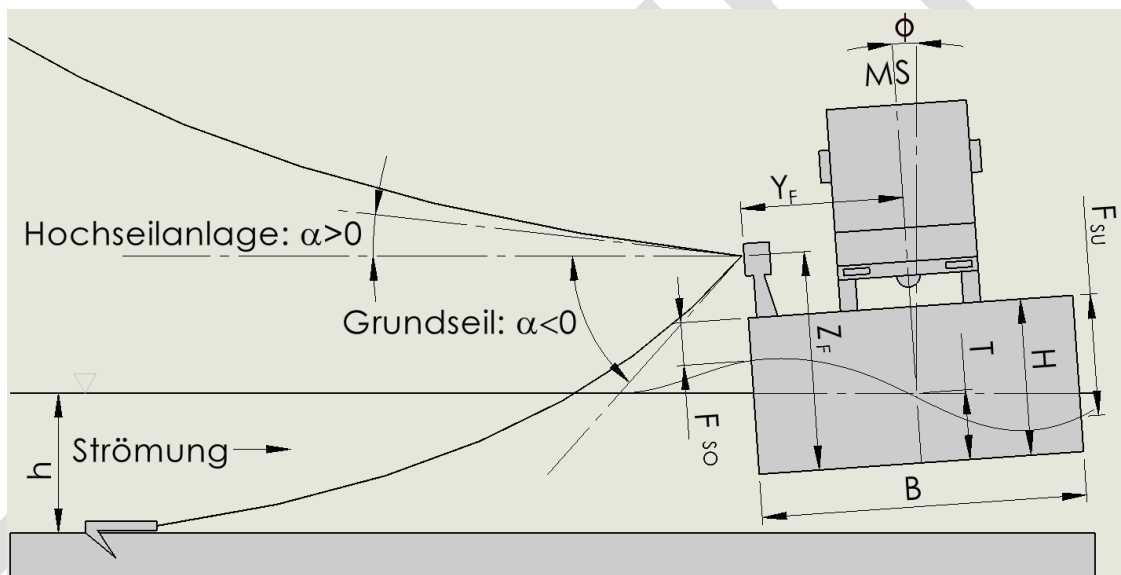


Abbildung 2 - Darstellung der Winkel und Bezugsgrößen für den Nachweis der Intaktstabilität

3. Für die Berechnungen nach Nummer 2 ist eine gemischte Beladung Z aus Landfahrzeugen und Personen in homogener Verteilung anzunehmen. Sie ist für jeweils einen Rechengang aufzuteilen in

a) $Z_1 = (0 \cdot P_F) + (0 \cdot P_{P1})$ (Seil- oder kettengebundene Fähre leer),

b) $Z_2 = (0,5 \cdot P_F) + (1 \cdot P_{P2})$ (halbe Zuladung),

c) $Z_3 = (1 \cdot P_F) + (1 \cdot P_{P3})$ (ganze Zuladung),

wobei Z das Gewicht der Zuladung in Tonnen, P_F das Gewicht der Landfahrzeuge in Tonnen und P_P das Gewicht der Personen in Tonnen ist.

Die Anzahl der Personen P_{P1} , P_{P2} und P_{P3} kann in dem Rahmen festgelegt werden, in dem die Bedingungen für die Intaktstabilität nach Nummer 2 erfüllt werden.

4. Das Moment aus der seitlichen Verschiebung der Zuladung ist nach folgender Formel zu berechnen:

$$M_z = Z_n \cdot e$$

In dieser Formel bedeutet:

Z_n = Gewicht der Zuladung Z_2 oder Z_3 in Tonnen (t),

e = größter seitlicher Verschiebungsweg der Zuladung aus der Mittellängsachse der seil- oder kettengebundenen Fähre in Metern (m).

Sind die Schrammborde so gesetzt, dass eine seitliche Verschiebung der Landfahrzeuge nicht möglich ist, so ist nur die seitliche Verschiebung der Personen nach folgender Formel in die Rechnung einzusetzen:

$$M_z = P_p \cdot e$$

5. In den Berechnungen nach Nummer 2 ist die mittlere Fließgeschwindigkeit des Wassers vornehmlich zu berücksichtigen bei

- a) Hochwasserstand (HW),
- b) Mittelwasserstand (MW) und
- c) Niedrigwasserstand (NW).

Die Werte müssen sich nachweisbar auf die Fährstelle beziehen und müssen vom zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt bestätigt sein. Eine Querprofilzeichnung der Fährstelle ist der Rechnung beizufügen.

6. Als Ergebnisse der Berechnung sind festzulegen:

- a) bei Belastung der seil- oder kettengebundenen Fähre ausschließlich mit Personen
 - aa) die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste,
 - bb) die Verdrängung (m³),
- b) bei Belastung der seil- oder kettengebundenen Fähre mit Personen, Landfahrzeugen oder sonstigen Lasten
 - aa) die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste,
 - bb) die Tragfähigkeit in Tonnen (t) einschließlich der Personen nach Nummer 3,
 - cc) das Gesamtgewicht eines von mehreren Landfahrzeugen in Tonnen (t),
 - dd) das maximale Gesamtgewicht des schwersten und einzigen Landfahrzeugs in Tonnen (t),
 - ee) die zulässige Achslast einer Einzelachse und einer Doppelachse von Landfahrzeugen in Tonnen (t)

jeweils bei Niedrigwasserstand, Mittelwasserstand und Hochwasserstand.

7. Während der Fahrt und beim Be- und Entladen der Fähre darf der höchstzulässige Krängungswinkel nach § 3.02 Nummer 2 nicht überschritten und der Restfreibord nach § 3.02 Nummer 2 nicht unterschritten werden, wobei beim Be- und Entladevorgang die Fähre freischwimmend zu betrachten ist, es sei denn, das Fährgefäß wird beim Abstützen auf der Rampe durch eine kraftschlüssige Verbindung in einer festen Lage gehalten.

8. Der Nachweis ausreichender Leckstabilität hat nach § 2.03 Nummer 6 zu erfolgen. Hierbei ist das krängende Moment und der Restfreibord aus der Queranströmung zu berücksichtigen.

§ 3.03

Einsenkungsmarken

1. Artikel 4.03 des ES-TRIN ist nicht anzuwenden.
2. An beiden Längsseiten der seilgebundenen oder kettengebundenen Fähre ist je eine Einsenkungsmarke für die Tiefgänge anzubringen, die den Tragfähigkeiten nach § 3.02 Nummer 6 Buchstabe b entsprechen.
3. Die Einsenkungsmarken müssen nach Artikel 4.03 Nummer 10 des ES-TRIN ausgeführt werden. Sind verschiedene Tiefgänge für Niedrigwasserstand, Mittelwasserstand und Hochwasserstand zugelassen, so sind für jeden Wasserstand entsprechend gekennzeichnete Einsenkungsmarken anzubringen.

§ 3.04

Berechnung und Konstruktion der Seil- und Kettenanlagen

1. Seilanlagen von seilgebundenen Fähren und Kettenanlagen von kettengebundenen Fähren umfassen im Wesentlichen Seile und Ketten einschließlich der zugehörigen Abspannmasten und Verankerungen.
2. Seilanlagen und Kettenanlagen müssen in allen Teilen für den Fährbetrieb geeignet und nach den Regeln der Technik ausgeführt und gebaut sein.
3. Der Antragsteller hat den Nachweis der ausreichenden Festigkeitsbestimmung für Seilanlagen oder Kettenanlagen durch eine Berechnung zu erbringen. Die Berechnung und Konstruktion der Seilanlagen oder Kettenanlagen hat nach den allgemeinen anerkannten Regeln für den konstruktiven Ingenieurbau zu erfolgen. Es wird vermutet, dass der Antragsteller die in Satz 2 bezeichneten Regeln eingehalten hat, wenn er die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Bundesanzeiger bekanntgegebenen Regeln beachtet hat.
4. Bei der Berechnung von Seiltragwerken und Kettenanlagen sind sowohl die wirkenden Einzellasten oder Streckenlasten als auch das Eigengewicht der Seile oder Ketten zu berücksichtigen. Die Berechnungen für Hochseilanlagen müssen anhand einer geometrisch nichtlinearen Berechnung 3. Ordnung erfolgen, um die Deformationen aus der Belastung korrekt zu ermitteln.

§ 3.05

Prüfung

Seilanlagen und Kettenanlagen sind

1. vor der ersten Inbetriebnahme,
2. vor der Wiedereinbetriebnahme nach einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung und
3. bei jeder Erneuerung der Bescheinigung nach § 3.07

von einem Sachverständigen daraufhin zu prüfen, ob die Anlage den Anforderungen dieses Kapitels entspricht. Über die Prüfung ist ein vom Sachverständigen unterzeichnetes Abnahmeprotokoll nach Muster 5 des Anhangs V auszustellen, aus dem das Datum der Prüfung und die Gültigkeitsdauer ersichtlich sind. Eine Kopie hiervon ist der Untersuchungskommission vom Sachverständigen vorzulegen.

§ 3.06

Prüfbedingungen und Prüfinhalte

Die Seilanlagen und Kettenanlagen sind wie folgt zu prüfen:

1. Tragseile, Fahrseile und Führungsseile sind auf ihren inneren und äußeren Zustand zu prüfen. Die Untersuchung hat sich auf die Feststellung von Drahtbrüchen, Korrosion, Verschleiß, Lockerung von Drähten, anderen Veränderungen des Seilgefüges und auf Beschädigungen zu erstrecken. Zur Beurteilung der Ablegereife sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik anzuwenden.
2. Das Tragseil ist in Zeitabständen von maximal zehn Jahren nach Herstellung von einer amtlich anerkannten Stelle oder von einem von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt anerkannten Sachverständigen mittels zerstörungsfreier (magnetinduktiver) Seilprüfung zu prüfen. Die Ergebnisse sind in einem Bericht zu dokumentieren.
3. Die Prüfung der Zugseile, Spannseile und Abspannseile hat äußerlich feststellbare Drahtbrüche und die Abnutzung der Drähte innerhalb eines Seilstückes zu beinhalten. Zur Beurteilung der Ablegereife sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik anzuwenden.
4. Die Seilendbefestigungen sind daraufhin zu prüfen, ob ihre Ausführung den allgemein anerkannten Regeln der Technik entspricht.
5. Ketten sind im Hinblick auf Verschleiß, Längung und Teilungsvergrößerung zu überprüfen. Die Ablegereife ist entsprechend der DIN 685 Teil 3, Ausgabe Februar 2001 zu beurteilen.
6. Abspannmasten sind auf Verformung, Beschädigungen, Korrosion (bei Hohlprofilen auch innere Korrosion), ordnungsgemäße Verbindung von Tragseil und Mast und ordnungsgemäßen Übergang vom Mast zum Fundament hin zu prüfen.
7. Die Verankerung ist auf Verformung und Beschädigungen sowie auf Korrosion an den Befestigungselementen und im Bereich des Übergangs zum Fundament hin zu prüfen.
8. Bei Hochseilanlagen ist für eine Sichtkontrolle von Mast zu Mast an beiden Masten je eine Markierung anzubringen, die als Kontrollpunkt dient, um den Durchhang des Tragseils zu kontrollieren und insbesondere nach größeren Temperaturveränderungen auf das im Fahrzeugnis festgelegte Maß zu korrigieren.

§ 3.07

Bescheinigung

1. Die Übereinstimmung jeder Seilanlage und Kettenanlage mit den Anforderungen dieses Kapitels ist im Fährzeugnis zu bescheinigen.
2. Diese Bescheinigung ist im Anschluss an die Prüfung nach § 3.05 von der Untersuchungskommission im Fährzeugnis einzutragen.
3. Die Gültigkeitsdauer der Bescheinigung beträgt höchstens fünf Jahre. Einer Erneuerung muss eine neue Prüfung nach § 3.05 vorausgehen. Ausnahmsweise kann die Untersuchungskommission auf begründeten Antrag des Eigners oder seines Bevollmächtigten die Gültigkeit der Bescheinigung um höchstens drei Monate verlängern, ohne dass eine Prüfung nach § 3.05 vorausgehen muss. Diese Verlängerung ist im Fährzeugnis einzutragen.

Kapitel 4 Übergangsbestimmungen für Fahren

§ 4.01

Übergangsbestimmungen für Fahren, die schon in Betrieb sind

Fahren, die bereits in Betrieb sind und den Vorschriften der Kapitel 1 bis 3 nicht entsprechen, müssen an die in nachstehender Tabelle aufgeführten Übergangsbestimmungen angepasst werden. Die nachfolgenden Bestimmungen gehen § 37 Absatz 1 bis 5 und 6 Nummer 1 vor. In der Tabelle bedeuten

– „N.E.U.“:

Die Vorschrift gilt nicht für Fahren, die schon in Betrieb sind, es sei denn, die betroffenen Teile werden ersetzt oder umgebaut, d. h. die Vorschrift gilt nur für Neubauten sowie bei Ersatz oder bei Umbau der betroffenen Teile oder Bereiche. Werden bestehende Teile durch Austauschteile in gleicher Technik und Machart ersetzt, bedeutet dies keinen Ersatz „E“ im Sinne dieser Übergangsbestimmungen.

– „Erteilung oder Erneuerung des Fährzeugnisses“:

Die Vorschrift muss bei der Erteilung oder der nächsten Erneuerung der Gültigkeitsdauer des Fährzeugnisses erfüllt sein.

| §§ und Nummer | Inhalt | Frist oder Bemerkungen |
|----------------------|--|--|
| 2.01 Nr. 3 | automatisierter externer Defibrillator | N.E.U., spätestens bei Erneuerung der Fahrtauglichkeitsbescheinigung |
| 2.01 Nr.3 | Sicherheitsorganisation | N.E.U., spätestens bei Erneuerung der Fahrtauglichkeitsbescheinigung |

| §§ und Nummer | Inhalt | Frist oder Bemerkungen |
|----------------------|---|---|
| 2.01 Nr. 3 | Ausrüstung mit Abwassersammeltanks oder Bordkläranlagen | N.E.U., spätestens bei Erneuerung der Fahrtauglichkeitsbescheinigung nach dem 30. Dezember 2029 |
| 2.02 Nr. 2 | Fährdeck | N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Fährzeugnisses nach dem 30. Dezember 2029 |
| 2.03 | Nachweis Intakt- und Leckstabilität | N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Fährzeugnisses nach dem 30. Dezember 2049 |
| 2.08 Nr. 1 | Anforderungen an Absperrvorrichtungen | N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Fährzeugnisses |
| 3.02 | Nachweis Intakt- und Leckstabilität für seil- oder kettengebundene Fähren | N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Fährzeugnisses nach dem 30. Dezember 2049 |
| 3.04 Nr. 3 | Nachweis der ausreichenden Festigkeit durch Berechnung | N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Fährzeugnisses nach dem 30. Dezember 2029 |
| 4.05 | Prüfung | N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Fährzeugnisses |
| 4.06 | Prüfbedingungen | N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Fährzeugnisses |
| 4.07 | Bescheinigung | N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Fährzeugnisses |

“.

c) In § 5.02 wird die folgende Nummer 5 eingefügt:

„5. Verlaufen Rohrleitungen von der Toilette durch wasserdichte Schotte oder Abteilungen, so gilt Artikel 19.02 Nummer 13 des ES-TRIN entsprechend.“

d) § 5.03 wird durch den folgenden § 5.03 ersetzt:

§ 5.03

Stabilität

1. Der Antragsteller muss durch eine Stabilitätsberechnung nachweisen, dass die Intaktstabilität der vollbesetzten und ausgerüsteten Personenbarkasse angemessen ist. Alle Berechnungen müssen mit freiem Trimm und freier Tauchung durchgeführt werden. Die Leerschiffsdaten, die den Stabilitätsberechnungen zu Grunde liegen, sind durch einen Krängungsversuch zu ermitteln.
2. Der Antragsteller muss durch eine Berechnung nachweisen, dass die Leckstabilität der vollbesetzten und ausgerüsteten Personenbarkasse angemessen ist. Hierbei ist für den Endzustand der Flutung das Berechnungsverfahren nach dem „wegfallenden Auftrieb“ und für die Zwischenzustände der Flutung das Berechnungsverfahren des „Gewichtszuwachses“ anzuwenden. Alle Berechnungen müssen mit freiem Trimm und freier Tauchung durchgeführt werden.
3. Die Schwimmfähigkeit im Leckfall der vollbesetzten und ausgerüsteten Personenbarkasse muss für drei Zwischenzustände der Flutung (25 %, 50 % und 75 % der Füllung des Endzustandes der Flutung) und für den Endzustand der Flutung der rechnerische Nachweis der genügenden Stabilität erbracht werden.
4. Eine Personenbarkasse, die zur Fahrt in Zone 1 oder 2-See zugelassen ist, muss abweichend von Artikel 19.02 Nummer 2 des ES-TRIN durch wasserdichte Schotte so unterteilt sein, dass sie nach dem Fluten einer beliebigen wasserdichten Abteilung die Anforderungen nach Nummer 6 erfüllt.
5. Eine Personenbarkasse, die zur Fahrt in Zone 2-Binnen, Zone 3 oder 4 zugelassen ist, muss die Anforderungen an die Lage des Innenbodens und an das Entwässerungssystem nach § 5.02 Nummer 1 nicht erfüllen, wenn ein ausreichender Auftrieb nach dem Fluten einer beliebigen wasserdichten Abteilung, einer beliebigen wasserdichten Zelle oder einer wasserdichten Plicht nach Nummer 6 erbracht wird
 - a) durch eine Schotteinteilung nach Nummer 4,
 - b) durch wasserdichte Hohlräume,
 - c) durch fest am Rumpf angebrachte Auftriebskörper,
 - d) in anderer geeigneter Weise oder
 - e) durch eine Kombination aus den Buchstaben a bis d.

6. In allen Zwischenzuständen und im Endzustand der Flutung müssen die folgenden Kriterien eingehalten werden:

- a) die Personenbarkasse darf maximal bis zur Tauchgrenze eintauchen;
- b) jede ungesicherte Öffnung muss mindestens 0,40 m über dem Wasserspiegel liegen;
- c) die verbleibende metazentrische Höhe GM_R darf 0,10 m nicht unterschreiten.“

e) § 6.01 wird durch den folgenden § 6.01 ersetzt:

„§ 6.01

Übergangsbestimmungen für Barkassen, die schon in Betrieb sind

Barkassen, die den Vorschriften des Kapitels 5 nicht entsprechen, müssen den in nachstehender Tabelle aufgeführten Übergangsbestimmungen angepasst werden. In der Tabelle bedeuten

- „E.U.“:

Die Vorschrift gilt nicht für Barkassen, die schon in Betrieb sind, es sei denn, die betroffenen Teile werden ersetzt oder umgebaut, d. h. die Vorschrift gilt nur bei Ersatz oder bei Umbau der betroffenen Teile oder Bereiche. Werden bestehende Teile durch Austauschteile in gleicher Technik und Machart ersetzt, bedeutet dies keinen Ersatz „E“ im Sinne dieser Übergangsbestimmungen.

| §§ und Nummer | Inhalt | Frist oder Bemerkungen |
|----------------------|--|--|
| 5.01 Nr. 1 | Allgemeines | E.U. |
| 5.03 | Stabilität | E.U. |
| 5.08 Nr. 3 | automatisierter externer Defibrillator | E.U., spätestens bei Erneuerung der Fahrtauglichkeitsbescheinigung nach dem 01.01.2024“. |

f) § 7.01 Nummer 1 wird durch die folgende Nummer 1 ersetzt:

„1. Auf der Wasserstraße nach Anhang I Zone 1 und auf der Wasserstraße Rhein nach Anhang I Zone 3 sind Fahrgastboote nicht zugelassen.“

g) Die Anlagen 1 und 2 werden gestrichen.

