

# Referentenentwurf

## des Bundesministeriums für Verkehr

### Dritte Verordnung zur Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung und sonstiger schiffahrtsrechtlicher Vorschriften

#### A. Problem und Ziel

Der neue Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) tritt am 01.01.2026 in Kraft und ist in nationales Recht umzusetzen. Bei mehreren Vorschriften über Befähigungen in der Binnenschifffahrt haben sich gute Möglichkeiten ergeben, Bürokratie in deutlichem Umfang zurückzubauen: Es hat sich gezeigt, dass die geltenden Risikostrecken auf der Elbe nicht mehr in vollem Umfang erforderlich sind, dass das Kleinschifferzeugnis in vielen Fällen nicht notwendig ist und dass der Erwerb des Fährschifferzeugnisses auf bestimmten maritimen Wasserstraßen erleichtert werden kann. Im Gebührenrecht entsteht, ebenfalls mit Beginn des nächsten Jahres, Anpassungsbedarf; die Preise für Sportbootführerscheinkarten wurden vom Hersteller erhöht. Zudem erfordern Änderungen im internationalen Recht der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) Anpassungen im nationalen Recht, die die gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsausbildungen und die Geltung von Drittstaatszeugnissen betreffen.

#### B. Lösung; Nutzen

Der neue Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe mit aktuellen technischen Anforderungen wird eingeführt. Auf der Elbe werden die Risikostrecken auf das erforderliche Maß beschränkt, wodurch Schiffsführer für die entfallenden Strecken keine zusätzlichen Befähigungsnachweise mehr benötigen. Das Kleinschifferzeugnis ist künftig nur noch bei gewerblicher Beförderung von Fahrgästen erforderlich. Das Fährschifferzeugnis auf bestimmten, maritimen Wasserstraßen kann künftig ohne zusätzliche Sondervorgaben erlangt werden. Die Gebühren für die Sportbootführerscheinkarten werden angepasst. Zudem wird die Rheinschiffspersonaleinführungsverordnung geändert und ein Beschluss der ZKR national in Kraft gesetzt.

#### C. Alternativen

Ein Verzicht auf die Änderungen wäre ein Verstoß gegen EU-Recht, gegen internationales Recht und gegen das gebührenrechtliche Kostendeckungsprinzip.

#### D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch die Gebührenanpassung entstehen keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand. Es sind jedoch Mehreinnahmen in Höhe von ca. 254 250 Euro wegen Gebührenerhöhungen pro Jahr zu erwarten, die zum größeren Teil den beiden beliebigen Verbänden zugutekommen.

Durch die Reduzierung der Risikostrecken auf der Elbe entfallen entsprechende Prüfungen für Befähigungsnachweise. Dies führt zu jährlichen Gebührenmindereinnahmen in Höhe von 9 700 Euro pro Jahr.

## **E. Erfüllungsaufwand**

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

Durch die Gebührenanpassung für die Sportbootführerscheinkarte erhöht sich der Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger auf jährlich ca. 254 250 Euro.

### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Durch die Reduzierung der Risikostrecken auf der Elbe entfallen entsprechende Prüfungen für Schiffsführer und somit Prüfungsgebühren. Hierdurch verringert sich der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft um ca. 13 000 Euro pro Jahr. Durch die EU-rechtlich erforderlichen technischen Änderungen erhöht sich der einmalige Erfüllungsaufwand um ca. 181 000 Euro. Durch den Wegfall der Sonderanforderungen für Fährschifferzeugnisse auf bestimmten, maritimen Wasserstraßen ermäßigt sich der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft um bis zu ca. 452 000 Euro pro Jahr, da die bisher erforderlichen, zusätzlichen Anforderungen mindestens 180 zusätzliche Fahrzeit erfordern, wovon bisher allerdings meistens Ausnahmen zugelassen wurden.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

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

Wegen der Reduzierung der Risikostrecken auf der Elbe entfallen entsprechende Prüfungen für den Erwerb von Befähigungsnachweisen. Das reduziert die Verwaltungskosten des Bundes um ca. 9 700 Euro pro Jahr. Durch den Wegfall der Sonderanforderungen für Fährschifferzeugnisse auf bestimmten, maritimen Wasserstraßen ermäßigt sich der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung nur in geringfügigem Umfang.

## **F. Weitere Kosten**

Keine

# Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr

## Dritte Verordnung zur Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung und sonstiger schiffahrtsrechtlicher Vorschriften

Vom ...

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 6a und 8, Satz 2 und Absatz 6 sowie des § 14 des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 82), 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,

– des § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 und 8, Satz 2, Absatz 5 Satz 2 und Absatz 6 sowie des § 14 des Binnenschiffahrtsgesetzes im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales und

– des § 22 Absatz 1 Satz 2 und 3, Absatz 4 Satz 1 des Bundesgebührengesetzes vom 7. August 2023 (BGBl. I S. 3154), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 21. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 315) geändert worden ist:

### Artikel 1

#### Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung

Die Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018 (BGBl. I S. 1398, 2032), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom [Platzhalter: Datum und Fundstelle der anstehenden Änderung] geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nummer 2 wird durch die folgende Nummer 2 ersetzt:

„2. ES-TRIN: Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe in der Ausgabe 2025/1, der vom Europäischen Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt (CESNI) angenommen wurde (Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr vom [Platzhalter: Datum], BAnz AT [Platzhalter: Fundstelle]; bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter Mitgliedstaat ein Mitgliedstaat der Europäischen Union oder der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zu verstehen,“.

b) Absatz 2 Nummer 16 wird durch die folgende Nummer 16 ersetzt:

„16. BMV- Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung: BMV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenordnung vom 28. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4744), die zuletzt durch ... [einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle dieser Verordnung] geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung.“

2. In § 32 Nummer 1 wird die Angabe „1.7“ durch die Angabe „1.6“ ersetzt.
3. § 35 wird wie folgt geändert
  - a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) Nummer 5 Buchstabe c wird durch den folgenden Buchstaben c ersetzt:

„c) des Artikels 18.10 Nummer 1 Satz 3 ES-TRIN unverzüglich zu einer Sonderprüfung vorgeführt wird“.
    - bb) Nummer 7 wird wie folgt geändert:
      - aaa) Buchstabe b Doppelbuchstabe cc und ee wird gestrichen.
      - bbb) Buchstabe d Doppelbuchstabe bb und cc wird gestrichen.
    - cc) Nummer 8 wird wie folgt geändert:
      - aaa) Die Buchstaben b und c werden gestrichen.
      - bbb) Buchstabe e wird durch den folgenden Buchstaben e ersetzt:

„e) das Betriebsführungshandbuch nach Artikel 18.01 Nummer 6 ES-TRIN mit einem Nachweis über die letzte Wartung im Sinne des Artikels 18.01 Nummer 11 ES-TRIN,“.
      - dd) Nummer 14 Buchstabe d wird gestrichen.
  - b) In Absatz 3 Nummer 5 wird die Angabe „Artikel 18.09“ durch die Angabe „Artikel 18.10“ ersetzt.
  - c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
    - aa) Nummer 3 Buchstabe c wird durch den folgenden Buchstaben c ersetzt:

„c) des Artikels 18.10 Nummer 1 Satz 3 Buchstabe c ES-TRIN zu einer Sonderprüfung vorgeführt worden ist,“.
    - bb) Nummer 6 wird wie folgt geändert:
      - aaa) Buchstabe b wird wie folgt geändert:
        - aaaa) Doppelbuchstabe cc wird gestrichen.
        - bbbb) Doppelbuchstabe ee wird durch den folgenden Doppelbuchstaben ee ersetzt: „die elektrischen Schiffsantriebe nach den Artikeln 11.05 und 11.07 Nummer 3 ES-TRIN,“.
      - bbb) Buchstabe d Doppelbuchstabe bb und cc wird gestrichen.
    - cc) Nummer 7 wird wie folgt geändert:

- aaa) Die Buchstaben b und d werden gestrichen.
- bbb) Buchstabe f wird durch den folgenden Buchstaben f ersetzt:
  - „f) das Betriebsführungshandbuch nach Artikel 18.01 Nummer 6 ES-TRIN mit einem Nachweis über die letzte Wartung im Sinne des Artikels 18.01 Nummer 11 ES-TRIN oder“.
- dd) Nummer 11 Buchstabe d wird gestrichen.
- d) Absatz 5 Nummer 1 wird wie folgt geändert:
  - aa) Buchstaben b und d werden gestrichen.
  - bb) In Buchstabe e wird die Angabe „ES-TRIN,“ durch die Angabe „ES-TRIN oder“ ersetzt,
  - cc) Buchstabe f wird gestrichen.

