



Bundesgesetzblatt

Teil I

2025

Ausgegeben zu Bonn am 20. Oktober 2025

Nr. 242

Zweite Verordnung zur Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung und sonstiger schiffahrtsrechtlicher Vorschriften¹

Vom 14. Oktober 2025

Das Bundesministerium für Verkehr verordnet, jeweils in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131), 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 sowie des § 14 des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 82; 2023 I 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 1, 2 und 2a, Satz 2, Absatz 2, Absatz 5 Satz 1, Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b sowie des § 14 des Binnenschiffahrtsgesetzes gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit, und
- 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 des § 14 des Binnenschiffahrtsgesetzes im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales:

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:

Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe in der Ausgabe 2023/1, der vom Europäischen Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt (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 Rheinschiffahrt zu verstehen.“

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. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

- 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, Anlageband; 2022 II S. 436; 2024 II Nr. 337; 2024 II Nr. 456), die zuletzt nach Maßgabe der 10. ADN-Änderungsverordnung vom 30. April 2025 (BGBl. 2025 II Nr. 143) 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 1 der Verordnung vom 25. März 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 100) 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 ES-TRIN in Verbindung mit Abschnitt I Artikel 6 sowie Abschnitt II Kapitel 1 Artikel 1.05 der Anlage 5 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 ES-TRIN,
 3. Typgenehmigungen von Fahrtenschreibern im Sinne von Abschnitt V Artikel 1 der Anlage 5 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. In § 4 Absatz 6 wird die Angabe „Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Das Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
4. 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.“
5. In § 20 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 Buchstabe c wird die Angabe „das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „das Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
6. In § 23 Absatz 1 wird die Angabe „Binnenschifffahrtskostenverordnung“ durch die Angabe „BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung“ ersetzt.
7. § 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 Verkehr vorliegt.“
- e) Der bisherige Absatz 6 wird zu Absatz 7.
8. In § 30 Satz 2 wird die Angabe „Absatz 3, 4 und 5“ durch die Angabe „Absatz 4, 5 und 6“ ersetzt.

9. In § 31 Satz 1 Satzteil vor Nummer 1 wird nach der Angabe „(Fahrgäste),“ die Angabe „insbesondere in einem Linienverkehr oder gegen Einzelfahrscheine,“ eingefügt.
10. § 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 Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung, genehmigen, sofern dies für einen ordnungsgemäßen Betrieb des Fahrzeuges angezeigt ist und Belange der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs nicht entgegenstehen.“
11. § 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 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 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 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 ES-TRIN“ und die Angabe „Artikel 30.03 Nummer 4 Buchstabe b ES-TRIN“ durch die Angabe „Artikel 30.05 Nummer 4 Buchstabe b ES-TRIN“ ersetzt.
 - dd) In Nummer 13 wird die Angabe „Artikel 19.13 Nummer 4 Satz 1 und 3 ES-TRIN“ durch die Angabe „Artikel 19.13 Nummer 5 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 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 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 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 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 ES-TRIN“ ersetzt.
12. In § 36 Nummer 10 werden die Angabe „oder Absatz 3 Nummer 17“ und die Angabe „oder ein Zeugnis“ gestrichen.
13. In § 40 wird die Angabe „vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „vom Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

14. 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“.
---------------	---

15. 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 I 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 maschinellem Antrieb;
6. „Wagenmotorfähre“ eine Wagenfähre mit maschinellem Antrieb;
7. „seil- oder kettengebundene Fähren“ 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 mittlerer 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 Lateralfäche vergrößern;
19. „Landeklappe“ 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 auffällender 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 ES-TRIN gilt für freifahrende Fähren mit maschinelltem Hauptantrieb.
2. Kapitel 15 ES-TRIN gilt, wenn die ständige Anwesenheit von Besatzungsmitgliedern auch außerhalb der Arbeitsstunden erforderlich ist.
3. Kapitel 19 ES-TRIN gilt mit folgenden Abweichungen:
 - a) Artikel 19.01 Nummer 3 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 ES-TRIN entsprechen.
 - c) Landeklappen sind als Sammelflächen nach Artikel 19.06 Nummer 8 ES-TRIN geeignet, wenn die Festigkeit und die Stabilität nachgewiesen und die Landeklappen durch feste Absperrvorrichtungen nach § 2.08 Nummer 1 ES-TRIN gesichert sind.
 - d) Landstege nach Artikel 19.06 Nummer 12 Buchstabe e ES-TRIN können durch mindestens zwei gegenüberliegende Landeklappen ersetzt werden, wenn diese geeignet sind, die Aufgabe der Landstege zu erfüllen; bei Personenfähren genügt eine Landeklappe.
 - e) Toiletten nach Artikel 19.06 Nummer 17 ES-TRIN sind nur erforderlich, wenn beim Übersetzverkehr von einem Ufer zum anderen die Fahrtdauer zehn Minuten übersteigt. Soweit keine Toiletten erforderlich sind, sind Einrichtungen zum Sammeln und Entsorgen häuslicher Abwässer nach Artikel 19.14 ES-TRIN nicht erforderlich.
 - f) Ein zweites unabhängiges Antriebssystem nach Artikel 19.07 ES-TRIN ist für seil- und kettengebundene Fähren nicht erforderlich.
 - g) Abweichend von Artikel 19.10 Nummer 7 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 von dem ES-TRIN
 - a) eine motorisch angetriebene Lenzpumpe nach Artikel 19.08 Nummer 5 ES-TRIN,
 - b) eine tragbare Feuerlöschpumpe nach Artikel 19.12 Nummer 2 ES-TRIN und
 - c) ein Hydrant am Steuerhaus nach Artikel 19.12 Nummer 3 Buchstabe a 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:
- Artikel 19.08 Nummer 4 bis 6 sowie Nummer 9 und 10 ES-TRIN,
 - Artikel 19.09 Nummer 1 Satz 1 und Nummer 11 ES-TRIN,
 - Artikel 19.12 Nummer 1 bis 8 ES-TRIN.