14. Anhang III wird wie folgt geändert:

- a) In § 10.04 Nummer 1 wird die Angabe „Artikel 4.05“ durch die Angabe „Artikel 4.03 Nummer 11“ ersetzt.

b) In der Überschrift der Anlage wird die Angabe „1“ gestrichen.

15. In Anhang V werden die Muster 1 bis 5 durch die folgenden Muster 1 bis 5 folgt ersetzt:

Entwurf

„Muster 1 Muster des Antrags auf Untersuchung

Antrag auf Untersuchung

Die Untersuchung des nachstehend beschriebenen Fahrzeugs wird bei der
Untersuchungskommission

.....
für eine erste Untersuchung / Sonderuntersuchung / wiederkehrende Untersuchung /
freiwillige Untersuchung^(*)

.....
beantragt.

1. Name des Fahrzeugs
2. Art des Fahrzeugs
3. Einheitliche europäische Schiffsnummer
4. Name und Adresse des Eigners
-
-
5. Ort und Nummer der Registrierung
6. Heimatort 7. Baujahr
8. Name und Ort der Bauwerft
9. Tragfähigkeit/Wasserverdrängung t^(*) / m^{3(*)}
10. Totale Hauptantriebsleistung kW
11. Besondere Tauglichkeiten
-

12. Die Fahrtauglichkeitsbescheinigung wird beantragt für die Fahrt auf den
Binnenwasserstraßen der Zonen:

- 1 2 3 R 4 in der europäischen Gemeinschaft
- 1 2 2.Binnen 3 R 4 in (Name des Staates)
- Rhein (R) zwischen und
- Sonstiges

13. Das Fahrzeug
wurde noch nicht untersucht^(*) / wurde das letzte Mal untersucht^(*)
in am

14. Das Fahrzeug besitzt eine Bescheinigung der anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach
§ Absatz 10
der BinSchUO.....
erteilt am gültig bis

15. Das Schiff besitzt ein Zulassungszeugnis, erteilt nach Maßgabe der Vorschriften des ADN
durch
erteilt am gültig bis

^(*) Nichtzutreffendes streichen.

Entwurf

16. Für die Untersuchung vorgeschlagener Ort, Datum und Uhrzeit:

.....
.....

17. Name und Adresse, an welche die Antwort und eventuelle Mitteilungen zu richten sind

.....
.....

18. Name und Adresse, an welche die Rechnung zu richten ist

.....
.....

19. Folgende Anlagen sind zur Einsicht diesem Antrag beigefügt:

- a) Schiffsbrief^(*);
- b) Urkunde über die Zuteilung der einheitlichen europäischen Schiffsnummer^(*);
- c) Eichschein^(*);
- d) Urkunde über die Dampfkessel und sonstigen Druckbehälter^(*);
- e) Zulassungszeugnis für die Beförderung gefährlicher Güter^(*);
- f) Attest über die Voruntersuchung^(*);
- g) Bescheinigung nach § 6 Absatz 10 BinSchUO, erteilt durch die anerkannte Klassifikationsgesellschaft^(*);
- h) Plan der elektrischen Anlagen und Steuerungen^(*);
- i) Bescheinigung über die fest eingebauten Feuerlöschanlagen^(*);
- k) Bescheinigung über die Flüssiggasanlagen^(*);
- l) Pläne und Berechnungsunterlagen für Fahrgastschiffe^(*);
- m) sonstige Berechnungsunterlagen und Nachweise^(*);
- n) Typgenehmigungsbogen^(*);
- o) Motorparameterprotokoll und Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter^(*).

.....
(Ort) (Datum) (Unterschrift des Eigners oder seines Vertreters)

Hinweise

Zu Nummer:

- 2: Bei Schiffen folgende Angaben: Schleppboot, Schubboot, Gütermotorschiff, Tankmotorschiff, Güterschleppkahn, Tankschleppkahn, Güterschubleichter, Tankschubleichter, Trägerschiffsleichter, Fahrgastschiff, Seeschiff oder andere zu beschreibende Art.
Bei schwimmenden Geräten: genaue Angaben über die Art des Gerätes.
Bei Fahrzeugen: Angaben des Hauptbaustoffes.
- 9: Wenn das Fahrzeug nicht geeicht ist, schätzungsweise.
- 11: Angabe, ob das Fahrzeug auch zu anderen Zwecken verwendet werden soll, als seiner Bauart entspricht: wie tauglich als Schleppboot, als Schubboot, als Kupplungsfahrzeug, als Schubleichter, als Schleppkahn, als Fahrgastschiff.
- 19 Buchstabe l:
Bei Fahrgastschiffen geben die Pläne (Deckpläne, Längsschnitt, Hauptspantquerschnitt) Auskunft über die Abmessungen und die Bauart des Schiffes; sie werden begleitet von Skizzen der zu vermessenden Flächen in für den Eintrag der Ausmaße geeignetem Maßstab.

Datenschutzhinweis

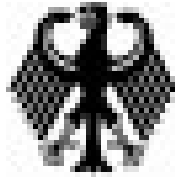
Ihre personenbezogenen Daten werden zur weiteren Bearbeitung und Korrespondenz entsprechend der Datenschutzerklärung der GDWS verarbeitet. Diese können Sie über folgenden Link auf dem Internetauftritt der GDWS abrufen: <https://www.gdws.wsv.bund.de/Datenschutz>. Sollte Ihnen ein Abruf der Datenschutzerklärung nicht möglich sein, kann diese Ihnen auf Wunsch auch in Textform übermittelt werden.

^(*) Nichtzutreffendes streichen.

Muster 2

Muster der Bescheinigung über die Besatzung für Binnenschiffe

BESCHEINIGUNG ÜBER DIE BESATZUNG FÜR BINNENSCHIFFE



Bundesrepublik Deutschland

Anlage zum Unionszeugnis^(*) Nr.

Anlage zum Schiffsattest^(*) Nr.

| | | |
|--------------------------------|-------------------------------|---|
| 1. Name des Fahrzeugs | 2. Art des Fahrzeugs | 3. Einheitliche europäische Schiffsnummer |
|--------------------------------|-------------------------------|---|

4. Das Fahrzeug ist geeignet für die Betriebsformen

A^(*) B^(*) C^(*) D^(*)

5. Ausrüstung und Mindestbesatzung des Fahrzeugs

Das Fahrzeug erfüllt^(*) / erfüllt nicht^(*) Teil 3 Kapitel 3 § BinSchPersV.

Die Mindestbesatzung wurde nach Teil 3 Kapitel 3 § BinSchPersV erhöht^(*) / nicht erhöht^(*):

| Besatzung (Befähigung und Anzahl) | Betriebsform | | | |
|--------------------------------------|--------------|-------|-------|-------|
| | A | B | C | D |
| Schiffsführer | | | | |
| Steuermann | | | | |
| Bootsmann | | | | |
| Matrose | | | | |
| Leichtmatrose | | | | |
| Maschinenkundiger | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Bemerkungen (Bedingungen und Auflagen):

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

| |
|-------|
| |
| |
| |

^(*) Nichtzutreffendes streichen.

Entwurf

Anlage zum Unionszeugnis für Binnenschiffe^(*) / Schiffsattest^(*) Nr.

6. Die Mindestbesatzung ist in den Vorschriften nicht geregelt und wird unter Berücksichtigung der Größe, Bauart, Einrichtung, Ausrüstung und Zweckbestimmung des Fahrzeugs wie folgt festgelegt:

| Besatzung (Befähigung und Anzahl) | Betriebsform | | | |
|--------------------------------------|--------------|-------|-------|-------|
| | A | B | C | D |
| Schiffsführer | | | | |
| | | | | |
| Steuermann | | | | |
| | | | | |
| Bootsmann | | | | |
| | | | | |
| Matrose | | | | |
| | | | | |
| Leichtmatrose | | | | |
| | | | | |
| Maschinenkundiger | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Bemerkungen (Bedingungen und Auflagen):

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

7. Die Mindestbesatzung des Fahrzeugs beim Fortbewegen von Formationen richtet sich nach der Anlage zu dieser Bescheinigung.^(*)

8. Die Gültigkeit dieser Bescheinigung über die Besatzung erlischt am

| | | |
|----------------|------------------|----------------------------------|
| (Ort) | (Datum) | Untersuchungskommission |
| | Siegel | (Unterschrift) |

^(*) Nichtzutreffendes streichen.

Entwurf

**Muster 3
Muster des Fährzeugnisses**

FÄHRZEUGNIS



Bundesrepublik Deutschland

FÄHRZEUGNIS Nr.

.....
(Ort)

.....
(Datum)

.....
Untersuchungskommission

Siegel

.....
(Unterschrift)

Bemerkungen:

Die Fähre darf aufgrund dieses Zeugnisses nur so lange zur Schifffahrt verwendet werden, wie sie sich in dem darin angegebenen Zustand befindet.

Nach jeder wesentlichen Änderung darf die Fähre erst wieder in Fahrt gesetzt werden, nachdem sie aufgrund einer Sonderuntersuchung erneut dafür zugelassen worden ist.

Jede Namensänderung, jeden Eigentumswechsel sowie jede Änderung der Registrierung oder des Heimatorts hat der Eigner oder sein Bevollmächtigter einer Untersuchungskommission mitzuteilen. Er hat dabei das Fährzeugnis zur Eintragung der Änderung vorzulegen.

Fährzeugnis Nr. der Untersuchungskommission

.....

| | | |
|---|---------------------------------------|---|
| 1. Name der Fähre | 2. Art der Fähre | 3. Einheitliche europäische Schiffsnummer |
| 4.1 Name und Adresse des Eigners | | |
| 4.2 Name und Adresse des Fährinhabers (falls abweichend von 4.1) | | |
| 5. Ort und Nummer der Registrierung | | 6. Heimatort |
| 7. Baujahr | 8. Name und Ort der Bauwerft | |
| 9. Dieses Fährzeugnis ersetzt das am von der Untersuchungskommission erteilte Fährzeugnis Nr. | | |
| 10. Die vorstehend beschriebene Fähre ist aufgrund eigener Untersuchung vom ^(*) der Bescheinigung der anerkannten Klassifikationsgesellschaft ^(*) vom ^(*) | | |
| a) zur Fahrt im Übersetzverkehr | | |
| Nr. | Fährstellen | |
| | auf | zwischen |
| | und | |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |
| 9 | | |
| 10 | | |
| mit der angegebenen höchstzulässigen Einsenkung, der nachstehend angegebenen Ausrüstung und den zusätzlichen Anforderungen für die jeweiligen Zonen oder Wasserstraßen für tauglich befunden worden. | | |
| b) zur Fahrt im sonstigen Schiffsverkehr ohne die Beförderung von Fahrgästen oder den Transport von Gütern (z. B. Wechsel der Fährstelle, Fahrt zu oder von einer Werft) ^(*) | | |
| - auf den Wasserstraßen der Zone(n) ^(*) in der Bundesrepublik Deutschland | | |
| mit Ausnahme von: | | |
| - auf den folgenden Wasserstraßen in (Name des Staates) ^(*) | | |

.....

 mit der nachstehend angegebenen Ausrüstung und Besatzung für tauglich befunden worden.

11. Die Gültigkeit dieses Fährzeugnisses erlischt am

(*) Nichtzutreffendes streichen.

Fährzeugnis Nr. der Untersuchungskommission

| | | | | | | |
|--|--|---|-----------------------------|------------------------------|----------------|------------------|
| 12. Länge a) L _{üa} m b) L m c) L _{WL} m | 13. Breite a) B _{üa} m b) B m c) B _{WL} m | 14. Tiefgang a) T _{üa} m b) T m 15. Seitenhöhe m | | | | |
| 16. Anzahl wasserdichter Querschotte | 17. Ladefläche m ² | 18. Ladehöhe m | | | | |
| 19. Maximal zulässige Ladefälle | | | | | | |
| | Frei fahrende Fährten | Seil- oder kettengebundene Fährten | | | | |
| | | Niedrigwasser ^(*) | Mittelwasser ^(*) | Hochwasser ^(*) | | |
| Freibord | (cm) | | | | | |
| Anzahl Fahrgäste | | | | | | |
| Verdrängung | (m ³) | | | | | |
| Tragfähigkeit | (t) | | | | | |
| zulässiges Gesamtgewicht eines Fahrzeugs | (t) | | | | | |
| zulässiges Gesamtgewicht des schwersten Landfahrzeugs | (t) | | | | | |
| zulässige Einzel-/Doppelachslast | (t) | | | | | |
| 20. Die höchstzulässige Einsenkungstiefe ist an jeder Seite der Fähr durch ein(e) / zwei / Einsenkungsmarkenpaar(e) gekennzeichnet ^(*) . Zwei Tiefgangsanzeiger sind angebracht ^(*) . | | | | | | |
| 21. Anzahl Motoren zum Hauptschiffsantrieb | 22. Totale Hauptantriebsleistung kW | 23. Anzahl Hauptpropeller | | | | |
| 24. Motoren zum Schiffsbetrieb | | | | | | |
| Einbau - datum | Herstell er | Motortyp | Typ- genehmigungs - Nr. | Motor- identifizierungs- Nr. | Leistun g (kW) | Verwendungszweck |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

| | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

(*) Nichtzutreffendes streichen.

Entwurf

Fährzeugnis Nr. der Untersuchungskommission

| | | | |
|--|---|--|---|
| 25. Ruderanlagen | | | |
| Anzahl Haupttruderblätter | Haupttruderantrieb - handbetrieben ^(*) - elektrisch ^(*) - elektrisch/hydraulisch ^(*) - hydraulisch ^(*) | | |
| Bugsteuereinrichtung Ja / Nein ^(*) | - Bugrunder ^(*) - Bugstrahlrunder ^(*) - andere Einrichtung ^(*) | - fernbedient Ja / Nein ^(*) | Inbetriebnahme fernbedient Ja / Nein ^(*) |
| Andere Anlage: Ja / Nein ^(*) | Art: | | |
| 26. Lenzeinrichtung | | | |
| Anzahl Lenzpumpen, davon motorisiert | | Mindestfördermenge erste Lenzpumpe l/min | |
| | | zweite Lenzpumpe l/min | |
| 27. Anzahl und Lage der Absperrorgane mit Plombierung / Schloss in Lenzeinrichtungen: | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| 28. Ankereinrichtung | | | |
| Bug Bugankerwinden Anzahl | davon mit Kraftantrieb | | |
| Buganker Anzahl | Gesamtmasse kg | | |
| Bugankerketten Anzahl | Länge je Kette m Bruchkraft je Kette | | |
| kN | | | |
| Heck Heckankerwinden Anzahl | davon mit Kraftantrieb | | |
| Heckanker Anzahl | Gesamtmasse kg | | |
| Heckankerketten Anzahl | Länge je Kette m Bruchkraft je Kette | | |
| kN | | | |
| 29. Seile zum Festmachen | | | |
| Erstes - Seil mit einer Länge von | m | | und einer Bruchkraft von |
| kN | | | |
| Zweites - Seil mit einer Länge von | m | | und einer Bruchkraft von |
| kN | | | |
| Drittes - Seil mit einer Länge von | m | | und einer Bruchkraft von |
| kN | | | |
| 30. Sicht- und Schallzeichen | | | |
| Die Leuchten, Flaggen, Bälle, Döpper und Schallgeräte zur Bezeichnung des Fahrzeugs sowie zum Geben der in den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften vorgeschriebenen Sicht- und Schallzeichen befinden sich an Bord, ebenso wie die vom Bordnetz unabhängigen Ersatzlichter für die Lichter für das Stillliegen nach den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften. | | | |
| 31. Zusätzliche Ausrüstung auf Wasserstraßen der Zonen 1, 2-See oder 2-Binnen | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

.....

 (*) Nichtzutreffendes streichen.

Fährzeugnis Nr. der Untersuchungskommission

| | |
|--|---|
| 32. Sonstige Ausrüstung | |
| Wurfleine ^(*) | Sprechverbindung Wechselsprechanlage ^(*) |
| Landsteg nach Artikel 13.02 Nr. 3 d ES-TRIN ^(*) / | Gegensprechanlage ^(*) |
| TRIN ^(*) , nach Artikel 19.06 Nr. 12 e ES-TRIN ^(*) , | Interne betriebliche Sprechverbindung ^(*) |
| Länge m | Sprechfunkanlage |
| Bootshaken ^(*) | Verkehrskreis Schiff - Schiff ^(*) |
| Anzahl Verbandkasten ^(*) | Verkehrskreis nautische |
| Doppelglas ^(*) | Verkehrskreis Schiff - |
| Plakat betreffend die Rettung Ertrinkender ^(*) | Hafenbehörde ^(*) |
| vom Steuerstand bedienbare Scheinwerfer ^(*) | Krane |
| Anzahl feuerbeständige Behälter ^(*) | nach Artikel 14.12 Nr. 9 ES-TRIN ^(*) |
| Außenbordtreppe/-leiter ^(*) | andere mit einer Nutzlast bis 2 000 kg ^(*) |
| 33. Einrichtungen zur Brandbekämpfung | |
| Anzahl tragbare Feuerlöscher, Feuerlöschpumpen, Hydranten | |
| Fest installierte Feuerlöschanlagen in Wohnungen usw. | Nein / Anzahl ^(*) |
| Fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinenräumen usw. | Nein / Anzahl ^(*) |
| Die Motorlenzpumpe ersetzt eine Feuerlöschpumpe | Ja / Nein ^(*) |
| 34. Rettungsmittel | |
| Anzahl Rettungsringe, davon mit Licht, mit schwimmfähiger Leine ^(*) | |
| Eine Rettungsweste für jede gewöhnlich an Bord befindliche Person nach DIN EN ISO 12402-2, Ausgabe April 2021, oder DIN EN ISO 12402-3, Ausgabe April 2021, oder DIN EN ISO 12402-4, Ausgabe April 2021 oder SOLAS Kapitel III Regel 7.2 und Internationaler Rettungsmittel-(LSA-)Code Absatz 2.2 ^(*) | |
| Ein Beiboot mit 1 Satz Ruderriemen, 1 Festmacheleine, 1 Schöpfgefäß nach DIN EN 1914, Ausgabe Dezember 2016 ^(*) | |
| Plattform oder Einrichtung zur Bergung von Personen ^(*) | |
| Anzahl, Art und Aufstellungsort(e) der Übergangseinrichtung(en): | |
| Anzahl Einzelrettungsmittel für Bordpersonal davon nach Artikel 13.08 Nr. 2 ES-TRIN ^(*) | |
| Anzahl Einzelrettungsmittel für Fahrgäste ^(*) | |

Sammelrettungsmittel, anrechenbar auf Anzahl Einzelrettungsmittel^(*)
zwei Atemschutzgeräte, zwei Ausrüstungssätze, Anzahl Fluchthauben^(*)

Sicherheitsrolle und Sicherheitsplan sind wie folgt ausgehängt:

.....
.....
.....
.....

35. Sondereinrichtung des Steuerhauses für die Führung der Fähre durch eine Person bei Radarfahrt
Die Fähre verfügt über einen Radareinmannsteuerstand^(*).

^(*) Nichtzutreffendes streichen.

Entwurf

| | | | | |
|--|--|--|--|----|
| | | | | .. |
|--|--|--|--|----|

Bemerkungen (Bedingungen und Auflagen):

.....

.....

.....

.....

^(*) Nichtzutreffendes streichen.

Entwurf

Fährzeugnis Nr. der Untersuchungskommission
.....

**40. Verlängerung^(*) / Bestätigung^(*) der Gültigkeit des Fährzeugnisses^(*)
Bescheinigung einer wiederkehrenden Untersuchung^(*) / einer Sonderuntersuchung^(*)**

Die Untersuchungskommission hat die Fähre am..... untersucht^(*).
Der Untersuchungskommission wurde eine Bescheinigung der anerkannten
Klassifikationsgesellschaft

..... vom vorgelegt^(*).

