

Nationale Sonderbestimmungen (Anhang X zur Binnenschiffsuntersuchungsordnung)

BinSchUO2008Anh X

Ausfertigungsdatum: 06.12.2008

Vollzitat:

"Nationale Sonderbestimmungen(Anhang X zur Binnenschiffsuntersuchungsordnung) vom 6. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2450)"

Fußnote

(+++ Text in Bearbeitung +++)

(+++ Text der Binnenschiffsuntersuchungsordnung siehe: BinSchUO 2008 +++)

Inhaltsverzeichnis

Teil I Fähren

Kapitel 1 Sondervorschriften für Fähren, Allgemeines

§§

- 1.01 Begriffsbestimmungen
- 1.02 Allgemeines
- 1.03 Fährzeugnis
- 1.04 Gültigkeitsdauer des Fährzeugnisses
- 1.05 Kennzeichnung der Fähren

Kapitel 2 Bau, Einrichtung und Ausrüstung von Fähren

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

Kapitel 3 Zusätzliche Anforderungen an seil- und kettengebundene Fähren

- 3.01 Begriffsbestimmungen
- 3.02 Nachweis der Intaktstabilität für Gierseilfähren
- 3.03 Einsenkungsmarken
- 3.04 Berechnung, Konstruktion und technische Zulassung der Seil- und Kettenanlagen
- 3.05 Abnahme
- 3.06 Prüfungen
- 3.07 Abnahmeprotokoll

Kapitel 4 Übergangs- und Sonderbestimmungen für Fähren

- 4.01 Übergangsbestimmungen für Fähren, die schon in Betrieb sind und Gültigkeit der bisherigen Fährzeugnisse
- 4.02 Sonstige Abweichungen

Teil II Barkassen

Kapitel 5 Sondervorschriften für Barkassen

- 5.01 Begriffsbestimmungen
- 5.02 Allgemeines
- 5.03 Schiffskörper und Schwimmfähigkeit im Leckfall
- 5.04 Stabilität und höchstzulässige Zahl der Fahrgäste
- 5.05 Freibord und Sicherheitsabstand
- 5.06 Rettungsmittel
- 5.07 Anker
- 5.08 Besatzung

Kapitel 6 Übergangs- und Sonderbestimmungen für Barkassen

- 6.01 Fristen

Teil III Kleine Fahrgastschiffe

Kapitel 7 Sondervorschriften für kleine Fahrgastschiffe zur Beförderung von max.12 Fahrgästen

- 7.01 Begriffsbestimmungen
- 7.02 Allgemeine Bestimmungen

Kapitel 8 Sondervorschriften für Zeesboote

- 8.01 Begriffsbestimmung
- 8.02 Allgemeine Bestimmungen
- 8.03 Allgemeine Anforderungen
- 8.04 Maximale Zuladung
- 8.05 Stabilität und Auftrieb
- 8.06 Freibord, Verschlusszustand
- 8.07 Antrieb, Kraftstoffsystem
- 8.08 Lenzeinrichtung
- 8.09 Elektrische Anlagen
- 8.10 Rettungsmittel
- 8.11 Schutz vor Überbordfallen und Wiedereinstiegsmittel
- 8.12 Anker- und Schleppausrüstung
- 8.13 Brandschutz
- 8.14 Brandbekämpfung
- 8.15 Sonstige Ausrüstung
- 8.16 Besatzung
- 8.17 Fahrtauglichkeitsbescheinigungen

Kapitel 9 Sondervorschriften für Taxiboote

- 9.01 Begriffsbestimmung
- 9.02 Allgemeine Bestimmungen
- 9.03 Schiffskörper
- 9.04 Schwimmfähigkeit im Leckfall

- 9.05 Intaktstabilität und höchstzulässige Zahl der Fahrgäste
- 9.06 Fahrgasträume und -bereiche
- 9.07 Antriebssystem
- 9.08 Maschinenbauliche Anforderungen
- 9.09 Rettungsmittel
- 9.10 Elektrische Anlagen
- 9.11 Brandschutz
- 9.12 Brandbekämpfung
- 9.13 Anker-ausrüstung
- 9.14 Sonstige Ausrüstung
- 9.15 Kennzeichnung
- 9.16 Besatzung
- 9.17 Fahrtauglichkeitsbescheinigung

Dienstanweisungen

Dienstanweisung Nr. 1: Berechnungsgrundlagen für Hochseilanlagen der Gierfähren auf Wasserstraßen

Anlage 1: Ermittlung der Seilkräfte

Anlage 2: Querwiderstandsbeiwert

Dienstanweisung Nr. 2: Berechnungsgrundlagen für Gierfähren, die nicht an einer Hochseilanlage befestigt sind sowie für Querseilfähren (Kahnseilfähren, Seilfähren und Kettenfähren)

Muster

Muster Nr. 1: Muster des Abnahmeprotokolls für die Prüfung der Seilausrüstung von seil- und kettengebundenen Fähren

Muster Nr. 2: Muster des Abnahmeprotokolls für kleine Fahrgastschiffe zur Beförderung von max. 12 Fahrgästen

Teil I Fähren

Kapitel 1 Sondervorschriften für Fähren, Allgemeines

§ 1.01 Begriffsbestimmungen

In diesem Anhang gelten als:

1. „Fähre“ ein Fahrzeug, das dem Übersetzverkehr von einem Ufer zum anderen auf der Wasserstraße dient und von der zuständigen Behörde als Fähre behandelt wird;
2. „Personenfähre“ eine nur zur Beförderung von Personen gebaute Fähre;
3. „Wagenfähre“ eine zur Beförderung von Landfahrzeugen, Personen und sonstigen Lasten gebaute und eingerichtete Fähre;
4. „Frei fahrende Fähren“: Kahnfähren, Personenmotorfähren, Wagenmotorfähren;
5. „Kahnfähre“ eine zur Beförderung von Personen gebaute Fähre, die durch Muskelkraft, ersatzweise auch mit Hilfsantrieb, fortbewegt wird;
6. „Personenmotorfähre“ eine Personenfähre mit maschinellm Antrieb;
7. „Wagenmotorfähre“ eine Wagenfähre mit maschinellm Antrieb;
8. „Seil- oder kettengebundene Fähren“: Querseilfähren, Kahnseilfähren, Seilfähren, Kettenfähren, Gierseilfähren;

9. „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);
10. „Kahnseilfähre“ eine Kahnfähre, die an einem Seil per Hand, ersatzweise durch einen Hilfsmotor, fortbewegt wird, einschließlich der Seilanlage und der Verankerungen;
11. „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);
12. „Kettenfähre“ eine Seilfähre, die anstelle der Seile mit Ketten ausgerüstet ist (Personenkettenfähre, Wagenkettenfähre);
13. „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/oder der Verankerung (Personengierseilfähre, Wagengierseilfähre);
14. „Gierseilfähre mit Hilfsantrieb“ eine Gierseilfähre, die zusätzlich mit eigenem Antrieb versehen ist;
15. „Landfahrzeug“ ein Kraftfahrzeug, ein Pferdefuhrwerk, ein fahrbares Gerät oder Zugfahrzeuge; Zugfahrzeuge gelten hierbei zusammen mit ihren Anhängern als ein Landfahrzeug;
16. „Das zulässige 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;
17. „Länge (L_{WL})“ die in der Ebene der größten Einsenkung gemessene Länge des Fährkörpers ohne Berücksichtigung der Landklappen;
18. „Tragfähigkeit“ die Gesamtzuladefähigkeit einer Wagenfähre in Tonnen mit homogener oder gemischter Last;
19. „Zulässige Gesamtmasse des schwersten Landfahrzeugs“ die Masse eines Landfahrzeugs einschließlich seiner Ladung in Tonnen, das allein und ohne gleichzeitige Beförderung weiterer Nutzlasten bei ausschließlich mittiger Aufstellung auf dem Fährdeck einer Wagenfähre befördert werden kann.

§ 1.02 Allgemeines

1. Für Fähren sind die Anhänge II, III, IV und XII mit den sich aus den nachfolgenden Vorschriften ergebenden Maßgaben anzuwenden.
2. Anhang II Kapitel 5 gilt für Fähren mit Maschinenantrieb, der als Hauptantrieb benutzt wird.
3. Anhang II Kapitel 12 gilt, wenn die ständige Anwesenheit von Besatzungsmitgliedern auch außerhalb der Arbeitsstunden erforderlich ist.
4. Anhang II Kapitel 15 gilt mit folgenden Abweichungen:
 - a) § 15.01 Nr.3 gilt nicht,
 - b) befinden sich die Verkehrsflächen, die für die Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen sind, auf freiem Fährdeck und ist dieser über ausreichend breite Landklappen zugänglich, so müssen nur die dafür vorgesehenen Plätze den Anforderungen aus § 15.01 Nr. 4 entsprechen,
 - c) Landklappen sind als Sammelflächen nach § 15.06 Nr. 8 geeignet, wenn die Festigkeit und Stabilität nachgewiesen wird und die Landklappen durch Absperrvorrichtungen wie Schwenkbalken, Geländer oder Absperrketten gesichert sein. Die Absperrvorrichtungen müssen deutlich sichtbar gekennzeichnet sein und mindestens die Festigkeitsanforderungen nach DIN EN 711, Ausgabe März 1995 erfüllen,
 - d) Landstege nach § 15.06 Nr. 12 können durch mindestens zwei gegenüberliegende Landklappen ersetzt werden, wenn diese dafür geeignet sind,
 - e) Toiletten nach § 15.06 Nr. 17 sind nur erforderlich, wenn beim Übersetzverkehr von einem Ufer zum anderen die Fahrtdauer 10 Minuten übersteigt,
 - f) ein zweites unabhängiges Antriebssystem nach § 15.07 ist für seil- und kettengebundenen Fähren sowie Kahnfähren nicht erforderlich,
 - g) Einrichtungen zum Sammeln und Entsorgen von häuslichen Abfällen nach § 15.14 sind erforderlich, wenn Toiletten nach Buchstabe e an Bord vorhanden sind.