§ 2.02

Fährkörper

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

§ 2.03

Nachweis der Intakt- und Leckstabilität

- 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 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.
- Können beim Krängungsversuch nur ungenügende Krängungswinkel erzielt werden oder führt die Durchführung des Krängungsversuchs zu unzumutbaren Schwierigkeiten, so kann Artikel 22.06 Nummer 2 ES-TRIN angewendet werden.
- In der Berechnung für Personen, Landfahrzeuge und Großvieh sind mindestens folgende Last- und Maßannahmen zu verwenden:

Nutzlast	Last- annahmen	Abmessungen L · B · H	mittlere Höhe der Ladung über Deck	mittlere Höhe des Massen- schwer- punktes über Deck	mittlere Höhe des Schwer- punktes der Wind- angriffsfläche der Ladung über Deck
	[t]	[m]	[m]	[m]	[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

Die 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.

- Die Berechnung der Intaktstabilität muss abweichend von Artikel 19.03 Nummer 2 ES-TRIN mindestens folgende Ladefälle erfassen:
 - Fähre ausschließlich mit Personen beladen,
 - 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 Intakstabilität zu nutzen.

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

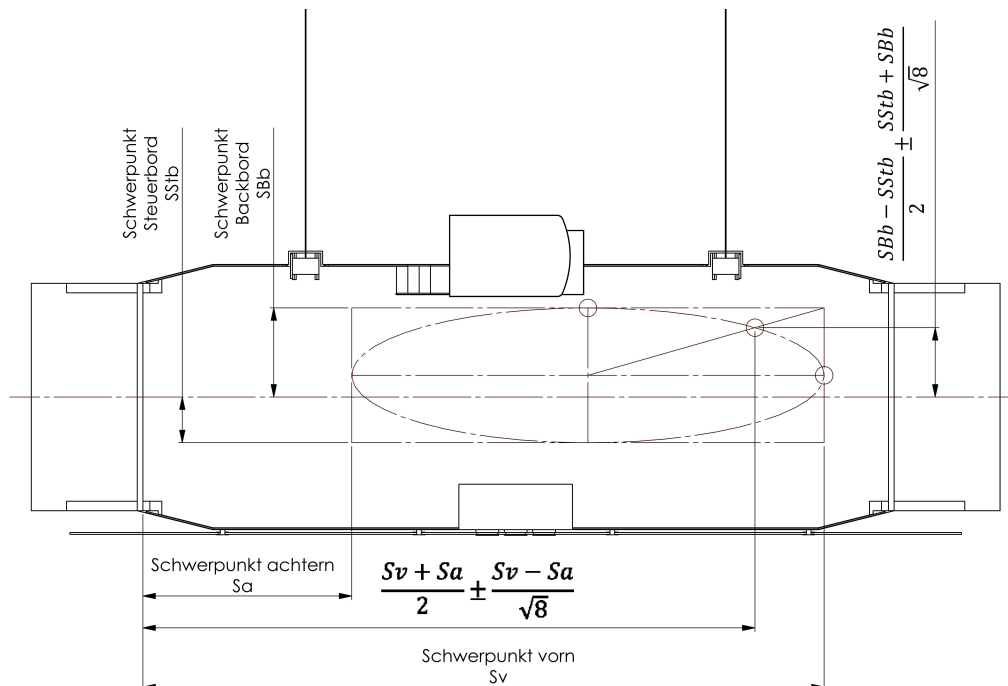


Abbildung 1: Skizze zur maximalen Anzahl der Personen in möglichst ungünstigen Aufstellungen

- 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 ungünstigen 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 mittiger 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 Intakstabilität 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 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 (m^3),
- 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 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 ES-TRIN die Ladefälle nach Nummer 4 nachgewiesen werden,
- b) müssen die Fähren den 1-Abteilungsstatus nach Artikel 19.03 Nummer 9 ES-TRIN nicht einhalten, wenn der 2-Abteilungsstatus nach Artikel 19.03 ES-TRIN eingehalten wird,
- c) darf der B/3-Abstand nach Artikel 19.03 Nummer 9 Buchstabe a 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 ES-TRIN entsprechend.

7. Während der Fahrt und beim Beladen oder Entladen der Fähre darf der nach Artikel 19.03 Nummer 2 und 3 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 Fährgefäß 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 ES-TRIN oder
- e) eine Kombination aus den genannten Möglichkeiten nach Satz 2 Buchstabe a bis d zu gewährleisten.

§ 2.04

Einsenkungsmarken

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

§ 2.05

Festigkeit des Wagendecks

Bei Wagenfahren 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 ES-TRIN können durch Sammelrettungsmittel nach Artikel 19.09 Nummer 5 ES-TRIN in Verbindung mit Artikel 19.09 Nummer 7 bis 9 ES-TRIN ersetzt werden.
2. Landeklappen können als Übergangseinrichtungen nach Artikel 19.09 Nummer 3 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 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 ES-TRIN absehen; dabei gelten die Landeklappen als vergleichbare Einrichtungen zu Plattformen, wenn diese die in Artikel 19.15 Nummer 5 und 6 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 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 ES-TRIN sinngemäß,
 - b) Artikel 8.08 Nummer 1 und 2 ES-TRIN, wobei eine Handlenzpumpe oder ein Schöpfgefäß ausreicht,
 - c) Kapitel 10 bis 12 ES-TRIN sinngemäß,
 - d) Artikel 13.02 Nummer 2 Buchstabe b ES-TRIN, wobei ein Behälter ausreicht,
 - e) Artikel 13.02 Nummer 3 Buchstabe a, c und e bis h ES-TRIN,
 - f) Artikel 13.08 Nummer 2 ES-TRIN,
 - g) Artikel 19.01 Nummer 2 ES-TRIN,
 - h) Artikel 19.06 Nummer 10 und 12 Buchstabe a, b, c ES-TRIN, soweit baulich zumutbar,
 - i) Artikel 19.09 Nummer 1 ES-TRIN, wobei zwei Rettungsringe ausreichen,
 - j) Artikel 19.09 Nummer 4, 8 und 9 ES-TRIN und
 - k) Kapitel 8 und 9 des ES-TRIN entsprechend sowie Artikel 13.03 ES-TRIN, wobei ein Feuerlöscher ausreicht, wenn die Kahnfähre oder Kahnseilfähre mit einem Hilsantrieb 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 ES-TRIN.
2. Das örtlich zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt kann auf Antrag auf den Wasserstraßen der Zone 4 von dem Erfordernis einer Ankerausrüstung 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.