Anlass der Untersuchung / Bescheinigung:

.....
Aufgrund des Untersuchungsergebnisses / der Bescheinigung^(*) bleibt die Gültigkeitsdauer des
Fährzeugnisses bestehen /
wird die Gültigkeitsdauer des Fährzeugnisses verlängert bis zum^(*).

.....,
(Ort) (Datum) Untersuchungskommission

Siegel
(Unterschrift)

^(*) Nichtzutreffendes streichen.

**40. Verlängerung^(*) / Bestätigung^(*) der Gültigkeit des Fährzeugnisses^(*)
Bescheinigung einer wiederkehrenden Untersuchung^(*) / einer Sonderuntersuchung^(*)**

Die Untersuchungskommission hat die Fähre am..... untersucht^(*).
Der Untersuchungskommission wurde eine Bescheinigung der anerkannten
Klassifikationsgesellschaft

..... vom vorgelegt^(*).

Anlass der Untersuchung / Bescheinigung:

.....
Aufgrund des Untersuchungsergebnisses / der Bescheinigung^(*) bleibt die Gültigkeitsdauer des
Fährzeugnisses bestehen /wird die Gültigkeitsdauer des Fährzeugnisses verlängert bis zum
.....^(*).

.....,
(Ort) (Datum) Untersuchungskommission

Siegel
(Unterschrift)

^(*) Nichtzutreffendes streichen.

**40. Verlängerung^(*) / Bestätigung^(*) der Gültigkeit des Fährzeugnisses^(*)
Bescheinigung einer wiederkehrenden Untersuchung^(*) / einer Sonderuntersuchung^(*)**

Die Untersuchungskommission hat die Fähre am..... untersucht^(*).
Der Untersuchungskommission wurde eine Bescheinigung der anerkannten
Klassifikationsgesellschaft

..... vom vorgelegt^(*).

Anlass der Untersuchung / Bescheinigung:

.....
Aufgrund des Untersuchungsergebnisses / der Bescheinigung^(*) bleibt die Gültigkeitsdauer des
Fährzeugnisses bestehen/
wird die Gültigkeitsdauer des Fährzeugnisses verlängert bis zum^(*).

.....,

| | | |
|--|---------|-------------------------|
| (Ort) | (Datum) | Untersuchungskommission |
| | Siegel | (Unterschrift) |
| _____ (*) Nichtzutreffendes streichen. | | |

Entwurf

Fährzeugnis Nr. der Untersuchungskommission

41. Bescheinigung für Flüssiggasanlage(n)

Die auf der Fähre vorhandene(n) Flüssiggasanlage(n) ist/sind^(*) von dem Sachverständigen^(*)

.....
geprüft worden und entspricht/entsprechen^(*) nach seinem Abnahmebericht vom
den vorgeschriebenen Bedingungen.

Die Anlage(n) umfasst/umfassen^(*) die folgenden Verbrauchsgeräte:

| Anlage Nr. | Lfd. Nr. | Art | Marke | Typ | Standort |
|------------|----------|-----|-------|-----|----------|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Diese Bescheinigung gilt bis zum

.....
(Ort) (Datum) Untersuchungskommission

Siegel
(Unterschrift)

^(*) Nichtzutreffendes streichen.

Fährzeugnis Nr. der Untersuchungskommission

42. Bescheinigung für Seil- und Kettenanlagen bei seil- oder kettengebundenen Fähren

Die Seil- / Kettenanlage^(*) der Fähre ist von dem Sachverständigen

.....

geprüft worden und entspricht nach seinem Abnahmebericht vom den vorgeschriebenen Bedingungen.

Die Seil- / Kettenanlage^(*) umfasst folgende Teile:

Seile und Seilendbefestigungen oder Ketten und Kettenendbefestigungen

| Bezeichnung des Seiles (S) der Kette (K) | Datum der Inbetriebnahme | Länge (m) | Seildurchmesser oder Gliederdurchmesser | Mindestbruchlast (kN) | Art der Endbefestigung |
|--|--------------------------|-----------|---|-----------------------|------------------------|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Anschlagmittel, Rollen und Bedieneinrichtungen

| Bezeichnung/Art | Datum der Inbetriebnahme | Typ oder Form | Ort der Aufstellung / Verwendung | Mindesthaltekraft (kN) | Bedienart |
|-----------------|--------------------------|---------------|----------------------------------|------------------------|-----------|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Bau-, Tragwerke und Verankerungen (inkl. Grundanker)

| Art des Bau- oder Tragwerks / der Verankerung | Ort /Stelle | Ankermasse (kg) / Haltekraft der Verankerung (kN) | Anderer charakteristischer Parameter (mit Wert) | Nächste Prüfung oder Landrevision |
|---|-------------|---|---|-----------------------------------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Bemerkungen (Bedingungen und Auflagen):

.....

Diese Bescheinigung gilt bis zum

.....
 (Ort) (Datum) Untersuchungskommission

Siegel

.....
 (Unterschrift)

(*) Nichtzutreffendes streichen.

Entwurf

Muster 4 Muster des vorläufigen Fährzeugnisses

Vorläufiges Fährzeugnis

Nr.:

| | | |
|--|---|---|
| 1. Name der Fähre | 2. Art der Fähre | 3. Einheitliche europäische Schiffsnummer |
| 4.1 Name und Adresse des Eigners | | |
| 4.2 Name und Adresse des Fährinhabers (falls abweichend von 4.1) | | |
| 5. Länge L m Anzahl Fahrgäste | Verdrängung ^(*) m ^{3(*)} Tragfähigkeit ^(*) t ^(*) | |
| 6. Die vorstehend beschriebene Fähre ist zugelassen | | |
| a) zur Fahrt im Übersetzverkehr | | |
| Nr. | Fährstellen | |
| | auf | zwischen |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |
| 9 | | |
| 10 | | |
| b) zur Fahrt im sonstigen Schiffsverkehr ohne die Beförderung von Fahrgästen oder den Transport von Gütern (z. B. Wechsel der Fährstelle, Fahrt zu oder von einer Werft) ^(*) | | |
| - auf den Wasserstraßen der Zone(n) ^(*) in der Bundesrepublik Deutschland | | |
| mit Ausnahme von: | | |
| - auf den folgenden Wasserstraßen in (Name des Staates) ^(*) | | |
| | | |
| | | |
| 7. Flüssiggasanlage(n) | 8. Seil- und Kettenanlagen | |

| | |
|---|---|
| Die Bescheinigung ist gültig bis zum | Die Bescheinigung ist gültig bis zum |
| <hr/> ^(*) Nichtzutreffendes streichen. | |

Entwurf

Vorläufiges Fährzeugnis Nr. der Untersuchungskommission

| |
|--|
| 9. Besatzung der Fähre |
| 9.1 Ausrüstung der Fähre im Hinblick auf die Besatzung Die Fähre erfüllt ^(*) / erfüllt nicht ^(*) Standard S1 Die Fähre erfüllt ^(*) / erfüllt nicht ^(*) Standard S2 |
| 9.2 Mindestbesatzung der Fähre im Übersetzverkehr |

| Befähigung | Besatzung | |
|---------------|-----------|--------|
| | | Anzahl |
| Fährführer | | |
| Decksmann 180 | | |
| Decksmann | | |
| | | |

| 9.3 Die Fähre ist im sonstigen Schiffsverkehr geeignet für die Betriebsform | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|--------------|-------|-------|--|-------|-------|-------|-------|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 9.4 Mindestbesatzung der Fähre im sonstigen Schiffsverkehr | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"><thead><tr><th rowspan="2">Mindestbesatzung (Befähigung und Anzahl) der Fähre im sonstigen Schiffsverkehr</th><th colspan="4">Betriebsform</th></tr><tr><th>.....</th><th>.....</th><th>.....</th><th>.....</th></tr></thead><tbody><tr><td>Schiffsführer</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td></tr><tr><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td></tr><tr><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td></tr><tr><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td><td>.....</td></tr></tbody></table> | Mindestbesatzung (Befähigung und Anzahl) der Fähre im sonstigen Schiffsverkehr | Betriebsform | | | | | | | | Schiffsführer | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mindestbesatzung (Befähigung und Anzahl) der Fähre im sonstigen Schiffsverkehr | | Betriebsform | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Schiffsführer | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| |
|---|
| 10. Besondere Bedingungen: |
|---|

| |
|--|
| 11. Das vorläufige Fährzeugnis ist gültig bis zum |
|, (Ort) (Datum) Untersuchungskommission |
| Siegel (Unterschrift) |

^(*) Nichtzutreffendes streichen.

Muster 5
Muster des Abnahmeprotokolls für die Prüfung der Seil- und Kettenanlagen von seil- und kettengebundenen Fähren

| | | |
|---|--|--|
| Abnahmeprotokoll | | Ort, Datum |
| nach Anhang II § 3.05 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung für die Prüfung der Seile/Ketten einschließlich der zugehörigen Abspannmasten und Verankerungen bei seil- und kettengebundenen Fähren | | |
| Name des Sachverständigen | | |
| Anschrift | | |
| Tel.-Nr. | | |
| Name der Fähre | Art der Fähre | Einheitliche europäische Schiffsnummer |
| Fahrzeugnis Nr. | Datum der letzten Untersuchung der Fähre | Fährzeugnis gültig bis |
| Ort der Fährstelle (Gewässer, km) | zwischen | und |

1. Beschreibung und Skizzen der Seil- und/oder Kettenanlage

| | |
|---|---------------------------------|
| Art der Seil- und/oder Kettenanlage | Baujahr |
| Umbauten/Erneuerungen an Festbauteilen (mit Jahresangabe) | Datum der Berechnung der Anlage |
| Beschreibung: | |

Skizzen:



Entwurf

2. Seile und Seilendbefestigungen oder Ketten und Kettenendbefestigungen

2.1 Bestandteile

| Nr. | Bezeichnung des Seiles (S) / der Kette (K) | Datum der Inbetriebnahme | Länge (m) | Seil-/Gliederdurchmesser (mm) | Mindestbruchlast (kN) | Art der Endbefestigung |
|-----|--|--------------------------|-----------|-------------------------------|-----------------------|------------------------|
| 1 | | | | | | |
| 2 | | | | | | |
| 3 | | | | | | |
| 4 | | | | | | |
| 5 | | | | | | |
| 6 | | | | | | |

^(S) Bezeichnung von Seilen (Bsp.): - Hochseilanlagen: Fährseil (=Hochseil), Gierseil (=Brittelseil), Abspannseil

- Querseilanlagen: Führungsseil (=Querseil), Zugseil

- Gierseilanlagen: Gierseil, Scherenseil, Mittelseil

^(K) Bezeichnung von Ketten (Bsp.):

- Kettenfäheren: Querketten

- Gierseilanlagen: Verbindungsketten, Ankerketten (=Halteketten)

2.2 Prüfung

| Nr. | Zustand der Seile und Seilendfestigungen / der Ketten und Kettenendbefestigungen | | | |
|---------------------|--|--|-----------------------|---|
| 1 | <input type="checkbox"/> in Ordnung | <input type="checkbox"/> Mängel festgestellt | Grad der Ablegereife: | <input type="checkbox"/> Austausch erforderlich |
| 2 | <input type="checkbox"/> in Ordnung | <input type="checkbox"/> Mängel festgestellt | Grad der Ablegereife: | <input type="checkbox"/> Austausch erforderlich |
| 3 | <input type="checkbox"/> in Ordnung | <input type="checkbox"/> Mängel festgestellt | Grad der Ablegereife: | <input type="checkbox"/> Austausch erforderlich |
| 4 | <input type="checkbox"/> in Ordnung | <input type="checkbox"/> Mängel festgestellt | Grad der Ablegereife: | <input type="checkbox"/> Austausch erforderlich |
| 5 | <input type="checkbox"/> in Ordnung | <input type="checkbox"/> Mängel festgestellt | Grad der Ablegereife: | <input type="checkbox"/> Austausch erforderlich |
| 6 | <input type="checkbox"/> in Ordnung | <input type="checkbox"/> Mängel festgestellt | Grad der Ablegereife: | <input type="checkbox"/> Austausch erforderlich |
| Mängel/Bemerkungen: | | | | |

3. Anschlagmittel, Rollen und Bedieneinrichtungen

3.1 Bestandteile

| Nr. | Bezeichnung / Art | Datum der Inbetriebnahme | Typ oder Form | Ort der Aufstellung / Verwendung | Mindesthaltekraft (kN) | Bedienart |
|-----|-------------------|--------------------------|---------------|----------------------------------|------------------------|-----------|
| 1 | | | | | | |
| 2 | | | | | | |
| 3 | | | | | | |
| 4 | | | | | | |

3.1 Prüfung

| Nr. | Zustand der Anschlagmittel, Rollen und Bedieneinrichtungen | | | |
|---------------------|--|--|---|---|
| 1 | <input type="checkbox"/> in Ordnung | <input type="checkbox"/> Mängel festgestellt | <input type="checkbox"/> Reparatur erforderlich | <input type="checkbox"/> Austausch erforderlich |
| 2 | <input type="checkbox"/> in Ordnung | <input type="checkbox"/> Mängel festgestellt | <input type="checkbox"/> Reparatur erforderlich | <input type="checkbox"/> Austausch erforderlich |
| 3 | <input type="checkbox"/> in Ordnung | <input type="checkbox"/> Mängel festgestellt | <input type="checkbox"/> Reparatur erforderlich | <input type="checkbox"/> Austausch erforderlich |
| 4 | <input type="checkbox"/> in Ordnung | <input type="checkbox"/> Mängel festgestellt | <input type="checkbox"/> Reparatur erforderlich | <input type="checkbox"/> Austausch erforderlich |
| Mängel/Bemerkungen: | | | | |



Entwurf

4. Bau-, Tragwerke und Verankerungen (inkl. Grundanker)

4.1 Bestandteile

| Nr. | Art des Bau- oder Tragwerks / der Verankerung (1) | Ort / Stelle | Ankermasse (kg) / Haltekraft der Verankerung (kN) | Anderer charakteristischer Parameter (mit Wert) | Art der Prüfung |
|-----|---|--------------|---|---|-----------------|
| 1 | | | | | |
| 2 | | | | | |
| 3 | | | | | |
| 4 | | | | | |

⁽¹⁾ Arten von Verankerungen (Bsp.): - Anker im Strom, Anker an Land, Ring an Land

⁽²⁾ Arten der Prüfung (Bsp.):

- Sichtkontrolle
- Wägung
- zerstörungsfreie Prüfmethode: Magnetinduktive Prüfung, Röntgen, Ultraschall
- Materialstärkenmessung, Eindringprüfung

4.2 Prüfung

| | | | | |
|---------------------------------------|--|---|---|---|
| 4.2.1 Zustand der Hochbauwerke | | | | <input type="checkbox"/> nicht zutreffend |
| <input type="checkbox"/> in Ordnung | <input type="checkbox"/> Mängel festgestellt | <input type="checkbox"/> Reparatur erforderlich | <input type="checkbox"/> Austausch erforderlich | |
| Mängel/Bemerkungen: | | | | |

| | | | | |
|--|--|---|---|---|
| 4.2.2 Zustand der Fundamente | | | | <input type="checkbox"/> nicht zutreffend |
| <input type="checkbox"/> in Ordnung | <input type="checkbox"/> Mängel festgestellt | <input type="checkbox"/> Reparatur erforderlich | <input type="checkbox"/> Sanierung erforderlich | |
| Mängel/Bemerkungen: | | | | |
| Werden die Fundamente Geodaten-überwacht? | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein | | |
| Letzte Vermessung/Geodatenbestimmung erfolgte | am: | durch: | | |
| Nächste Vermessung/Geodatenbestimmung erforderlich | am: | | | |
| Mängel/Bemerkungen: | | | | |

| | | | | |
|--|--|---|---|---|
| 4.2.3 Zustand der Verankerungen oder Grundanker (inkl. Befestigungen) | | | | <input type="checkbox"/> nicht zutreffend |
| Art der Befestigung: | | | | |
| <input type="checkbox"/> in Ordnung | <input type="checkbox"/> Mängel festgestellt | <input type="checkbox"/> Reparatur erforderlich | <input type="checkbox"/> Sanierung erforderlich | |

Mängel/Bemerkungen:

Entwurf

5. Ergebnis der Prüfung

| | | |
|--|---|---|
| 5.1 Ergebnis | | |
| Die Seil- und Kettenanlage und alle Bau- und Tragwerke sowie Verankerungen erfüllen die Anforderungen und die Anlage befindet sich in einem betriebsbereiten Zustand | | |
| <input type="checkbox"/> Ja, die Anlage ist betriebsbereit | <input type="checkbox"/> Nein, die Anlage ist nicht betriebsbereit | <input type="checkbox"/> Bemerkungen/Mängel beachten |
| 5.2 Mängelbeseitigung | | |
| <input type="checkbox"/> Nachbesichtigung ist erforderlich bis zum | | |
| <input type="checkbox"/> Die Beseitigung der festgestellten Mängel ist mit einem Reparaturbericht bis zum zu belegen. | | |
| <input type="checkbox"/> Die Beseitigung der festgestellten Mängel ist schriftlich anzuzeigen bis zum | | |
| 5.3 Nachbesichtigung | | |
| <input type="checkbox"/> Nachbesichtigung ist erfolgt am: | | |
| 5.4 Gültigkeit der Prüfung/dieses Abnahmeprotokolls | | |
| <input type="checkbox"/> Die nächste Prüfung soll spätestens stattfinden am | | |
| <input type="checkbox"/> Das Abnahmeprotokoll ist gültig bis zum | | |

6. Bedingungen und Auflagen

| | |
|---------|--|
| ENTWURF | |
|---------|--|

| | |
|---------------------------------------|---|
| Ort, Datum , den | Stempel/Unterschrift des prüfenden Sachverständigen |
|---------------------------------------|---|

Auszug aus Anhang II der Binnenschiffsuntersuchungsordnung

§ 3.01 Begriffsbestimmungen

Abweichend von § 1.02 gelten für dieses Kapitel folgende Begriffsbestimmungen:

...

7. „Ablegereife“ der Zustand, bei dessen Erreichen das Seil oder die Kette außer Betrieb genommen werden muss, insbesondere wegen Verschleiß, Längung, Rissen, Korrosion oder Brüchen.

§ 3.04 Berechnung und Konstruktion der Seil- und Kettenanlagen

1. Seilanlagen und Kettenanlagen von seilgebundenen oder kettengebundenen Fähren umfassen im Wesentlichen Seile und Ketten einschließlich der zugehörigen Abspannmasten und Verankerungen.
2. Seilanlagen und Kettenanlagen müssen in allen Teilen für den Fährbetrieb geeignet und nach den Regeln der Technik ausgeführt und gebaut sein.
3. Der Antragsteller hat den Nachweis der ausreichenden Festigkeitsbestimmung für Seilanlagen oder Kettenanlagen durch eine Berechnung zu erbringen. Die Berechnung und Konstruktion der Seilanlagen oder Kettenanlagen hat nach den allgemeinen anerkannten Regeln für den konstruktiven Ingenieurbau zu erfolgen. Es wird vermutet, dass der Antragsteller die in Satz 2 bezeichneten Regeln eingehalten hat, wenn er die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Bundesanzeiger bekanntgegebenen Regeln beachtet hat.
4. Bei der Berechnung von Seiltragwerken und Kettenanlagen sind sowohl die wirkenden Einzellasten oder Streckenlasten als auch das Eigengewicht der Seile oder Ketten zu berücksichtigen. Die Berechnungen für Hochseilanlagen müssen anhand einer geometrisch nichtlinearen Berechnung 3. Ordnung erfolgen, um die Deformationen aus der Belastung korrekt zu ermitteln.