## Artikel 2

### Änderung der Binnenschiffspersonalordnung

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. § 11 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 5 Satz 2 wird die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.
  - b) Absatz 7 wird gestrichen.
2. § 12 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 wird die Angabe „(1)“ gestrichen.
  - b) Absatz 2 wird gestrichen.
3. § 15 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 5 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Das Kleinschifferzeugnis berechtigt dazu, Fahrzeuge zu führen, auf denen entgeltlich oder anderweitig geschäfts- oder erwerbsmäßig Personen befördert werden, soweit die Fahrzeuge nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2017/2397 fallen und für sie nach anderen Vorschriften kein Schifferzeugnis erforderlich ist.“
  - b) Absatz 5 Satz 4 wird gestrichen.
  - c) Absatz 6 wird gestrichen.
4. Nach § 15 wird der folgende § 15a eingefügt:

„§ 15a

Erweiterung des Geltungsbereiches

(1) Zum Führen von Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 20 Metern berechtigten auch

1. auf Wasserstraßen der Zonen 1 und 2

- a) ein Fährschifferzeugnis, wenn es für wenigstens eine Fährstelle dieser Zonen gilt,
- b) ein Sportschifferzeugnis mit einer besonderen Berechtigung für maritime Wasserstraßen
- c) ein Behördenschifferzeugnis mit einer besonderen Berechtigung für maritime Wasserstraßen oder
- d) eine Fahrerlaubnis mit dem Geltungsbereich Seeschiffahrtsstraßen nach der Sportbootführerscheinverordnung,

2. auf Wasserstraßen der Zonen 3 und 4

- a) ein Fährschifferzeugnis, wenn es für wenigstens eine Fährstelle dieser Zonen gilt,
- b) ein Sportschifferzeugnis
- c) ein Behördenschifferzeugnis oder
- d) eine Fahrerlaubnis für Sportboote unter Antriebsmaschine mit dem Geltungsbereich Binnenschiffahrtsstraßen nach § 3 Absatz 1 oder ein Befähigungszeugnis nach § 3 Absatz 4 der Sportbootführerscheinverordnung.

Satz 1 gilt nicht für Fährschifferzeugnisse, die auf seil- oder kettengebundene Fähren beschränkt sind, und nicht für Fahrgastschiffe, Fahrgastboote, Sportfahrzeuge, die nach § 34 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung zur Beförderung von Fahrgästen eingesetzt werden, Schub- und Schleppboote, schwimmende Geräte sowie Übersetzverkehr an nicht im Fährschifferzeugnis eingetragenen Fährstellen.

(2) Die in § 15 genannten Befähigungszeugnisse gelten auch auf den Wasserstraßen der Zonen 1 und 2, wenn zusätzlich eine besondere Berechtigung für maritime Wasserstraßen vorliegt. Abweichend von Satz 1 gilt das Kleinschifferzeugnis im Falle des § 39 Absatz 1 Nummer 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa nur für Wasserstraßen der Zonen 1 und 2.“

5. § 39 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 wird gestrichen.
- b) Die Absätze 3 und 4 werden zu den Absätzen 2 und 3.

6. In § 54 Satz 1 und § 55 Absatz 5 Satz 1 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

7. § 96 Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Wer über ein Befähigungszeugnis für die Betriebsebene, ein Unionspatent, ein nach § 126 Absatz 1 ausreichendes Zeugnis oder ein Fährschifferzeugnis verfügt, kann für jede niedrigere Funktion auf Einstiegs- oder Betriebsebene eingesetzt werden. Ein Leichtmatrose ohne Fahrzeiterfordernis kann durch ein Mitglied der Decksmannschaft ersetzt werden, das mindestens 17 Jahre alt ist. Im Übrigen kann ein Leichtmatrose nur ersetzt werden, wo diese Verordnung es ausdrücklich zulässt. Maschinisten im Sinne der Rheinschiffpersonalverordnung können als Maschinenkundige eingesetzt werden.“

8. In § 99 Absatz 1, § 122 und § 124 Absatz 3 Satz 1 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt

9. § 126 Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Die in Absatz 1 genannten Befähigungszeugnisse bleiben bis zu ihrem Ablaufdatum, längstens jedoch bis zum Ablauf des 17. Januar 2032 gültig.“

10. § 129 Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Die in § 126 Absatz 1 Satz 1 genannten Befähigungszeugnisse können bis zum Ablauf des 17. Januar 2032 in ein Unionspatent nach dieser Verordnung umgetauscht werden.“

11. § 130 Absätze 2 und 3 werden durch die folgenden Absätze 2 und 3 ersetzt:

„(2) Sportfahrzeuge, die im Gelegenheitsverkehr eingesetzt werden, können bis zum 17. Januar 2027 mit folgenden Fahrerlaubnissen geführt werden:

1. auf Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 mit einer Fahrerlaubnis für Sportboote unter Antriebsmaschine mit dem Geltungsbereich Seeschiffahrtsstraßen nach der Sportbootführerscheinverordnung,
2. auf Wasserstraßen der Zonen 3 und 4 mit einer Fahrerlaubnis für Sportboote unter Antriebsmaschine mit dem Geltungsbereich Binnenschiffahrtsstraßen nach der Sportbootführerscheinverordnung.

(3) Im Falle des Absatzes 2 hat die zuständige Behörde bis zum 17. Januar 2027 ein Kleinschifferzeugnis mit dem entsprechenden Geltungsbereich auszustellen, wenn die antragstellende Person ihre Fahrerlaubnis nach Absatz 2 und einen Nachweis der Tätigkeit im Gelegenheitsverkehr vorlegt und ihre Identität nachweist. Ein Tauglichkeitsnachweis ist nicht erforderlich, auch wenn die antragstellende Person das 60. Lebensjahr vollendet hat.“

12. § 138 wird gestrichen.

13. § 142 Absatz 2 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Wer am 14. April 2023 über ein Fährschifferzeugnis für eine Fährstelle in einer Binnenwasserstraße mit maritimem Charakter verfügt, bedarf keiner besonderen Berechtigung für maritime Wasserstraßen“.