5. Auf Wasserstraßen der Zone 1 oder 2 sind aus Anhang III nur die §§ 1.02 oder 10.07 oder Kapitel 7 anzuwenden.
6. Auf Wasserstraßen der Zone 3 außerhalb des Rheins oder der Zone 4 sind aus Anhang IV nur die Kapitel 2 oder 4 anzuwenden.
7. Auf Wasserstraßen der Zone 1 und Zone 2-See sind seil- und kettengebundene Fähren nicht zugelassen.
8. Bei seil- und kettengebundenen Fähren gelten die Seil- und Kettenanlagen als Hauptantriebssystem.

§ 1.03 Fährzeugnis

1. Die Ergebnisse aus den Stabilitäts- und Festigkeitsberechnungen sind im Fährzeugnis einzutragen und an Bord der Fähre an auffälliger Stelle deutlich sichtbar anzubringen.
2. Bei Gierseilfähren sind die Einträge für Niedrig-, Mittel- und Hochwasser vorzunehmen, entsprechend den in den Stabilitätsberechnungen eingesetzten Fließgeschwindigkeiten.
3. Die Fährstelle oder mehrere Fährstellen sind unter Angabe des Flusskilometers 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 dies im Fährzeugnis einzutragen. Dabei ist die Beförderung von Personen oder Gütern verboten.

§ 1.04 Gültigkeitsdauer des Fährzeugnisses

Die Gültigkeitsdauer des nach den Bestimmungen dieser Verordnung ausgestellten Fährzeugnisses ist nach Anhang II § 2.06, entsprechend den Bestimmungen für Fahrgastschiffe, festzulegen.

§ 1.05 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

§ 2.01 Fährkörper

1. An beiden Enden des Fährkörpers muss je ein Kollisionsschott vorhanden sein.
2. Bei Fähren in Pontonform darf der Abstand der Kollisionsschotte vom vorderen oder hinteren Lot $0,04 L_{WL}$ nicht unterschreiten und $0,04 L_{WL} + 1$ m nicht überschreiten.
3. Sind Fähren in Pontonform mit wasserdichten Längsschotten versehen, so darf die durch Fluten einer Seitenabteilung hervorgerufene Krängung einen Winkel von 12° nicht überschreiten. Leckwasser darf nicht über das Schottendeck in benachbarte Abteilungen gelangen können.
4. Fährdecks müssen wasserdicht ausgeführt sein.
5. Kahnfähren und Kahnseilfähren müssen mit Luftkästen oder anderen Auftriebskörpern versehen sein. Luftkästen müssen zur Durchführung von Dichtigkeitsprüfungen mit einem Schraubverschluss versehen sein.

§ 2.02 Nachweis der Intakt- und Leckstabilität

1. Der Antragsteller hat den Nachweis der hinreichenden Intaktstabilität durch eine Berechnung nach Anhang II § 15.03 Nr. 1 bis 6 in Verbindung mit Anhang III § 1.02, § 7.04 oder § 10.08 in Abhängigkeit von der zu befahrenden Wasserstraße zu erbringen.
2. Bei Fähren in Pontonform können dabei die Koordinaten des Gewichtsschwerpunkts durch eine Gewichtsrechnung ermittelt werden. Ein Krängungsversuch ist dann nicht erforderlich.
3. In der Berechnung sind für Personen, Landfahrzeuge und Großvieh folgende Maßannahmen zu verwenden:

Nutzlast	mittlere Höhe der Ladung über Deck	mittlere Höhe des Massenschwerpunktes über Deck	mittlere Höhe des Schwerpunktes der Windangriffsfläche der Ladung über Deck
	m	m	m
Personen	1,7	1,0	0,85
Lastkraftwagen mit Ladung	2,5	1,6	1,25
Personenkraftwagen ohne Personen	1,7	0,8	0,75
Großvieh	1,7	1,0	0,85

Die mittlere Höhe des Gewichtsschwerpunkts der Ladung und des Schwerpunkts der Windangriffsfläche der Ladung ist auf den tiefsten Punkt des Fährdecks auf halber Länge der Fähre, bei nicht durchgehenden, höher gelegenen Decks auf die halbe Länge des betreffenden Decks, zu beziehen.

4. Die Berechnung der Intaktabilität muss mindestens folgende Ladefälle erfassen:

- a) Fähre ausschließlich mit Personen in ungünstigster Aufstellung beladen,
- b) Fähre einseitig mit Landfahrzeugen in ungünstigster Aufstellung beladen, wobei der noch zur Verfügung stehende Platz der belasteten Seite, bis zur Fährmitte, mit kleineren Landfahrzeugen und Personen aufzufüllen ist,
- c) Fähre ausschließlich mit Landfahrzeugen in ungünstigster Aufstellung beladen,
- d) Fähre mit dem schwersten Landfahrzeug nach § 1.01 Nr. 17 beladen,
- e) Fähre bis an die Grenze der Tragfähigkeit beladen.

Im Falle des Satzes 1 ist die Annahme einer Verschiebung der Landfahrzeuge höchstens bis zum Schrammbord ausreichend. Die Erfüllung der Voraussetzungen nach Anhang II § 15.03 Nr. 1 bis 6 in Verbindung mit Anhang III § 1.02, § 7.04 oder § 10.07 in Abhängigkeit von der zu befahrenden Wasserstraße muss für die Ladefälle nach den Buchstaben a bis e nachgewiesen sein. Die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission / Schiffseichamt kann entsprechende Nachweise für weitere Ladefälle verlangen.

5. Als Ergebnis der Berechnung sind festzulegen:

- a) bei Belastung der Fähre ausschließlich mit Personen,
 - aa) die höchstzulässige Personenzahl,
 - bb) die Verdrängung (m^3),
- b) bei Belastung der Fähre mit Personen, Landfahrzeugen oder sonstigen Lasten,
 - aa) die höchstzulässige Personenzahl
 - bb) die Tragfähigkeit in Tonnen (t),
 - cc) das zulässige Gesamtgewicht eines Landfahrzeugs in Tonnen (t),
 - dd) das zulässige Gesamtgewicht des schwersten Landfahrzeugs in Tonnen (t),
 - ee) die zulässige Achslast einer Einzelachse und einer Doppelachse von Landfahrzeugen in Tonnen (t),
 - ff) Militärlastenklasse.

6. Der Antragsteller hat den Nachweis der hinreichenden Leckstabilität durch eine Berechnung nach Anhang II § 15.03 Nr. 7 bis 13 in Verbindung mit Anhang III § 1.02, § 7.04 oder § 10.08 sowie Anhang IV § 4.02 in Abhängigkeit von der zu befahrenden Wasserstraße zu erbringen. Dabei darf der B/3 Abstand auf B/5 Abstand vermindert werden,

7. Während der Fahrt und bei Be- und Entladen der Fähre darf der nach Anhang II § 15.03 Nr. 2 und 3 zulässige Krängungswinkel nicht überschritten und der für die jeweilige Zone zulässige Restfreibord 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. Luftkästen oder andere Auftriebskörpern in oder an Kahnfähren und Kahnseilfähren müssen bei voller Beladung und Flutung der Fähre einen Reserveauftrieb von 100 Newton je Person und eine stabile aufrechte Schwimmelage gewährleisten.

§ 2.03 Einsenkungsmarken

Anhang II § 4.04 ist anzuwenden; jedoch müssen mindestens zwei Einsenkungsmarkenpaare auf je einem Drittel der Länge vorhanden sein.

§ 2.04 Festigkeit des Wagendecks

1. Bei Wagenfähren muss ein Festigkeitsnachweis für Belastung des Wagendecks mit den zulässigen Landfahrzeugen, die sich aus den Stabilitätsberechnungen ergeben, erbracht werden.
2. Entsprechend dem Ergebnis der Berechnung nach Nr. 1 ist die größte zulässige Einzel- und Doppelachslast in Tonnen (t) festzulegen.