§ 3.05 Prüfung

Seilanlagen und Kettenanlagen sind

1. vor der ersten Inbetriebnahme,
2. vor der Wiederinbetriebnahme nach einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung und
3. bei jeder Erneuerung der Bescheinigung nach § 3.07

von einem Sachverständigen daraufhin zu prüfen, ob die Anlage den Anforderungen dieses Kapitels entspricht. Über die Prüfung ist ein vom Sachverständigen unterzeichnetes Abnahmeprotokoll nach Muster 5 des Anhangs V auszustellen, aus dem das Datum der Prüfung und die Gültigkeitsdauer ersichtlich sind. Eine Kopie hiervon ist der Untersuchungskommission vom Sachverständigen vorzulegen.

§ 3.06 Prüfbedingungen und Prüfinhalte

Die Seilanlagen und Kettenanlagen sind wie folgt zu prüfen:

1. Tragseile, Fahrseile und Führungsseile sind auf ihren inneren und äußeren Zustand zu prüfen. Die Untersuchung hat sich auf die Feststellung von Drahtbrüchen, Korrosion, Verschleiß, Lockerung von Drähten, anderen Veränderungen des Seilgefüges und auf Beschädigungen zu erstrecken. Zur Beurteilung der Ablegereife sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik anzuwenden.
2. Das Tragseil ist in Zeitabständen von maximal zehn Jahren nach Herstellung von einer amtlich anerkannten Stelle oder von einem von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt anerkannten Sachverständigen mittels zerstörungsfreier (magnetinduktiver) Seilprüfung zu prüfen. Die Ergebnisse sind in einem Bericht zu dokumentieren.
3. Die Prüfung der Zugseile, Spannseile und Abspannseile hat äußerlich feststellbare Drahtbrüche und die Abnutzung der Drähte innerhalb eines Seilstückes zu beinhalten. Zur Beurteilung der Ablegereife sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik anzuwenden.
4. Die Seilendbefestigungen sind daraufhin zu prüfen, ob ihre Ausführung den allgemein anerkannten Regeln der Technik entspricht.
5. Ketten sind im Hinblick auf Verschleiß, Längung und Teilungsvergrößerung zu überprüfen. Die Ablegereife ist entsprechend der DIN 685 Teil 3, Ausgabe Februar 2001, zu beurteilen.
6. Abspannmasten sind auf Verformung, Beschädigungen, Korrosion (bei Hohlprofilen auch innere Korrosion), ordnungsgemäße Verbindung von Tragseil und Mast und ordnungsgemäßen Übergang vom Mast zum Fundament zu prüfen.
7. Die Verankerung ist auf Verformung und Beschädigungen sowie auf Korrosion an den Befestigungselementen und im Bereich des Übergangs zum Fundament hin zu prüfen.
8. Bei Hochseilanlagen ist für eine Sichtkontrolle von Mast zu Mast an beiden Masten je eine Markierung anzubringen, die als Kontrollpunkt dient, um den Durchhang des Tragseils zu kontrollieren und insbesondere nach größeren Temperaturveränderungen auf das im Fährzeugnis festgelegte Maß zu korrigieren.

§ 3.07 Bescheinigung

1. Die Übereinstimmung jeder Seilanlage und Kettenanlage mit den Anforderungen dieses Kapitels ist im Fährzeugnis zu bescheinigen.
2. Diese Bescheinigung ist im Anschluss an die Prüfung nach § 3.05 von der Untersuchungskommission im Fährzeugnis einzutragen.

3. Die Gültigkeitsdauer der Bescheinigung beträgt höchstens fünf Jahre. Einer Erneuerung muss eine neue Prüfung nach § 3.05 vorausgehen. Ausnahmsweise kann die Untersuchungskommission auf begründeten Antrag des Eigners oder seines Bevollmächtigten die Gültigkeit der Bescheinigung um höchstens drei Monate verlängern, ohne dass eine Prüfung nach § 3.05 vorausgehen muss. Diese Verlängerung ist im Fährzeugnis einzutragen. Seite 5 von 5“.

Entwurf

16. In Anhang IX wird nach der Angabe „Werbelliner Gewässer“ die folgende Angabe „Mosel“ eingefügt:

| | |
|--------------|--|
| Wasserstraße | Fahrtgebiet |
| „Mosel | Von der deutsch-französischen Grenze bei Apach bis zum Rhein.“ |

Artikel 2

Änderung der Binnenschifffahrt-Sportbootvermietungsverordnung

Die Binnenschifffahrt-Sportbootvermietungsverordnung vom 18. April 2000 (BGBl. I S. 572), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 5. Januar 2022 (BGBl. I S. 2) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 wird nach der Angabe „geltenden“ die Angabe „und anzuwendenden“ eingefügt.
- b) Nummer 6 wird durch die folgende Nummer 6 ersetzt:

„6. ES-TRIN:

Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe in der Ausgabe 2023/1, der vom Europäischen Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen wurde (Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 16. März 2023, BAnz AT 02.05.2023 B3). Bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter Mitgliedstaat ein Mitgliedstaat der Europäischen Union oder der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zu verstehen,“.

2. § 4 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Unbeschadet des Absatzes 1 darf für ein Sportboot, das der Richtlinie 2013/53/EU nicht unterliegt, ein Bootszeugnis erteilt werden, wenn das Sportboot über einen ausreichenden Restauftrieb verfügt, der es auch in überflutetem Zustand schwimmfähig erhält, wenn nicht durch andere geeignete Maßnahmen, wie zum Beispiel verstärkte Ausrüstung mit

Rettungsmitteln oder Fahrtbeschränkungen, ein für das jeweilige Fahrtgebiet gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet wird.“

- b) In Absatz 4 wird die Angabe „Sportbootvermietungsverordnung-See“ durch die Angabe „See-Sportbootverordnung“ ersetzt.
 - c) In Absatz 5 Satz 1 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ ersetzt.
3. § 5 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Nummer 2 und 3 wird durch die folgenden Nummern 2 und 3 ersetzt:
 - „2. ein gültiges Abnahmeprotokoll eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen oder eines nach Norm DIN EN ISO/IEC 17024, Ausgabe November 2012, von einer akkreditierten Stelle zertifizierten Boots- und Yachtsachverständigen mit dem Inhalt der Anlage 2 oder
 - 3. eine gültige EU-Konformitätserklärung nach dem Muster des Anhangs IV der Richtlinie 2013/53/EU.“
 - b) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:
 - „(2) Abweichend von Absatz 1 kann die Fahrtauglichkeit für Sportboote, die der Richtlinie 2013/53/EU nicht unterliegen, durch ein Abnahmeprotokoll mit dem Inhalt der Anlage 3 vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt bescheinigt werden. Bei neuen Sportbooten, die in Serie hergestellt werden und die mit einer Seriennummerierung versehen sind, kann der Hersteller einen Prototyp vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt überprüfen lassen. Der Nachweis der Fahrtauglichkeit ist für Sportboote dieser Baureihe die Kopie des Abnahmeprotokolls für den Prototyp zusammen mit der Herstellerbescheinigung, die die Baugleichheit mit den übrigen Sportbooten dieser Baureihe bestätigt, wenn im Abnahmeprotokoll die Seriennummern der Sportboote aufgeführt sind, für die er gelten soll.“
 - c) In Absatz 3 wird die Angabe „des Absatzes 1 Nr. 3 zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens“ durch die Angabe „des Absatzes 1 Nummer 3 zum Zeitpunkt der Bereitstellung auf dem Markt oder der Inbetriebnahme“ ersetzt.
 - d) Absatz 4 wird durch den folgenden Absatz 4 ersetzt:

„(4) Abnahmeprotokolle nach Absatz 1 Nummer 2 für neue Sportboote gelten zehn Jahre. Die Gültigkeitsdauer der Abnahmeprotokolle für die übrigen Sportboote nach Absatz 1 Nummer 2 wird vom Sachverständigen festgelegt, längstens jedoch für zehn Jahre. Sportboote nach Absatz 1 Nummer 3 müssen nach zehn Jahren ein Abnahmeprotokoll nach Absatz 1 Nummer 2 beim zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt vorlegen; hinsichtlich der Gültigkeit ist Satz 2 anzuwenden. Abnahmeprotokolle nach Absatz 2 für neue Sportboote gelten sechs Jahre. Die Gültigkeitsdauer der Abnahmeprotokolle für die übrigen Sportboote nach Absatz 2 wird vom zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt festgelegt, längstens jedoch für sechs Jahre.“

4. § 7 Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Das Vermietungskennzeichen, das im Übrigen § 2 Absatz 3 Satz 1 der Binnenschifffahrt-Kennzeichnungsverordnung entsprechen muss, besteht aus einer Kombination von

1. einem oder mehreren Kennbuchstaben nach Maßgabe des § 4 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Satz 2 der Binnenschifffahrt-Kennzeichnungsverordnung für das zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt,
2. der Nummer des Bootszeugnisses, die mit Bindestrich anzuschließen ist, und
3. dem Kennbuchstaben „V“.

Die Kennzeichen, die auf der Grundlage der am 30. Mai 2021 geltenden Fassung dieser Vorschrift erteilt worden sind, gelten weiter.“

5. § 8 Absatz 8 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Sofern das Bootszeugnis für ein Sportboot eine Ausrüstungspflicht mit Rettungswesten nicht oder nichts anderes vorschreibt, hat das Unternehmen an der Betriebsstätte eine ausreichende Anzahl von Rettungswesten in verschiedenen Größen, die mindestens der DIN EN ISO 12402-2 : Ausgabe April 2021 DIN EN ISO 124023 : April 2021, DIN EN ISO 124024 : April 2021 entsprechen, vorzuhalten.“

6. Anlage 1 wird durch die folgende Anlage 1 ersetzt:

„Anlage 1 (zu § 3)

Das Sportboot

(Kennzeichen)

mit folgenden Identitätsmerkmalen

1. Name und Adresse des Unternehmens:

2. Betriebsstätte Ja nein

Adresse:

3. Technische Daten des Bootes:

- Fahrzeugart:
- Fahrzeughersteller:
- Fabrikat:
- Bau-/Serien-Nr., Bootsidentifizierungs-Nr.:
- Hauptbaustoff:
- Länge: Tiefgang: Breite:
- Baujahr
- Höchstzulässige Personenzahl:

4. Technische Daten des Motors:

1. Motor:

2. Motor*):

- Nr.:
- Hersteller:
- Fabrikat:
- Antriebsart:
- Leistung:
- Baujahr:
- Art:

darf unter den Voraussetzungen der Nummern 6 bis 8 auf folgenden Wasserstraßen gewerblich vermietet werden

*) Weitere Motoren auf anliegendem Blatt.

Die Fahrtauglichkeit wurde nachgewiesen durch

- Fahrtauglichkeitsbescheinigung nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung
- Abnahmeprotokoll (Sachverständiger, WSA)
- Konformitätserklärung

5. CE-Kennzeichnung ja nein

Herstellerbescheinigung über

Prototypenabnahme ja nein

6. Folgende Ausrüstung ist an Bord mitzuführen:

7. Mindestbesatzung:

8. Folgende Bedingungen/Auflagen sind zu beachten:

Das Bootszeugnis ist gültig bis:

Wasserstraßen und Schifffahrtsamt

(Ort, Datum)

Im Auftrag

Dienstsiegel

(Unterschrift)

Amtliche Vermerke (z. B. Veränderungen):

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt

Im Auftrag

Bundesrepublik Deutschland

(Ort, Datum)

Dienstsiegel

(Unterschrift)

**Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung
des Bundes**

.....
Die Gültigkeit des Bootszeugnisses wird verlängert bis:



Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt

Bootszeugnis

Im Auftrag

Nr.“

(Ort, Datum)

Dienstsiegel

(Unterschrift)

7. In Anlage 2 wird in der Fußnote 1 die Angabe „vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ ersetzt.

8. Anlage 5 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 2 bis 2.4 werden durch die folgenden Nummern 2 bis 2.4 ersetzt:

| Lfd. Nr. | Wasserstraße | von (km) | bis (km) | Beschränkungen |
|----------|-------------------------------|--------------------------------|---|--|
| „2 | Havel-Oder-Wasserstraße (HOW) | | | |
| 2.1 | Oranienburger Kanal | 21,01 | 28,77 | |
| 2.2 | Oranienburger Havel | 0,13 | 3,91 | |
| 2.3 | Finowkanal | 89,30 (Schleuse e Liepe) | 57,10 (Unterto r Schleus e Zerpens chleuse) | Querung der Havel-Oder-Wasserstraße nur, wenn auf der Havel-Oder-Wasserstraße kein Fahrzeug in Sicht ist |
| 2.4 | Werbelliner Gewässer | 2,73 | 19,80 | Querung der Havel-Oder-Wasserstraße nur, wenn auf der Havel-Oder-Wasserstraße kein Fahrzeug in Sicht ist“. |

b)) Nummer 2.5 wird gestrichen.

9. Anlage 6 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 5 Buchstabe a wird durch den folgenden Buchstaben a ersetzt:

„a) Für jede zugelassene Person eine Rettungsweste nach § 8 Absatz 8 Satz 1 an Bord“.

b) Anhang 2 wird durch den folgenden Anhang 2 ersetzt:

Merkblatt über das Verhalten in Schleusen

Allgemeines

Ein besonderes Erlebnis ist für den Anfänger das Schleusen. Das anfängliche Unbehagen lässt sich vermeiden, wenn man sich die dabei zu beachtenden Grundregeln und die praktische Handhabung vergegenwärtigt. In jedem Fall sind während des Schleusens Rettungswesten zu tragen.

Grundregeln

- Die Einfahrt in die Schleuse wird durch Signallichter geregelt. Auch nur ein rotes Licht bedeutet:
 - noch - keine Einfahrt. Deshalb bei Annäherung an den Schleusenbereich Fahrt verlangsamen und ggf. anhalten, und zwar spätestens dort, wo das Haltezeichen steht.
- Schleusenkammern nur auf Weisung des Schleusenpersonals befahren oder ansteuern, wenn keine Bootsschleusen vorhanden sind. Bei Selbstbedienungsschleusen Hinweisschilder in den Schleusenvorhöfen beachten.
- In der Regel werden Kleinfahrzeuge nicht einzeln, sondern gemeinsam mit anderen Kleinfahrzeugen geschleust. Werden sie zusammen mit Fahrzeugen der Großschifffahrt, z. B. Fahrgastschiffen, geschleust, fahren diese zuerst ein.

Fahr- und Verhaltensregeln im Schleusenbereich und bei Ein- und Ausfahrt

- Überholen verboten.
- Anlegestellen von Fähren und Fahrgastschiffen freihalten.
- Ausrüstungsteile binnenbords nehmen.
- Geschwindigkeit so vermindern, dass ein sicheres Abstoppen auch ohne Maschinenkraft möglich und ein Anprall an die Schleusentore oder andere Fahrzeuge ausgeschlossen ist.
- Personen, die für die Schleusendurchfahrt erforderlich sind, müssen sich vom Beginn der Einfahrt bis zur Beendigung der Ausfahrt an Deck, ggf. auch auf der Kammerwand befinden.
- Soweit einfahren und so hinlegen, dass nachfolgende Fahrzeuge nicht behindert werden. Als vom Oberwasser einfahrendes letztes Fahrzeug so weit vorfahren, dass ein Aufsetzen auf dem Drempel ausgeschlossen ist.
- Ausreichend Abstand zu anderen Fahrzeugen halten.
- Festmachen bis zur Freigabe der Ausfahrt. Leinen so bedienen, dass Stöße gegen Schleusenwände, -tore, Schutzvorrichtungen oder andere Fahrzeuge vermieden werden.
- Fender verwenden.
- Nach dem Festmachen bis zur Freigabe der Ausfahrt Maschine nicht benutzen.
- Die Erlaubnis zur Ausfahrt wird durch grüne Lichter oder Tafeln angezeigt. Ist das nicht der Fall, so ist die Ausfahrt ohne besondere Anordnung des Schleusenpersonals verboten.

Es gilt: Anweisungen der Schleusenaufsicht haben Vorrang!

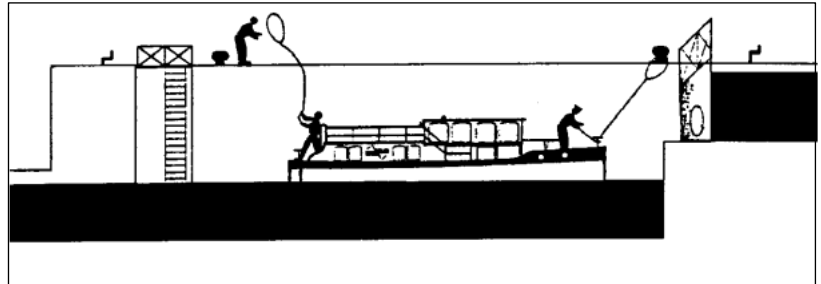
Verhalten in der Schleusenammer - Praxis

Aufwärtsschleusen

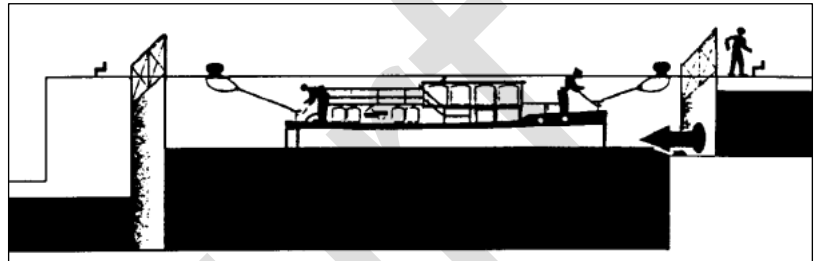
Fahren Sie langsam ein.

Legen Sie die Leinen jeweils um einen Poller und nehmen Sie die Enden auf das Boot zurück.

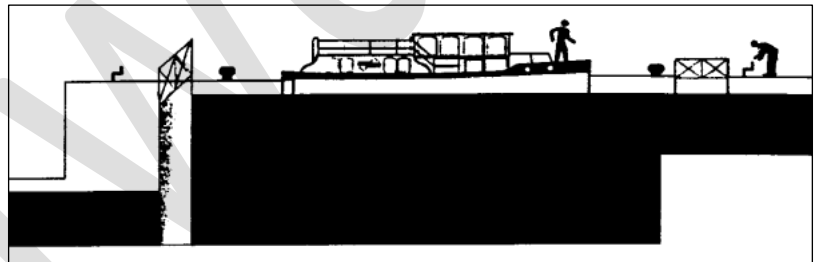
Bei Selbstbedienungsschleusen nach Hinweisen der Anzeigetafel vorgehen.



Jeweils eine Person an Bord nimmt die vordere und die hintere Leine und holt diese beim Ansteigen des Bootes laufend dichter. Halten Sie das Boot eng an der Kammerwand.



Nach Erlaubnis zur Ausfahrt oder Hinweis auf Anzeigetafel Leinen einholen; darauf achten, dass keine Leine ins Wasser fällt und in die Schiffsschraube gerät. Langsam und vorsichtig ausfahren.

