

An das  
Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Referat WS 25 / Frau Barbara Schäfer  
Robert-Schumann-Platz 1  
53175 Bonn

München, Berlin, Köln, 29. März 2024

**Gemeinsame Stellungnahme von ADAC, BVWW und DTV zu**

**„Vorentwurf Schifffahrtsverordnung und Änderungen sonstiger schifffahrtsrechtlicher Vorschriften“ | Aktenzeichen: WS25/6262.9/14**

Sehr geehrte Frau Schäfer,

sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Zusendung des o.g. Entwurfs und die Möglichkeit zur Fassung vom 21.02.2024 Stellung zu beziehen. Dies ist die gemeinsame Stellungnahme von ADAC e.V., DTV e.V. sowie BVWW e.V..

Unterstützt wird diese Stellungnahme ebenfalls von den mittels Logos in der Fußzeile abgebildeten weiteren Organisationen: den IHKs Brandenburgs und Mecklenburg-Vorpommerns, der TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH, dem Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. sowie der Wassertourismusinitiativen Nordbrandenburg und Brandenburg Süd-Ost.

Der Allgemeine Deutsche Automobilclub (ADAC e.V.) vertritt die Interessen von mehr als 21 Millionen Mitgliedern, davon knapp eine Million Bootsfahrer.

Der Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. (BVWW e.V.) vertritt die Interessen seiner 450 direkten Mitgliedsunternehmen aus der Wassersportwirtschaft und weitere, ihm angeschlossene Verbände und deren Mitglieder. In Summe sind dies in etwa 2.000 maritime, meist mittelständische Unternehmen aus den Bereichen der Sportbootschulen, Charterunternehmen, Marinas, Kanubetriebe, Bootsimporteure und Bootsbauer.

Der Deutsche Tourismusverband (DTV e.V.) hat die Interessen seiner touristischen Destinationen im Blick. Auf den Bundeswasserstraßen spielt der Wassersport und die Wassersport-Ausbildung auch unter touristischen Aspekten eine tragende Rolle.

## Vorwort

Im Vorfeld möchten wir uns zunächst bedanken, dass die Harmonisierung der Verordnungen, die die Sport- und Freizeitschifffahrt betreffen, nun endlich mit dem vorgelegten Referentenentwurf „Sportschifffahrtsverordnung“ angegangen wird. Insgesamt sollen sechs bestehende Verordnungen zusammengeführt werden: die Vermietungsverordnungen für Binnen (BinSchSportbootVermV) und Küste (SeeSpbootV), die Sportbootführerscheinverordnungen (SpFV und SportSeeSchV) sowie die Wasserski- und Wassermotorradverordnungen (WasMotRV und WasSkiV).

Hilfreich ist in dem vorgelegten Vorentwurf, dass darüber hinaus die wichtigsten Änderungsvorschläge bereits im Anschreiben thematisiert werden, dies erleichtert die Prüfung der Sachverhalte sehr.

Wir begrüßen alle Maßnahmen, die das Ziel einer Verringerung des Gefährdungspotentials bei der Ausübung von Wassersport und -tourismus im Fokus haben. Wir haben jedoch einige weitere, konstruktive Anmerkungen zum vorgelegten Entwurf, die wir folgend gerne darstellen.

Zunächst gehen wir auf die von Ihnen im Anschreiben genannten Neuerungen und offenen Punkte ein:

### 1. Beschränkung auf Binnenschifffahrtsstraßen

Ausweitung auf Seeschifffahrtsstraßen zwingend notwendig: insbesondere mit Blick auf die Vermietungsverordnungen halten wir die Einbeziehung des Seebereichs in die Sportschifffahrtsverordnung für essenziell. Durch die Einbeziehung der Seesportbootverordnung könnten neben der darin geregelten Vermietungsregeln (SeeSpbootV, Abschnitt III) auch gleich die Regelungen zur Fahrerlaubnis (SeeSpbootV §15) verknüpft werden. Das sorgt aus unserer Sicht für mehr Klarheit für die Anwender.