§ 2.05 Rettungsmittel

1. Einzelrettungsmittel können durch Sammelrettungsmittel nach Anhang XII Artikel 4 § 15.09 Nr. 5 ersetzt werden.
2. Landeklappen gelten als geeignete Einrichtungen nach Anhang II § 15.09 Nr. 3, wenn sie dafür geeignet sind.
3. Zusätzlich zu Nr. 1 müssen Personenfähren, die für mehr als 250 Fahrgäste, sowie Wagenfähren, die für mehr als 250 Fahrgäste oder für mehr als 150 t Tragfähigkeit zugelassen sind, mit einem Beiboot nach Anhang II § 10.04 ausgerüstet sein.
4. Die Untersuchungskommission kann bei Fähren von der Erfüllung der Nr. 3 in den Fällen nach Anhang II § 15.15 Nr. 5 und 6 absehen, dabei gelten die Landeklappen als vergleichbare Einrichtungen zu Plattformen, wenn diese die darin beschriebenen Anforderungen und Bestimmungen erfüllen.

§ 2.06 Anker

1. Fähren, die mindestens zwei voneinander unabhängige in jeder Richtung voll wirksame Antriebe haben, brauchen mit nur einem Anker ausgerüstet zu sein.
2. Das örtlich zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt kann seil- und kettengebundene Fähren sowie Kahnfähren auf den Wasserstraßen der Zone 4 von dem Erfordernis einer Anker-ausrüstung befreien, wenn die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs gewährleistet ist.

§ 2.07 Zusätzliche Ausrüstung

1. Die bordseitigen, dem Zu- und Abgang dienenden Öffnungen von Personen- und Wagenfähren müssen abweichend von Anhang II § 15.06 Nr. 10 Buchstabe b durch Absperrvorrichtungen wie Schwenkbalken, Geländer oder Absperrketten gesichert sein. Die Absperrvorrichtungen müssen deutlich sichtbar gekennzeichnet sein und mindestens die Festigkeitsanforderungen nach DIN EN 711, Ausgabe März 1995 erfüllen.
2. Kahn- und Kahnseilfähren müssen zusätzlich mit einem Paar Riemen ausgerüstet sein.

Kapitel 3

Zusätzliche Anforderungen an seil- und kettengebundene Fähren

§ 3.01 Begriffsbestimmungen

Abweichend von § 1.01 gelten für dieses Kapitel folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Tragfähigkeit“ die Gesamtzuladefähigkeit mit homogener oder gemischter Last in Tonnen einschließlich höchstens 45 Personen in Abhängigkeit von bestimmten Wasserständen;
2. „Das zulässige Gesamtgewicht des schwersten Landfahrzeugs“ das Gewicht eines Landfahrzeugs einschließlich seiner Ladung in Tonnen, das in Abhängigkeit von bestimmten Wasserständen allein und ohne

gleichzeitige Beförderung weiterer Nutzlasten bei ausschließlich mittiger Aufstellung auf dem Fährdeck befördert werden kann;

3. „Aufstau“ der Verlauf der Wasseroberfläche an der oberstromseitigen Bordwand;
4. „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;
5. „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.
6. „Ablegereife“ der Zustand, bei dessen Erreichen das Seil oder die Kette außer Betrieb genommen werden muss, insbesondere wegen Verschleiß, Längung, Risse, Korrosion oder Brüchen.

§ 3.02 Nachweis der Intaktstabilität für Gierseilfähren

1. Ergänzend zu § 2.02 muss sich der Nachweis ausreichender Intaktstabilität für Gierseilfähren auf Berechnungen für Neigungen der Gierseilfähre nach Oberstrom und nach Unterstrom erstrecken.
2. Der Nachweis ausreichender Intaktstabilität bei Neigungen nach Oberstrom ist als erbracht anzusehen, wenn die Krängung der Gierseilfähre nach Oberstrom bei einer Beladung nach Nr. 4 und voller Ausrüstung und bei Einhaltung eines Restfreibords nach Nummer 7 unter gleichzeitiger Einwirkung
 - a) einer seitlichen Verschiebung der Landfahrzeuge und Personen nach Nummer 5,
 - b) des Windwiderstandes nach Anhang II § 15.03 Nr. 5,
 - c) einer seitlichen Anströmung und
 - d) eines Restwasserstandes auf dem Boden des Fährkörpers nach Nummer 8 einen Winkel von 5° nicht überschreitet. Gierseilfähren mit Hilfsantrieb sind mit halbgefüllten Brennstofftanks zu rechnen. Der Nachweis ist in Form einer graphischen Hebelarmbilanz zu erbringen. Dabei sind für mindestens drei angenommene Beladungszustände nach Nummer 4 und mindestens drei Fließgeschwindigkeiten nach Nummer 6 die krängenden Hebelarme in Metern nach der Formel

$$h_{kr} = \frac{1}{g \cdot D} \cdot [(W_q + W_G - W_W) \cdot (H_T - B_T \cdot \tan \alpha) + M_W + M_Z]$$

und die aufrichtenden Hebelarme in Metern nach der Formel

$$h_a = (\mu \cdot MF + MG) \cdot \sin \varphi - \Delta h_q$$

zu ermitteln. Bei Gierseilfähren, deren Gierseil auf der Sohle des Flussbettes verlegt ist (Grundseilfähren), lautet die Formel für die krängenden Hebelarme in Metern

$$h_{kr} = \frac{1}{g \cdot D} \cdot [(W_q + W_G - W_W) \cdot (H_T + B_T \cdot \tan \alpha) + M_W + M_Z]$$

In diesen Formeln bedeutet:

W_q	der Widerstand aus Queranströmung bei Neigungswinkeln von 0° bis 11° in Kilonewton (kN),
W_G	der Gefällewiderstand in Kilonewton (kN),
W_W	der Windwiderstand in Kilonewton (kN) nach Anhang II § 15.03 Nr. 5,
H_T	der senkrechte Abstand des Angriffspunktes des Gierseils von der Wasserlinie im Ausgangszustand in Metern (m),
B_T	der horizontale Abstand des Angriffspunktes des Gierseils von Mitte Schiff in Metern (m),
α	der Winkel des Gierseils am Schiff gegen die Horizontale,
M_W	das Winddruckmoment in Kilonewtonmeter (kNm) nach Anhang II § 15.03 Nr. 5,
M_Z	das Moment aus der Verschiebung der Zuladung nach Nummer 5 in Kilonewtonmeter (kNm),
g	die Erdbeschleunigung 9,81 in Meter durch Sekundenquadrat (m/s^2),

D	die Wasserverdrängung in Tonnen (t),
μ_{MF}	die vertikale Auswanderung des Formschwerpunkts in Metern (m),
MG	die metazentrische Höhe, verringert um den Abzug für freie Oberflächen entsprechend Nummer 8 in Metern (m),
φ	der Krängungswinkel der Gierseilfähre und
Δh_q	die direkte Verminderung der Stabilitätshebelarme durch Queranströmung in Metern (m).

3. Der Nachweis ausreichender Intaktstabilität bei Neigungen nach Unterstrom ist erbracht, wenn die Krängung der Gierseilfähre unter Berücksichtigung der Beladungszustände und der krängenden Einflüsse nach Nummer 2 Satz 1 einen Winkel φ_{zul} , der sich aus der Beziehung

$$\tan \varphi_{zul} = \frac{H - T}{B}$$

ergibt, nicht überschreitet.

Darin ist:

φ_{zul}	der Grenzwinkel,
H - T	der Abstand des tiefsten Punkts des Fährdecks bis zur Wasserlinie bei $\varphi = 0^\circ$, der bei Krängung der Fähre nach Unterstrom zuerst zu Wasser kommt in Metern (m),
T	der Tiefgang bei dem zu untersuchenden Beladungsfall in Metern (m) und
B	die Breite der Gierseilfähre in Höhe des Decks an der Stelle, wo das Maß H angenommen wurde, in Metern (m).

Der Grenzwinkel darf 10° nicht überschreiten. Der Nachweis ist in Form eines graphischen Vergleichs der sich einstellenden Endneigungswinkel mit dem Grenzwinkel für mindestens drei Beladungszustände nach Nummer 4 und mindestens 3 Fließgeschwindigkeiten nach Nummer 6 zu erbringen. Dabei sind die Endneigungswinkel nach der Formel

$$\varphi_{end} = \frac{h_{kr}}{h_a} \cdot \varphi_{zul}$$

zu errechnen. In dieser Formel bedeutet:

h_{kr}	die Summe der krängenden Hebelarme in Metern (m),
φ_{zul}	der Grenzwinkel nach obiger Beziehung und
h_a	der aufrichtende Hebelarm in Metern (m).

Die krängenden Hebelarme in Metern sind dabei nach der Formel

$$h_{kr} = \frac{1}{g \cdot D} \cdot [(W_q + W_G + W_W) \cdot (B_T \cdot \tan \alpha - H_T) + M_W + M_Z]$$

und die aufrichtenden Hebelarme nach der Formel

$$h_a = \frac{MG}{57,3} \cdot \varphi_{zul}$$

zu berechnen. Die Definition der einzelnen Summanden und Faktoren entspricht der Definition in Nummer 2; für W_q ist jedoch nur der Wert für 0° Neigung einzusetzen.