§ 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 Satzes 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):

- $W_Q = (c_{WQ} \cdot A_{Lat} + 2 \cdot A_{Gier}) \cdot \frac{p}{2000} \cdot v^2 + \frac{\Delta \cdot i \cdot g}{1000}$;
- $T_S = \left(1 + 5,8995 \cdot F_{nB}^2 \cdot \left(\frac{L}{B} \right)^{\frac{1}{5}} \cdot \left(\frac{B}{h} \right)^{\frac{1}{2}} \right) \cdot \left(T + \frac{\tan(\Phi) \cdot B}{2} \right)$;
- $\text{Aufstau} = 5,8995 \cdot F_{nB}^2 \cdot \left(\frac{L}{B} \right)^{\frac{1}{5}} \cdot \left(\frac{B}{h} \right)^{\frac{1}{2}} \cdot \left(T + \frac{\tan(\Phi) \cdot B}{2} \right)$;
- $c_{WQ} = 2,8322 \cdot c_{WQ0} \cdot f_h \cdot f_\Phi \cdot F_{nB}^{\frac{1}{4}} - \frac{1}{2} + \frac{\text{Bewuchs}}{2}$;
- $c_{WQ0} = \left(-0,002 \cdot \frac{L}{B} + 0,003 \right) \cdot \frac{L}{T} + \left(0,11 \cdot \frac{L}{B} + 0,92 \right)$;
- $f_h = 1 + 0,03 \cdot \frac{L}{T} \cdot \left(1 - \left(1 - \frac{T}{h} \right)^{0,6} \right)$;
- $f_\Phi = 1 + \frac{|\Phi|}{5} \cdot \left(\left(-0,006 \cdot \frac{L}{B} + 0,035 \right) \cdot \frac{L}{T} + 0,45 \right)$;
- $F_{nB} = \frac{v}{\sqrt{g \cdot B}}$;

- W_Q = Widerstand durch Queranströmung [kN];
- W_W = Windwiderstand nach Artikel 19.03 Nummer 5 ES-TRIN [kN];
- W_{Oges} = Gesamtwiderstand bei Krängung Richtung Oberstrom [kN];
- W_{Uges} = Gesamtwiderstand bei Krängung Richtung Unterstrom [kN];
- A_{Lat} = Lateralplanfläche in Strömungsrichtung ohne Gierschwert [m²];
- A_{Gier} = Zusätzliche Lateralplanfläche durch ein Gierschwert [m²];
- p = Dichte des Wassers $\left[\frac{kg}{m^3} \right]$;
- v = Fließgeschwindigkeit des Gewässers $\left[\frac{m}{s} \right]$;
- Δ = Masse der Verdrängung [t];
- i = Gefälle des Gewässers $\left[\frac{m}{km} \right]$;
- $Bewuchs$ = 1 bei starkem Bewuchs der Außenhaut, 0 bei schwachem Bewuchs;
- L = Länge [m];
- B = Breite [m];
- T = Tiefgang mit eventuellem Gierschwert [m];
- H = Seitenhöhe bis zum tiefsten Punkt des Fährdecks [m];
- h = Wassertiefe [m];
- Φ = Krängungswinkel [°];
- g = Erdbeschleunigung = 9,81 $\left[\frac{m}{s^2} \right]$;
- $Aufstau$ = Hydrodynamische Vergrößerung des Tiefgangs oberstromseitig [m];
- T_S = Tiefgang vergrößert durch Krängung und Aufstau [m];
- F_{SO} = Freibord Richtung Oberstrom, verringert durch Krängung und Aufstau [m];
- F_{SU} = Freibord Richtung Unterstrom, verringert durch Krängung und Aufstau [m];
- $M_A [\Phi]$ = Aufrichtendes hydrostatisches Moment bei Krängungswinkel Φ [kNm];
- M_{QKr} = Krängendes Moment aus der Queranströmung [kNm];
- M_W = Krängendes Moment aus dem Winddruck [kNm];
- M_{ZO} = Krängendes Moment Ladungsverschiebung Richtung Oberstrom [kNm];
- M_{ZU} = Krängendes Moment Ladungsverschiebung Richtung Unterstrom [kNm];
- M_{KrO} = Summe der krängenden Momente Richtung Oberstrom [kNm];
- 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.