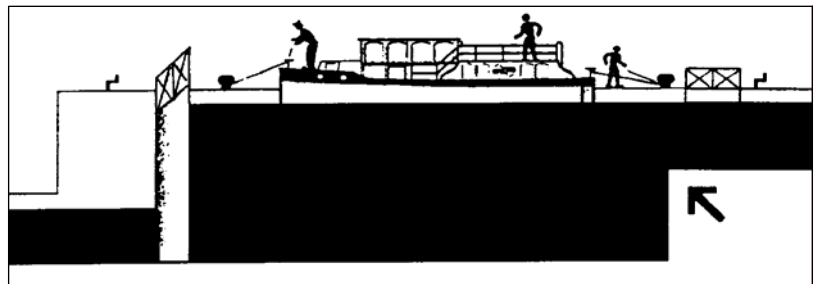


Abwärtsschleusen

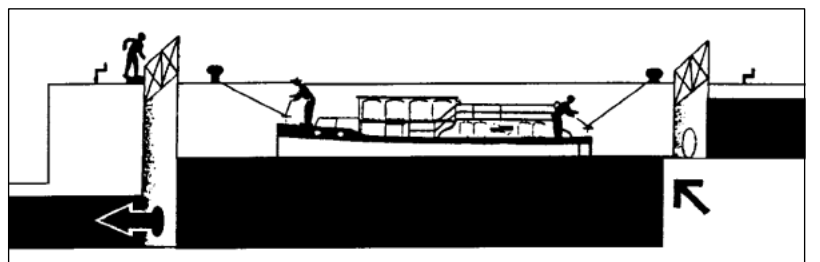
Fahren Sie langsam ein. Stoppen Sie das Boot mit dem Motor.

Legen Sie die Leinen jeweils um einen Poller und nehmen Sie die Enden auf das Boot zurück.

Bei Selbstbedienungsschleusen nach Hinweisen der Anzeigetafel vorgehen.

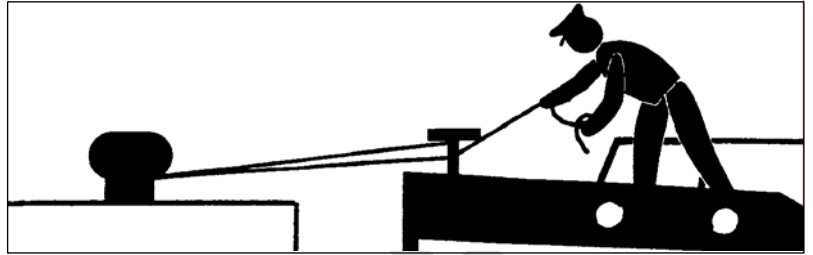


Jeweils eine Person bedient eine Leine. Während des Absinkens Leine locker laufen lassen. Abstand zum Dremmel und zu den Schleusentoren halten.



Nach Erlaubnis zur Ausfahrt
Leinen einholen; darauf
achten, dass keine Leine ins
Wasser fällt und in die
Schiffsschraube gerät.
Langsam und vorsichtig
ausfahren.

Wenn Sie eine Leine mit der
Hand führen, legen Sie ihr
Ende immer um eine Klampe
an Bord, um das Boot auch
bei starker Belastung noch
halten zu können:
Verletzungsgefahr
„Quetschungen.“



Entwurf

Artikel 3

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 23. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 253, Nr. 336) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Nummer 4 wird die folgende Nummer 5 eingefügt:

„5. entgegen § 4.07 Nummer 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc nicht sicherstellt, dass das Inland ECDIS Gerät oder die elektronische Binnenschifffahrtskarte den dort genannten Anforderungen entspricht,“.

bb) Die bisherige Nummer 5 wird zu Nummer 6 und die Angabe „Doppelbuchstabe cc“ wird durch die Angabe „Doppelbuchstabe dd“ ersetzt.

cc) Die bisherige Nummer 6 wird zu Nummer 7.

b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 4 wird die Angabe „besetzt ist“ durch die Angabe „besetzt ist, oder“ ersetzt.

bb) Die Nummern 5 und 6 werden durch die folgende Nummer 5 ersetzt:

„5. entgegen § 4.07 Nummer 11 die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs anordnet oder zulässt.“

2. § 22 Absatz 1 Nummer 1 wird durch die folgende Nummer 1 ersetzt:

„1. entgegen § 6.35 Nummer 3 ein dort genanntes Gebot oder Verbot nicht einhält oder nicht sicherstellt, dass dieses eingehalten wird,“.

Artikel 4

Änderung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung

Die Binnenschifffahrtsstraßen-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 5 der Verordnung vom 18. September 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 286) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1.01 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 44 wird im Satzteil vor Buchstabe a die Angabe „bundeseigene“ gestrichen.
- b) Nummer 57 wird durch die folgende Nummer 57 ersetzt:

„57. „ES-TRIN“:

Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe in der Ausgabe 2023/01, der vom Europäischen Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen wurde (Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 16. März 2023, BAnz AT 02.05.2023 B3). Bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter Mitgliedstaat ein Mitgliedstaat der Europäischen Union oder der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zu verstehen.“

2. § 1.10 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Buchstabe b Doppelbuchstabe gg wird durch den folgenden Doppelbuchstaben gg ersetzt:

„gg) der Nachweis der besonderen Berechtigung für Radar nach der Binnenschiffspersonalverordnung, der nach der Binnenschiffspersonalverordnung gleichgestellte Nachweis oder das nach der Binnenschiffspersonalverordnung weitergeltende Radarpatent;“.

bbb) Buchstabe f wird durch den folgenden Buchstaben f ersetzt:

„f) Urkunden und Unterlagen zur Ladung und zu den Betriebsstoffen:

aa) die nach den Unterabschnitten 8.1.2.1, 8.1.2.2 und 8.1.2.3 des ADN erforderlichen Urkunden und Unterlagen;

bb) bei Containerbeförderung

aaa) die von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt geprüften Stabilitätsunterlagen des Fahrzeugs;

bbb) das Ergebnis der Stabilitätsprüfung und der aktuelle Stauplan; das Ergebnis der Stabilitätsprüfung und der aktuelle Stauplan können auch elektronisch mitgeführt werden, wenn sie jederzeit lesbar gemacht werden können;

cc) das ordnungsgemäß ausgefüllte Ölkontrollbuch;

dd) der Bezugsnachweis für Gasöl, einschließlich der Quittungen für die Entgelttransaktionen des SPE-CDNI über einen Zeitraum von mindestens zwölf Monaten; liegt der letzte Bezug von Gasöl mehr als zwölf Monate zurück, der letzte Bezugsnachweis von Gasöl;

ee) die Entladebescheinigung.“

bb) Die Sätze 3 bis 5 werden durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Die Urkunden und Unterlagen nach Satz 1 Buchstabe b Doppelbuchstabe ff, Buchstabe c und d Doppelbuchstabe aa bis dd, Buchstabe e und f Doppelbuchstabe bb und dd können auch in einer jederzeit lesbaren, elektronischen Textfassung im Dateiformat PDF, die Unterlage nach Satz 1 Buchstabe f Doppelbuchstabe ee kann auch in einer jederzeit lesbaren, elektronischen Textfassung mit fälschungssicherer Signatur nach Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 in der Fassung vom 23. Juli 2014 an Bord mitgeführt werden. Das Beförderungspapier nach Unterabschnitt 8.1.2.1 Buchstabe b des ADN und die Schiffsstoffliste nach Unterabschnitt 8.1.2.3 Buchstabe g des ADN können auch in einer jederzeit lesbaren, elektronischen Textfassung in einem Format, das den Anforderungen des Unterabschnitt 5.4.0.2 des ADN in Verbindung mit dem Leitfaden für die Anwendung des Unterabschnitt 5.4.0.2 des ADN genügt, an Bord mitgeführt werden. Die Unterlage nach Satz 1 Buchstabe d Doppelbuchstabe ee und das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen einschließlich der dem Übereinkommen als Anlage beigefügten Verordnung (Unterabschnitt 8.1.2.1 Buchstabe d des ADN) können auch in einer jederzeit lesbaren, elektronischen Textfassung mitgeführt werden.“

- b) In Nummer 7 Buchstabe a wird die Angabe „und Buchstabe f Doppelbuchstabe bb“ durch die Angabe „und Buchstabe f Doppelbuchstabe bb, dd und ee“ ersetzt.
 - c) In Nummer 9 Buchstabe b wird die Angabe „und Buchstabe f Doppelbuchstabe aa“ durch die Angabe „und Buchstabe f Doppelbuchstabe aa, dd und ee“ ersetzt.
3. § 3.10 Nummer 1 Buchstabe b wird durch den folgenden Buchstaben b ersetzt:

„b) Seitenlichter

so weit wie möglich hinten am breitesten Teil des Schubverbandes, höchstens 1,00 m von den Außenseiten des Schubverbandes entfernt und mindestens 2,00 m über dem Wasserspiegel;“.

4. § 3.14 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 Satz 1 wird die Angabe „Ein Fahrzeug in Fahrt, das bestimmte entzündbare Stoffe nach Kapitel 3.2 Tabelle A ADN befördert, muss zusätzlich zu der anderen nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Bezeichnung folgende Bezeichnung nach ADN Unterabschnitt 7.1.5.0 oder 7.2.5.0 führen:“ durch die Angabe „Ein Fahrzeug in Fahrt, das bestimmte entzündbare Stoffe nach Kapitel 3.2 Tabelle A des ADN befördert, muss zusätzlich zu der anderen nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Bezeichnung folgende Bezeichnung nach den Unterabschnitten 7.1.5.0 oder 7.2.5.0 des ADN führen:“ ersetzt.
- b) In Nummer 2 Satz 1 wird die Angabe „Ein Fahrzeug in Fahrt, das bestimmte gesundheitsschädliche Stoffe nach Kapitel 3.2 Tabelle A ADN befördert, muss zusätzlich zu der anderen nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Bezeichnung folgende Bezeichnung nach ADN Unterabschnitt 7.1.5.0 oder 7.2.5.0 führen“ durch die Angabe „Ein Fahrzeug in Fahrt, das bestimmte gesundheitsschädliche Stoffe nach Kapitel 3.2 Tabelle A des ADN befördert, muss zusätzlich zu der anderen nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Bezeichnung folgende Bezeichnung nach Unterabschnitt 7.1.5.0 oder 7.2.5.0 des ADN führen:“ ersetzt.
- c) In Nummer 3 Satz 1 wird die Angabe „Ein Fahrzeug in Fahrt, das bestimmte explosive Stoffe nach Kapitel 3.2 Tabelle A ADN befördert, muss zusätzlich zu der anderen nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Bezeichnung folgende Bezeichnung nach ADN Unterabschnitt 7.1.5.0 oder 7.2.5.0 führen“ durch die Angabe „Ein Fahrzeug in Fahrt, das bestimmte explosive Stoffe nach Kapitel 3.2 Tabelle A des ADN befördert, muss zusätzlich zu der anderen nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Bezeichnung folgende Bezeichnung nach Unterabschnitt 7.1.5.0 oder 7.2.5.0 des ADN führen:“ ersetzt.

- d) In Nummer 7 Satz 1 wird die Angabe „ADN Abschnitt 1.16.1“ durch die Angabe „Abschnitt 1.16.1 des ADN“ ersetzt.
5. § 4.07 wird wie folgt geändert:
- a) Nummer 10 Buchstabe a wird wie folgt geändert:
- aa) In Doppelbuchstabe bb wird die Angabe „werden und“ durch die Angabe „werden,“ ersetzt.
- bb) Nach Doppelbuchstabe bb wird der folgende Doppelbuchstabe cc eingefügt:
- „cc) das Inland ECDIS Gerät und die elektronische Binnenschiffahrtsskarte den Anforderungen der in Nummer 3 Satz 3 genannten Vorschriften entsprechen und“
- cc) Der bisherige Doppelbuchstabe cc wird zu Doppelbuchstabe dd.
- b) Nummer 11 wird wie folgt geändert:
- aa) In Buchstabe a Doppelbuchstabe cc wird die Angabe „ist und“ durch die Angabe „ist,“ ersetzt.
- bb) In Buchstabe b wird die Angabe „entspricht.“ durch die Angabe „entspricht und“ ersetzt.
- cc) Nach Buchstabe b wird der folgende Buchstabe c eingefügt:
- „c) das Inland ECDIS Gerät und die elektronische Binnenschiffahrtsskarte den Anforderungen der in Nummer 3 Satz 3 genannten Vorschriften entsprechen.“
6. § 6.21 Nummer 2 wird wie folgt geändert:
- a) Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:
- „Werden in einem Schubverband oder bei gekuppelten Fahrzeugen ein oder mehrere Fahrzeuge mitgeführt, dürfen diese sich sowohl an der Backbordseite als auch an der Steuerbordseite des Fahrzeugs mit Maschinenantrieb, das den Verband fortbewegt, befinden.“
- b) Satz 3 wird gestrichen.
7. In § 6.28 Nummer 11 wird jeweils die Angabe „ADN Unterabschnitt 7.1.1.18“ durch die Angabe „Unterabschnitt 7.1.1.18 des ADN“ ersetzt.
8. In § 6.35 Nummer 3 wird die Angabe „§ 6.21 Nummer 1 bis 3“ durch die Angabe „§ 6.21 Nummer 1, Nummer 2 Satz 1 und Nummer 3“ ersetzt.

9. In § 7.07 Nummer 2 Buchstabe b wird die Angabe „ADN Abschnitt 1.16.1“ durch die Angabe „Abschnitt 1.16.1 des ADN“ ersetzt.

10. In § 11.15 Nummer 2 wird nach Satz 3 der folgende Satz eingefügt:

„Sofern sich der Schiffsführer oder eine andere Stelle oder Person auf elektronischem Wege meldet, muss die Meldung gemäß den Bestimmungen des Anhangs 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1744 in der Fassung vom 17. September 2019 erfolgen.“

11. In § 11.29 Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb wird die Angabe „Satz 2, 3“ durch die Angabe „Satz 2 bis 4“ ersetzt.

12. § 15.02 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 1.1.2 bis 1.1.4 werden durch die folgenden Nummern 1.1.2 bis 1.1.4 ersetzt:

| Binnenschifffahrtsstraße | Länge m | Breite m | Abladetiefe m |
|--------------------------|--|-------------|------------------|
| „1.1.2 | km 0,00 (Ruhrmündung) bis km 0,80 | | |
| | a) Fahrzeug | 135,0 | 12,0 |
| | b) Verband | 0 | 0 |
| | | 193,0 | 22,9 |
| | | 0 | 0 |
| | - die zulässige Abladetiefe darf überschritten werden, wenn der Wasserstand des Rheins eine größere Abladetiefe gestattet; die Vorschrift des § 1.07 Nummer 1 bleibt unberührt. Die zulässige Abladetiefe verringert sich, wenn der Wasserstand des Rheins am Pegel Ruhrort unter die Marke 295 sinkt, um das Maß des jeweiligen Absinkens des Wasserstandes - | | |
| 1.1.3 | km 0,80 bis km 1,90 | | |
| | a) Fahrzeug | 135,0 | 12,0 |
| | b) Verband | 0 | 0 |
| | | 186,5 | 12,0 |
| | | 0 | 0 |
| | - die zulässige Abladetiefe darf überschritten werden, wenn der Wasserstand des Rheins eine größere Abladetiefe gestattet; die Vorschrift des § 1.07 Nummer 1 bleibt unberührt. Die zulässige Abladetiefe verringert sich, wenn der Wasserstand des Rheins am Pegel Ruhrort unter die Marke 295 sinkt, um das Maß des jeweiligen Absinkens des Wasserstandes - | | |
| 1.1.4 | km 1,90 bis km 2,80 (Ruhrschleuse Duisburg) | | |
| | a) Fahrzeug | 135,0 | 12,0 |
| | | | 3,00 |

| Binnenschifffahrtsstraße | Länge m | Breite m | Abladeti efe m |
|--------------------------|-----------------|----------------|----------------------|
| b) Verband | 0 186,5 0 | 0 12,0 0 | 3,00 |

- die zulässige Abladentiefe verringert sich, wenn der Wasserstand des Rheins am Pegel Ruhrort unter die Marke 295 sinkt, um das Maß des jeweiligen Absinkens des Wasserstandes -“.

Entwurf

- b) Die Nummern 1.2.1 und 1.2.2 werden durch die folgenden Nummern 1.2.1 und 1.2.2 ersetzt:

| Binnenschifffahrtsstraße | Länge m | Breite m | Abladetiefe m |
|---|---|---|---|
| <p>„1.2.1 km 0,16 (Ruhrorter Hafen) bis km 45,60 (Dortmund-Ems-Kanal) mit Verbindungskanal zur Ruhr</p> <p>a) Fahrzeug</p> <p>b) Verband</p> <p>- von km 0,16 (Ruhrorter Hafen) bis km 0,65 (Schleuse Duisburg-Meiderich) verringert sich</p> <p>a) die zulässige Abladetiefe von 2,60 m, wenn der Wasserstand des Rheins am Pegel Ruhrort unter die Marke 222 sinkt, und</p> <p>b) die zulässige Abladetiefe von 2,50 m, wenn der Wasserstand des Rheins am Pegel Ruhrort unter die Marke 212 sinkt, um das Maß des jeweiligen Absinkens des Wasserstandes,</p> <p>- zwischen km 39,97 (Hafen Victor) und km 45,60 (Dortmund-Ems-Kanal) darf ein Fahrzeug mit einer Breite über 9,65 m oder ein Verband mit einer Länge über 165,00 m oder einer Breite über 9,65 m nur in der in § 15.06 Nummer 6 Buchstabe b festgelegten Zeit und Richtung fahren -</p> <p>soweit nachfolgend nicht etwas anderes festgelegt ist</p> | <p>110,0</p> <p>0</p> <p>135,0</p> <p>0</p> <p>165,0</p> <p>0</p> <p>186,5</p> <p>0</p> | <p>9,65</p> <p>11,4</p> <p>5</p> <p>9,65</p> <p>11,4</p> <p>5</p> | <p>2,60</p> <p>2,50</p> <p>2,60</p> <p>2,50</p> |
| <p>1.2.2 km 0,16 bis km 0,65 (Schleuse Duisburg-Meiderich)</p> <p>a) Fahrzeug</p> <p>b) Verband</p> <p>- die zulässigen Abladetiefen verringern sich, wenn der Wasserstand des Rheins am Pegel Ruhrort</p> <p>a) bei einer Abladetiefe von 3,00 m unter die Marke 262,</p> <p>b) bei einer Abladetiefe von 2,80 m unter die Marke 242,</p> <p>c) bei einer Abladetiefe von 2,60 m unter die Marke 222</p> | <p>135,0</p> <p>0</p> <p>186,5</p> <p>0</p> | <p>11,4</p> <p>5</p> <p>11,4</p> <p>5</p> | <p>3,00</p> <p>3,00</p> |

| Binnenschiffahrtsstraße | Länge m | Breite m | Abladeti efe m |
|-------------------------|------------|-------------|----------------------|
|-------------------------|------------|-------------|----------------------|

und
d) bei einer Abladetiefe von 2,50 m unter die Marke 212 sinkt,
um das Maß des jeweiligen Absinkens des Wasserstandes -“.