### 2. Inbetriebnahme des Fahrzeugs

Die CE-Kennzeichnung ist im Produktsicherheitsgesetz geregelt und ist selbstverständlich auch für die Inbetriebnahme von (zu kennzeichnenden) Wasserfahrzeugen anzuwenden. Dementsprechend darf auf den Bundeswasserstraßen nur das Wasserfahrzeug in Betrieb genommen werden, das über die vorgeschriebene CE-Kennzeichnung verfügt.

### 3. Befähigungswesen

#### 3a. Zuständigkeit

Das System der Beleihung hat sich durch die in den letzten Jahren erfolgten Verbesserungen, insbesondere eine stärkere Dienstleistungsorientierung der beiden bisher beleihenden Verbände zugunsten des Verbrauchers bewährt. Hervorzuheben sind hierbei die eingeführten Assessments und regelmäßigen Schulungen der Prüfenden. Die Zertifizierung nach DIN EN ISO 9001:2015 belegt das Vorhandensein eines Qualitätsmanagementsystems.

Ziel muss es weiterhin bleiben, dass die übertragenen Aufgaben durch die beliebigen Verbände wirtschaftlich, unter Einbeziehung der ergänzenden Expertise der Branche sowie zukunfts- und verbraucherorientiert bewältigt werden.

### **3b. Digitale Theorieprüfung**

Die moderne Gestaltung der Theorieprüfung erscheint uns dringend geboten. Die schriftliche Theorieprüfung durch eine elektronische Theorieprüfung zu ersetzen halten wir für sinnvoll. Erfahrungen die diesbezüglich z.B. bei der Theorieprüfung im Zuge des Kfz-Führerscheinerwerbs als Multiple-Choice Test am PC oder Tablet gemacht wurden sollten dabei betrachtet werden.

Der im Kfz-Führerscheinbereich gegenwärtig diskutierte Vorschlag bestimmte Unterrichtseinheiten für einen digitalen Theorieunterricht zu erlauben, sollte auch bei der Ausbildung zum Sportbootführerschein unter Abwägung des Für und Wider diskutiert werden. In diesem Kontext sollte aus unserer Sicht auch geprüft werden, inwiefern die Einführung einer Ausbildungsbescheinigung für die Zulassung zur Prüfung, wie sie bei der Kfz-Theorieprüfung obligatorisch ist, eine Verbesserung des Ausbildungsniveaus sowie eine Senkung der Durchfallquote bewirken kann.

Wir schließen uns des Weiteren der Stellungnahme der beliebigen Verbände vom 28.03.2024 in den Punkten „4. Wegfall des vorläufigen Sportbootführerscheins“ und „5. Umschreibung“ vollständig an. Wir sprechen uns zudem ebenfalls für die Einführung eines elektronischen Führerscheins und die Erleichterungen zu Ersatzausfertigungen sowie zur Einreichung der Unterlagen aus wie dies in „1. Digitalisierung“ vorgeschlagen wird.

Weitere Punkte im Referentenentwurf, zu denen wir uns äußern möchten:

### **4. §10 (1) Punkt 1b) Keine Fahrerlaubnis**

Keine Fahrerlaubnis ist bei Booten mit Verbrennungsmotor bis 11,03 Kilowatt vorgeschrieben, jedoch sollten Boote mit Elektromotor nicht nur mit höchstens 7,5 Kilowatt Nutzleistung sondern ebenfalls bis 11,03 Kilowatt ohne Fahrerlaubnis gefahren werden dürfen. Diese Regelung widerspricht bis dato sowohl gesellschaftlichen als auch politischen Interessen.

Hinzu kommt, dass nach unseren Erfahrungen Eigner und Charterer von gegenwärtig teureren E-Booten zumeist keine Höchstgeschwindigkeiten auf dem Wasser anstreben, im Gegenteil. Die eingeschränkten Reichweiten von Booten mit E-Antrieben, die insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten zu Buche schlagen, sind ein weiterer Grund, warum die Boote zumeist in langsamerer Cruise-Geschwindigkeit gefahren werden. Von einem höheren Unfallrisiko gegenüber gleichmotorisierten Verbrennern ist somit kaum auszugehen.

Uns ist auch keine andere Mobilitätsart bekannt, bei der die Führerscheinplicht zwischen Elektro- und Verbrennungsmotor unterschieden wird.

Wir lehnen diese Unterscheidung zu Lasten der E-Motoren und damit zu Lasten einer nachhaltigen Entwicklung im Bootsbereich ab.