14. Anlage 2 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 2 wird durch die folgende Nummer 2 ersetzt:

- „2. Elbe: von km 50,00 (Anlegestellen Fahrgastschiffahrt) bis Elbe km 60,60 (oberhalb der Hafenmündung Alberthafen), von km 322,9 (Abzweig Alte Elbe) bis km 329,85 (oberhalb Einfahrt Handelshafen) und von km 502,25 (Mündung der alten Löcknitz) bis km 568,90 (Hohnstorfer Brücke).“
- b) Nummer 3 wird gestrichen.
- c) Nummer 4 wird zu Nummer 3.
15. In Anlage 15 Teil II wird die Überschrift durch die folgende Überschrift ersetzt:
- „Teil II. Elbe – von km 50,00 (Anlegestellen Fahrgastschiffahrt) bis Elbe km 60,60 (oberhalb der Hafenmündung Alberthafen), von km 322,90 (Abzweig Alte Elbe) bis km 329,85 (oberhalb Einfahrt Handelshafen) und von km 502,25 (Mündung der alten Löcknitz) bis km 568,90 (Hohnstorfer Brücke)“.
16. In Anlage 22 in Abschnitt I Absatz 1 und in Abschnitt II Nummer 1 Satz 1 und 2 Buchstabe e, Nummer 2 Buchstabe b Satz 1 und Buchstabe c wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministerium für Verkehr“ ersetzt.

### Artikel 3

## Änderung der BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung

Die BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung vom 28. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4744), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. März 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 100) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift wird durch die folgende Überschrift ersetzt:
- „Besondere Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen im Zusammenhang mit der Verwaltung der Wasserstraßen und der Schifffahrtsverwaltung (BMV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung – BMV-WS-BesGebV)“.
2. In § 1 wird die Angabe „Bundesministeriums für Digitales und Verkehr“ durch die Angabe „Bundesministeriums für Verkehr“ ersetzt.
3. Nach § 4 Absatz 4 wird der folgende Absatz 5 eingefügt:
- „(5) Für die Erhebung von Gebühren und Auslagen für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach Abschnitt 7 der Anlage, die vor dem 31. Dezember 2025 beantragt oder begonnen, aber noch nicht vollständig erbracht worden ist, ist die Gebührenhöhe auf das Maß zu reduzieren, das sich nach Anwendung der BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung in der bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Datum des Tages vor dem Inkrafttreten nach Artikel 4 dieser Verordnung] ergibt.“
4. Die Anlage Abschnitt 7 wird wie folgt geändert:
- a) Nummer 2 Buchstabe a wird durch den folgenden Buchstaben a ersetzt:

„a) Für Prüfungen von der Atlantikküste bis zur Nordseeküste außerhalb Deutschlands werden zusätzlich Reisekosten als Auslage in Höhe von 38 Euro für den Sportbootführerschein und 55 Euro für den Sportküstenschifferschein je Bewerber erhoben.“

b) Die Tabelle in Abschnitt 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 10 wird in der Spalte Gebühr in Euro die Angabe „27,20“ durch die Angabe „30,25“ ersetzt.

bb) In Nummer 11 wird in der Spalte Gebühr in Euro die Angabe „39,20“ durch die Angabe „42,16“ ersetzt.

cc) In Nummer 12 wird in der Spalte Gebühr in Euro die Angabe „22,20“ durch die Angabe „23,93“ ersetzt.

dd) In Nummer 13 wird in der Spalte Gebühr in Euro die Angabe „39,20“ durch die Angabe „42,16“ ersetzt.

ee) In Nummer 14 wird in der Spalte Gebühr in Euro die Angabe „22,60“ durch die Angabe „26,12“ ersetzt.

## Artikel 4

### Änderung der Rheinschiffspersonaleinführungsverordnung

Die Rheinschiffspersonaleinführungsverordnung vom 5. April 2023 (BGBl. 2023 II Nr. 105), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 5. August 2025 (BGBl. 2025 II Nr. 216) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 7 wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift wird durch die folgende Überschrift ersetzt:

„§ 7

Ausbildungsprogramme, Lehrgänge, Prüfungen, Sicherheitsausbildung“.

2. Nach Absatz 8 wird der folgende Absatz 9 eingefügt:

„(9) Grundlegende Sicherheitsausbildung im Sinne des § 10.01 Nummer 1 Buchstabe b ist eine grundlegende Sicherheitsausbildung, die zugelassen wurde

1. nach § 53 der Binnenschiffspersonalverordnung oder

2. von der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaates der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.“

## **Artikel 5**

### **Inkraftsetzung eines Beschlusses der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zur Änderung der Rheinschiffpersonalverordnung**

Folgender von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt gefasster Beschluss zur Änderung der Rheinschiffpersonalverordnung (Anlage 1 im Anlageband zur Rheinschiffspersonaleinführungsverordnung vom 5. April 2023 (BGBl. 2023 II Nr. 105), die zuletzt durch Beschluss vom 5. Dezember 2024 (Anlage 8 und 9 zu Artikel 1 Nummer 2 der Verordnung vom 5. August 2025 (BGBl. 2025 II Nr. 216)) geändert worden ist, wird hiermit auf dem Rhein in Kraft gesetzt:

Beschluss vom 4. Dezember 2025 (Protokoll xx), nachstehend veröffentlicht als Anlage 1.

## **Artikel 6**

### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.

#### **EU-Rechtsakte:**

Richtlinie (EU) 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG des Rates (ABl. L 345 vom 27.12.2017, S. 53), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2022/184 der Kommission vom 22. November 2021 (ABl. L 30 vom 11.2.2022, S. 3) geändert worden ist

**Anlage 1**  
(zu Artikel 5)

**Beschluss der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt**

Die Zentralkommission,

zur Gewährleistung der Einheit des Rheinregimes,

mit dem Ziel, unnötige Hürden abzubauen, den Zugang für Besatzungsmitglieder zur Rheinschifffahrt zu erleichtern, ihren flexibleren Einsatz zu ermöglichen und damit dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken,

auf Vorschlag ihres Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen,

beschließt die Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Diese Änderung tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll xx

Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung

§ 1.02 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 40 wird durch die folgende Nummer 40 ersetzt:

„Unionsbefähigungszeugnis“ ein von einer hierfür benannten Behörde eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder von einem Drittstaat, dessen Zeugnisse von der Europäischen Kommission als gültig anerkannt wurden, ausgestelltes Zeugnis, das bescheinigt, dass eine Person die Anforderungen der Richtlinie (EU) 2017/2397 erfüllt.“

\*\*\*

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Ziel der Verordnung ist es, den ES-TRIN 2025/1 national in Kraft zu setzen, weitere Vorschriften für die Binnenschifffahrt zu aktualisieren und Bürokratie zurückzubauen, Gebühren für Sportbootführerscheine an die allgemeine Preissteigerung anzupassen und Änderungen im internationalen Recht der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) national umzusetzen.

Mit der nationalen Inkraftsetzung des ES-TRIN 2025/1 werden europarechtliche und völkerrechtliche Verpflichtungen erfüllt. In der Berufsschifffahrt hat sich gezeigt, dass auf der Elbe die geltenden Risikostrecken nicht mehr in vollem Umfang für die Sicherheit der Schifffahrt erforderlich sind. Es sollen daher Erleichterungen für die Binnenschifffahrt geschaffen werden, indem die Risikostrecken an der Elbe auf das erforderliche Maß beschränkt werden. Zudem soll das Kleinschifferzeugnis künftig nur noch verlangt werden, wenn es zum Schutz Dritter notwendig ist. Auch beim Fährschifferzeugnis können die Anforderungen für bestimmte maritime Wasserstraßen deutlich abgesenkt werden. Die Gebühren für die Sportbootführerscheinkarten müssen wegen Preissteigerungen seitens des Herstellers angepasst werden. Schließlich ziehen Änderungen im Recht der ZKR, zu deren Mitgliedern Deutschland gehört, Anpassungen in der Rheinschiffspersonaleinführungsverordnung und das Inkraftsetzen eines ZKR-Beschlusses nach sich.