4. Für die Berechnung nach den Nummer 2 und 3 ist eine gemischte Beladung Z aus Landfahrzeugen und 45 Personen in homogener Verteilung anzunehmen. Sie ist für jeweils einen Rechengang in

$$Z_1 = (0 \cdot P_f) + (0 \cdot P_p) \text{ (Gierseilfähre leer),}$$

$$Z_2 = (0,5 \cdot P_F) + (1 \cdot P_P) \text{ (halbe Zuladung),}$$

$$Z_3 = (1 \cdot P_F) + (1 \cdot P_P) \text{ (ganze Zuladung)}$$

aufzuteilen, wobei Z das Gewicht der Zuladung in Tonnen, PF das Gewicht der Landfahrzeuge in Tonnen und PP das Gewicht von 45 Personen in Tonnen ist.

5. 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 das Gewicht der Zuladung Z_2 oder Z_3 in Tonnen (t),
 e den größten seitlichen Verschiebungsweg der Zuladung aus der Mittellängsachse der Gierseilfähre 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 der Formel $M_Z = P_P \cdot e$ in die Rechnung einzusetzen.

6. In den Berechnungen nach den Nummer 2 und 3 ist die mittlere Fließgeschwindigkeit des Wassers vornehmlich bei:

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

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

7. Bei Neigungen der Gierseilfähre nach Oberstrom entsprechend Nummer 2 muss

- a) der Restfreibord auf der Oberstromseite mindestens 0,10 m und bei
- b) Gierseilfähren mit zusätzlichem wasserdichten Deckaufsatz auf der Oberstromseite mindestens 0,10 m, jedoch nicht weniger als die größte Höhe des Deckaufsatzes über dem Fährdeck,

betragen. Für den Restfreibord gilt folgende Beziehung:

$$F_R = H - TS$$

In dieser Formel bedeutet:

F_R der Restfreibord in Metern (m),
 H die Seitenhöhe bis zum tiefsten Punkt des Fährdecks in Metern (m),
 TS die Aufstauhöhe in Metern (m).

Bei Gierseilfähren mit Deckssprung, bei denen die hochgezogene Außenhaut ein festes Schanzkleid bildet, kann der Restfreibord vom Anlenkpunkt der Landeklappen oder vom tiefsten nicht wasserdichten Punkt des Schanzkleids abgesetzt werden; der tiefere Punkt ist maßgebend.

8. In den Berechnungen nach den Nummer 2 und 3 ist ein Restwasserstand von 0,02 m im Fährkörper anzunehmen.

9. Als Ergebnisse der Berechnung sind festzulegen:

- a) bei Belastung der Gierseilfähre ausschließlich mit Personen,
 - aa) die höchstzulässige Personenzahl,
 - bb) die Verdrängung (m^3),
- b) bei Belastung der Gierseilfähre mit Personen, Landfahrzeugen oder sonstigen Lasten,
 - aa) die höchstzulässige Personenzahl,
 - bb) die Tragfähigkeit in Tonnen (t) einschließlich 45 Personen,
 - cc) das zulässige Gesamtgewicht eines Landfahrzeugs in Tonnen (t),

- dd) das zulässige Gesamtgewicht des schwersten Landfahrzeugs in Tonnen (t),
- ee) die zulässige Achslast einer Einzelachse und einer Doppelachse von Landfahrzeugen in Tonnen (t),
- ff) Militärlastenklasse,

jeweils bei Niedrigwasserstand, Mittelwasserstand und Hochwasserstand.

10. Während der Fahrt und bei Be- und Entladen der Fähre darf der höchstzulässige Krängungswinkel nach § 3.02 Nr. 3 nicht überschritten und der Restfreibord nach § 3.02 Nr. 7 nicht unterschritten werden, wobei beim Be- und Entladevorgang die Fähre freischwimmend zu betrachten ist, es sei denn, das Fährgesäß wird beim Abstützen auf der Rampe durch eine kraftschlüssige Verbindung in einer festen Lage gehalten.

§ 3.03 Einsenkmarken

1. Die Vorschrift des Anhangs II § 4.04 ist nicht anzuwenden.
2. An beiden Längsseiten der Gierseilfähren ist je eine Einsenkungsmarke für die Tiefgänge anzubringen, die den Tragfähigkeiten nach § 3.02 Nr. 9 Buchstabe b entsprechen.
3. Die Einsenkungsmarken müssen in der senkrechten Querschnittsebene angebracht sein, die durch den gemittelten Schwerpunkt der Wasserlinienflächen in den Schwimmebenen bei Niedrigwasserstand, Mittelwasserstand und Hochwasserstand verläuft.

§ 3.04 Berechnung, Konstruktion und technische Zulassung der Seil- und Kettenanlagen

1. Seil- und Kettenanlagen von seil- und kettengebundenen Fähren umfassen im Wesentlichen Seile und Ketten einschließlich der zugehörigen Abspannmasten und Verankerungen.
2. Seil- 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 Seil- und Kettenanlagen durch eine Berechnung zu erbringen. Die Berechnung und Konstruktion der Seile und Ketten wird in Verwaltungsvorschriften dieses Anhangs geregelt.

§ 3.05 Abnahme

Vor Inbetriebnahme einer Seil- und Kettenanlage, nach jeder Änderung oder Instandsetzung und vor jedem Ablauf der Gültigkeitsdauer des Abnahmeprotokolls nach § 3.07 ist die gesamte Seil- und Kettenanlage von einem von der Untersuchungskommission anerkannten Sachverständigen abzunehmen. Bei dieser Abnahme hat er zu überprüfen, ob die Anlage diesem Kapitel entspricht. Er hat der Untersuchungskommission hierüber ein Abnahmeprotokoll vorzulegen.

§ 3.06 Prüfungen

Die Anlage ist wie folgt zu prüfen:

1. Trag-, Fahr- 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 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 Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt anerkannten Sachverständigen mittels zerstörungsfreier (magnetinduktiver) Seilprüfung zu prüfen. Die Ergebnisse sind in einem Bericht zu dokumentieren.
3. Die Prüfung der Zug-, Spann- und Abspannseile beinhaltet äußerlich feststellbare Drahtbrüche und die Abnutzung der Drähte innerhalb eines Seilstückes. Zur Beurteilung der Ablegereife sind die Regeln der Technik anzuwenden.
4. Die Seilendbefestigungen werden daraufhin geprüft, ob ihre Ausführung den Regeln der Technik entspricht.

5. Ketten werden im Hinblick auf Verschleiß, Längung und Teilungsvergrößerung geprüft. Die Ablegereife wird entsprechend der DIN 685 Teil 5, Ausgabe November 1981 beurteilt.
6. Abspannmasten werden auf Verformung, Beschädigungen, Korrosion (bei Hohlprofilen auch innere Korrosion), ordnungsgemäße Verbindung von Tragseil und Mast und ordnungsgemäßen Übergang vom Mast zum Fundament hin geprüft.
7. Die Verankerung wird auf Verformung und Beschädigungen sowie auf Korrosion an den Befestigungselementen und im Bereich des Übergangs zum Fundament hin geprüft.
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 Abnahmeprotokoll

1. Die Übereinstimmung jeder Seil- und Kettenanlage mit diesem Kapitel ist durch ein Abnahmeprotokoll nach Muster 1 dieses Anhangs zu bescheinigen. Ein nach § 3.06 Nr. 2 erforderlicher Bericht über die zerstörungsfreie (magnetinduktive) Seilprüfung ist dem Abnahmeprotokoll als Anlage beizufügen.
2. Die Gültigkeitsdauer des Abnahmeprotokolls beträgt höchstens fünf Jahre. In begründeten Fällen z.B. auf Grund von Mängeln oder entsprechend dem Grad der Ablegereife kann der Sachverständige eine kürzere Gültigkeitsdauer festlegen. Die Gültigkeitsdauer wird im Abnahmeprotokoll vermerkt und ist bei der Gültigkeitsdauer des Fährzeugnisses zu berücksichtigen.
3. Spätestens mit Ablauf der Gültigkeitsdauer des Abnahmeprotokolls muss eine neue Prüfung nach § 3.06 stattfinden.

Kapitel 4 Übergangs- und Sonderbestimmungen für Fähren

§ 4.01 Übergangsbestimmungen für Fähren, die schon in Betrieb sind, und Gültigkeit der bisherigen Fährzeugnisse

1. Für eine Fähre wird das Fährzeugnis nach einer Untersuchung nach Anhang II § 2.09 Nr. 1, 3 und 4 erteilt, die nach Ablauf des geltenden Fährzeugnisses, jedoch spätestens bis zum 30. Dezember 2018 durchgeführt wird, um festzustellen, ob das Fahrzeug den technischen Vorschriften dieses Anhangs entspricht.
2. Hält die Fähre Anforderungen der Kapitel 1 bis 3 nicht ein und ist die Untersuchungskommission der Ansicht, dass diese Unzulänglichkeiten keine offenkundige Gefahr darstellen, so kann die Fähre ihren Betrieb so lange fortsetzen, bis die als unzulänglich ausgewiesenen Bauteile oder Bereiche der Fähre ersetzt oder geändert worden sind; danach müssen diese Bauteile oder Bereiche den Vorschriften dieses Anhangs entsprechen. Die festgestellten Unzulänglichkeiten sind im Fährzeugnis zu vermerken.
3. Eine offenkundige Gefahr gilt insbesondere als gegeben, wenn Vorschriften hinsichtlich der Festigkeit des Baus, der Fahr- oder Manövriereigenschaften oder besonderer Merkmale der Fähre dieses Anhangs berührt sind. Zulässige Abweichungen sind nicht als Unzulänglichkeiten festzuhalten, die eine offenkundige Gefahr darstellen. Keine offenkundige Gefahr gilt als gegeben, wenn die Fähre den Bestimmungen der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung in der bis zum Ablauf des 31. Dezember 2008 geltenden Fassung entspricht.
4. Der Ersatz bestehender Bauteile durch identische Teile oder Teile von gleichwertiger Technologie und Bauart während routinemäßig durchgeführter Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten gilt nicht als Ersatz im Sinne von Nummer 2.
5. Die Fährzeugnisse, die vor dem 30. Dezember 2008 erteilt worden sind, bleiben bis zu dem eingetragenen Ablaufdatum gültig. Anhang II § 2.09 Nr. 2 bleibt unberührt.
6. Unbeschadet der Nummern 2 bis 4 müssen Fähren, die den Vorschriften dieses Anhangs nicht vollständig entsprechen, den nach erstmaliger Erteilung ihres Fährzeugnisses oder einer anderen Verkehrszulassung in Kraft getretenen Vorschriften gemäß den in nachstehender Tabelle aufgeführten Übergangsbestimmungen angepasst werden.