## 5. Vermietung: „Fahrtauglichkeitsbescheinigung und Bootszeugnis und CE-Kennzeichnung“

Bootszeugnisse durch Fahrtauglichkeitsbescheinigungen zu ersetzen begrüßen wir ausdrücklich. Dennoch schlagen wir folgende Änderungen in den §§ 23 und 24 vor:

Der §22 „Geltungsbereich“ erstreckt sich ausschließlich auf Sportboote unter 20 Meter sowie Wassermotorräder.

In §23 (Grundsatz) Satz 2 folgt jedoch eine Auflistung diverser, antriebloser Wasserfahrzeuge. Wenn man diese namentlich erwähnt, sollten unseres Erachtens auch Kanus und Kajaks sowie kleine Segeljollen (bis 5,50 Meter) ohne Antriebsmaschine konkret mit erwähnt werden, um Missverständnisse zu vermeiden.

Weiterhin bitten wir in §5 um die Klarstellung, dass für Boote mit einem Baujahr vor dem 15.06.1998, die in der EU eingeführt sind, Bestandsschutz gilt. Gleiches sollte für Boote mit Baujahr vor dem 15.06.1998 gelten, wenn diese in einem Drittstaat (außerhalb der EU) gekauft wurden.

## 6. §31 „Haftpflichtversicherung“ / §32 „Besichtigung Betriebsstätte“ / §36 „Ausrüstung und weitere §§“

Auch hier kann es durch die in §22 und §23 gewählte Beschreibung zu Missverständnissen bei Kanus, Kajaks und Segeljollen kommen. Es wäre daher hilfreich, den *Geltungsbereich* entsprechend zu konkretisieren.

Abhilfe schaffen könnte folgende, abweichende Formulierung in §22:

„Dieser Teil der Verordnung gilt für das Vermieten und Mieten auf Binnenschiffahrtsstraßen

1. Für ein Sportboot von weniger als 20 Metern Länge, gemessen ohne Ruder und Bugspriet, und
2. Ein Wassermotorrad.“

Sowie der Entfall des Satz 2: „Satz 1 gilt nicht für ein Windsurfbrett,.....“

## 7. „Charterbescheinigung“

Wir begrüßen den Vorschlag, den Erwerb der Charterbescheinigungen mit elektronischen Hilfsmitteln zu vereinfachen/entbürokratisieren. Dies sollte jedoch die persönliche Unterweisung nicht gänzlich ersetzen, sondern eine Verkürzung der Unterweisung des Mieters oder des von ihm bestimmten Bootsführers durch das Unternehmen vor Ort ermöglichen. Es bedarf somit der weiterhin erforderlichen „ausreichenden Befähigung“ (s. § 9 der bisherigen BinSch-SportbootVermV).

## 8. §32 Besichtigung der Betriebsstätte

Wir finden es gut, dass über Kontrollmöglichkeiten nachgedacht wird. Um Konkretisierung bitten wir in der jetzigen Formulierung bzgl. der Wiederinbetriebnahme. Gilt z.B. die Winterpause als Wiederinbetriebnahme? Wenn ja, würde das bedeuten, dass jährlich die Betriebsstätten zu melden sind. Aus unserer Sicht ist es, im Sinne der Entbürokratisierung, sinnvoller Betriebsstätten nur einmal zur Anmeldung und schließlich bei Betriebsaufgabe zur Abmeldung aufzufordern.

Eine saisonale An- und Abmeldung wäre stattdessen sowohl für den Unternehmer als auch für das örtlich zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt ein unnötiger bürokratischer Aufwand.

## 9. § 33 (6) Punkt 11 sowie § 34 (2) Punkt 7

Es nicht praxistgerecht Originale von Bescheinigungen an Bord von Charterschiffen zu legen. Daher sollte auch für die Bescheinigung nach G608 die Möglichkeit eingeräumt werden, beglaubigte Kopien an Bord zu legen.