#### **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

In der Binnenschiffsuntersuchungsordnung werden die Bezüge zu dem am 1. Januar 2026 in Kraft tretenden ES-TRIN 2026 aktualisiert.

In der Binnenschiffspersonalverordnung werden die Risikostrecken auf der Elbe auf das erforderliche Maß beschränkt und das Kleinschifferzeugnis wird nur noch in bestimmten Fällen vorgeschrieben. Für das Fährschifferzeugnis für einige maritime Wasserstraßen wird auf die zusätzlichen Voraussetzungen verzichtet, so dass künftig zur Entlastung des Gewerbes dieselben Voraussetzungen gelten wie auf allen anderen Wasserstraßen. Zudem erfolgen kleinere redaktionelle Änderungen.

Derzeit sind auf der Elbe annähernd 600 Kilometer als Risikostrecke ausgewiesen. Die Voraussetzungen hierfür regelt das EU-Recht. Nach Art. 9 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt darf ein Mitgliedstaat bestimmte Abschnitte nur dann als Risikostrecke ausweisen, wenn es für die Sicherheit der Schifffahrt erforderlich ist. An der Elbe hat sich gezeigt, dass dank der vorgeschriebenen nautischen Hilfsmittel (Nautischer Informationsfunk, Inland-ECDIS, AIS und ggf. Radar) auf weiten Teilen der jetzigen Risikostrecken die Ausübung der Schifffahrt allein mit dem Befähigungszeugnis als Schiffsführer möglich, ohne die Sicherheit des Verkehrs zu gefährden. Zusätzliche, ortsspezifische Kenntnisse sind nicht mehr erforderlich. Aus diesem Grund kann auf die bisher erforderliche besondere Berechtigung für Risikostrecken verzichtet werden. Hierbei handelt es sich um ein Befähigungszeugnis, das Schiffsführer für das Befahren von Risikostrecken zusätzlich zu ihrem Patent durch eine Prüfung erwerben müssen. In der Binnenschiffspersonalverordnung werden die Risiko-strecken auf der Elbe auf das für die Sicherheit der Schifffahrt erforderliche Maß beschränkt. Hierdurch werden die Risikostrecken auf der Elbe beträchtlich reduziert; von den derzeit 599,10 km Risi-

kostrecke verbleiben nur noch 84,2 km. Durch die Konzentration auf die tatsächlich aus Sicherheitsgründen nötigen Abschnitte wird in erheblichem Umfang Bürokratie zurückgebaut.

Das Kleinschifferzeugnis ist künftig nur noch bei entgeltlicher oder anderweitig geschäfts- oder erwerbsmäßig Beförderung von Personen erforderlich. Hand in Hand damit geht die geplante Klarstellung in der Sportbootführerscheinverordnung, dass ein Sportbootführerschein in bestimmten Fällen der Mitnahme von Personen ausreichend ist.

Weitere Erleichterungen werden für das Fährgewerbe geschaffen. Zum Erwerb des Fährschifferzeugnis für Fährstellen an der Kieler Förde, der Trave unterhalb des Lübecker Hafens, der Elbe im Bereich Zone 2-See, der Weser unterhalb der Eisenbahnbrücke in Bremen und der Ems unterhalb des Emdener Hafens entfallen die derzeit zusätzlich zu erfüllenden Voraussetzungen. Wie auf allen anderen Wasserstraßen auch reicht künftig eine Fahrzeit von 180 Fahrtagen. Weitere Fahrzeit, Berufserfahrung auf See oder ein vorhandenes Fährschifferzeugnis sind künftig also nicht mehr nötig. Zusätzlich werden in der Binnenschiffpersonalverordnung Klarstellungen, Korrekturen und Bereinigungen vorgenommen, da sich im Vollzug an einigen Stellen Ungereimtheiten gezeigt hatten.

In der BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung werden die Gebührensätze für die Sportbootführerscheinkarten an die gestiegenen Herstellungskosten angepasst. Zudem sind kleinere Änderungen vorgesehen, die sich in der Praxis als erforderlich ergeben haben. Insbesondere wird zur Vereinfachung eine Pauschale für Auslandsreisekosten eingeführt.

### **III. Exekutiver Fußabdruck**

Zu dem Regelungsentwurf haben Interessenvertretungen oder beauftragte Dritte keinen wesentlichen Beitrag geleistet.

### **IV. Alternativen**

Die Anpassung der technischen Vorschriften an den neuen ES-TRIN ist europarechtlich zwingend vorgegeben. Die übrigen Änderungen sind zur Erleichterung für die Schifffahrt und zum Bürokratierückbau erforderlich. Für Gebühren des Bundes gilt das Kostendeckungsprinzip. Die Preiserhöhungen seitens des Herstellers der Sportbootführerscheinkarten müssen sich daher bei der Höhe der Gebühren niederschlagen. Als Mitgliedstaat der ZKR ist Deutschland zur Umsetzung des ZKR-Rechts verpflichtet.

### **V. Regelungskompetenz**

Die Verordnungsermächtigung zur Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung, der Binnenschiffpersonalverordnung und der Rheinschiffpersonalverordnung sowie zur Inkraftsetzung des Beschlusses der ZKR ergibt sich aus dem Binnenschiffahrtsaufgabengesetz (§§ 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 bis 6a und 8, S. 2, Abs. 6, § 14), wobei für § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 5 und 8, S. 2, Abs. 5 S. 2 und Abs. 6, § 14 BinSchAufgG das Einvernehmen des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales erforderlich ist und in Hinblick auf § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, 2 und 2a, S. 2, Abs. 2, Abs. 5 S. 1, Abs. 6 Nr. 1 Buchstabe a und b sowie des § 14 BinSchAufgG die Verordnung gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit erlassen wird

Die Verordnungsermächtigung für die Änderung der BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung ergibt sich aus § 22 Abs. 1 S. 2 und 3, Abs. 4 S. 1 des Bundesgebührengesetzes.

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

Die Aktualisierung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung an den neuen ES-TRIN ist europarechtlich zwingend vorgegeben. Die vorgesehene Reduzierung der Risikostrecken auf der Elbe ist EU-rechtlich vorgegeben. Denn nach Art. 9 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt dürfen Risikostrecken nur dann ausgewiesen werden, wenn es für die Sicherheit der Schifffahrt erforderlich ist. Mit der vorliegenden Verordnung sollen jene Abschnitte als Risikostrecke entfallen, bei denen sich gezeigt hat, dass ihre Ausweisung als Risikostrecke nicht mehr für die Sicherheit der Schifffahrt erforderlich ist. Die übrigen Änderungen sind ebenfalls mit EU-Recht vereinbar. Die Anpassung der Rheinschiffspersonaleinführungsverordnung und die Inkraftsetzung des ZKR-Beschlusses vom 4. Dezember 2025 ist völkerrechtlich notwendig.

## **VII. Regelungsfolgen**

Das Vorhaben aktualisiert bestehende Vorschriften und bewirkt deutlichen Bürokratierückbau.

### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Das Regelungsvorhaben führt insbesondere durch die Erleichterungen für die Binnenschifffahrt bei den Risikostrecken auf der Elbe, beim Kleinschifferzeugnis und beim Fährschifferzeugnis zu einer beträchtlichen Rechts- und Verwaltungsvereinfachung. Durch die Reduzierung der Risikostrecken auf der Elbe von derzeit knapp 600 Kilometern auf künftig gut 80 Kilometer ergibt sich eine spürbare Vereinfachung des Rechts und der Verwaltung. Bislang erforderliche Prüfungen für Befähigungsnachweise entfallen, Bürokratie wird zurückgebaut. Das Kleinschifferzeugnis ist künftig nur noch erforderlich, wenn Personen gegen Entgelt oder anderweitig geschäfts- oder erwerbsmäßig befördert werden. In allen anderen Fällen ist ein Kleinschifferzeugnis also nicht mehr notwendig, was die gewerbliche Nutzung von Sportbooten erheblich erleichtert. Die hohen Anforderungen an den Erwerb von Fährschifferzeugnissen für bestimmte maritime Wasserstraßen hat sich in den letzten Jahren als große Bürde für das Fährgewerbe erwiesen. Durch den Verzicht auf die erschwerenden Sondervorschriften und die künftige Geltung einheitlicher Anforderungen für alle Wasserstraßen werden die Regelungen für Fahren und deren Vollzug merklich vereinfacht.

### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Das Vorhaben steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Die Regelungen sind ausgewogen und werden den Bedürfnissen des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt gerecht. Die Verordnung trägt dazu bei, die Binnenschifffahrt als Verkehrsträger zu modernisieren, zukunftssicher zu machen, seine Fortentwicklung zu verbessern und seinen Anteil am Gesamtgüterverkehr zu stabilisieren oder zu erhöhen. Zudem berühren die Änderungen zum Teil auch den Bereich Bildung. Sie tragen dazu bei, Rechtsklarheit im Hinblick auf den Nachweis der Qualifikation und die Tauglichkeit der Besatzungsmitglieder für ihre Arbeit an Bord sicherzustellen. Die Verordnung entspricht damit den Zielen SDG 4 Hochwertige Bildung (Indikator 4.1 Bildung) und SDG 8 „Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum“ (Indikatorenbereich 8.4 „Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit: Wirtschaftsleistung umwelt- und sozialverträglich steigern Indikator „Andere Relevanz“: Verbesserter Einsatz von Binnenschiffen auf den Bundeswasserstraßen.) sowie dem Prinzip der nachhaltigen Entwicklung.

### 3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch die Gebührenanpassung entstehen keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand. Es sind jedoch Mehreinnahmen in Höhe von ca. 254 250 Euro wegen Gebührenerhöhungen pro Jahr zu erwarten. Diese entfallen zum größeren Teil auf die mit der Abnahme der Sportbootführerscheine beliehenen Verbände Deutscher Segler-Verband und Deutscher Motoryachtverband. Die Schätzung beruht auf tatsächlichen Fallzahlen, da die zugrundeliegenden öffentlichen Leistungen bereits gewährt wurden. Grundlage sind jährlich 65 000 neu erworbene Sportbootführerscheine, 10 000 Umschreibungen, 3 000 Ersatzausfertigungen sowie 5 000 vorläufige Fahrerlaubnisse. Es ergeben sich Mehreinnahmen von 198 250 Euro für die Fahrerlaubnis, 29 600 Euro für die Fahrerlaubnis ohne Prüfung, 8 800 Euro für die Ersatzausfertigung sowie 17 600 Euro für die vorläufige Fahrerlaubnis.

Durch die Reduzierung der Risikostrecken auf der Elbe entfallen Prüfungen zum Erwerb der besonderen Berechtigung zum Befahren der entsprechenden Risikostrecken. Im Durchschnitt ist für die Elbe mit einem Rückgang von 71 auf 28 Prüfungen im Jahr auszugehen. Die Gebührenmindereinnahmen wegen entfallender Prüfungen belaufen sich auf ca. 9 700 Euro pro Jahr. In etwa gleicher Höhe dürften sich aber die Verwaltungskosten des Bundes reduzieren.

### 4. Erfüllungsaufwand

#### 4.1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (in Minuten bzw. Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Stunden bzw. Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (in Minuten bzw. Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Stunden bzw. Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
1.1	Artikel 1 Binnenschiffsuntersuchungsordnung	-	-	-	-	-	-
1.2	Artikel 2 - Binnenschiffspersonalverordnung	-	-	-	-	-	-
1.3	Artikel 3 - BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung	unverändert	Unveränderter Zeitaufwand	254,25	unverändert		-
Summe Zeitaufwand (in Stunden)							

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (in Minuten bzw. Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Stunden bzw. Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (in Minuten bzw. Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Stunden bzw. Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
Summe Sachaufwand (in Tsd. Euro)				254			

**4.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	IP	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Wirtschaftszweig) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Wirtschaftszweig) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
2.1	Artikel 1 Binnenschiffsuntersuchungsordnung		-	-	-	-	-	181
2.2	Artikel 2 – Binnenschiffspersonalverordnung Nr. 5: Streichung Sondervorschrift für Fährschifferzeugnis, § 39 Abs. 2		5	- 90.432 € ((180 Tage x 8 Std.) x 62,80 €)	- 452			
	Artikel 2 – Binnenschiffspersonalverordnung				-13			

Ifd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	IP	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Wirtschaftszweig) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Wirtschaftszweig) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
	sonalverordnung Nr. 13 und 14: Reduzierung Risikostrecke Elbe							
2.3	Artikel 3 - BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung							
Summe (in Tsd. Euro)					- 465		181	
davon aus Informationspflichten (IP)							-	

**4.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Ifd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Bund/ Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
3.1	Artikel 1 Binnenschiffsuntersuchungsordnung							
3.2	Artikel 2 – Binnenschiffspersonalverordnung Nr. 5: Streichung Sondervorschrift für Führerzeugnis, § 39 Abs. 2		5	10 x 40,40	geringfügig			
	Artikel 2 – Binnenschiffspersonalverordnung Nr. 13 und 14: Reduzierung Risikostrecke Elbe							-9 700 €
3.3	Artikel 3 - BMDV-							

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Bund/ Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
	Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung							
Summe (in Tsd. Euro)								- 10 T€
davon Bund								- 10 T€
davon Land (inklusive Kommunen)								

Der zusätzlich Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft beruht ausschließlich auf europarechtlichen Verpflichtungen.

### 5. Weitere Kosten

Durch die vorgesehenen Änderungen entstehen keine sonstigen Kosten für die deutsche Wirtschaft, insbesondere auch nicht für die mittelständischen Unternehmen der deutschen Binnenschifffahrt.

### 6. Weitere Regelungsfolgen

Das Vorhaben hat keine gleichstellungspolitischen und demografischen Auswirkungen. Es sind auch keine Auswirkungen für Verbraucherinnen und Verbraucher sowie auf die Wahrung und Förderung gleichwertiger Lebensverhältnisse zu erwarten. Die Aufnahme einer Experimentierklausel kommt angesichts des punktuellen Regelungsgehalts nicht in Betracht.

## VIII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung oder Evaluierung der Änderungen zu einem festgesetzten Zeitpunkt ist nicht angezeigt.

### B. Besonderer Teil

#### Zu **Artikel 1** (Änderung der Binnenschiffsuntersuchungsordnung)

Die Änderungen dienen überwiegend der Anpassung an den ES-TRIN 2025. Bei den übrigen Änderungen handelt es sich um andere Aktualisierungen oder geringfügige redaktionelle Anpassungen.

#### Zu **Nummer 1**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 Nr. 1 (Verhalten wegen Mitführungspflichten etc.), Nr. 2 Buchstabe a und b, Nr. 4, Nr. 6a (Fahrtauglichkeitsbescheinigung, Konformitätsbescheinigungen, Zulassung einzelner Gegenstände), Abs. 2 (wegen Änderung von Grenzwerten und Zulassungskriterien für die Bordkläranlagen), Abs. 5 S. 1 BinSchAufgG

#### Zu **Buchstabe a**

Die Bezugnahme auf den ES-TRIN wird aktualisiert.