Entwurf

- c) Die Nummern 1.3.1 und 1.3.2 werden durch die folgenden Nummern 1.3.1 und 1.3.2 ersetzt:

| Binnenschifffahrtsstraße | Länge m | Breite m | Abladetiefe m | |
|--------------------------|--|-------------|------------------|------|
| „1.3.1 | km 0,24 (Rhein) bis km 60,23 (Dortmund-Ems-Kanal) | 135,0 | 11,4 | 2,80 |
| | a) Fahrzeug | 0 | 5 | 2,80 |
| | b) Verband | 186,5 | 11,4 | |
| | | 0 | 5 | |
| | <p>- von km 0,24 (Rhein) bis km 0,90 (Rhein-Lippe-Hafen) darf die zulässige Abladetiefe überschritten werden, wenn der Wasserstand des Rheins eine größere Abladetiefe gestattet; die Vorschrift des § 1.07 Nummer 1 bleibt unberührt, von km 0,24 bis km 1,85 (Schleuse Friedrichsfeld) verringert sich die zulässige Abladetiefe, wenn der Wasserstand des Rheins am Pegel Wesel unter die Marke 219 sinkt, um das Maß des jeweiligen Absinkens des Wasserstandes -</p> <p>soweit nachfolgend nicht etwas anderes festgelegt ist</p> | | | |
| 1.3.2 | km 0,24 bis km 0,90 (Rhein-Lippe-Hafen) | | | |
| | Verband | 193,0 | 22,9 | 2,80 |
| | | 0 | 0 | |
| | <p>- die zulässige Abladetiefe darf überschritten werden, wenn der Wasserstand des Rheins eine größere Abladetiefe gestattet, die Vorschrift des § 1.07 Nummer 1 bleibt unberührt; die zulässige Abladetiefe verringert sich, wenn der Wasserstand des Rheins am Pegel Wesel unter die Marke 219 sinkt, um das Maß des jeweiligen Absinkens des Wasserstandes -“.</p> | | | |

13. § 16.02 Nummer 6 bis 7 werden durch die folgenden Nummern 6 bis 7 ersetzt:

| Binnenschifffahrtsstraße | Länge m | Breite m | Fahrrinntiefe/ Abladetiefe m |
|---|------------|-------------|------------------------------------|
| „6. Leine | | | |
| 6.1 km 20,89 (Ihmemündung) bis km 22,29 (Mündung Verbindungskanal zur Leine) Fahrzeug/ Schubverband | 73,00 | 8,20 | je nach Wasserstand |
| 6.2 km 110,00 (Einmündung Schleusenkanal Hademstorf der Aller) bis km 112,08 (Leinemündung) Fahrzeug/ Schubverband | 58,00 | 9,50 | je nach Wasserstand |
| 7. Ihme km 20,50 bis km 20,89 (Ihmemündung) Fahrzeug/ Schubverband | 73,00 | 9,50 | je nach Wasserstand“. |

14. In § 20.11 Nummer 3 wird die Angabe „Nummer 2“ durch die Angabe „Nummer 1“ ersetzt.

15. In § 20.29 Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe ee wird die Angabe „Satz 2 und 3“ durch die Angabe „Satz 2 bis 4“ ersetzt.

16. In § 21.09 Satz 1 wird die Angabe „km 26,50“ durch die Angabe „km 24,40“ ersetzt.

17. In § 22.15 wird nach Nummer 4 die folgende Nummer 5 eingefügt:

„5. Sofern sich der Schiffsführer auf elektronischem Wege meldet, muss die Meldung gemäß den Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1744 erfolgen.“

18. In § 29.04 Nummer 1 wird die Angabe „28.03“ durch die Angabe „29.03“ ersetzt.

19. In den § 14.15 Nummer 2, § 15.15 Nummer 2, § 16.15 Nummer 2 und § 20.15 Nummer 3 wird jeweils nach Satz 3 der folgende Satz eingefügt:

„Sofern sich der Schiffsführer oder eine andere Stelle oder Person auf elektronischem Wege meldet, muss die Meldung gemäß den Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1744 erfolgen.“

20. In den § 14.29 Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb, § 15.29 Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc und § 16.29 Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb wird jeweils die Angabe „Satz 2, 3“ durch die Angabe „Satz 2 bis 4“ ersetzt.

Entwurf

Artikel 5

Änderung der Binnenschiffseichordnung

Die Binnenschiffseichordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 2022 (BGBl. I S. 220; 1384) wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu Anlage 6 die folgende Angabe eingefügt:

„Anlage 7 Muster des Eichverzeichnisses für Eichscheine und Eichbescheinigungen“

2. § 1 Nummer 7 wird durch die folgende Nummer 7 ersetzt:

„7. Mess- und Eichgesetz

Mess- und Eichgesetz vom 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2722, 2723), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.01.2024 (BGBl. I Nr. 26) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;“

3. In § 3 Absatz 2 wird die Angabe „das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ ersetzt.

4. § 4 Absatz 2 Satz 2 wird gestrichen.

5. § 8 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 wird nach der Angabe „Eichverzeichnis“ die Angabe „nach Anlage 7“ eingefügt.

- b) Nach Absatz 5 wird der folgende Absatz 6 eingefügt:

„(6) Die Zentralstelle hat von jedem Eichschein, jeder vorläufigen Eichbescheinigung und jeder Eichbescheinigung für Sportboote, die sie erteilt hat, die Urschrift oder eine Kopie aufzubewahren. In diese sind alle Berichtigungen und Änderungen sowie Ungültigkeitserklärungen und Neuerteilungen einzutragen. Sie aktualisiert das Eichverzeichnis der Eichscheine und Eichbescheinigungen entsprechend.“

6. In § 33 Absatz 5 wird nach der Angabe „Eichverzeichnis“ die Angabe „nach Anlage 7“ eingefügt.

7. Im § 35 Absatz 3 wird nach der Angabe „Eichverzeichnis“ die Angabe „nach Anlage 7“ eingefügt.

8. Nach Anlage 6 wird die folgende Anlage 7 eingefügt:

Muster des Eichverzeichnisses für Eichscheine und Eichbescheinigungen

Verzeichnis der Eichscheine und Eichbescheinigungen
Zentralstelle - GDWS/Schiffseichamt

Jahr

Verzeichnis der Eichscheine für Binnenschiffe:

| Eichschein für Binnenschiffe | | | Art des Eichvorgangs | | | | | Schiffseigner Name Adresse |
|------------------------------|-----|---------------|---------------------------|-----------------------------|----------------------------|---|-----------------------------|----------------------------------|
| Eich- zeichen | vom | Gültig bis | Neu- eichung am | Verlän- gerung am | Nach- eichung am | Änderun- g Name/ Devisen am | Berich- tigung am | |
| | | | | | | | | |

| Fahrzeug | | | | Eintragungen über Einziehung von Eichscheinen und sonstige Bemerkungen |
|----------|-----|---------------------------|---|--|
| Name | Art | Trag- fähigkeit (t) | Wasser- verdrängung (m ³) | |
| | | | | |

Verzeichnis der Eichbescheinigungen für Sportboote:

| Eichbescheinigung für Sportboote | | Art des Eichvorgangs | | | | Schiffseigner Name Adresse |
|----------------------------------|-----|---|--------------|-------------------------------------|--|----------------------------------|
| Eich- zeichen | vom | Berechnung der Wasserverdrängung nach | | Baumuster - Eichung am | Überprü- fung von Nachbaute n am | |
| | | Simpsonreg- el am | Formel am | | | |
| | | | | | | |

| Sportboot | | | Sonstige Bemerkungen“. |
|-----------|-----|---|------------------------|
| Name | Art | Wasser- verdrängung (m ³) | |
| | | | |

Entwurf

Artikel 6

Änderung der Binnenschiffspersonalverordnung

Die Binnenschiffspersonalverordnung vom 26. November 2021 (BGBl. I S. 4982, 5204), die zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 23. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 253) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Die Angabe zu § 137 wird gestrichen.
 - b) Nach der Angabe zu § 142 werden die folgenden Angaben eingefügt:

„§ 143 Umschreibung von Fahrerlaubnissen der Klassen D1 und D2

§ 144 Erwerb der besonderen Berechtigung Großverbände beim Umtausch“.
2. § 16 Absatz 1 Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Satz 1 Nummer 2 gilt nur für

 1. Fahrzeuge, die in § 25 Absatz 3 oder 4 Satz 2 aufgeführt sind,
 2. Fahrgastboote,
 3. Behördenfahrzeuge und Sportfahrzeuge ab 20 m Länge.“
3. § 22 Absatz 4 Satz 1 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Rechtfertigen Tatsachen die Annahme, dass die medizinische Tauglichkeit eines Besatzungsmitglieds nicht mehr besteht, können die folgenden Stellen von ihm die Vorlage eines aktuellen Tauglichkeitsnachweises im Sinne des § 21 Absatz 1 Satz 1 über die entsprechende Tauglichkeit anordnen:

 1. sein Arbeitgeber,
 2. der Schiffsführer,
 3. die zuständige Behörde oder
 4. jedes Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt für Zeugnisse auf Einstiegs- und Betriebsebene.

Das Besatzungsmitglied hat der Behörde nachzuweisen, dass es dem Arbeitgeber oder dem Schiffsführer den aktuellen Tauglichkeitsnachweis vorgelegt hat.“
4. § 25 Absatz 4 Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Dabei werden für das Unionspatent nur Fahrzeiten anerkannt, die erworben wurden auf frei fahrenden Fähren

1. mit einer Länge von 20 Metern oder mehr,
 2. deren Produkt aus Länge, Breite und Tiefgang ein Volumen von 100 Kubikmetern oder mehr ergibt oder
 3. die zur Beförderung von mehr als zwölf Fahrgästen gebaut und eingerichtet sind.“
5. § 118 Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:
- „(1) Befinden sich in der Mindestbesatzung zwei oder mehr Steuerleute, Matrosen oder Bootsleute, kann in der Betriebsform A ein Matrose durch zwei Besatzungsmitglieder der Einstiegsebene ersetzt werden. Der Besatzung können nicht mehr als zwei Besatzungsmitglieder auf Einstiegsebene angehören. Zwei Besatzungsmitglieder der Einstiegsebene können durch einen Matrosen ersetzt werden, wenn der Besatzung darüber hinaus ein Matrose oder ein Bootsmann angehört.“
6. In § 119 Absatz 3 wird nach Nummer 2 die folgende Nummer 3 eingefügt:
- „3. nur Personen als Besatzungsmitglieder eingesetzt werden, die über das für die auszuübende Funktion jeweils vorgeschriebene Befähigungszeugnis verfügen,“
7. § 120 wird wie folgt geändert:
- a) Nach Nummer 11 wird die folgende Nummer 12 eingefügt:

„12. entgegen § 119 Absatz 3 Nummer 3 nicht dafür sorgt, dass nur dort genannte Personen eingesetzt werden,“.
 - b) Die bisherigen Nummern 12 bis 16 werden zu den Nummern 13 bis 17.
8. § 137 wird gestrichen.
9. § 139 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird gestrichen.
 - b) In Absatz 2 wird die Angabe „(2)“ gestrichen.
10. Nach § 143 wird der folgende § 144 eingefügt:
- „§ 144 Erwerb der besonderen Berechtigung Großverbände beim Umtausch
- Mit dem Umtausch einer Fahrerlaubnis der Klasse A oder B nach der Binnenschifferpatentverordnung oder eines Großen Rheinpatentes wird auf Antrag zugleich eine besondere Berechtigung für Großverbände erteilt.“

Artikel 7

Änderung der Binnenschifffahrt-Kennzeichnungsverordnung

Die Binnenschifffahrt-Kennzeichnungsverordnung vom 21. Februar 1995 (BGBl. I S. 226), die zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 18. März 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 100, Nr. 115) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In der Anlage wird in der unteren Abbildung Nummer 3 der Besonderen Hinweise durch die folgende Nummer 3 ersetzt:

- „3. Änderungen sind dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt unverzüglich mitzuteilen. Der Ausweis ist zur Berichtigung vorzulegen. Bei elektronischer Mitteilung einer Änderung ist der bisherige Ausweis unbrauchbar zu machen. Als Nachweis genügt die Übersendung eines aussagekräftigen Bildes des unbrauchbar gemachten Ausweises an das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt.“

Artikel 8

Außerkräftreten

Am Tag nach der Verkündung dieser Verordnung treten außer Kraft:

1. die Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung vom 20. August 2005 (BGBl. I S. 2487), die zuletzt durch Artikel 9 der Verordnung vom 31. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1518) geändert worden ist,
2. die Zweite Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschifffahrt-Sportbootvermietungsverordnung vom 31. März 2021 (VkBl. S. 587), die durch die Verordnung vom 13. September 2023 (BGBl. 2023 Nr. 249) geändert worden ist,
3. die Verordnung über die Durchführung von behördlichen Befähigungsprüfungen auf Betriebsebene nach der Binnenschiffpersonalverordnung vom 21. Juni 2022 (BANz AT 05.07.2022 V2).

Artikel 9

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 2025 in Kraft.

EU-Rechtsakte:

1. Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90; L 287 vom 13.11.2015, S. 9)

2. Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73; L 23 vom 29.1.2015, S. 19; L 155 vom 14.6.2016, S. 44), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2024/1183 geändert worden ist
3. Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53; L 231 vom 6.9.2019, S. 29), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2022/992 (ABl. L 169 vom 27.6.2022, S. 43) geändert worden ist
4. Durchführungsverordnung (EU) 2019/1744 der Kommission vom 17. September 2019 über technische Spezifikationen für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 164/2010 (ABl. L 273 vom 25.10.2019, S. 1)

Zweite Verordnung zur Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung und sonstiger schiffahrtsrechtlicher Vorschriften (2. BinSchUOÄndV)

Begründung

A. Allgemeines

I. Wesentlicher Inhalt

Mit der Zweiten Verordnung zur Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung und sonstiger schiffahrtsrechtlicher Vorschriften werden die

- Binnenschiffsuntersuchungsordnung,
- Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung,
- Verordnung zur Einführung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung,
- Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung,
- Binnenschiffseichordnung,
- Binnenschiffpersonalverordnung und die
- Binnenschiffahrt-Kennzeichnungsverordnung

novelliert sowie die

- Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung,
- Zweite Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung und die
- Verordnung über die Durchführung von behördlichen Befähigungsprüfungen auf Betriebsebene nach der Binnenschiffpersonalverordnung

aufgehoben. Im Einzelnen:

Die Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 (BinSchUO) setzt technische Voraussetzungen für Fahrzeuge auf den Bundeswasserstraßen fest. Neben der Schaffung nationaler Regelungen werden mittels der BinSchUO auch völkerrechtliche Verpflichtungen seitens Stromkommissionen sowie Unionsionsrecht umgesetzt.

Die Novellierung dient der

- Umsetzung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) in der Ausgabe 2023/1,
- Einführung neuer Stabilitätskriterien für Fähren,
- Abschaffung der Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung und
- Ergänzung bestehender Regelungen.

Mit der BinSchUO wird die Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe und die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) umgesetzt. Beide Regelwerke übertragen die Festlegung der technischen Standards auf den Europäischen Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt (CESNI), der die ES-TRIN regelmäßig überarbeitet. Mit der

Novellierung der BinSchUO wird der aktuelle Standard ES-TRIN in der Ausgabe 2023/1 national in Kraft gesetzt. Zudem werden die Verweisungen innerhalb der BinSchUO an die neuen Standards des ES-TRIN angepasst.

Von der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und Rates vom 14. September 2016 und dem ES-TRIN sind Fähren nicht erfasst und sind daher im Anhang II der BinSchUO geregelt. Die technischen Voraussetzungen für diese werden neu geordnet und zudem werden neue Maßstäbe für das Kriterium der Stabilität eingeführt. Unter dem Begriff der Stabilität wird die Fähigkeit eines Schiffes verstanden, eine aufrechte Position beizubehalten oder nach einem Drehmoment wieder zu erlangen. Mit dem Forschungsprojekt „Ermittlung von wissenschaftlichen Grundlagen für Vorschriften von Fähren“, (FKZ): VB 300354, wurden die bisherigen Berechnungsgrundlagen für Schiffskörper und Stabilitätskriterien überprüft und zudem neue Berechnungsgrundlagen auf Grundlage aktueller wissenschaftlicher Standards ermittelt. Die neu ermittelten Berechnungsmethoden werden nunmehr umgesetzt, um einen präzisen technischen Maßstab einzuführen.

Ferner sollen die Berechnungen der Intakt- und Leckstabilität von Barkassen eindeutiger gefasst werden. Eine gesonderte Regelung ist unumgänglich, um die besonderen Charakteristika von Barkassen berücksichtigen zu können.

Darüber hinaus wird im Rahmen der Vorschriften zur Beförderung von Fahrgästen klargestellt, dass ein Linienverkehr oder Fahrten gegen Einzelfahrscheine nur von Fahrzeugen betrieben werden darf, die den besonders festgelegten Anforderungen entsprechen. Zudem wird verdeutlicht, dass für die Fahrzeuge, die nach § 34 Absatz 1 bis 4 Binnenschiffsuntersuchungsordnung betrieben werden, grundsätzlich die für Sport- und Kleinfahrzeuge geltenden Vorschriften weiter Geltung haben.

Außerdem wird die Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung vom 20. August 2005 außer Kraft gesetzt. Die mit der Abschaffung verbundene Regelungslücke für Fähren wird vermieden, indem der Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 ausgeweitet wird und nunmehr auch für Fähren anzuwenden ist.

Darüber hinaus erfolgt eine Änderung der Binnenschiffverkehrsstraßen-Ordnung. Betroffen ist zum einen auch hier die Anpassung des Regelwerks an den ES-TRIN 2023/1. Weiterhin sind im Wesentlichen das Mitführen von Urkunden und Unterlagen, die Positionierung der Seitenlichter auf einem Schubverband, die Einführung einer Verpflichtung für den Eigentümer und Ausrüster dafür zu sorgen, dass die an Bord genutzten Inland ECDIS Geräte und elektronischen Binnenschiffverkehrskarten den vorgegebenen Anforderungen entsprechen, das Mitführen von Leichtern bei einem Schubverband und gekuppelten Fahrzeugen, die Vorgaben für die Abgabe elektronischer Meldungen, die Anpassung von Abladetiefen an den geänderten gleichwertigen Wasserstand auf dem Rhein und die Zulassung größerer Fahrzeugabmessungen auf der Leine und der Ihme sowie die Ausweitung eines Ankerverbotes auf der Spree-Oder-Wasserstraße betroffen.

Mit der Verordnung wird des Weiteren die Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung geändert. Diese Änderungen beinhalten auch hier die Anpassung des Regelwerks an den ES-TRIN 2023/1. Darüber hinaus erfolgt eine Anpassung von Vorschriften an die Richtlinie 2013/53/EU, eine Neufassung und Ergänzung der Vorschriften zur technischen Abnahme von Sportfahrzeugen, die zur Vermietung vorgesehen sind, die Kennzeichnung von Vermietungsfahrzeugen, die Aktualisierung der einschlägigen Normen für Rettungswesten, die Neufassung des Musters für das Bootszeugnis und des Merkblattes über das Verhalten in Schleusen im Rahmen des Führen eines Fahrzeugs mit einer Charterbescheinigung und die Ergänzung der für das Fahren mit einer Charterbescheinigung freigegebenen Wasserstraßen um die Möglichkeit der Querung der Havel-Oder-Wasserstraße zur Anbindung des Finowkanals an die Landeswasserstraße „Langer Trödel“.

Die Verordnung dient zudem kleineren Änderungen in der Binnenschiffpersonalverordnung. Zur Erleichterung wird in den Besatzungsvorschriften die Möglichkeit geschaffen, in bestimmten Fällen einen Matrosen durch Deckleute statt durch Leichtmatrosen zu ersetzen. Damit wird eine Lücke bei den Pflichten und Ordnungswidrigkeiten geschlossen. In den Übergangsbestimmungen wird vorgesehen, dass bei Umtausch eines A- oder B-Patentes in ein Unionspatent auf Antrag eine besondere Berechtigung für Großverbände ausgestellt wird. Auf diese Weise soll den Vorgaben der Befähigungsrichtlinie vollständig Rechnung getragen werden. Klargestellt wird zudem, dass die besondere Berechtigung für Risikostrecken für alle Fahrzeuge erforderlich ist, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2017/2397 fallen. Geregelt wird auch, dass alle zuständigen Behörden bei Anlass einen Tauglichkeitsnachweis verlangen können, nicht nur die ausstellende Behörde. Im Übrigen werden Bereinigungen und Korrekturen vorgenommen.

Daneben wird die Verordnung über die Durchführung von behördlichen Befähigungsprüfungen auf Betriebsebene nach der Binnenschiffpersonalverordnung aufgehoben. Die darin geregelten Prüfungen wurden inzwischen als eigene Aufgaben von den Industrie- und Handelskammern übernommen, die hierfür eigenes Satzungsrecht erlassen haben.

Die Verordnung passt des Weiteren das Muster des Ausweises über das Kleinfahrzeugkennzeichen an eine am 1. Mai 2024 in Kraft getretene Änderung der Binnenschiffahrt-Kennzeichnungsverordnung an.