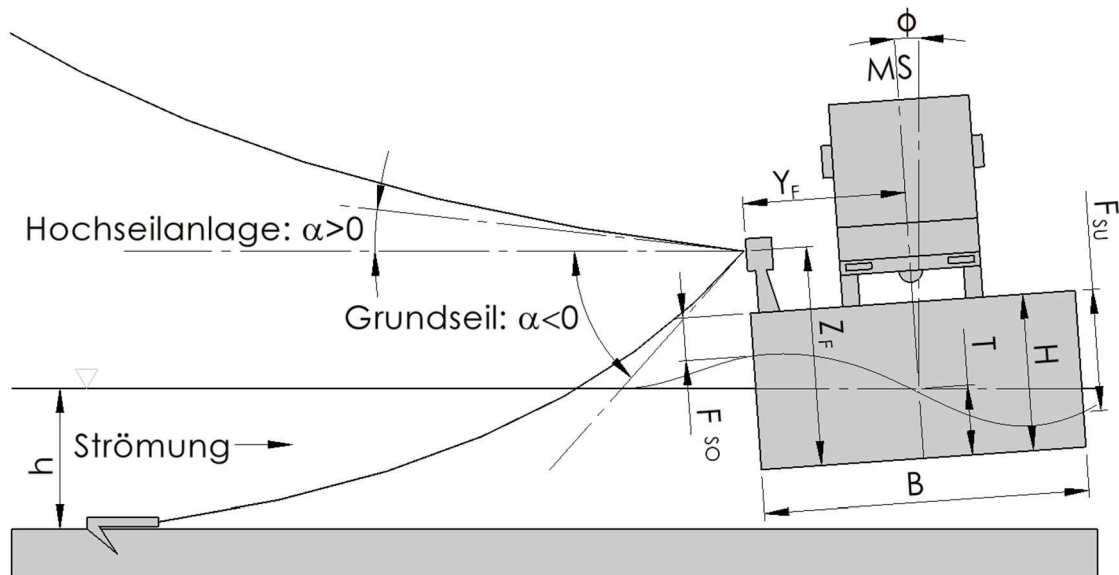


Abbildung 2: Darstellung der Winkel und Bezugsgrößen für den Nachweis der Intaktheit

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
- $Z_1 = (0 \cdot P_F) + (0 \cdot P_{P1})$ (Seil- oder kettengebundene Fähre leer),
 - $Z_2 = (0,5 \cdot P_F) + (1 \cdot P_{P2})$ (halbe Zuladung),
 - $Z_3 = (1 \cdot P_F) + (1 \cdot P_{P3})$ (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 Intaktheit 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
- Hochwasserstand (HW),
 - Mittelwasserstand (MW) und
 - 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:

- bei Belastung der seil- oder kettengebundenen Fähre ausschließlich mit Personen
 - die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste,
 - die Verdrängung (m^3),
- bei Belastung der seil- oder kettengebundenen Fähre mit Personen, Landfahrzeugen oder sonstigen Lasten
 - die höchstzulässige Anzahl der Fahrgäste,
 - 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 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 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 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 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 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.

Kapitel 4**Übergangsbestimmungen für Fähren**

§ 4.01

Übergangsbestimmungen für Fähren, die schon in Betrieb sind

Fähren, 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 Fähren, 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
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 Fahren	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
3.05	Prüfung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Fährzeugnisses
3.06	Prüfbedingungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Fährzeugnisses
3.07	Bescheinigung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Fährzeugnisses

“.

c) In § 5.02 wird nach Nummer 4 die folgende Nummer 5 eingefügt:

„5. Verlaufen Rohrleitungen von der Toilette durch wasserdichte Schotte oder Abteilungen, so gilt Artikel 19.02 Nummer 13 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 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.
16. 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.

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

„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^(*) / m³^(*)

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 § 6 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.

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 beigelegt:

- 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.

- Seite 2 -

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.

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.

- Seite 2 -

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 <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Nr.</th> <th colspan="3">Fährstellen</th> </tr> <tr> <th>auf</th> <th>zwischen</th> <th>und</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>4</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>6</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>8</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10</td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> 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.			Nr.	Fährstellen			auf	zwischen	und	1				2				3				4				5				6				7				8				9				10			
Nr.	Fährstellen																																																
	auf	zwischen	und																																														
1																																																	
2																																																	
3																																																	
4																																																	
5																																																	
6																																																	
7																																																	
8																																																	
9																																																	
10																																																	
11. Die Gültigkeit dieses Fährzeugnisses erlischt am																																																	

^(*) Nichtzutreffendes streichen.

- Seite 3 -

Fährzeugnis Nr. der Untersuchungskommission

12. Länge a) $L_{\text{üa}}$ m b) L m c) L_{WL} m	13. Breite a) $B_{\text{üa}}$ m b) B m c) B_{WL} m	14. Tiefgang a) $T_{\text{üa}}$ m b) T m 15. Seitenhöhe m																																											
16. Anzahl wasserdichter Querschotte	17. Ladefläche m^2	18. Ladehöhe m																																											
19. Maximal zulässige Ladefälle																																													
		<table border="1"> <tr> <th rowspan="2"></th> <th rowspan="2">Frei fahrende Fähren</th> <th colspan="3">Seil- oder kettengebundene Fähren</th> </tr> <tr> <th>Niedrigwasser^(*)</th> <th>Mittelwasser^(*)</th> <th>Hochwasser^(*)</th> </tr> <tr> <td>Freibord</td> <td>(cm)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anzahl Fahrgäste</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Verdrängung</td> <td>(m^3)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Tragfähigkeit</td> <td>(t)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>zulässiges Gesamtgewicht eines Fahrzeugs</td> <td>(t)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>zulässiges Gesamtgewicht des schwersten Landfahrzeugs</td> <td>(t)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>zulässige Einzel-/Doppelachs- last</td> <td>(t)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		Frei fahrende Fähren	Seil- oder kettengebundene Fähren			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-/Doppelachs- last	(t)			
	Frei fahrende Fähren	Seil- oder kettengebundene Fähren																																											
		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-/Doppelachs- last	(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	Hersteller	Motortyp	Typ- genehmigungs- Nr.	Motor- identifizierungs- Nr.	Leistung (kW)	Verwendungszweck																																							

^(*) Nichtzutreffendes streichen.

- Seite 4 -

Fährzeugnis Nr. der Untersuchungskommission

25. Ruderanlagen					
Anzahl Hauptruderblätter	Haupttruderantrieb	- handbetrieben(*)	- elektrisch(*)		
		- elektrisch/hydraulisch(*)	- hydraulisch(*)		
Bugsteuereinrichtung Ja / Nein(*)	- Bugruder(*) - Bugstrahlruder(*) - 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 Stilliegen nach den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften.					
31. Zusätzliche Ausrüstung auf Wasserstraßen der Zonen 1, 2-See oder 2-Binnen 					

(*) Nichtzutreffendes streichen.