#### Zu **Buchstabe b**

Die Bezugnahme wird aktualisiert.

#### Zu **Nummer 2**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a und b, Abs. S. 1 BinSchAufgG

Die bisher fehlerhafte Verweisung wird bereinigt.

#### Zu **Nummer 3**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 Nr. 1 BinSchAufgG

#### Zu **Buchstabe a**

#### Zu **Doppelbuchstabe aa**

Sonderprüfungen sind zukünftig nicht mehr nach baulichen Änderungen erforderlich. Daher können auch die Verhaltenspflichten insoweit entfallen und an die Bezugsnorm des ES-TRIN angepasst werden.

#### Zu **Doppelbuchstabe bb**

Die Bezugsnorm im ES-TRIN entfällt. Daher kann auch die Verhaltenspflicht entfallen.

#### Zu **Dreifachbuchstabe aaa**

Die Bezugsnorm im ES-TRIN entfällt. Daher kann auch die Verhaltenspflicht entfallen.

**Zu Dreifachbuchstabe bbb**

Die Bezugsnorm im ES-TRIN entfällt. Daher kann auch die Verhaltenspflicht entfallen.

**Zu Doppelbuchstabe cc**

**Zu Dreifachbuchstabe aaa**

Die Bezugsnorm im ES-TRIN entfällt. Daher kann auch die Verhaltenspflicht entfallen.

**Zu Dreifachbuchstabe bbb**

Die Bezugsnorm im ES-TRIN entfällt. In Zukunft ist das Betriebsführungshandbuch mitzuführen. Im ES-TRIN ist die Mitführungspflicht ohnehin vorgesehen. Durch die Verpflichtung des Eigentümers soll die Verantwortlichkeit für Instandhaltung der Bordkläranlage verankert und zugleich die Funktionalität sichergestellt werden.

**Zu Doppelbuchstabe dd**

Die Bezugsnorm im ES-TRIN entfällt. Daher kann auch die Verhaltenspflicht entfallen.

**Zu Buchstabe b**

Die Bezugsnorm wurde im ES-TRIN verschoben. Die Änderung dient der Anpassung.

**Zu Buchstabe c**

**Zu Doppelbuchstabe aa**

Die Änderung dient der Anpassung an die neu geordnete Bezugsnorm im ES-TRIN. Die Pflicht zur Sonderprüfung nach der Vornahme baulicher Veränderungen kann daher entfallen.

**Zu Doppelbuchstabe bb**

**Zu Dreifachbuchstabe aaa**

Die Bezugsnorm im ES-TRIN entfällt. Daher kann auch die Verhaltenspflicht entfallen.

**Zu Dreifachbuchstabe bbb**

Die Änderung dient der Anpassung an die neu geordneten Bezugsnorm im ES-TRIN.

**Zu Doppelbuchstabe cc**

**Zu Dreifachbuchstabe aaa**

Die Bezugsnormen entfallen. Daher kann auch die Verhaltenspflicht entfallen.

**Zu Dreifachbuchstabe bbb**

Die Bezugsnorm im ES-TRIN entfällt. In Zukunft ist das Betriebsführungshandbuch mitzuführen. Im ES-TRIN ist die Mitführungspflicht ohnehin vorgesehen. Durch die Verpflichtung des Eigentümers soll die Verantwortlichkeit für Instandhaltung der Bordkläranlage verankert und zugleich die Funktionalität sichergestellt werden.

### **Zu Doppelbuchstabe dd**

Die Bezugsnorm im ES-TRIN entfällt. Daher kann auch die Verhaltenspflicht entfallen.

### **Zu Buchstabe d**

Die Bezugsnormen im ES-TRIN entfallen. Daher können auch die Verhaltenspflichten gestrichen werden.

### **Zu Artikel 2 (Änderung der Binnenschiffpersonalordnung)**

#### **Zu Nummer 1**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 BinSchAufgG

#### **Zu Buchstabe a**

Zur Aktualisierung wird die Ministeriumsbezeichnung angepasst.

#### **Zu Buchstabe b**

§ 11 Abs. 7 Binnenschiffpersonalverordnung (BinSchPersV) wird gestrichen, da der Bezug auf § 15 der See-Sportbootverordnung nicht mehr erforderlich ist. Das Kleinschifferzeugnis wird nun auf die Personenbeförderung gegen Entgelt beschränkt.

#### **Zu Nummer 2**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 BinSchAufgG

#### **Zu Buchstabe a**

Redaktionelle Folgekorrektur durch Streichung Abs. 2.

#### **Zu Buchstabe b**

Der hier gestrichene Abs. 2 wird der neue § 15a Abs. 1.

#### **Zu Nummer 3**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 BinSchAufgG

#### **Zu Buchstabe a**

Die Änderung in § 15 Abs. 5 S. 1 BinSchPersV dient dazu, den Anwendungsbereich des Kleinschifferzeugnisses einzuschränken auf die entgeltliche Personenbeförderung. Damit soll ermöglicht werden, dass in allen anderen Fällen zum Führen dieser Fahrzeuge eine Fahrerlaubnis nach der Sportbootführerscheinverordnung ausreicht. Die Formulierung lehnt sich an § 31 BinSchUO an, verzichtet aber auf die Legaldefinition von „Fahrgäste“, da diese im Folgenden nicht gebraucht wird.

#### **Zu Buchstabe b**

§ 15 Abs. 5 Satz 4 wird gestrichen, um einen Widerspruch zu beheben. Diese Norm verlangt für das Kleinschifferzeugnis im Falle des § 15 Abs. 5 Satz 3 eine theoretische Prüfung. Tatsächlich soll in diesem Falle aber sowohl eine praktische als auch eine theoretische Prüfung vorgeschrieben sein, wie sich aus § 40 Abs. 5 Satz 3 ergibt.

### **Zu Buchstabe c**

Zur redaktionellen Bereinigung von §§ 12, 15 wird in § 15 alles gestrichen, was sich nicht auf den „Geltungsbereich der Befähigungszeugnisse auf Führungsebene“ aus der Überschrift bezieht. Der hier gestrichene Abs. 6 wird der neue § 15a Abs. 2.

### **Zu Nummer 4**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 BinSchAufgG

Zur redaktionellen Bereinigung wird ein neuer § 15a eingefügt. Auf diese Weise soll der Systematik der §§ 12, 15 Rechnung getragen werden, in denen die nun in § 15a zusammengeführten Regelungen systematische Fremdkörper waren.

Abs. 1 übernimmt mit Änderungen den bisherigen § 12 Abs. 2. Dabei wird ein neuer Buchstabe d eingefügt. Dieser sorgt zusammen mit dem bereits vorhandenen Buchstabe a für die Übernahme des früheren § 7 Abs. 4 der Binnenschifferpatentverordnung in die Binnenschiffpersonalverordnung. Die Ergänzung wird nötig, da das Kleinschifferzeugnis nun auf die reine Personenbeförderung beschränkt wird, in allen anderen Fällen, in denen bisher ein Kleinschifferzeugnis vorgeschrieben war, also „etwas anderes“ ausreicht. Mit Buchstabe d wird geregelt, dass wie im früheren Recht, u.a. ein Sportbootführerschein ausreicht. Geändert wird bei der Übernahme des bisherigen § 12 Abs. 2 in den neuen § 15a auch Satz 2., Bisher heißt es darin nur, dass „Führen“ von der Regelung des Satz 1 ausgeschlossen sind. Nach Satz 1 gelten Fährschifferzeugnisse in bestimmten Fällen für Fahrzeuge bis 20 m Länge. Ausgeschlossen sein soll aber nicht generell das Führen von Fähren, sondern nur solches im Übersetzverkehr an anderen Fährstellen. Dieser Klarstellung dient die Neuformulierung des Satzes 2.