II. Alternativen

Keine. Die Änderungen sind im Interesse der Rechtsklarheit und der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs angezeigt.

III. Regelungskompetenz

Die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, zum Teil im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales und zum Teil gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, ergibt sich aus § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer

1, bis 6a, Satz 2, Absatz 5 Sätze 1 und 2, Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b und § 14 Binnenschiffahrtssatzungsgesetz.

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. Eine Verhältnismäßigkeitsprüfung nach der Richtlinie (EU) 2018/958 über eine Verhältnismäßigkeitsprüfung vor Erlass neuer Berufsreglementierungen ist nicht erforderlich. Die in Artikel 7 enthaltenen Änderungen der Binnenschiffpersonalverordnung betreffen in der Nummer 10 die Ausübung des Berufs des Schiffsführers. Die vorgesehene Änderung sieht aber keine Beschränkung vor, sondern eine Anpassung an die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschiffahrt, konkret deren Artikel 38 Absätze 1 und 2.

V. Regelungsfolgen

1. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Regelungsvorhaben hat voraussichtlich Auswirkungen auf mehrere globale Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goal, SDG) der Agenda 2030 der Vereinten Nationen: im Bereich sichere und umweltschonende „Mobilität“ (SDG 11.2) und "Gute Regierungsführung" (SDG 16.3). Zudem erfüllt das Vorhaben die Prinzipien nachhaltiger Entwicklung. Hierzu gehört, nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anzuwenden, um so die natürlichen Lebensgrundlagen der Erde dauerhaft zu sichern und allen Menschen jetzt und in Zukunft ein Leben in Würde zu ermöglichen (Prinzip 1). Auch das Prinzip der Erhaltung natürlicher Lebensgrundlagen ist betroffen (Prinzip 3): Zur Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und zur Einhaltung der planetaren Grenzen müssen Stoffkreisläufe so schnell wie möglich geschlossen bzw. in Einklang mit ökosystemischen Prozessen und Funktionen gebracht werden.

Mit der Novellierung nimmt der Verordnungsgeber Verantwortung für die Sicherheit und Arbeits- und Lebensbedingungen auf Binnenschiffen wahr sowie für die Bewahrung und Erhaltung des ökologischen Gleichgewichts der Binnenwasserstraßen. Das Vorhaben enthält Regeln für einen schiffsbezogenen Sicherheitsstandard, der dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Durch den höheren Sicherheitsstandard sinkt das Risiko für die sich an Bord befindlichen Personen sowie einer ungewollten Freisetzung von Schadstoffen. Zudem wird die Rechtslage durch die Aufhebung der Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung und der Zweiten Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung deutlich vereinfacht.

Um die rechtliche Landschaft und damit die Rechtsanwendung zu vereinfachen, werden die Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung und die Zweite Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung abgeschafft. Die zu erhaltenden Regelungen werden in die bestehenden Verordnungen integriert.

Nachteile für die Nutzungsdauer sind nicht vorgesehen. Eine Belastung durch Schadstoffe ist durch die Novellierung nicht zu besorgen.

2. Auswirkungen auf mittelständische Unternehmen (KMU)

Die Unternehmen der deutschen Binnenschiffahrt zählen überwiegend zu den mittelständischen Unternehmen. Der Erfüllungsaufwand wird insbesondere sie treffen. Dennoch sind keine nachteiligen Auswirkungen zu befürchten. Der Erfüllungsaufwand beruht auf der unions- und völkerrechtlich zwingenden Umsetzung des ES-TRIN. Weil der Standard auf europäischen Binnenwasserstraßen einheitlich umgesetzt wird, entsteht bei inländischen Unternehmen kein Wettbewerbsnachteil. Zudem ist der Erfüllungsaufwand unter Berücksichtigung des Flottenumfanges als gering einzuschätzen.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine. Die Zulassung von Fahrzeugen obliegt der Untersuchungskommission. Soweit neuere Vorschriften einzuhalten sind, erfolgt die Kontrolle im Rahmen der bisherigen Kontrollen durch die Wasserschutzpolizei.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

In der „Zweiten Verordnung zur Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung und sonstiger schiffahrtsrechtliche Vorschriften“ sind keine Vorgaben für Bürgerinnen und Bürger enthalten.

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft; davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Der Erfüllungsaufwand ist schätzungsweise auf einmalig 1 257 000 Euro und jährlich auf 107 000 Euro zu beziffern. Der Aufwand ist ausschließlich auf die Umsetzung des ES-TRIN zurückzuführen.

Hinsichtlich der neuen Stabilitätsberechnung für Fähren ist der Erfüllungsaufwand nicht ermittelbar. Im Einzelfall können die neuen Bestimmungen für Fähren eine neue Stabilitätsberechnung erfordern oder zur Feststellung einer anderen Belastungsgrenze führen. Ob und wie viele Fähren betroffen sind, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung kann der Erfüllungsaufwand auf einen Betrag in Höhe von insgesamt 3 000 Euro geschätzt werden. Der Aufwand ist ausschließlich auf die unionsrechtliche und völkerrechtliche Verpflichtung zur Umsetzung des ES-TRIN zurückzuführen.

Die weiterhin eingeräumte Möglichkeit, die Wasserstraßen Leine und Ihme mit breiteren Fahrzeugen als zugelassen im Rahmen einer Sondergenehmigung zu befahren, führt im Falle entsprechender Anträge auf Seiten der Verwaltung zu einem zusätzlichen Erfüllungsaufwand. Da aber nicht abzuschätzen ist, wie oft hiervon Gebrauch gemacht werden wird, weil die bisher zugelassenen Verkehre nicht mehr vorkommen, kann hierzu keine Aussage getroffen werden.

5. 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.

VI. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung kommt nicht in Betracht, weil die Beschlüsse der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt sowie des ES-TRIN aufgrund der Richtlinie 2016/1629 des Europäischen Parlaments und Rates vom 14. September 2016 bindend sind. Auch im Übrigen ist eine Befristung nicht sachgerecht. Die Vorschriften sollen Planungssicherheit bieten. Eine Evaluierung ist nicht vorgesehen.

VII. Beteiligung Interessenvertreter

Die Änderungen zu Fahren im Anhang II der BinSchUO beruhen auf dem Forschungsprojekt „Ermittlung von wissenschaftlichen Grundlagen für Vorschriften von Fahren“, (FKZ): VB 300354. In einer Abschlusspräsentation wurden die Ergebnisse allen Interessensierten vorgestellt und anschließend die darauf basierenden Änderungsvorschläge zugesandt. Der Teilnehmerkreis war öffentlich und nicht beschränkt sodass die betroffenen Verbände (BDB, VSM, VBW, Fährverband), Behörden (GDWS, BAW, BG Verkehr) und Unternehmen (Werften) vorab die Möglichkeit erhielten, über die bevorstehenden möglichen Änderungen informiert zu werden. Änderungswünsche wurden nicht geäußert.

Im Übrigen wurden Interessenvertreter nicht beteiligt.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1:

Nummer 1

Zu Buchstabe a

Mit der Änderung wird der aktuelle Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe in der Ausgabe 2023/1 in Kraft gesetzt. Zudem wird der Name der zwischenzeitlich umbenannten Klassifikationsgesellschaft aktualisiert.

Zu Buchstabe b

Die Verweise auf das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) sowie die Gebührenverordnung werden aktualisiert.

Zu Buchstabe c

Mit der neu gefassten Definition des Fahrgastboots wird die Rechtsanwendung erleichtert. Das Fahrgastboot wird vom Fahrgastschiff ausdrücklich abgegrenzt. Zugleich wird die Begriffsbestimmung mit der Binnenschiffspersonalverordnung einheitlich verwendet. Materiellrechtliche Veränderungen bestehen nicht.

Zu Nummer 2

Die Änderung dient der Vereinfachung der Rechtsanwendung. Die Zuständigkeit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt für die aufgeführten Typgenehmigungen wird unmittelbar in dieser Rechtsverordnung geregelt. Die bisher erforderliche separate Veröffentlichung der zuständigen Stelle im Verkehrsblatt oder Bundesanzeiger wird nicht mehr erforderlich sein.

Zu Nummer 3

Zukünftig werden auch in Fähren nur noch Motoren mit Typgenehmigung im Sinne Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlamentes und Rates vom 14. September 2016 eingebaut oder verwendet. Bisher waren die Grenzwerte für Fähren in der Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung vom 20. August 2005 geregelt. Mit dieser wurden die Richtlinie 2004/26/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 21. April 2004 umgesetzt. Mit Einführung der NRMM-Verordnung wurde die Richtlinie weitreichend abgelöst. Die Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung galt daher nur noch für wenige Fahrzeugtypen wie Fähren. Mit der Änderung werden auch Motoren für Fähren der NRMM-VO unterworfen. Durch die Integration der Regelung in die BinSchUO und die Beschränkung auf wenige zulässige Formen von Typgenehmigungen wird die Rechtsanwendung erleichtert und ein weiterer Beitrag zum Bürokratieabbau geleistet.

Zu Nummer 4

Der Bezug auf die Gebührenverordnung wird aktualisiert.

Zu Nummer 5

Mit der neuen Ausnahmeregelung in Absatz 3 werden fortan Abweichungen vom ES-TRIN im Einzelfall zugelassen, wenn das Fahrzeug in einem abgegrenzten Gebiet fährt und ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet ist. Die Regelung ermöglicht wirtschaftlich zumutbare Lösungen im Einzelfall, wenn das lokale Risikoprofil Abweichungen zulässt.

Die übrigen Änderungen sind Folgeänderungen.

Nummer 6

Es handelt sich um eine Folgeänderung.

Nummer 7

Nummer 7 stellt klar, dass bei der Beförderung von Fahrgästen Linienverkehre oder Fahrten gegen den Verkauf von Einzelfahrscheinen in Abgrenzung zu den

nach § 34 Absatz 1 bis 4 für die Beförderung von Fahrgästen im Rahmen einer Bestandsschutzregelung tolerierten Sportfahrzeuge nur mit den Fahrzeugen ausgeübt werden dürfen, die die entsprechenden technischen Anforderungen für die Beförderung von Fahrgästen erfüllen.

Nummer 8

Nummer 8 verdeutlicht den Willen des Ordnungsgebers, dass für solche Fahrzeuge, die im Rahmen eines Bestandsschutzes als Sportfahrzeuge zur Beförderung von Fahrgästen für eine Übergangszeit zur Fahrgastbeförderung eingesetzt werden dürfen, grundsätzlich alle binnenschiffrechtsrechtlichen Vorschriften über Sport- und Kleinfahrzeuge gelten. Die Klarstellung ist insbesondere verkehrsrechtlich erforderlich, da die betreffenden Fahrzeuge äußerlich und technisch Sportfahrzeuge sind, jedoch aufgrund ihrer gewerblichen Nutzung auch der Berufsschiffahrt zugeordnet werden könnten. Gleichzeitig wird der zuständigen Behörde die Möglichkeit eingeräumt, hiervon abweichen zu können.

Nummer 9

Die Verweise auf den ES-TRIN werden aktualisiert.

Nummer 10

Die Ordnungswidrigkeit wird redaktionell neu gefasst. Zudem ist die Konformität der Flüssiggasanlage nicht mehr Gegenstand der Ordnungswidrigkeit.

Nummer 11

Mit der Änderung erfolgt die Anpassung an die aktuelle Ressortbezeichnung.

Nummer 12

Mit der Änderung werden die Wasserstraßen Lühe und Pinnau an den Geltungsbereich der Bundeswasserstraßen im Sinne des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) angepasst.

Nummer 13

Zu Buchstabe a

Das Inhaltsverzeichnis wird an nachstehende Änderungen angepasst.

Zu Buchstabe b

Die technischen Voraussetzungen für Fahren in Teil 1, Anhang II der BinSchUO werden neu gefasst. Im Wesentlichen werden die Anforderungen an die Stabilität neu definiert. Unter dem Begriff der Stabilität wird die Fähigkeit eines Schiffes verstanden, eine aufrechte Position beizubehalten oder nach einem Drehmoment wieder zu erlangen. Mit dem Forschungsprojekt „Ermittlung von wissenschaftlichen Grundlagen für Vorschriften von Fahren“, (FKZ): VB 300354 wurden die bisherigen Berechnungsgrundlagen für Schiffskörper und Stabilitätskriterien überprüft und zudem neue Berechnungsgrundlagen auf Grundlage aktueller wissenschaftlicher Standards ermittelt. Die neu ermittelten Berechnungsmethoden werden nunmehr umgesetzt, um eine präzisere Berechnungsgrundlage zu bieten und hierdurch zu einem möglichst hohen Sicherheitsniveau beizutragen.

Zu Buchstabe c

Die Anlagen 1 und 2 können aufgehoben werden, da die Regelungen zukünftig im Bundesanzeiger veröffentlicht werden.

Zu Buchstabe d

Die Verweisung auf ES-TRIN stellt ein Mindestmaß an Leckstabilität sicher.

Zu Buchstabe e

Die Anforderungen an die Stabilität von Barkassen werden neu gefasst. Die Änderung ist redaktioneller Natur und dient der präziseren Formulierung zur Erleichterung der Rechtsanwendung.

Zu Buchstabe f

Die Übergangsbestimmungen für Barkassen werden hinsichtlich der Stabilitätsanforderungen ausgeweitet. Mit der Ausweitung der Übergangsbestimmungen wird für bestehende Barkassen Bestandschutz gewährleistet. Hierdurch werden Unternehmen vor plötzlichem Investitionsbedarf geschützt.

Zu Buchstabe g

Mit der Änderung dürfen Fahrgastboote auch auf der Wasserstraße Oder verwendet werden.

Nummer 14

Die Änderung dient der Anpassung an den inzwischen veränderten ES-TRIN.

Nummer 15

Die Muster werden geändert, um die Verweise auf den ES-TRIN zu aktualisieren und im Fall der Beantragung einen rechtlich gebotenen Hinweis auf die Datenverarbeitung umzusetzen.

Nummer 16

Mit der Änderung können sich auch Fahrzeuge, die auf der Wasserstraße Mosel verkehren, auf die Übergangsbestimmung des § 34 BinSchUO berufen.

Zu Artikel 2:

Artikel 2 ändert die Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung.

Zu Nummer 1

Buchstabe a erweitert die Definition der Binnenschiffsuntersuchungsordnung zur Berücksichtigung der darin normierten Möglichkeit, Vorschriften vorübergehender Art erlassen zu können.

Mit Buchstabe b wird die Definition des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe auf die Ausgabe 2023/1 des Standards angepasst.

Zu Nummer 2

Mit Buchstabe a wird die Vorschrift auf die Verordnung auf die Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90) umgestellt.

Buchstabe b enthält eine redaktionelle Korrektur, indem auf die aktuell geltende See-Sportbootverordnung abgestellt wird.

Mit Buchstabe c wird die Bezeichnung des zuständigen Bundesressorts an dessen aktuelle Bezeichnung angepasst.

Zu Nummer 3

Mit Buchstabe a werden die Vorschriften auf die Verordnung auf die Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90) umgestellt. Dabei wird als möglicher Fahrtauglichkeitsnachweis nicht mehr auf ein Abnahmeprotokoll einer notifizierten Stelle abgestellt. Dies ist entbehrlich, weil das Konformitätsbewertungsverfahren einer notifizierten Stelle in eine EU-Konformitätserklärung mündet. Diese ist als Fahrtauglichkeitsnachweis ebenfalls zugelassen.

Buchstabe b stellt die Vorschrift auf die Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90) um. Gleichzeitig werden redaktionelle Präzisierungen vorgenommen.

Buchstabe c passt die Formulierungen an die Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90) an.

Buchstabe d passt die Vorschriften über die Geltungsdauer der Fahrtauglichkeitsnachweise an. Die EU-Konformitätserklärung ist unbeschränkt gültig. Daher muss zum Nachweis der Fahrtauglichkeit für Sportboote, die diese über die EU-Konformitätserklärung nachgewiesen haben, diese bei einer Verlängerung des Bootszeugnisses auf die Vorlage eines Abnahmeprotokolls eines Sachverständigen umgestellt werden. Des Weiteren werden redaktionelle Präzisierungen vorgenommen.

Zu Nummer 4

Mit der Nummer 4 wird in der Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung im Zusammenhang mit der Kennzeichnung der zur Vermietung zugelassenen Sportboote ein Verweis auf die nicht mehr existente Anlage 1 der Binnenschiffahrt-Kennzeichnungsverordnung korrigiert. Da nicht auszuschließen ist, dass Unternehmen die Vermietungskennzeichen weiterhin auf der Grundlage der alten Anlage 1 der Binnenschiffahrt-Kennzeichnungsverordnung angebracht haben, sollen Vermietungskennzeichen, die bis zum 30. Mai 2021 angebracht wurden, weiterverwendet werden dürfen. Das Datum 30. Mai 2021 rührt daher, dass die mit Nummer 4

eingeführte Regelung bereits mit der Zweiten Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung vom 31. März 2021 (VkB1. S. 587) als vorübergehende Regelung besteht.

Zu Nummer 5

Mit der Nummer 5 werden die in der Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung für Rettungswesten herangezogenen Normen aktualisiert.

Zu Nummer 6

Nummer 6 fasst das Muster des Bootszeugnisses neu. Hintergrund der Neufassung ist die Herausnahme der Linien, die ursprünglich als Hilfslinien für das Ausfüllen des Bootszeugnisses dienten, heute jedoch nicht mehr erforderlich sind. Die Bootzeugnisse werden seit geraumer Zeit mittels Laserdrucker gedruckt. Das wasserfeste Papier kommt heute als Blanko. Das zusätzliche Drucken von Hilfslinien erschwert die Lesbarkeit der Texte.

Zu Nummer 7

Mit der Nummer 7 wird die Bezeichnung des zuständigen Bundesministeriums an dessen aktuelle Bezeichnung angepasst.

Zu Nummer 8

Mit Nummer 8 wird die Möglichkeit dauerhaft eingeführt, die Havel-Oder-Wasserstraße mit einer Charterbescheinigung zu queren, um den Finowkanal, der mit einer Charterbescheinigung befahren werden darf, mit dem Landesgewässer „Langer Trödel“ zu verbinden und dadurch das Befahren beider Wasserstraßen durchgängig zu machen. Die Möglichkeit wurde erstmals mit der Ersten Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung vom 14. Juni 2019 (BANZ AT 24.06.2019 V1) eingeführt und mit der Zweiten Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung vom 31. März 2021 (VkB1. S. 587) verlängert.

Zu Nummer 9

Mit Buchstabe a wird ein Fehlverweis korrigiert.

Buchstabe b fasst das Merkblatt über das Verhalten in Schleusen für Schiffsführer, die ein Fahrzeug mit einer Charterbescheinigung führen, neu. Die Befolgung des bisherigen Merkblattes hat in der Praxis wiederholt zu Unfällen geführt, weil Sportbootfahrer an den Leitern in den Schleusen ausgestiegen und abgestürzt sind. Diese Leitern sind Rettungsleitern und nur in den Fällen der Rettung von Ertrinkenden oder zur Selbstrettung zu benutzen. Deshalb ist eine Streichung der meisten Piktogramme und Änderung der dazugehörigen Texte im Merkblatt angezeigt.

Zu Artikel 3:

Artikel 3 ändert die Verordnung zur Einführung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung. Es werden die Bußgeldbewehrungen im Hinblick auf die Nutzung von Inland ECDIS Geräten und elektronischen Binnenschiffahrtskarten um weitere

Bewehrungen ergänzt sowie bestehende Bußgeldbewehrungen aufgrund der Änderungen der sachlich-rechtlichen Vorschriften angepasst.

Zu Artikel 4:

Artikel 4 ändert die Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung.