- Seite 5 -

Fährzeugnis Nr. der Untersuchungskommission

32. Sonstige Ausrüstung		
Wurfleine ^(*)	Sprechverbindung	Wechselsprechanlage ^(*)
Landsteg nach Artikel 13.02 Nr. 3 d ES-TRIN ^(*) / nach Artikel 19.06 Nr. 12 e ES-TRIN ^(*) , Länge m		Gegensprechanlage ^(*) Interne betriebliche Sprechverbindung ^(*)
Bootshaken ^(*)	Sprechfunkanlage	Verkehrskreis Schiff – Schiff ^(*)
Anzahl Verbandkasten ^(*)		Verkehrskreis nautische Information ^(*)
Doppelglas ^(*)		Verkehrskreis Schiff – Hafenbehörde ^(*)
Plakat betreffend die Rettung Ertrinkender ^(*) vom Steuerstand bedienbare Scheinwerfer ^(*)	Krane	nach Artikel 14.12 Nr. 9 ES-TRIN ^(*)
Anzahl feuerbeständige Behälter ^(*)		andere mit einer Nutzlast bis 2 000 kg ^(*)
Außenbordtreppe/-leiter ^(*)		
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.		

- Seite 6 -

Fährzeugnis Nr. der Untersuchungskommission

36. Ausrüstung der Fähre im Hinblick auf die Besatzung

Die Fähre erfüllt(*) / erfüllt nicht(*) Standard S1 nach Artikel 31.02 ES-TRIN

Die Fähre erfüllt(*) / erfüllt nicht(*) Standard S2 nach Artikel 31.03 ES-TRIN

37. Mindestbesatzung der Fähre im Übersetzverkehr

Besatzung	
Befähigung	Anzahl
Fährführer	
Decksmann 180	
Decksmann	
.....	
.....	

Die Fähre verfügt über eine Festmachevorrichtung

- an allen Fährstellen(*)
- an folgenden Fährstellen:

.....

.....

Bemerkungen (Bedingungen und Auflagen):

.....

.....

.....

.....

38. Die Fähre ist im sonstigen Schiffsverkehr geeignet für die Betriebsform

.....

39. Mindestbesatzung der Fähre im sonstigen Schiffsverkehr

Besatzung (Befähigung und Anzahl)	Betriebsform			
				
Schiffsführer				
Steuermann				
Bootsmann				
Matrose				
Leichtmatrose				
Maschinenkundiger				
.....				
.....				

Bemerkungen (Bedingungen und Auflagen):

.....

.....

.....

.....

(*) Nichtzutreffendes streichen.

- Seite 7 -

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.

- Seite 8 -

Fährzeugnis Nr. der Untersuchungskommission

41. Bescheinigung für Flüssiggasanlage(n)Die auf der Fähr 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.

- Seite 9 -

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 Gliederdurchmes- ser	Mindestbruchlast (kN)	Art der Endbefestigung

Anschlagmittel, Rollen und Bedieneinrichtungen

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

Bau-, Tragwerke und Verankerungen (inkl. Grundanker)

Art des Bau- oder Tragwerks / der Verankerung	Ort /Stelle	Anker- masse (kg) / Haltekraft der Verankerung (kN)	Anderer charakte- ristischer Parame- ter (mit Wert)	Nächste Prüfung oder Landrevision

Bemerkungen (Bedingungen und Auflagen):

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

Diese Bescheinigung gilt bis zum

.....
(Ort)

.....
(Datum)

.....
Untersuchungskommission

Siegel

.....
(Unterschrift)

^(*) Nichtzutreffendes streichen.

Fahrzeugnis Nr. der Untersuchungskommission

[illegible]

(*) Nichtzutreffendes streichen.“

Muster 4**Muster des vorläufigen Fährzeugnisses**

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 und
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) Die Bescheinigung ist gültig bis zum		8. Seil- und Kettenanlagen Die Bescheinigung ist gültig bis zum
(*) Nichtzutreffendes streichen.		

- Seite 2 -

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																
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2" style="padding: 5px;">Besatzung</th> </tr> <tr> <th style="width: 70%; padding: 5px;">Befähigung</th> <th style="width: 30%; padding: 5px;">Anzahl</th> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Fährführer</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">.....</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Decksmann 180</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">.....</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Decksmann</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">.....</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">.....</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">.....</td> </tr> </table>			Besatzung		Befähigung	Anzahl	Fährführer		Decksmann 180		Decksmann			
Besatzung																
Befähigung	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																
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 nach Anhang II § 3.05 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung für die Prüfung der Seile/Ketten einschließlich der zugehörigen Abspannmasten und Verankerungen bei seil- und kettengebundenen Fähren		Ort, Datum
Name des Sachverständigen		
Anschrift Tel.-Nr.		
Name der Fähre	Art der Fähre	Einheitliche europäische Schiffsnummer
Fahrzeugnis Nr.	Datum der letzten Untersuchung der Fähre	Fahrzeugnis 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:	

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.):
- Kettenföhren: Querketten
 - Gierseilanlagen: Verbindungsketten, Ankerketten (=Halteketten)