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,

- „Erteilung oder Erneuerung des Fährzeugnisses“:

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.

Die Vorschrift muss bei der Erteilung oder der nächsten Erneuerung der Gültigkeitsdauer des Fährzeugnisses, die auf den 30. Dezember 2008 folgt, erfüllt sein. Endet die Gültigkeitsdauer des Fährzeugnisses zwischen dem 30. Dezember 2008 und einen Tag vor 30. Dezember 2009, so gilt diese Vorschrift erst ab dem 30. Dezember 2009 verpflichtend.

§ und Nummer	Inhalt	Frist oder Bemerkungen
1.02	Allgemeines - Anhang II § 15.09 Nr.1, 2 und 4, - Anhang II § 15.10 Nr. 6, - Anhang II § 15.12 Nr. 9 sofern nur ein Maschinenraum vorhanden ist, - Anhang II § 15.13 Nr. 1 bis 3t	Es gelten die jeweiligen Übergangsvorschriften des Anhangs II
2.01 Nr. 4	Fährdecks	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Fährzeugnisses nach dem 30. Dezember 2029
2.02	Nachweis Intakt- und Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Fährzeugnisses nach dem 30. Dezember 2049
2.05	Rettungsmittel	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Fährzeugnisses
2.07 Nr. 1	Festigkeitsanforderungen an Absperrvorrichtungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Fährzeugnisses
3.02	Nachweis Intaktstabilität für Gierseilfähren	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Fährzeugnisses nach dem 30. Dezember 2049
3.04 Nr. 3	Nachweis der ausreichenden Festigkeit durch Berechnung	N.E.U., spätestens bei Erteilung oder Erneuerung des Fährzeugnisses nach dem 30. Dezember 2029
3.05 3.06 3.07	Abnahme, Prüfungen und Abnahmeprotokoll	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Fährzeugnisses

§ 4.02 Sonstige Abweichungen

Falls die Anwendung der in diesem Kapitel genannten Bestimmungen nach Ablauf der Übergangsbestimmungen praktisch schwer ausführbar ist oder unzumutbar hohe Kosten verursacht, kann die Untersuchungskommission aufgrund von Empfehlungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Abweichungen von diesen Vorschriften gestatten. Diese Abweichungen sind in das Fährzeugnis einzutragen.

Teil II Barkassen

Kapitel 5

Sondervorschriften für Barkassen

§ 5.01 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Kapitels sind Barkassen zur Beförderung von Fahrgästen gegen Entgelt (Personenbarkassen) oder zum Schleppen (Schleppbarkassen) gebaute und eingerichtete Binnenschiffe bis 25 m Länge, mit Pflicht mit versenktem Innenboden. Bei Personenbarkassen befindet sich der Fahrgastraum in der versenkten Pflicht; diese ist zu mindestens 1/3 ihrer Länge offen.

§ 5.02 Allgemeines

1. Für Barkassen sind die Anhänge II und III mit den sich aus den nachfolgenden Vorschriften ergebenden Maßgaben anzuwenden.
2. Die Erleichterungen und Sonderbestimmungen dieses Kapitels gelten jedoch nicht für Barkassen zur Beförderung von Fahrgästen
 - a) mit Kiellegung nach dem 1. Juli 2001 oder
 - b) die zu diesem Zeitpunkt nicht zur Beförderung von Fahrgästen zugelassen waren.
3. Das Fahrtgebiet ist in der Fahrtauglichkeitsbescheinigung einzutragen.

§ 5.03 Schiffskörper und Schwimmfähigkeit im Leckfall

1. Bei einer Barkasse muss der wasserdichte Innenboden der Pflicht oberhalb der Ebene der größten Einsenkung liegen. Es muss ein Entwässerungssystem vorhanden sein, durch das eingedrungenes Wasser nach außenbords abfließen oder befördert werden kann. Eine Barkasse,
 - a) die zur Beförderung von Fahrgästen in Zone 1 oder 2 zugelassen ist, muss abweichend von Anhang II § 15.02 Nr. 2 durch wasserdichte Schotte so unterteilt sein, dass das vollbesetzte und ausgerüstete Fahrzeug nach dem Fluten einer beliebigen wasserdichten Abteilung in aufrechter Schwimmlage schwimmfähig bleibt,
 - b) die nur zur Beförderung von Fahrgästen in Zone 3 oder 4 zugelassen ist, braucht die Forderungen bezüglich der Lage des Innenbodens nach Satz 1, des Entwässerungssystem nach Satz 2 und der Schotteinteilung nach Satz 3 Buchstabe a nicht zu erfüllen, wenn durch wasserdichte Hohlräume, durch fest angebrachte Auftriebskörper oder in anderer geeigneter Weise bei vollbesetztem und ausgerüstetem Fahrzeug sowie mit Wasser gefüllter Pflicht ein ausreichender Auftrieb verbleibt und die Barkasse in aufrechter Schwimmlage schwimmfähig bleibt. Ein ausreichender Auftrieb ist gegeben, wenn im Endzustand der Flutung die tiefste Stelle der Bordwand mindestens 0,10 m und jede ungesicherte Öffnung mindestens 0,40 m über dem Wasserspiegel liegt.

Der rechnerische Nachweis der Schwimmfähigkeit im Leckfall muss für alle Barkassen zur Beförderung von Fahrgästen erbracht werden, wobei die Abweichungen des Anhangs II § 15.15 Nr. 1 für alle Barkassen gelten.

2. Anhang II § 3.03 Nr. 3 und 4 ist nicht anzuwenden. Die in der Pflicht aufgestellten Motoren müssen vollständig verkleidet und schallgeschützt sein. In die geschlossene Pflicht dürfen keine schädlichen Gase entweichen. Im Steuerstand der Barkasse in Kopfhöhe des Rudergängers darf der Geräuschpegel den Wert von 70 dB(A) nicht überschreiten. Die Verkleidung der Motoren muss ausreichend wärmeisoliert sein.
3. Ein Wetterschutz als Überdachung über der zu mindestens 1/3 ihrer Länge offenen Pflicht ist auf Personenbarkassen zulässig, wenn der für die jeweilige Zone geeigneter Nachweis der Schwimmfähigkeit nach Nr. 1 Buchstabe a oder Buchstabe b erbracht ist. Der Wetterschutz muss mit einer automatischen Vorrichtung im Steuerstand und in der offenen Pflicht zu öffnen sein. Der Öffnungsvorgang darf zehn Sekunden nicht überschreiten und die Überdachung darf die Seiten der offenen Pflicht nicht beeinträchtigen.
4. Bei einer Barkasse, die nicht zur Beförderung von Fahrgästen zugelassen wird, brauchen die Anforderungen der Nummer 1 und 3 nicht erfüllt zu sein.

§ 5.04 Stabilität und höchstzulässige Zahl der Fahrgäste

1. Die sich aus der freien Decksfläche ergebende höchstzulässige Zahl der Fahrgäste ist bei Barkassen nach Anhang II § 15.05 Nr. 2 Buchstabe b in Verbindung mit Anhang III § 1.02 und § 7.04 in Abhängigkeit von der zu befahrenden Wasserstraße zu ermitteln.
2. Barkassen zur Beförderung von Fahrgästen müssen einen rechnerischen Nachweis der Intakstabilität erbringen.
3. Die Schiffsuntersuchungskommission kann mit der Festlegung der höchstzulässigen Zahl der Fahrgäste zusätzliche Auflagen, insbesondere im Hinblick auf Fahrtgrenzen, Wetterbedingungen und zeitliche Grenzen, verbinden. Diese Auflagen sind in die Fahrtauglichkeitsbescheinigung einzutragen.

§ 5.05 Freibord und Sicherheitsabstand

Für die Berechnung des Freibordes, für die Überprüfung des Sicherheitsabstandes und für die Festsetzung der Ebene der größten Einsenkung ist Anhang II § 15.03 Nr. 3 in Verbindung mit Anhang III § 8.07 und § 8.10 in Abhängigkeit von der zu befahrenden Wasserstraße sinngemäß anzuwenden.