Abs. 2 ist der inhaltlich unveränderte, bisherige § 15 Abs. 6.

### **Zu Nummer 5**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 und 6a BinSchAufgG

### **Zu Buchstabe a**

Zum Abbau unnötiger Bürokratie wird § 39 Abs. 2 BinSchPersV gestrichen, der besondere Anforderungen an den Erwerb des Fährschifferzeugnisses auf bestimmten Wasserstraßen mit maritimem Charakter stellt. Diese Regelung war mit der „Erste Verordnung zur Änderung rheinschiffrechtsrechtlicher Vorschriften und weiterer Vorschriften des Binnenschiffahrtrechts“ eingeführt worden und ist seit 14. April 2023 in Kraft. Die seither durchgeführten Fährprüfungen haben gezeigt, dass die Anforderungen nicht nötig sind, um den sichereren Fährverkehr auf den dort genannten Wasserstraßen zu gewährleisten. Die Prüfungen sind erfolgreich verlaufen, teilweise aufgrund von Ausnahmevorschriften sogar mit weniger Fahrzeiten als verlangt.

### **Zu Buchstabe b**

Folgeanpassung

### **Zu Nummer 5**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 und 6a BinSchAufgG

### **Zu Nummer 6**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 6, 6a und 8 BinSchAufgG

Zur Aktualisierung wird die Ministeriumsbezeichnung angepasst.

#### **Zu Nummer 7**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 5 BinSchAufgG

Die Änderung in § 96 Abs. 2 dient zweierlei Zwecken. Zum einen soll in Satz 1 klargestellt werden, dass die Ersetzungsbefugnis nicht nur für Unionspatente gilt, sondern auch für frühere Patente, die aufgrund der Übergangsbestimmung diesen gleichgestellt sind. Zum anderen werden in Satz 2 und 3 die bisher verstreut an zwei Stellen, nämlich in § 96 Abs. 2 und § 98 Abs. 7 enthaltenen Bestimmungen zum Leichtmatrosen ohne inhaltliche Änderung an einer Stelle zusammengefasst, um die Rechtsanwendung zu erleichtern.

#### **Zu Nummer 8**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 5, 6 und 6a BinSchAufgG

Zur Aktualisierung wird die Ministeriumsbezeichnung angepasst.

#### **Zu Nummer 9**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 6a BinSchAufgG

Die Formulierung in § 126 Abs. 2 wird verallgemeinert. Denn bei vielen Patenten, die sich noch im Umlauf befinden, fehlt auf der Patentkarte ein Ungültigkeitsdatum, das sich stattdessen etwa aus einem mitzuführenden Bescheid ergibt.

#### **Zu Nummer 10**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 6a BinSchAufgG

Die Änderung in § 129 Abs. 1 dient der Anpassung der Umtauschfrist an Artikel 38 Abs. 1 der Befähigungsrichtlinie (Richtlinie (EU) 2017/2397). Künftig soll der Umtausch bis zum 17. Januar 2032 auch dann möglich sein, wenn die Gültigkeit des Befähigungszeugnisses bereits abgelaufen ist.

#### **Zu Nummer 11**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 und 6a BinSchAufgG

Die Übergangsvorschrift des § 130 wird angepasst an den eingeschränkten Anwendungsbereich des Kleinschifferzeugnisses auf die entgeltliche Personenbeförderung, was den Gelegenheitsverkehr betrifft.

#### **Zu Nummer 12**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 BinSchAufgG; § 22 Abs. 1 S. 2, Abs. 4 S. 1

§ 138 hat sich bei Inkrafttreten dieser Änderungsverordnung am 1. Juli 2025 durch Zeitablauf erledigt und soll daher zur Rechtsbereinigung gestrichen werden.

#### **Zu Nummer 13**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 und 6a BinSchAufgG

Zur Anpassung an die Streichung von § 39 Abs. 2 wird in § 142 Abs. 2 S. 1 der letzte Satzteil gestrichen, der für bestimmte maritime Wasserstraßen auch zur besonderen Berechtigung

eine Sondervorschrift enthält. Mit Wegfall der Sonderbehandlung dieser maritimen Wasserstraßen beim Fährschifferzeugnis selbst hat sich auch die Sonderbehandlung bei der besonderen Berechtigung erledigt.

#### **Zu Nummer 14**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 und 8 BinSchAufgG

#### **Zu Buchstabe a**

Die Änderung in Nr. 2 der Anlage 2 dient der Reduzierung der Risikostrecken auf der Elbe. Es hat sich in der Praxis gezeigt, dass es für einige dieser Abschnitte nicht mehr im Sinne des Artikel 9 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 für die Sicherheit der Schifffahrt erforderlich ist, sie als Risikostrecken auszuweisen. Dort ist dank der vorgeschriebenen nautischen Hilfsmittel (Nautischer Informationsfunk, Inland ECDIS, AIS und ggf. Radar) die Ausübung der Schifffahrt ohne entsprechende besondere Berechtigung möglich, ohne die Sicherheit des Verkehrs zu gefährden.

Derzeit ist die Elbe von km 3,44 (Grenze zu Tschechien) bis km 607,50 Oortkaten (Obere Grenze des Hamburger Hafens) als Risikostrecke ausgewiesen, mit Ausnahme der Abschnitte von km 332,75 bis 333,65 und von km 568,90 bis 573,50. Hiervon als Risikostrecke verbleiben sollen die Stadtstrecke Dresden (km 50 bis 60,6), die Magdeburger Stromstrecke (km 322,9 bis 329,85) sowie die Strecke von km 502,25 bis 568,9.

Für die Magdeburger Stromstrecke ergibt sich die Grenzziehung aus folgenden Überlegungen: Die obere Grenze wird dort festgelegt, wo vor der Einfahrt in die Stromstrecke Magdeburg noch ausreichend Manövrierraum zur Verfügung steht und die Schiffsführung noch ausreichend Möglichkeit hat aufzustoppen, um eine Begegnung in der Stromstrecke zu vermeiden. Dort liegt zudem der Meldepunkt für den Funkverkehr. Die untere Grenze umfasst über die Stromenge im Bereich des Domfelsens hinaus mit dem sog. "Herrenkrug" einen weiteren nautisch herausfordernden Bereich, wo die Elbe von Natur aus, im Vergleich zu den anderen Bereichen der Elbe, ein großes Gefälle aufweist und besondere Sohlstrukturen zu einer ungleichmäßigen Strömungssituation führen.

#### **Zu Buchstabe b**

Mit Streichen von Nr. 3 der Anlage 2 wird nachgeholt, was versehentlich unterblieben war in der „Ersten Verordnung zur Änderung rheinschifffahrtsrechtlicher Vorschriften und weiterer Vorschriften des Binnenschifffahrtsrechts“ vom 5. April 2023, BGBl. 2023 II Nr. 105, mit der die Risikostrecken auf dem Rhein aus der Binnenschiffpersonalverordnung ausgeklammert werden sollten und entsprechend Anlage 15 daran bereits angepasst wurde.

#### **Zu Buchstabe c**

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Streichung von Nr. 3.

#### **Zu Nummer 15**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 und 8 BinSchAufgG

Aufgrund der Reduzierung der Risikostrecken auf der Elbe in Anlage 2 muss auch die Überschrift in Anlage 15 angepasst werden.