2.2 Prüfung

Nr.	Zustand der Seile und Seilendfestigungen / der Ketten und Kettenendbefestigungn			
1	☐ in Ordnung	☐ Mängel festgestellt	Grad der Ablegereife:	☐ Austausch erforderlich
2	☐ in Ordnung	☐ Mängel festgestellt	Grad der Ablegereife:	☐ Austausch erforderlich
3	☐ in Ordnung	☐ Mängel festgestellt	Grad der Ablegereife:	☐ Austausch erforderlich
4	☐ in Ordnung	☐ Mängel festgestellt	Grad der Ablegereife:	☐ Austausch erforderlich
5	☐ in Ordnung	☐ Mängel festgestellt	Grad der Ablegereife:	☐ Austausch erforderlich
6	☐ in Ordnung	☐ Mängel festgestellt	Grad der Ablegereife:	☐ 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	☐ in Ordnung	☐ Mängel festgestellt	☐ Reparatur erforderlich	☐ Austausch erforderlich
2	☐ in Ordnung	☐ Mängel festgestellt	☐ Reparatur erforderlich	☐ Austausch erforderlich
3	☐ in Ordnung	☐ Mängel festgestellt	☐ Reparatur erforderlich	☐ Austausch erforderlich
4	☐ in Ordnung	☐ Mängel festgestellt	☐ Reparatur erforderlich	☐ Austausch erforderlich
Mängel/Bemerkungen:				

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 charakteristi- scher 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				☐ nicht zutreffend
☐ in Ordnung	☐ Mängel festgestellt	☐ Reparatur erforderlich	☐ Austausch erforderlich	
Mängel/Bemerkungen:				

4.2.2 Zustand der Fundamente				☐ nicht zutreffend
☐ in Ordnung	☐ Mängel festgestellt	☐ Reparatur erforderlich	☐ Sanierung erforderlich	
Mängel/Bemerkungen:				
Werden die Fundamente Geodaten überwacht?		☐ ja	☐ nein	
Letzte Vermessung/Geodatenbestimmung erfolgte		am:	durch:	
Nächste Vermessung/Geodatenbestimmung erforderlich		am:		
Mängel/Bemerkungen:				

4.2.3 Zustand der Verankerungen oder Grundanker (inkl. Befestigungen)				☐ nicht zutreffend
Art der Befestigung:				
☐ in Ordnung	☐ Mängel festgestellt	☐ Reparatur erforderlich	☐ Sanierung erforderlich	
Mängel/Bemerkungen:				

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		
☐ Ja, die Anlage ist betriebsbereit	☐ Nein, die Anlage ist nicht betriebsbereit	☐ Bemerkungen/Mängel beachten
5.2 Mängelbeseitigung ☐ Nachbesichtigung ist erforderlich bis zum ☐ Die Beseitigung der festgestellten Mängel ist mit einem Reparaturbericht bis zum zu belegen. ☐ Die Beseitigung der festgestellten Mängel ist schriftlich anzuzeigen bis zum		
5.3 Nachbesichtigung ☐ Nachbesichtigung ist erfolgt am:		
5.4 Gültigkeit der Prüfung/dieses Abnahmeprotokolls ☐ Die nächste Prüfung soll spätestens stattfinden am ☐ Das Abnahmeprotokoll ist gültig bis zum		

6. Bedingungen und Auflagen

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 Fährten 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 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“

18. 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 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.“

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 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 Binnenschiffahrt-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 Binnenschiffahrt-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 12402-3 : April 2021, DIN EN ISO 12402-4 : April 2021 entsprechen, vorzuhalten.“

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

„Anlage 1
(zu § 3)

Amtliche Vermerke (z. B. Veränderungen):

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt

(Ort, Datum)

Dienststempel

Im Auftrag

(Unterschrift)

.....

Die Gültigkeit des Bootszeugnisses wird verlängert bis:

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt

(Ort, Datum)

Dienststempel

Im Auftrag

(Unterschrift)

Bundesrepublik Deutschland

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung
des Bundes



Bootszeugnis

Nr.

7. In Anlage 2 wird in der Fußnote 1 die Angabe „vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „vom Bundesministerium für 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 Liepe)	57,10 (Untertor Schleuse Zerpenschleuse)	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:

„Anhang 2
(zu Anlage 6)

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.
- Schleusenammern nur auf Weisung des Schleusenpersonals befahren oder ansteuern, wenn keine Bootsschleusen vorhanden sind. Bei Selbstbedienungsschleusen Hinweisschilder in den Schleusen-vorhäfen 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 freigehalten.
- 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 Drempeel 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!

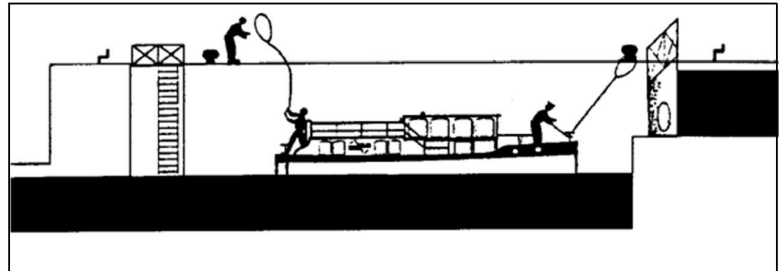
Verhalten in der Schleusenkammer – Praxis

Aufwärtsschleusen

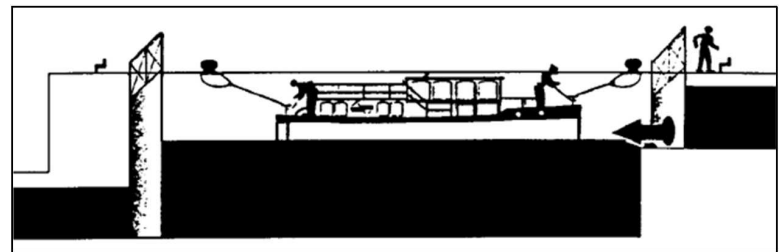
Fahren Sie langsam ein.