Zu Nummer 1

Mit Buchstabe a wird eine Richtigstellung vorgenommen.

In Bezug auf § 1.14 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung und der damit zusammenhängenden Meldepflicht des Schiffsführers bei Beschädigungen von Anlagen ist aufgefallen, dass die Definition in § 1.01 Nummer 44 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung zu Missverständnissen führen kann.

Die Definition der „Anlage“ in § 1.01 wurde mit der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung 1998 eingeführt. Mutmaßlich folgt die Festlegung „bundeseigene“ dort der Definition des § 1 Absatz 6 des Bundeswasserstraßengesetzes.

Die Zielrichtung der Meldepflicht bei der Beschädigung einer Anlage ist die Beseitigung der Beschädigung, aus der weitere Gefahren entstehen können, zum Beispiel im Falle einer Brückenanfahrung. Unter diesem Gesichtspunkt sollten unter dem Anlagenbegriff alle Anlagen an der Binnenschifffahrtsstraße erfasst werden, nicht nur bundeseigene. Die jetzige Form der Regelung erfasst nur bundeseigene Anlagen und somit erstreckt sich die Meldepflicht des § 1.14 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung bei Beschädigung nur auf bundeseigene Anlagen.

Für die Binnenschifffahrtsstraßen außerhalb des Geltungsbereichs der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung ist der Begriff „Anlage“ derzeit nicht definiert. Bezogen auf diese Wasserstraßen wird in der Regel auf den entsprechenden Kommentar zur Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (Bemm/von Waldstein, Sammlung Guttentag, Kommentar zur Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, 3., neubearbeitete Auflage, de Gruyter, 1996) zurückgegriffen, in dem Folgendes ausgeführt wird und der alle genehmigten Anlagen erfasst.

"Unter Anlagen sind nur künstliche Bauwerke im, am und über dem Strom zu verstehen, die mit Genehmigung der zuständigen Behörde errichtet worden sind. Außer den im Wortlaut genannten Anlagen gehören hierher: Ufermauern nebst ihren Vorrichtungen wie Poller und Ringe, Wehre und Dalben. Auch Hochspannungsleitungen könnten im Falle einer Schiffskatastrophe beschädigt werden. Auch sie müssen dem Begriff "Anlage" zugerechnet werden, da der Begriff Anlage umfassend zu verstehen ist. (§ 114, Rn 2, a.a.O.)"

Obschon aus der derzeitigen Begriffsbestimmung in § 1.01 Nummer 43 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung in der Vergangenheit keine Probleme in der Unterlassung von notwendigen Meldungen erwachsen sind, ist die Erweiterung des Anlagenbegriffs im Interesse der Rechtssicherheit und -klarheit angezeigt.

Mit Buchstabe b wird die Definition des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe auf die Ausgabe 2023/1 des Standards angepasst.

Zu Nummer 2

Mit Buchstabe a Doppelbuchstabe aa werden die mitzuführenden und den zur Kontrolle befugten Personen auszuhändigenden Urkunden und Unterlagen ergänzt um

- einen der besonderen Berechtigung für Radar nach der Binnenschiffpersonalverordnung nach dieser gleichgestellten Nachweis,
- den nach dem Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt vorgeschriebenen Bezugsnachweis von Gasöl und
- die nach dem Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt ebenfalls vorgeschriebene Entladebescheinigung

Im Hinblick auf die besondere Berechtigung für Radar wird dabei der Begriff „gleichgestellter Nachweis“ und nicht „gleichgestellte Berechtigung“ oder „gleichgestellte Bescheinigung“ gewählt, weil auch gleichgestellte Bescheinigungen der Wasserschutzpolizeien betroffen sind. Diese gelten aber auch nur in Verbindung mit anderen Zeugnissen / Scheinen.

Mit Buchstabe a Doppelbuchstabe bb wird die Möglichkeit des Mitführens des Bezugsnachweises für Gasöl und der Entladebescheinigung in einer elektronischen Textfassung normiert.

Mit Buchstabe a Doppelbuchstaben cc und dd wird eine rechtförmliche Korrektur vorgenommen. In den Sätzen wird jeweils die Formulierung von „in den Unterabschnitten des ADN“ anstatt „ADN Unterabschnitte“ ersetzt.

Mit Buchstabe b wird das Mitführen des Bezugsnachweises für Gasöl und der Entladebescheinigung der materiell-rechtlichen Vorschrift zugeordnet, die einer Bußgeldbewehrung nach der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung unterliegt.

Mit Buchstabe c wird das Aushändigen des Bezugsnachweises für Gasöl und der Entladebescheinigung an die zur Kontrolle befugten Personen der Vorschrift zugeordnet, die keiner Bußgeldbewehrung nach der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung unterliegt, weil das Nichtaushändigen der Unterlagen bereits nach dem Ausführungsgesetz zu dem vorgenannten Übereinkommen bußgeldbewehrt ist.

Zu Nummer 3

Die derzeitige Vorgabe der Führung der Seitenlichter in der Mitte des Schubverbandes führt im besonderen Fall eines Schubverbandes, bei dem das schiebende Fahrzeug ein Gütermotorschiff ist, dessen Länge ungefähr die Hälfte der Gesamtlänge des Schubverbandes ausmacht, dazu, dass ein Binnenschiffer die tatsächliche Länge des Schubverbandes nur schwer erkennen kann. Dem Binnenschifffahrtsgewerbe zufolge hat diese Positionierung der Lichter sogar bei Unfällen eine Rolle gespielt. Daher ist es

besser, die Seitenlichter auf dem hinteren Teil des Schubverbands anzubringen, damit die Gesamtlänge des Schubverbands gut zu erkennen ist.

Zu Nummer 4

Mit dem Änderungsvorschlag in Nummer 4 Buchstaben a bis d werden Korrekturen eines rechtsförmlichen Verweises vorgenommen und die bisherige Formulierung „ADN Unterabschnitt“ in „Unterabschnitt des ADN“ geändert.

Zu Nummer 5

Mit der Nummer 5 wird für den Schiffsführer, den Eigentümer und den Ausrüster jeweils die Pflicht aufgenommen, sicherzustellen, dass das Inland ECDIS Gerät an Bord ist und die mit ihm genutzte elektronische Binnenschiffahrtsskarte den einschlägigen Vorschriften entsprechen.

Zu Nummer 6

Mit der Nummer 6 erfolgt eine Anpassung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung an die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung. Es wird ermöglicht, dass ein Schubverband oder gekuppelte Fahrzeuge, Fahrzeuge sowohl an der Backbordseite als auch an der Steuerbordseite des Fahrzeugs, das den Verband fortbewegt, mitführen darf.

Zu Nummer 7

Mit dem Änderungsvorschlag in Nummer 7 Buchstaben a bis b werden Korrekturen eines rechtsförmlichen Verweises vorgenommen und die bisherige Formulierung „ADN Unterabschnitt“ in „Unterabschnitt des ADN“ geändert.

Zu Nummer 8

Nummer 8 enthält eine Folgeänderung infolge der mit Nummer 6 erfolgten Anpassung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung an die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

Zu Nummer 9

Mit dem Änderungsvorschlag in Nummer 9 Buchstaben a und b werden Korrekturen eines rechtsförmlichen Verweises vorgenommen und die bisherige Formulierung „ADN Unterabschnitt“ in „Unterabschnitt des ADN“ geändert.

Zu Nummer 10 und 19

Mit den Nummern 10 und 19 werden die Anforderungen an die Abgabe elektronischer Meldungen festgelegt.

Zu Nummer 13

Anpassungen der Abladetiefen an die Neufestsetzung des Gleichmäßigen Wasserstandes auf dem Rhein.

Zu Nummer 14

Mit der Nummer 14 wird auf Abschnitten der Leine und der Ihme die zugelassene Breite für Fahrzeuge und Schubverbände reduziert. Aus wirtschaftlichen Gründen und weil Verkehre in den gültigen Abmessungen nicht mehr vorkommen, wurde auf einen Anfahrerschutz der Brückenpfeiler an einer Brücke auf der Leine und Ihme für Fahrzeuge größer als 8,20 m Breite verzichtet. Wegen der Reduzierung dieses Anfahrerschutzes ist die Brücke bei

den derzeit zugelassenen Schiffsabmessungen (Breite) und einer sich ergebenden Anfahrung nicht mehr sicher. Dem muss daher eine Herabstufung der Leine und Ihme von der Wasserstraßenklasse IV auf III und eine Reduzierung der zugelassenen Breite folgen, da ansonsten größere Anfahrschutze errichtet werden müssten. Ist es im Einzelfall erforderlich, dann muss geprüft werden, ob die Passage eines Fahrzeugs in den bisher gültigen Abmessungen mit entsprechenden Nebenbestimmungen erlaubt werden könnte.

Zu Nummer 14

Mit Nummer 14 wird ein Bezug korrigiert.

Zu Nummer 15

Mit der Nummer 15 wird ein auf der Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) bestehendes allgemeines Ankerverbot ausgedehnt. Zwischen SOW-km 24,40 und SOW-km 26,50 befinden sich insgesamt sieben Düker. Für diese Düker sind bisher nach § 7.03 Nummer 1 Buchstabe b der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung auf beiden Uferseiten jeweils Schifffahrtszeichen A.6 aufgestellt, die ein Ankerverbot aussprechen. Durch die Ausdehnung des allgemeinen Ankerverbotes um 2,1 Kilometer entfällt dieser Kennzeichnungsaufwand mit Schifffahrtszeichen. In der Vergangenheit wurde in diesem Bereich zudem nur durch Sportfahrzeuge geankert, die Kleinfahrzeuge sind. Diese unterliegen auch zukünftig durch die Ausnahme in § 21.09 Satz 2 der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung keinerlei Einschränkungen.

Zu den Nummern 11, 15 bis 20

Die Änderungen dienen der in Artikel 3 beschriebenen Bußgeldbewehrung bei Verstößen gegen die Meldepflicht.

Zu Nummer 14

Mit der Nummer 14 wird die Verweisung aktualisiert.

Zu Artikel 5:

Artikel 5 ändert die Binnenschiffseichordnung.

Zu Nummern 1, 5 Buchstabe a, Nummern 6 und 7

Die Nummern 1, 5 Buchstabe a, Nummern 6 und 7 berücksichtigen die Angaben und Verweise auf die neue Anlage 7.

Zu Nummer 2

Die Begriffsbestimmung zum Mess- und Eichgesetz, das im § 13 der BinSchEO genannt wird, wird aktualisiert.

Zu Nummer 3

Mit der Nummer 3 wird die Bezeichnung des zuständigen Bundesressorts an dessen aktuelle Bezeichnung angepasst.

Zu Nummer 4

Die bisherige Möglichkeit der Hinzuziehung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie kann entfallen. Sie stammt noch aus der Zeit, als das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie für die Schiffseichämter zuständig war. Seit der Neuorganisation der Schiffseichämter im Jahre 1998 bzw. der Errichtung der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt im Jahre 2013 und dem Übergang der Zuständigkeit auf sie, ist diese Möglichkeit nicht mehr notwendig.

Zu Nummer 8

Nummer 8 ergänzt die Binnenschiffseichordnung um eine neue Anlage 7.

Zu Artikel 6:

Artikel 6 ändert die Binnenschiffspersonalverordnung

Zu Nummer 1

Die Nummer 1 passt die Inhaltsübersicht an die Änderungen in dieser Verordnung an. Zugleich wird eine Anpassung nachgeholt, da mit der am 1. Mai 2024 in Kraft getretenen „Ersten Verordnung zur Änderung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung und weiterer Vorschriften des Schifffahrtsrechts“ die Binnenschiffspersonalverordnung um den § 143 ergänzt wurde.

Zu Nummer 2

Mit der Änderung des § 16 Absatz 1 Satz 2 erfolgt eine Anpassung an die Vorgaben der EU-Befähigungsrichtlinie (EU) 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017. Da die Bundesrepublik Deutschland aufgrund der Richtlinie Risikostrecken ausgewiesen hat, sind hierfür besondere Berechtigungen für alle Fahrzeuge erforderlich, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen. Daher verweist der neue § 16 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 auf die Vorschriften, in denen die Fahrzeuge der Richtlinie aufgeführt sind. Auf diese Weise wird künftig auch für Schub- und Schleppboote eine besondere Berechtigung für Risikostrecken erforderlich, während klargestellt wird, dass auf seil- und kettengebundenen Fähren keine besondere Berechtigung für Risikostrecken erforderlich ist. Zusätzlich bleibt es mit dem neuen § 16 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 und 3 bei der Regelung, dass sowohl für Fahrgastboote als auch für Behördenfahrzeuge und Sportfahrzeuge ab 20 m Länge eine besondere Berechtigung Risikostrecke erforderlich ist. Die bisher in § 16 Absatz 1 Satz 2 genannten Fahrgastschiffe und Fähren fallen in den Anwendungsbereich der Richtlinie, im letzteren Falle jedoch nur bei freifahrenden Fähren.

Zu Nummer 3

Die Änderung dient der Erweiterung des § 22 Absatz 4. Derzeit kann nur die ausstellende Behörde eines Zeugnisses eine nachträgliche Tauglichkeitsuntersuchung anordnen. Insbesondere für Qualifikationen der Einstiegs- und Betriebsebene heißt das, dass nur das ausstellende Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt eine entsprechende Anordnung treffen kann. Zudem konnte bisher durch deutsche Behörden keine Tauglichkeitsuntersuchung für ausländische EU-Zeugnisse angeordnet werden. Daher war die bisherige Regelung für Tauglichkeitsanordnungen unter deutlich engeren Zuständigkeitsvoraussetzungen möglich, als die (deutliche

eingriffsintensivere) Aussetzung, die durch jedes Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt und auch für ausländische EU-Zeugnisse angeordnet werden kann. Durch die Änderung des § 22 Absatz 4 Satz 1 wird zudem eine Harmonisierung mit den rheinischen Zeugnissen hergestellt, da dort nach § 8.01 Nummer 2 RheinSchPersV schon jetzt jede zuständige Behörde eine solche Anordnung treffen kann.

Zu Nummer 4

Durch die Änderung des § 25 Absatz 4 Satz 2 wird klargestellt, dass es sich in allen Fällen des § 25 Absatz 4 Satz 2 um frei fahrende Fähren handeln muss, entsprechend dem Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2017/2397, vgl. deren Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b).

Zu Nummer 5

Die Änderung in § 118 Absatz 1 passt die Ersetzungsmöglichkeit an die auch durch Nachwuchsmangel geprägte Situation in der Binnenschifffahrt an und sorgt zugleich für mehr Flexibilität. Mit der „Ersten Verordnung zur Änderung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung und weiterer Vorschriften des Schifffahrtsrechts“ war in der Vorschrift das Wort „Leichtmatrosen“ durch „Decksleute“ ersetzt worden, entgegen der ursprünglichen Regelung in § 3.15 Nummer 1 in Anhang VI der BinSchUO a.F., die „Schiffsjungen“ vorsah. Mit der jetzigen Änderung kann ein Matrose sowohl durch Leichtmatrosen als auch durch Decksleute ersetzt werden. Beide Funktionen gehören der Einstiegsebene an, siehe § 2 Nr. 34 BinSchPersV.

Zu Nummer 6

Der neue § 119 Absatz 3 Nummer 3 schließt eine Lücke. Derzeit ist es nur dem Eigentümer und dem Ausrüster verboten, einen Schiffsführer ohne Befähigungszeugnis einzusetzen, siehe § 119 Absatz 1 Nummer 1. Eine solche Verpflichtung in Hinblick auf die übrigen Besatzungsmitglieder existiert aber nicht. Eigentümer, Ausrüster und der Schiffsführer sind derzeit also nicht verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass als Besatzungsmitglied nur jemand eingesetzt wird, der über das entsprechende Befähigungszeugnis verfügt. Für den Rhein gilt hingegen eine solche, als Verbot ausgestaltete Vorgabe, siehe § 8 Absatz 2 Nummer 1 der Rheinschiffspersonaleinführungsverordnung. Da den Eigentümer und den Ausrüster die Gesamtverantwortung für den Schiffsbetrieb trifft und der Schiffsführer schifffahrtspolizeirechtlich die Gesamtverantwortung für das Schiff trägt sowie auch in der Praxis täglich die Besatzung an Bord einteilt, muss sie alle die Pflicht treffen, für die ausreichende Befähigung der Besatzung zu sorgen.

Zu Nummer 7

Zur Durchsetzung der neu eingeführten Pflicht, für die nötige Befähigung zu sorgen, wird ein Verstoß hiergegen als Ordnungswidrigkeit eingestuft. Es ist nicht ausreichend, dass lediglich das Besatzungsmitglied selbst eine Ordnungswidrigkeit begeht, wenn er ohne das erforderliche Zeugnis tätig ist, s. § 120 Nummer 1, da die Verantwortung für den Personeneinsatz an Bord an anderer Stelle liegt.

Zu Nummer 8

Wegen Zeitablaufs hat sich § 137 erledigt, sodass die Vorschrift gestrichen wird.

Zu Nummer 9

Wegen Zeitablaufs hat sich § 139 Absatz 1 erledigt, sodass die Vorschrift gestrichen wird. Aufgrund der Aufhebung des § 139 Absatz 1 wird die Absatzbezeichnung „(2)“ gestrichen.

Zu Nummer 10

Der neu eingefügte § 144 trägt der Bestimmung des Artikel 38 Absatz 1 und 2 der Richtlinie (EU) 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG Rechnung. Danach werden Patente, die nach der Richtlinie 96/50/EG ausgestellt wurden, in Unionspatente umgetauscht, wobei erworbene Berechtigungen soweit wie möglich geschützt werden. Patente nach der Richtlinie von 1996 berechtigen ohne Größenbeschränkung zum Führen aller Fahrzeuge, also auch von Großverbänden. Diese Rechte sollen gemäß dem Unionsrecht gewahrt werden. Großverbände sind auf deutschen Bundeswasserstraßen nicht zugelassen. Die Möglichkeit, auf Antrag beim Umtausch die besondere Berechtigung für Großverbände zu erwerben, gibt es derzeit schon nach den Vorschriften in Ungarn, wo Großverbände verkehren.

Zu Artikel 7:

Artikel 7 passt das Muster des Ausweises über das Kleinfahrzeugkennzeichen an eine am 1. Mai 2024 in Kraft getretene Änderung der Binnenschifffahrt-Kennzeichnungsverordnung an.

Zu Artikel 8

Zu Nummer 1

Mit der Verordnung des Europäischen Parlaments und Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG wurde die Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung weitreichend abgelöst. Da diese Verordnung nunmehr auch für Fähren gelten wird, kann die unter Nummer 1 genannte Verordnung aufgehoben werden. Mit der Regelung wird die Rechtsanwendung vereinfacht und ein Beitrag zum Bürokratieabbau geleistet.

Zu Nummer 2

Die Zweite Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschifffahrt-Sportbootvermietungsverordnung wird aufgehoben, weil deren Regelungen in dauerhaftes Recht überführt werden.

Zu Nummer 3

Die Verordnung über die Durchführung von behördlichen Befähigungsprüfungen auf Betriebsebene nach der

Binnenschiffpersonalverordnung wird aufgehoben. Denn inzwischen ist für diese Prüfung nicht mehr die GDWS zuständig, sondern die Industrie- und Handelskammern, die hierfür eigenes Satzungsrecht erlassen haben. Mit der Zuständigkeitsänderung ist für die GDWS die Ermächtigungsgrundlage zum Erlass der Verordnung aufgehoben worden, so dass die Aufhebung durch das BMDV aufgrund § 3 Absatz 1 Nummer 6a BinSchAufgG erfolgt.

Artikel 9 (Inkrafttreten)

Artikel 9 regelt gemäß Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 Grundgesetz das Inkrafttreten der Verordnung.

Entwurf