§ 5.06 Rettungsmittel

1. Mindestens ein Rettungsring nach Anhang II § 10.05 muss mit einer mindestens 30 m langen, schwimmfähigen Leine von 8 bis 11 mm Durchmesser versehen sein.
2. Zusätzlich zu den Rettungsringen und Rettungswesten nach Anhang II § 10.05 müssen für insgesamt 100% der höchstzulässigen Zahl der Fahrgäste Einzelrettungsmittel oder Sammelrettungsmittel nach Anhang II § 15.09 Nr. 4 bis 9 oder nach Anhang XII Artikel 4 § 15.09 Nr. 5 an Bord sein.
3. Mindestens 30% aller Rettungsmittel müssen frei aufschwimmbar gelagert sein. Sind Sammelrettungsmittel vorhanden, dann müssen diese stets frei aufschwimmbar gelagert sein.
4. Hat eine Barkasse festüberdachte Räume, so müssen mindestens 30% der Rettungsmittel in diesen Räumen griffbereit gelagert sein.

§ 5.07 Anker

1. Barkassen müssen mit einem Buganker ausgerüstet sein.
2. Bei der Berechnung der Ankermasse nach Anhang II § 10.01 Nr. 2 ist die Erfahrungszahl mit $k = 7$ einzusetzen. Die Ankermasse darf 25 kg nicht unterschreiten.
3. Die Ankerkette muss mindestens 45 m lang sein.

§ 5.08 Ausrüstung

1. Ausrüstungsgegenstände nach Anhang II § 10.02 Nr. 1 Buchstabe e und f (Behälter) und nach Anhang II § 10.02 Nr. 2 Buchstabe d (Landsteg) braucht eine Barkasse nicht an Bord zu haben.
2. Als Einrichtung zur Brandbekämpfung müssen insgesamt zwei tragbare Feuerlöscher, die den Anforderungen des Anhangs II § 10.03 Nr. 2 genügen, im Steuerstand und an einer anderen leicht zugänglichen Stelle vorhanden sein.

Kapitel 6 Übergangs- und Sonderbestimmungen für Barkassen

§ 6.01 Fristen

1. Die Begriffsbestimmung nach § 5.01 ist bei der ersten Erneuerung der Fahrtauglichkeitsbescheinigung anzuwenden. Barkassen, die am 1. Januar 2007 im Besitz einer gültigen Fahrtauglichkeitsbescheinigung waren und durch die neue Begriffsbestimmung zum Fahrgastschiff wurden, können als im Betrieb befindlich betrachtet werden.
2. Die §§ 5.02 bis 5.08, außer § 5.03 Nr. 1, § 5.04 und § 5.05 sind bei der ersten Erneuerung der Fahrtauglichkeitsbescheinigung anzuwenden.

3. § 5.03 Nr. 1, § 5.04 und § 5.05 ist auf Barkassen, die am 1. April 1988 bereits in Betrieb waren und am 1. Januar 2007 im Besitz einer gültigen Fahrtauglichkeitsbescheinigung waren oder in den Anwendungsbereich der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung fielen oder die sich in Bau oder Umbau befanden, ab dem 1. Januar 2013 anzuwenden.

Teil III

Kleine Fahrgastschiffe

Kapitel 7

Sondervorschriften für kleine Fahrgastschiffe zur Beförderung von maximal 12 Fahrgäste

§ 7.01 Begriffsbestimmung

Im Sinne dieses Anhangs ist:

„kleines Fahrgastschiff,“ ein Fahrgastschiff, das zur Beförderung von nicht mehr als 12 Fahrgästen gebaut und eingerichtet ist.

§ 7.02 Allgemeine Bestimmungen

1. Für kleine Fahrgastschiffe sind die Anhänge III, IV und XII mit den sich aus den nachfolgenden Vorschriften ergebenden Maßgaben anzuwenden.
2. Die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt kann von den Bestimmungen dieser Verordnung Ausnahmen zulassen, soweit dadurch die Sicherheit der Fahrgäste und der Schifffahrt nicht beeinträchtigt wird. Die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt kann eine von § 7 Abs. 1 der Binnenschifferpatentverordnung abweichende Qualifikation des Schiffsführers und die Qualifikation des zweiten Besatzungsmitglieds bestimmen; Näheres regeln die §§ 8.16 und 9.16. Die Einhaltung der in den folgenden Kapiteln zugelassenen Ausnahmen kann durch ein Abnahmeprotokoll nach Muster 2 zu diesem Anhang eines von der Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt anerkannten Sachverständigen für kleine Fahrgastschiffe nachgewiesen werden.

Kapitel 8

Sonderbestimmungen für Zeesboote

§ 8.01 Begriffsbestimmung

Im Sinne dieses Kapitels ist:

„Zeesboot“, ein kleines Fahrgastschiff für die Boddengewässer, das gebaut und eingerichtet ist, um auch durch Segel fortbewegt zu werden.

§ 8.02 Allgemeine Bestimmungen

Bei Zeesbooten ist die Zulassung zu beschränken auf:

- a) Tagesfahrten unter Segel, ohne Übernachtung, mit maximal 12 Fahrgästen und
- b) den Einsatz des Motors als Hilfsantrieb, insbesondere für das Aus- und Einlaufen, bei Flaute oder aufkommendem Starkwind während der Fahrt.

§ 8.03 Allgemeine Anforderungen

1. Der einwandfreie Zustand vom Rumpf, Rigg und Segel ist durch die Bescheinigung eines Sachverständigen zu bestätigen. Diese Bescheinigung gilt maximal 5 Jahre und ist an Bord mitzuführen sowie der Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt vorzulegen.
2. Ein sicherer Einstieg und Zugang zur Plicht muss gewährleistet sein.

§ 8.04 Maximale Zuladung

Die maximale Zuladung entsprechend DIN EN ISO 14946, Ausgabe Dezember 2001 (Personen, Gepäck, Tankinhalte, Ausrüstung) darf 1400 kg nicht überschreiten. Gepäck ist im unteren Bereich der Plicht und der Kajüte zu stauen.

§ 8.05 Stabilität und Auftrieb

Die Stabilität und der Auftrieb sind entsprechend DIN EN ISO 12217-2, Ausgabe Oktober 2002 rechnerisch nachzuweisen. Dabei muss:

- a) der Flutungswinkel im beladenen Zustand mindestens 35° betragen,
- b) der dynamische Kenterwinkel im beladenen Zustand mindestens 45° betragen,
- c) gemäß der Reffvorschrift, die von dem untersuchenden Sachverständigen zu erstellen ist, der Krängungswinkel im beladenen Zustand $\leq 20^\circ$ sein.

§ 8.06 Freibord, Verschlusszustand

Der Freibord und Verschlusszustand müssen DIN EN ISO 12217-2, Ausgabe Oktober 2002 entsprechen. Dabei müssen

- a) die Freibordhöhen im symmetrischen, beladenen Zustand mindestens 1/17 der größten Länge des Schiffskörpers betragen,
- b) die Süllhöhen an offenen Plichten, Luken und beim Kajüteneinstieg mindestens 0,05 m betragen,
- c) alle Seeventile unterhalb der Wasserlinie im nach Nummer 6 Buchstabe c gekrängten Zustand mit Kugelhähnen verschließbar sein. Schlauchanschlüsse an diesen Ventilen müssen mit zwei seewassergeeigneten Schlauchschellen nach DIN 3017-3, Ausgabe Oktober 2002 versehen sein,
- d) Abgasleitungen gegen das Eindringen von Wasser geschützt sein.

§ 8.07 Antrieb, Kraftstoffsystem

1. Im Sinne von Anhang II § 15.07 gelten die Segel als ein Hauptantriebssystem.
2. Für das zweite Antriebssystem gilt:
 - a) Anhang II § 15.07 Nr. 1,
 - b) das zweite Antriebssystem muss ein Motor sein. Dieser darf aber nur als Hilfsantrieb (z.B. für das Aus- und Einlaufen, bei Flaute oder aufkommendem Starkwind während der Fahrt) genutzt werden,
 - c) für die maschinenbaulichen Anforderungen Anhang II § 8.01 bis 8.04 und § 8.05 Nr.1 bis 9, Nr. 12, Nr. 13, sowie § 8.07 und § 8.08 sinngemäß.

§ 8.08 Lenzleinrichtung

Die Lenzleinrichtung muss Anhang II § 8.06 entsprechen. Abweichend von Anhang II § 8.06 müssen zwei Lenzpumpen vorhanden sein. Die Mindestfördermenge der ersten Pumpe muss 120 l/min betragen. Die zweite Lenzpumpe kann eine Handlenzpumpe sein.

§ 8.09 Elektrische Anlagen

Die Anlagen müssen Anhang II Kapitel 9 sinngemäß erfüllen und zusätzlich hierzu für ständige Neigungen des Zeesbootes bis zu 20° ausgelegt sein.

§ 8.10 Rettungsmittel

1. An Bord der Zeesboote müssen mindestens zwei Rettungsringe entsprechend Anhang II § 15.09 Nr. 1 vorhanden sein. Sie müssen sich verwendungsbereit an geeigneter Stelle an Deck befinden und dürfen in ihrer Halterung nicht befestigt sein.