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

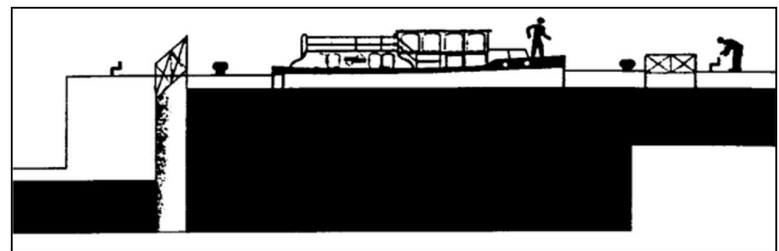
Bei Selbstbedienungsschleusen nach Hinweisen der Anzeigetafel vorgehen.



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.

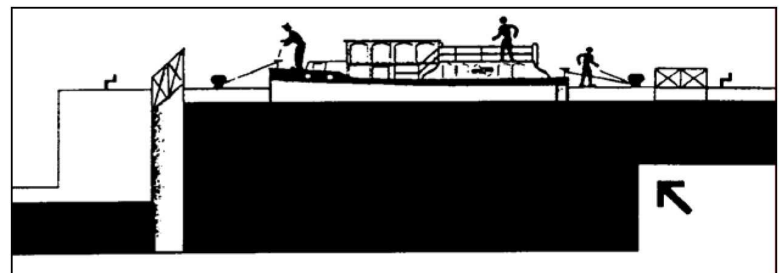


Abwärtsschleusen

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

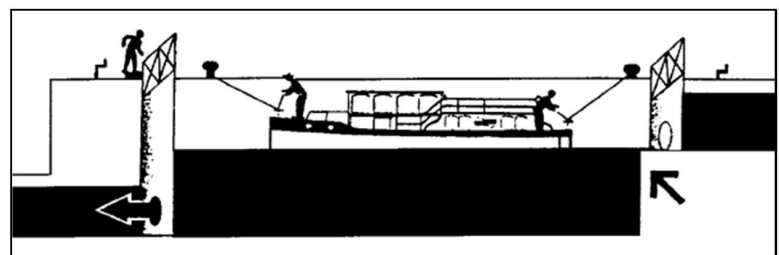
Legen Sie die Leinen jeweils um einen Poller und nehmen Sie die Enden auf das Boot zurück.

Bei Selbstbedienungsschleusen nach Hinweisen der Anzeigetafel vorgehen.

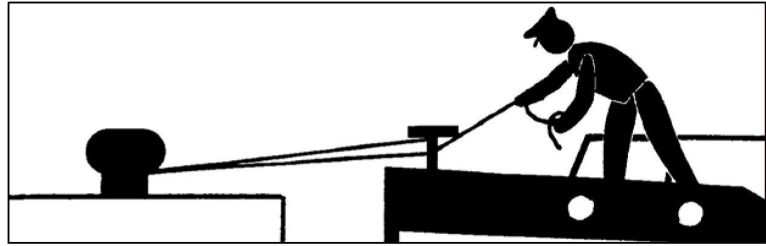


Jeweils eine Person bedient eine Leine. Während des Absinkens Leine locker laufen lassen. Abstand zum Drempel und zu den Schleusentoren halten.

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.“



Artikel 3

Änderung der Verordnung zur Einführung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung

Die Verordnung zur Einführung der Binnenschiffahrtsstraßen-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; 2024 I 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 Binnenschiffahrtskarte 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.

ab) 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 Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung

Die Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (Anlage zu § 1 Absatz 1 der Verordnung zur Einführung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung vom 16. Dezember 2011) (BGBl. 2012 I S. 2, 1666), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 5. August 2025 (BGBl. 2025 II Nr. 216) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1.01 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 44 wird in der Angabe 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 Binnenschiffahrt (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 Rheinschiffahrt 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 Binnenschiffpersonalverordnung, der nach der Binnenschiffpersonalverordnung gleichgestellte Nachweis oder das nach der Binnenschiffpersonalverordnung 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 Binnenschifffahrtskarte 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 Binnenschifffahrtskarte 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. In § 14.29 Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb wird die Angabe „Satz 2, 3“ durch die Angabe „Satz 2 bis 4“ ersetzt.

13. Nach § 14.15 Nummer 2 Satz 3 wird 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.“

14. § 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 (Ruhmündung) bis km 0,80			
	a) Fahrzeug	135,00	12,00	3,00
	b) Verband	193,00	22,90	3,00
	– 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	135,00	12,00	3,00
	b) Verband	186,50	12,00	3,00
	– die zulässige Abladetiefe darf überschritten werden, wenn der Wasserstand des Rheins eine größere Ablade-			

Binnenschiffahrtsstraße	Länge m	Breite m	Abladetiefe m
tiefe 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	135,00	12,00	3,00
b) Verband	186,50	12,00	3,00
– 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 –“.			

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

Binnenschiffahrtsstraße	Länge m	Breite m	Abladetiefe m
„1.2.1 km 0,16 (Ruhrorter Hafen) bis km 45,60 (Dortmund-Ems-Kanal) mit Verbindungskanal zur Ruhr			
a) Fahrzeug	110,00 135,00	9,65 11,45	2,60 2,50
b) Verband	165,00 186,50	9,65 11,45	2,60 2,50
– von km 0,16 (Ruhrorter Hafen) bis km 0,65 (Schleuse Duisburg-Meiderich) verringert sich			
a) die zulässige Abladetiefe von 2,60 m, wenn der Wasserstand des Rheins am Pegel Ruhrort unter die Marke 222 sinkt, und			
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,			
– 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 –			
soweit nachfolgend nicht etwas anderes festgelegt ist			
1.2.2 km 0,16 bis km 0,65 (Schleuse Duisburg-Meiderich)			
a) Fahrzeug	135,00	11,45	3,00
b) Verband	186,50	11,45	3,00
– die zulässigen Abladetiefen verringern sich, wenn der Wasserstand des Rheins am Pegel Ruhrort			
a) bei einer Abladetiefe von 3,00 m unter die Marke 262,			
b) bei einer Abladetiefe von 2,80 m unter die Marke 242,			
c) bei einer Abladetiefe von 2,60 m unter die Marke 222 und			
d) bei einer Abladetiefe von 2,50 m unter die Marke 212 sinkt,			
um das Maß des jeweiligen Absinkens des Wasserstandes –“.			