## 10. Ausrüstung an Bord der Charterboote

Der erste Vorentwurf der Sportbootschifffahrtsverordnung beschränkt sich auf die Binnenschifffahrtsstraßen. Es ist richtig, wie im Schreiben vom 21.02.2024 ausgeführt, die Mindestausrüstung auf das Sportfahrzeug und dessen Fahrtgebiet abzustimmen. Es gibt jedoch Charterboote die sowohl im Binnen- als auch im Seebereich eingesetzt werden. Diese müssen bisher die Kriterien für den Seebereich erfüllen, auch wenn die Fahrzeuge nur im Boddenbereich fahren dürfen. Sollte die Sportschifffahrtsverordnung auch den Seebereich umfassen sollte die Ausrüstung auf das Fahrtgebiet abgestimmt werden.

Im vorliegenden Entwurf wird die Ausrüstung für Boote im Binnenbereich festgelegt. Jedoch sind in dem Entwurf einige Ausrüstungsgegenstände enthalten, die bisher nur im Seebereich vorgeschrieben waren. Es handelt sich insbesondere um folgende Ausrüstung:

## § 36 Ausrüstung an Bord in Verbindung mit dem Fahrtauglichkeitsprotokoll sowie Anlage 9 Abnahmeprotokoll mit Anlage zum Abnahmeprotokoll „Erforderliche Mindestausrüstung“

### Rettungsring

Für ein Sportboot mit Antriebsmaschine wären als Ausrüstung an Bord nach § 36 (1) Punkt 2 mindestens zwei Rettungsringe mitzuführen. Bisher war im Binnenbereich ein Rettungsring pro Boot vorgeschrieben.

Ferner legt die Anlage zum Abnahmeprotokoll (Seite 67) für ein Sportboot mit Charterbescheinigung fest, dass noch ein zusätzlicher Rettungsring mit Sicherheitsleine an Bord zu sein hat (textlich leider nicht eindeutig formuliert). Dies widerspricht § 36 (3). Drei Rettungsringe plus Rettungswesten ist mehr als überdimensioniert. Boote werden abwechselnd mit Bootsführerschein oder mit Charterbescheinigung vermietet; ein Wechsel der Ausrüstung bei Mieterwechsel ist nicht praktikabel und wurde bisher auch nicht gefordert. Wie bisher sollte ein Rettungsring ausreichen.

### **Rettungswesten**

Für ein Sportboot mit Antriebsmaschine ist als Ausrüstung an Bord nach § 36 (1) Punkt 3: je Person eine Rettungsweste mitzuführen. Zusätzlicher 2-3 Rettungsringe bedarf es nicht.

### **Fernglas**

Das unter § 36 (1) Punkt 6 und in Anlage 9 Abnahmeprotokoll/Anlage zum Abnahmeprotokoll Punkt 1 (Seite 67) aufgeführte Fernglas ist im Binnenbereich nicht erforderlich (war bisher auch nur im Seebereich vorgeschrieben).

Bisher: BinSchSportbootVermV Anlage 2 gemäß § 5 Absatz 1 Nr. 2: kein Fernglas aufgeführt d.h. nicht vorgeschrieben

### **Signalmittel – bisher Signalleuchten**

Unter § 36 (3) ist die Ausrüstung festgelegt die zusätzlich zur „normalen“ Ausrüstung an Bord sein muss, wenn das Sportboot mit einer Charterbescheinigung geführt werden darf.

Unter § 36 (3) Punkt 1 und Anlage 9 Abnahmeprotokoll/Anlage zum Abnahmeprotokoll Punkt 3 (Seite 67) sind „zulassungsfreie Signalmittel“ vorgeschrieben.

Bisher: BinSchSportbootVermV Anlage 2 gemäß § 5 Absatz 1 Nr. 2: In Anlage 2, II Schiffskörper und Ausrüstung Punkt 5.1.: „Zugelassene Signalleuchten vorhanden“ sowie Anlage 2, III Antriebsanlage, 2. E-Anlage Punkt 2.3 „Signalleuchten“

Aus welchen Grund sollen jetzt Signalmittel statt Signalleuchten im Binnenbereich vorgeschrieben werden?