2. Rettungsringe müssen mit einer jeweils mindestens 30 m langen, schwimmfähigen Leine von 8 bis 11 mm Durchmesser versehen sein.
3. An Bord der Zeesboote müssen
 - a) für die höchstzulässige Zahl der Fahrgäste je eine Rettungsweste nach DIN EN 395, Ausgabe Juni 1998 oder DIN EN 396, Ausgabe Juni 1998 oder DIN EN ISO 12402-3, Ausgabe Dezember 2006 oder DIN EN ISO 12402-4, Ausgabe Dezember 2006
 - b) für jedes Besatzungsmitglied eine automatisch aufblasbare Rettungsweste nach DIN EN 395, Ausgabe Juni 1998 oder DIN EN 396, Ausgabe Juni 1998 oder DIN EN ISO 12402-3, Ausgabe Dezember 2006 oder DIN EN ISO 12402-4, Ausgabe Dezember 2006griffbereit vorhanden sein.

§ 8.11 Schutz vor Überbordfallen und Wiedereinstiegsmittel

1. An der Außenkante des Decks muss eine Fußleiste von mindestens 0,05 m Höhe vorhanden sein, die den Wasserablauf ermöglicht. Auf den Kajütendächern müssen Handläufe oder Haltegriffe angebracht sein.
2. Für den Wiedereinstieg Überbordgefallener muss eine möglichst fest installierte Leiter vorhanden sein. Ist die Leiter abnehmbar, muss diese so gestaut werden können, dass eine schnelle Einsatzbereitschaft gewährleistet ist.

§ 8.12 Anker- und Schleppausrüstung

1. Das Zeesboot muss mit zwei Ankern ausgerüstet sein. Ein Anker muss eine Masse von mindestens 25 kg und ein zweiter Anker muss mindestens eine Masse von 15 kg haben.
2. Die Ankerketten müssen eine Mindestlänge von 30 m und eine Mindestbruchkraft von 9 kN haben. Seile anstelle der Ankerketten sind zulässig und müssen die gleiche Bruchfestigkeit wie Ankerketten haben.
3. Entsprechend der DIN EN ISO 15084, Ausgabe September 2003 müssen Festpunkte für ein Schleppseil vorhanden sein. Das dafür geeignete Schleppseil muss mindestens 25 m Länge haben.

§ 8.13 Brandschutz

1. Kochanlagen in der Kajüte müssen Brandgefahren weitgehend ausschließen.
2. Flüssiggasanlagen sowie Geräte und Einrichtungen mit offener Flamme sind auf Zeesbooten verboten.

§ 8.14 Brandbekämpfung

Es muss mindestens ein tragbarer Feuerlöscher entsprechend DIN EN 3: 1996 (Pulver, Brand-klasse ABC, 6 kg) an Bord vorhanden sein. Er ist gut zugänglich und spritzwassergeschützt außerhalb von Kajüte und Motorraum anzubringen.

§ 8.15 Sonstige Ausrüstung

An sonstigen Ausrüstungsgegenständen müssen an Bord sein:

- a) ein Kompass gemäß Anhang III § 6.02 auf den darin genannten Wasserstraßen,
- b) die Geräte und Vorrichtungen, die zum Geben der in der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und in der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See vorgeschriebenen Sichtzeichen sowie zur Bezeichnung der Fahrzeuge erforderlich sind,
- c) einer Funkanlage für die Teilnahme am Binnenschiffahrtfunk nach den Bestimmungen der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk,
- d) ein Doppelglas, 7 x 50 oder größerer Linsendurchmesser,
- e) die in § 13 Nr. 2 Buchstabe a der Schiffssicherheitsverordnung vorgeschriebenen Seekarten und das Handbuch Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung,
- f) gekennzeichnete feuerbeständige Behälter mit Deckel,
- g) Seile zum Festmachen,

- h) Wurfleine,
- i) Bootshaken,
- j) Verbandkasten nach DIN 13157, Ausgabe August 1996, der im Bedarfsfall sicher und leicht erreicht werden kann,
- k) Plakat mit Hinweisen zur Rettung und Wiederbelebung Ertrinkender,
- l) Fender,
- m) Handwindmesser,
- n) zwei Schöpfgefäße (Eimer).

Ist im Falle des Satzes 1 Buchstabe j der Verbandkasten verdeckt untergebracht, so ist sein Aufbewahrungsort zu kennzeichnen.

§ 8.16 Besatzung

Das Zeesboot ist mindestens mit einem Schiffsführer und einem Decksman zu besetzen. Der Schiffsführer muss mindestens im Besitz eines modifizierten C1-Patentes sein sowie Segelerfahrung nachweisen. Die Segelerfahrung ist nachzuweisen durch

- a) den Besitz eines Sportbootführerscheins und ein Praktikum auf einem Zeesboot, das mindestens 90 Fahrtage umfasst, oder
- b) den Besitz eines Sportküstenschifferscheines, eines Sportseeschifferscheines oder eines Sporthochseeschifferscheines und ein Praktikum auf einem Zeesboot, das mindestens 30 Fahrtage umfasst.

§ 8.17 Fahrtauglichkeitsbescheinigungen

Die von der Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt auszustellende Fahrtauglichkeitsbescheinigung gilt maximal 5 Jahre; sie muss folgende Auflagen enthalten:

- a) Die Zulassung ist beschränkt auf:
 - aa) Tagesfahrten unter Segel, ohne Übernachtung, mit höchstens der bei der Schiffsuntersuchung festgesetzten Anzahl der Fahrgäste und
 - bb) unter Einsatz des Motors als Hilfsantrieb (z.B. für das Aus- und Einlaufen, bei Flaute oder aufkommendem Starkwind während der Fahrt).
- b) Der Fahrtantritt bei vorherrschender Windstärke von mehr als 5 Beaufort und bei unsichtigem Wetter ist unzulässig.
- c) Bei Windstärken von mehr als 4 Beaufort während der Fahrt hat die Besatzung eine zugelassene, automatisch aufblasbare Rettungsweste nach DIN EN 395, Ausgabe Juni 1998 oder DIN EN 396, Ausgabe Juni 1998 oder DIN EN ISO 12402-3, Ausgabe Dezember 2006 oder DIN EN ISO 12402-4, Ausgabe Dezember 2006 anzulegen.
- d) Das Betreiben von Kochgeräten, offenen Feuerstellen und Grills an Bord während der Fahrt ist unzulässig.
- e) Es ist ein Fahrtenbuch zu führen.
- f) Die von dem untersuchenden Sachverständigen erstellte Reffvorschrift ist an Bord mitzuführen.

Im Falle der Auflage nach Satz 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa ist in der einzelnen Fahrtauglichkeitsbescheinigung die festgesetzte Anzahl der Fahrgäste anzugeben. Die Auflagen nach Satz 1 der Buchstaben a bis d sind auf einer Tafel an Bord an auffälliger Stelle deutlich sichtbar anzubringen. In der Fahrtauglichkeitsbescheinigung ist im Feld „Art des Fahrzeuges“ die Bezeichnung „Zeesboot“ einzutragen.

Kapitel 9 Sondervorschriften für Taxiboote

§ 9.01 Begriffsbestimmung

Im Sinne dieses Kapitels ist:

„Taxiboot“, ein kleines Fahrgastschiff, das der Beförderung zwischen verschiedenen Anlegestellen ohne festen Fahrplan dient und dessen Länge des Schiffskörpers L 12 m nicht überschreitet.

§ 9.02 Allgemeins Bestimmungen

1. Für Taxiboote auf Wasserstraßen der Zonen 2, 3 oder 4 ist unbeschadet des § 7.02 die Verordnung über das Inverkehrbringen von Sportbooten mit den sich aus den nachfolgenden Vorschriften ergebenden Maßgaben anzuwenden.
2. Ein Taxiboot muss mindestens der Auslegungskategorie C entsprechen sowie ein Konformitätsbewertungsverfahren nach Modul G (Einzelprüfung) durchlaufen haben. Die Konformitätserklärung ist der Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt vorzulegen.

§ 9.03 Schiffskörper

Der Schiffskörper muss aus Stahl oder einem hinsichtlich Festigkeit und Brandschutz gleichwertigen Werkstoff bestehen. Der Innenboden des Fahrgastbereiches muss wasserdicht sein und oberhalb der Ebene der größten Einsenkung liegen. Eingedrungenes Wasser muss über eine fest installierte Lenzeinrichtung mit einer Gesamtleistung von 110 l/min nach außenbords gelangen.

§ 9.04 Schwimmfähigkeit im Leckfall

Die Schwimmfähigkeit im Leckfall ist rechnerisch nachzuweisen. Ein ausreichender Restauftrieb ist gegeben, wenn im Endzustand der Flutung

- a) die tiefste Stelle der Bordwand mindestens
 - aa) in Zone 2 0,30 m
 - bb) in Zone 3 0,20 m
 - cc) in Zone 4 0,10 mund
- b) jede ungesicherte Öffnung mindestens
 - aa) in Zone 2 0,60 m
 - bb) in Zone 3 0,50 m
 - cc) in Zone 4 0,40 m

über dem Wasserspiegel liegt.