#### **Zu Nummer 16**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 und 8 BinSchAufgG

Zur Aktualisierung wird die Ministeriumsbezeichnung angepasst.

### **Zu Artikel 3 (Änderung der BMDV-Wasserstraßen und Schifffahrt Besondere Gebührenverordnung)**

§ 22 Abs. 1 S. 2 und 3, Abs. 4 S. 1 des Bundesgebührengesetzes

#### **Zu Nummer 1**

Zur Aktualisierung wird die Bezeichnung der Verordnung an die neue Ministeriumsbezeichnung angepasst.

#### **Zu Nummer 2**

Zur Aktualisierung wird die Bezeichnung der Verordnung an die neue Ministeriumsbezeichnung angepasst.

#### **Zu Nummer 3**

Die Prüfungen zum Erwerb von Fahrerlaubnissen für Sport- und Freizeitfahrzeuge können in einem Zeitraum von bis zu einem Jahr ab Antragstellung vollendet werden. Aus Gründen des Vertrauensschutzes ist eine Übergangsregelung notwendig für die vor dem Inkrafttreten dieser Änderung der Besonderen Gebührenverordnung des BMV – Wasserstraßen und Schifffahrt – vor dem 31. Dezember 2025 beantragten oder begonnenen gebührenfähigen Leistungen, in denen die Leistungserbringung zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen ist. Für diese Fälle bestimmt die Vorschrift, dass Gebühren und Auslagen nach dem bisherigen Recht zu erheben sind. Anders als bei der Entstehung der Gebührenschild nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Bundesgebührengesetz (BGebG) kommt es auf den Zeitpunkt der Zustellung, Eröffnung oder sonstigen Bekanntgabe der gebührenfähigen Leistung nicht an.

#### **Zu Nummer 4**

##### **Zu Buchstabe a**

Die Aufnahme einer bezifferten Reisekostenpauschale bietet einen Beitrag zur transparenten und kalkulierbaren Verdeutlichung der Regelung. Die Pauschalierung erspart aufwendige Einzelabrechnungen. Die Summe der ausgewiesenen Reisekosten entspricht dem Mittel der aktuellen durchschnittlichen Reisekosten für Auslandsprüfungen, auf Grundlage von tatsächlich angefallenen durchschnittlichen Reisekosten der vergangenen Jahre.

##### **Zu Buchstabe b**

Die Gebühren müssen wegen einer Preiserhöhung seitens des Herstellers für die Sportbootführerscheinkarte angepasst werden. Dabei wird für die über Zeitansätze ermittelten Leistungen der Beliehenen der Stundensatz für Personal- und Sachkosten der Bundesverwaltung zu Grunde gelegt. Die Leistungen wurden aufgrund von Zeitmessungen und üblicherweise anfallenden Materialkosten ermittelt. Die Verbände legen ihren Stundensätzen die Personal- und Sachkosten in der Bundesverwaltung für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und Kostenberechnungen von 2023 zu Grunde. Dementsprechend wurde für die Verwaltung ein Stundensatz von 79,39 Euro (bisher 65,52 Euro, Erhöhung um 13,87 Euro) ermittelt, während für die Prüfungsausschüsse ein Stundensatz in Höhe von 101,15 Euro (bisher 82,34 Euro, Erhöhung um 18,81 Euro) ausgerechnet wurde. Die Richtigkeit und Plausibilität der Gebührenberechnungen aus dem Jahr 2021 sind von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bestätigt worden und werden mit kleineren Korrekturen übernommen.

Bei der Ersatzausfertigung (siehe Änderung in Buchstabe b Doppelbuchstabe dd zu Nr. 13) erhöht sich der Zeitbedarf für die Prüfung der Antragsunterlagen etc. um eine Minute. Der Zeiteinsatz in der Summe reduziert sich aber um zwei Minuten.

#### **Zu Artikel 4 (Änderung der Rheinschiffspersonaleinführungsverordnung)**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 und 6a BinSchAufgG

Unter den Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat man sich im ZKR-Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen darauf verständigt, die grundlegende Sicherheitsausbildung anderer ZKR-Mitgliedstaaten anzuerkennen. Eine Änderung der RheinSchPersV ist hierfür nicht erforderlich, da die Frage, was für eine grundlegende Sicherheitsausbildung erforderlich ist, in nationales Ermessen stellt, s. § 10.01 Nr. 1 Buchstabe b RheinSchPersV. Zur Umsetzung muss die Rheinschiffspersonaleinführungsverordnung angepasst werden. Denn diese erklärt bei „Leerstellen“ in der RheinSchPersV die BinSchPersV für anwendbar, s. § 2 RheinSchPersEV.

#### **Zu Nummer 1**

Um die Ergänzung mit dem neuen Absatz 9 widerzuspiegeln, soll ebenso die Überschrift ergänzt werden.

#### **Zu Nummer 2**

Zur Anerkennung der grundlegenden Sicherheitsausbildung anderer ZKR-Staaten wird ein neuer Absatz angefügt. Die Ausbildung muss gemäß den Vorgaben des jeweiligen ZKR-Staates anerkannt oder zugelassen worden sein. Das ZKR-Sekretariat wird eine Liste mit den national anerkannten / zugelassenen grundlegenden Sicherheitsausbildungen veröffentlichen, unter Punkt 4. des Dokuments „Listen und Tabellen zur Ausführung der RheinSchPersV“.

#### **Zu Artikel 5 (Inkraftsetzung eines Beschlusses der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zur Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung)**

Ermächtigungsgrundlage: § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 BinSchAufgG

Auf der Herbstplenarsitzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt am 4. Dezember 2025 soll ein Beschluss angenommen werden, der die Rheinschiffspersonalverordnung ändert und der bereits zum 1. Januar 2026 in Kraft treten soll. Ziel ist eine Anpassung an die EU-Befähigungsrichtlinie in Hinblick auf Drittstaatszeugnisse. Solche gelten EU-weit, sobald sie von der EU-Kommission gemäß Art. 10 Abs. 3 der Richtlinie (EU) 2017/2397 anerkannt worden sind. Derzeit ist ein Anerkennungsverfahren bei der EU-Kommission anhängig, mit dessen erfolgreichem Abschluss bereits zum Jahreswechsel oder Anfang des Jahres gerechnet wird. Danach wären serbische Befähigungszeugnisse etc. EU-weit anerkannt. Um hierfür auch auf dem Rhein die nötigen rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, soll § 1.02 Nr. 40 RheinSchPersV künftig wie folgt lauten: „Unionsbefähigungszeugnis“ ein von einer hierfür benannten Behörde eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder von einem Drittstaat, dessen Zeugnisse von der Europäischen Kommission als gültig anerkannt wurden, ausgestelltes Zeugnis, das bescheinigt, dass eine Person die Anforderungen der Richtlinie (EU) 2017/2397 erfüllt.“

Zur Vorbereitung der rechtzeitigen Umsetzung des Beschlusses wird vorläufig, bis zur Herbstplenarsitzung 4. Dezember 2025, der Beschlussskizzenentwurf in die vorliegende Verordnung aufgenommen.

**Zu Artikel 6 (Inkrafttreten)**

Artikel 6 regelt das Inkrafttreten gemäß Art. 82 Abs. 2 S. 1 GG.

**Zu Anlage 1 (Beschluss der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt)**

In Anlage 1 wird der Beschluss der ZKR vom 4. Dezember 2025 veröffentlicht. Bis zur Beschlussfassung wird hier die Entwurfsfassung aufgenommen.

Referentenentwurf