## **11. „Änderungen sonstiger schiffahrtsrechtlicher Vorschriften – Kleinschifferzeugnis“**

Im neuen Entwurf zur „Änderung der Binnenschiffpersonalverordnung – Nummer 2 – § 15 Absatz 5 Satz 1“ heißt es:

„(5) Das Kleinschifferzeugnis berechtigt dazu, Fahrzeuge zu führen, auf denen entgeltlich oder anderweitig geschäfts- oder erwerbsmäßig Personen befördert werden (Fahrgäste), soweit die Fahrzeuge nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2017/2397 fallen und für sie nach anderen Vorschriften kein Schifferzeugnis erforderlich ist.“

Wir freuen uns, dass Sie unserem Vorschlag dahingehend gefolgt sind.

Eine konkretere Definition/Abgrenzung von:

„...auf denen entgeltlich oder anderweitig geschäfts- oder erwerbsmäßig Personen befördert werden (Fahrgäste)...“

wäre jedoch wünschenswert, um auch hier möglichen Missverständnissen in der Interpretation zu begegnen.

Daher schlagen wir vor, folgende konkrete Negativliste zu benennen, die eben nicht in den Anwendungsbereich fällt:

- Chartereinweiser mit Kunden an Bord
- Ausbilder auf Ausbildungsbooten mit Schülern
- Rettungsdienste
- Verkäufer und Werkstattleiter bei Probefahrten mit Kunden
- Rückführung/Überführung von Chartergästen im Falle einer Havarie, Skipper- oder Crewausfall oder schlechtem Wetter.
- Überführung von Booten zur Reparatur in Werften, Testfahrten und Fahrten vom/zum Kran/Slip.

## **12. Zu §37 Absatz 2 Nummer 1, Anlage 11 Seite 71 bis 73, Lfd. Nr. 1,8 und 10**

Wir schlagen einen Lückenschluss bei den Binnenschiffahrtsstraßen vor, die mit Charterbescheinigung befahren werden dürfen:

Nach der derzeit gültigen Regelung besteht eine Lücke von Dahme-Wasserstraße Km 10,30 zur Spree-Oder-Wasserstraße (mit Charterbescheinigung befahrbar ab Km 45,11) sowie zum Seddinsee.

Das bisher mit Charterbescheinigung befahrbare Gebiet im Südosten Berlins ist somit zweigeteilt und für einen ein- bis zweiwöchigen Bootsurlaub zu klein. Durch einen Lückenschluss an dieser Stelle entsteht ein wesentlich größeres Fahrtgebiet. Dadurch wird die Attraktivität dieser strukturschwachen Region gesteigert.

Unser Vorschlag für zusätzliche Gebiete mit Charterbescheinigung:

- a) Dahme-Wasserstraße Km 0 bis 10,30 (bisher nur befahrbar Km 10,30 bis 26,04)
- b) Lückenschluss Schmöckwitzer Brücke bis Spree-Oder-Wasserstraße Km 45,11 sowie Seddinsee
- c) Großer Zug ab Abzweigung Dahme-Wasserstraße und Krossinsee bis Einmündung Spree-Oder-Wasserstraße

Dadurch Vernetzung Dahme-Wasserstraße mit Seddinsee, Gosener Kanal und Rüdersdorfer Gewässer sowie Spree-Oder-Wasserstraße.

### Hinweis zur Veröffentlichung

Mit Hinblick auf den Beschluss der Bundesregierung vom November 2018 zur Transparenz geben wir hiermit unsere Einwilligung zur Veröffentlichung der Stellungnahme des BVWW e.V., ADAC e.V. sowie DTV e.V. im Rahmen des Rechtsetzungsvorhaben im Internet. Dies schließt die Veröffentlichung der Stellungnahme mit personenbezogenen Daten ausdrücklich mit ein.

In der vorliegenden Stellungnahme handelt es sich um die unterzeichnenden Personen Karsten Stahlhut (Geschäftsführer BVWW e.V.), Dr. Steffen Häbich (Bereichsleiter Special Interest ADAC e.V.), Norbert Kunz (Geschäftsführer DTV e.V.).

Sowohl der BVWW als auch der ADAC und der DTV sind eingetragen im Lobbyregister nach dem Lobbyregistergesetz.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer gemeinsamen Anmerkungen.

Mit freundlichen Grüßen,

Karsten Stahlhut

Geschäftsführer

Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.

Dr. Steffen Häbich

Bereichsleiter Special Interest Tourismus

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.

Norbert Kunz

Geschäftsführer

Deutscher Tourismusverband e.V. (DTV)