§ 9.05 Intaktstabilität und höchstzulässige Zahl der Fahrgäste

Für jede Person an Bord muss ein fest eingebauter Sitzplatz vorhanden sein. Dabei ist von einer minimalen Sitzbreite von 0,45 m und einer Sitztiefe von 0,75 m pro Person auszugehen. Die Intaktstabilität und die höchstzulässige Zahl der Fahrgäste sind durch eine Berechnung zu ermitteln oder durch einen Belastungsversuch mit dem halben Gewicht der höchstzulässigen Personenzahl und bei der ungünstigsten Füllung der Brennstoff- und Wasserbehälter nachzuweisen. Die Personen 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

- a) ein Restfreibord
 - aa) in Zone 2 von 1,00 m
 - bb) in den Zonen 3 und 4 vom 0,50 mund
- b) ein Restsicherheitsabstand
 - aa) in Zone 2 von 1,30 m
 - bb) in Zone 3 und 4 von 0,80 mnicht unterschritten werden.

§ 9.06 Fahrgasträume und -bereiche

Anhang II § 15.06, mit Ausnahme der Nr. 17, ist sinngemäß anzuwenden. Geschlossene Fahrgasträume sind nicht zulässig. Ein Wetterschutz muss zu den Ein- und Ausstiegen sowie nach achtern auf seiner gesamter Breite offen sein.

§ 9.07 Antriebssystem

Es muss ein motorisches Antriebssystem vorhanden sein, das ausreichende Fahr- und Manövriereigenschaften gewährleistet, wobei die Geschwindigkeit gegen Wasser mindestens 13 km/h betragen muss und höchstens 30 km/h betragen darf. Außenbordmotoren sind unzulässig.

§ 9.08 Maschinenbauliche Anforderungen

Anhang II § 8.01 bis 8.04 und 8.05 Nr. 1 bis 9, Nr. 12 und 13 sowie 8.07 und 8.08 ist sinngemäß anzuwenden.

§ 9.09 Rettungsmittel

1. An Bord der Taxiboote müssen mindestens zwei Rettungsringe entsprechend Anhang II § 15.09 Nr. 1 vorhanden sein. Sie müssen sich verwendungsbereit an geeigneter Stelle an Deck befinden und dürfen in ihrer Halterung nicht befestigt sein.
2. An Bord der Taxiboote müssen
 - a) für die höchstzulässige Zahl der Fahrgäste je eine geeignete Rettungsweste nach DIN EN 395, Ausgabe Juni 1998 oder DIN EN 396, Ausgabe Juni 1998 oder DIN EN ISO 12402-3, Ausgabe Dezember 2006 oder DIN EN ISO 12402-4, Ausgabe Dezember 2006
 - b) für jedes Besatzungsmitglied eine automatisch aufblasbare Rettungsweste nach DIN EN 395, Ausgabe Juni 1998 oder DIN EN 396, Ausgabe Juni 1998 oder DIN EN ISO 12402-3, Ausgabe Dezember 2006 oder DIN EN ISO 12402-4, Ausgabe Dezember 2006griffbereit vorhanden sein.

§ 9.10 Elektrische Anlagen

Die Anlagen müssen die Anforderungen des Anhangs II Kapitels 9 sinngemäß erfüllen und zusätzlich hierzu für Neigungen bis zu 20° ausgelegt sein.

§ 9.11 Brandschutz

Flüssiggasanlagen sowie Geräte und Einrichtungen mit offener Flamme sind verboten. Schotte, Wände, Decken und Decks von Fahrgasträumen dürfen nur aus nicht brennbaren Werkstoffen bestehen. In Fahrgastbereichen verwendete Textilien und andere Materialien einschließlich Wetterschutz müssen mindestens schwer entflammbar sein. Farben, Lacke und sonstige Stoffe, die auf freiliegenden Innenflächen verwendet werden, dürfen keine außergewöhnlichen Mengen von Rauch und giftigen Stoffen erzeugen. Treppen müssen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen nicht brennbaren Werkstoff hergestellt sein.

§ 9.12 Brandbekämpfung

Es müssen mindestens zwei tragbare Feuerlöscher entsprechend DIN EN 3:1996 (Pulver, Brandklasse ABC, 6 kg) an Bord vorhanden sein. Feuerlöscher sind gut zugänglich und spritzwassergeschützt außerhalb vom Maschinenraum anzubringen.

§ 9.13 Anker- und Ausrüstung

Das Taxiboot muss mit zwei Ankern ausgerüstet sein. Ein Anker muss eine Masse von mindestens 25 kg und ein zweiter Anker muss mindestens eine Masse von 20 kg haben. Die Ankerketten müssen eine Mindestlänge von 30 m und eine Mindestbruchkraft von 9 kN haben. Drahtseile anstelle der Ankerketten sind zulässig und müssen die gleiche Bruchfestigkeit wie Ankerketten haben, jedoch muss ihre Länge 20 % größer sein.

§ 9.14 Sonstige Ausrüstung

Anhang II § 10.02, außer Nr. 1 Buchstabe e und f (Behälter) sowie Nr. 2 Buchstabe d (Landsteg), ist anzuwenden. Ein- und Ausstiege müssen ein gefahrloses Begehen an den vorgesehenen Anlegestellen ermöglichen. In Zone 2-See müssen Geräte und Ausrüstungsgegenstände nach Anhang III § 6.02 bis § 6.04 und nach § 6.06 an Bord sein. In Zone 2-Binnen gelten hinsichtlich Kompass und Radargerät die Bestimmungen nach Anhang III § 1.01 Nr. 2 und 3.

§ 9.15 Kennzeichnung

An allen Taxibooten muss als Kennzeichnung an beiden Längsseiten ein mindestens 30 cm hohes „Taxi“ mit heller Farbe auf dunklem Grund oder mit dunkler Farbe auf hellem Grund deutlich sichtbar angebracht sein.

§ 9.16 Besatzung

1. Das Taxiboot ist mindestens mit einem Schiffsführer und einem Decksman zu besetzen. Der Schiffsführer muss mindestens im Besitz eines modifizierten C2- Patentes sein. Der notwendige Ausrüstungsstandard muss sinngemäß Anhang XI § 2.09 Nr. 1.1 entsprechen.
2. Für die Fahrt auf Bundeswasserstraßen der Zone 3 und 4 kann die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt auf Antrag zulassen, dass auf einem Taxiboot der Decksman entfällt, wenn
 - a) der Schiffsführer mindestens ein modifiziertes C2-Patent besitzt und
 - b) das Taxiboot nur bei Tag und gutsichtigem Wetter fährt und
 - c) der Steuerstand vom Fahrgastbereich abgetrennt ist und
 - d) eine der folgenden Bedingungen für das Festmachen erfüllt wird:
 - aa) der Schiffsführer das Steuerhaus nicht verlassen muss oder
 - bb) mindestens ein Pollerpaar vom Steuerhaus belegt werden kann oder
 - cc) die Belegung der Poller automatisch erfolgt oder
 - dd) eine Vorrichtung zum magnetischen Festmachen des Taxibootes an der Anlegestelle vorhanden ist und
 - e) die Beschaffenheit der Anlegestelle sicherstellt, dass das festgemachte Taxiboot relativ zur Anlegestelle ruhig liegt und keine gefährlichen vertikalen und horizontalen Eigenbewegungen ausführt und
 - f) die Anker vom Steuerhaus fallen gelassen werden können und
 - g) das Ein- und Ausschalten der Lenzpumpe vom Steuerstand oder automatisch über einen Geber erfolgt.Wird dem Antrag stattgegeben, so sind die einzuhaltenden Bedingungen nach Satz 1 Buchstabe a bis g in die Fahrtauglichkeitsbescheinigung einzutragen.

§ 9.17 Fahrtauglichkeitsbescheinigung

Die Gültigkeitsdauer der Fahrtauglichkeitsbescheinigung beträgt maximal 5 Jahre. In der Fahrtauglichkeitsbescheinigung ist im Feld „Art des Fahrzeuges“ die Bezeichnung „Taxiboot“ einzutragen.

Dienstanweisung Nr. 1 Berechnungsgrundlagen für Hochseilanlagen der Gierfähren auf Wasserstraßen zu Anhang X § 3.04

Text in Bearbeitung

Anlage 1 zur Dienstanweisung Nr. 1 des Anhang X Ermittlung der Seilkräfte

Text in Bearbeitung

Anlage 2 zur Dienstanweisung Nr. 1 des Anhang X Querwiderstandsbeiwert

Text in Bearbeitung

Dienstanweisung Nr. 2 Berechnungsgrundlagen für Gierfähren, die nicht an einer Hochseilanlage befestigt sind sowie für Querseilfähren (Kahnseilfähren, Seilfähren und Kettenfähren) zu Anhang X § 3.04

Text in Bearbeitung

Muster Nr. 1 Muster des Abnahmeprotokolls für die Prüfung der Seil- und Kettenanlagen von seil- und kettengebundenen Fähren zu Anhang X § 3.07 Nr. 1

Text in Bearbeitung

Muster Nr. 2 Muster des Abnahmeprotokolls für kleine Fahrgastschiffe zur Beförderung von maximal 12 Fahrgästen zu Anhang X § 7.02 Nr. 2

Text in Bearbeitung