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)			
a) Fahrzeug	135,00	11,45	2,80
b) Verband	186,50	11,45	2,80
– 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 –			
soweit nachfolgend nicht etwas anderes festgelegt ist			
1.3.2 km 0,24 bis km 0,90 (Rhein-Lippe-Hafen)			
Verband	193,00	22,90	2,80
– 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 –“.			

15. Nach § 15.15 Nummer 2 Satz 3 wird 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.“

16. In § 15.29 Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc wird die Angabe „Satz 2, 3“ durch die Angabe „Satz 2 bis 4“ ersetzt.

17. § 16.02 Nummer 6 bis 7 werden durch die folgenden Nummern 6 bis 7 ersetzt:

Binnenschifffahrtsstraße	Länge m	Breite m	Fahrrinnentiefe/ 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	8,20	je nach Wasserstand“.

18. Nach § 16.15 Nummer 2 Satz 3 wird 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.“

19. In § 16.29 Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb wird jeweils die Angabe „Satz 2, 3“ durch die Angabe „Satz 2 bis 4“ ersetzt.

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

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

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

23. 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.“

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

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 38 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323) 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 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:

„Anlage 7

Muster des Eichverzeichnisses für Eichscheine und Eichbescheinigungen

Verzeichnis der Eichscheine und Eichbescheinigungen Zentralstelle – GDWS/Schiffseichamt

Jahr

Verzeichnis der Eichscheine für Binnenschiffe:

Linke Seite

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

Rechte Seite

Fahrzeug				Eintragungen über Einziehung von Eichscheinen und sonstige Bemerkungen
Name	Art	Tragfähigkeit (t)	Wasser- verdrängung (m³)	

Verzeichnis der Eichbescheinigungen für Sportboote:

Linke Seite

Eichbescheinigung für Sportboote		Art des Eichvorgangs				Schiffseigner Name Adresse
Eich- zeichen	vom	Berechnung der Wasserverdrängung nach		Baumuster- Eichung	Über- prüfung von Nachbauten	
		Simpsonregel	Formel			
		am	am			

Rechte Seite

Sportboot			Sonstige Bemerkungen“.
Name	Art	Wasser- verdrängung (m³)	

Artikel 6

Änderung der Binnenschiffspersonalverordnung

Die Binnenschiffspersonalverordnung vom 26. November 2021 (BGBl. I S. 4982, 5204; 2023 I Nr. 144), 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 wird wie folgt geändert:
 - a) 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 verlangen:

 1. sein Arbeitgeber,
 2. der Schiffsführer,
 3. die zuständige Behörde oder

4. jedes Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt für Zeugnisse auf Einstiegs- und Betriebsebene.

In den Fällen des Satzes 1 Nummer 1 und 2 hat das Besatzungsmitglied den aktuellen Tauglichkeitsnachweis zudem der ausstellenden Behörde vorzulegen.“

b) Absatz 5 wird gestrichen.

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; 2024 I Nr. 115) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Die Anlage wird durch die folgende Anlage ersetzt:

„Vorderseiten

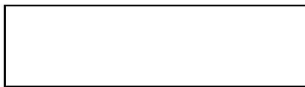
BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung
des Bundes



Ausweis

über das
Kleinfahrzeugkennzeichen



(Vor- und Familienname bzw. Firmenname)

geboren am

Anschrift

ist vorstehendes Kennzeichen für sein/ihr Kleinfahrzeug
mit folgenden glaubhaft gemachten/nachgewiesenen
technischen Daten zugeteilt worden:

Fahrzeugart:

Hersteller:

Fabrikat:

Baunummer:

Hauptbaustoff:

Länge: m

Breite: m

Wasserverdrängung: m³

Baujahr: 1992

1. Motor

Hersteller:

Motor-Fabrikat:

Motor-Nummer:

Leistung: kW

2. Motor

Hersteller:

Motor-Fabrikat:

Motor-Nummer:

Leistung: kW

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsamt:

(Ort und Datum der Ausstellung)

Im Auftrag

(Unterschrift)

Rückseiten

Raum für amtliche Vermerke:

Besondere Hinweise:

- 1 Das Kennzeichen muss außen an beiden Bug- oder Heckseiten oder am Spiegelheck deutlich lesbar und in heller Farbe auf dunklem Grund oder in dunkler Farbe auf hellem Grund in mindestens 10 cm großen Buchstaben und Zahlen angebracht sein. Es muss jederzeit deutlich sichtbar sein.
- 2 Dieser Ausweis ist an Bord des Fahrzeugs mitzuführen und den zuständigen Personen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes oder der Wasserschutzpolizei auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.
- 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

Außerkräfttreten

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 7 der Verordnung vom 5. Januar 2022 (BGBl. I S. 2) geändert worden ist,
2. die Zweite Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Binnenschifffahrt-Sportbootvermietungsverordnung vom 31. März 2021 (VkBf. S. 587), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. September 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 249) geändert worden ist,
3. die Verordnung über die Durchführung von behördlichen Befähigungsprüfungen auf Betriebsebene nach der Binnenschiffspersonalverordnung vom 21. Juni 2022 (BANz AT 05.07.2022 V2).

Artikel 9

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach Verkündung in Kraft.

Berlin, den 14. Oktober 2025

Der Bundesminister für Verkehr

Patrick Schnieder

Der Bundesminister
für Umwelt, Klimaschutz,
Naturschutz und nukleare Sicherheit

Carsten Schneider

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 297 vom 13.11.2015, S. 9; L, 2025/90535, 27.6.2025)
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 (ABl. L, 2024/1183, 30.4.2024; 2025/90317, 9.4.2025) 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)