

**POSITIONSPAPIER**  
**„HANDLUNGSBEDARFE**  
**FÜR DIE SPORT- UND FREIZEITSCHIFFFAHRT 2014“**

Vorgelegt von den Verbänden:

**Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V. (ADAC)**

Bereich Sportschiffahrt

Hansastr. 19, 80686 München

**Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. (BVWW)**

Gunther Plüschow Straße 8, 50829 Köln

### **Vorbemerkung**

Der Wassertourismus gehört zu den Wachstumsbranchen in Deutschland. Rund 20 Mio. Menschen jährlich verbringen Urlaub oder Freizeit rund ums Wasser. Laut Bundeswirtschaftsministerium sind 80 % der 14-70-jährigen an wassertouristischen Aktivitäten interessiert. Mehr als 6 Millionen Bundesbürger üben derzeit eine Wassersportart (Segeln, Motorboot fahren, Kanu/Kajak, Tauchen, Wind- und Kitesurfen) regelmäßig in ihrer Freizeit und/oder während des Urlaubs aus.

Mit seiner gut ausgebauten maritimen Infrastruktur sowohl an der Küste als auch im Binnenland hat sich Deutschland als wichtige wassertouristische Destination etabliert und bietet gleichzeitig weitere Wachstumschancen für die Zukunft. Zusätzliche Wachstumschancen ergeben sich vor allem im Binnenbereich. Deutschland verfügt über die größte zusammenhängende Wasserfläche in Europa mit naturnahen Erlebnisräumen und damit über eine große Attraktivität auch für ausländische Wassertouristen.

Die Erschließung der vorhandenen Wachstumspotenziale setzt voraus, dass die Rahmenbedingungen sowohl für die im Wassersportbereich tätigen Unternehmen als auch für die Wassersporttreibenden stimmen. Dabei ist es nicht nur wichtig, dass die maritime Infrastruktur erhalten, sondern vor dem Hintergrund einer zunehmenden touristischen Nutzung auch weiter ausgebaut wird.

Mit der Einführung der Charterscheinregelung (führerscheinfreie Bootscharter auf bestimmten Wasserstraßen) im Jahre 2000, der Einführung eines vereinfachten und modular aufgebauten Führerscheinsystems sowie der Ausdehnung der Führer-

scheinfreigrenze auf 15 PS/11,02 KW im Herbst 2012 wurden wichtige Voraussetzungen dafür geschaffen, den Bootssport für weitere Bevölkerungskreise zu öffnen. Diesen Weg der Liberalisierung gilt es nun konsequent weiter zu beschreiten. Wir sehen die Chance, dass das von der Bundesregierung für diese Legislaturperiode angekündigte Wassertourismuskonzept dies aufgreift. Aus unserer Sicht sollte es daher nachfolgend dargestellte Module und Themengebiete umfassen.

## **1. Erhalt und Ausbau der wassertouristischen Infrastruktur sicherstellen**

Vor dem Hintergrund der Unterfinanzierung der Bundeswasserstraßen hat das BMVBS beschlossen, Investitionen auf Wasserstraßen mit hoher Bedeutung für die Berufsschifffahrt zu konzentrieren. Wasserstraßen der Kategorien A und B sollen erhalten und weiter ausgebaut, Wasserstraßen der Kategorie C erhalten werden. Bei den verbleibenden, für den Wassertourismus besonders wichtigen Restwasserstraßen, möchte sich der Bund auf seine Eigentümersicherungspflichten zurückziehen. Gleichzeitig hat das BMVBS angekündigt, für wassertouristisch besonders attraktive Wasserstraßen alternative Betreibermodelle mit der Zielsetzung zu entwickeln, weitere Akteure (Länder, Kommunen, Gemeinden, Nutzer) mit einzubeziehen, um diese Wasserstraßen dauerhaft für den Wassertourismus zu erhalten. Diese Vorgehensweise entspricht nicht der Zielsetzung des Bundestagsbeschlusses 16/10593 „Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus in Deutschland verbessern“, der zusätzliche Anstrengungen zur Verbesserung der maritimen Infrastruktur gefordert hatte.

**Empfehlung:** *Wasserstraßen dienen allen Verkehrsteilnehmern. Die Sport- und Freizeitschifffahrt darf nicht zu Gunsten anderer Verkehrsfunktionen benachteiligt werden. Eine positive Entwicklung des Wassertourismus setzt voraus, dass das gesamte aktuell zur Verfügung stehende Netzwerk an Bundeswasserstraßen erhalten bleibt. Die Entwicklung regional unterschiedlicher Betreibermodelle halten wir, insbesondere wenn damit eine Ausgliederung oder Entwidmung der Wasserstraßen verbunden ist, nicht für zielführend.*

*Angestrebt werden muss ein Beteiligungsmodell, das einerseits für Länder, Kommunen und Gemeinden Anreize schafft, sich an der Finanzierung der maritimen Infrastruktur zu beteiligen, andererseits aber auch gewährleistet, dass sich der Bund umfassend, dauerhaft und planbar an Erhalt und Ausbau der wassertouristischen Infrastruktur beteiligt.*

## 2. Studie „Ökonomische Bedeutung und Entwicklungspotenziale des Wassersports und Wassertourismus auf den Restwasserstraßen und angrenzenden Landesgewässern“

Vor dem Hintergrund der durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgenommenen Kategorisierung der Bundeswasserstraßen (siehe Punkt 1) bekommt die Bewertung der ökonomischen Effekte und Potenziale des Wassertourismus zusätzliche Bedeutung. Insbesondere den zur Diskussion stehenden wassertouristisch bedeutsamen Restwasserstraßen und den damit verbundenen Landesgewässern kommt bei der (wasser-)touristischen Erschließung ländlicher, strukturschwacher Regionen und der damit verbundenen Arbeitsplatzeffekte eine hohe Bedeutung zu, die es näher zu quantifizieren gilt um zukünftige Investitionsentscheidungen zu rechtfertigen.

Es ist absehbar, dass die Restwasserstraßen in Zukunft nur noch dann auskömmlich finanziert werden können, wenn es gelingt, Länder, Kommunen und Gemeinden an der Finanzierung dieser Wasserstraßen zu beteiligen. Investitionen in den Erhalt und Ausbau der maritimen Infrastruktur setzen allerdings eine zutreffende Einschätzung der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit (Refinanzierbarkeit) voraus. Eine Studie soll dafür die geeignete Datengrundlage schaffen.

**Empfehlung:** *Vorgeschlagen wird die Durchführung einer öffentlich geförderten, Studie unter dem Arbeitstitel „Ökonomische Bedeutung und Entwicklungspotenziale des Wassersports und Wassertourismus auf den Restwasserstraßen und angrenzenden Landesgewässern“. Eine solche Studie bietet Bund, Ländern, Kommunen und Gemeinden eine geeignete Datengrundlage für Investitionsentscheidungen.*

## 3. Ausbildung und Führerscheine

### 3.1. Ausbildung (BT-Beschluss II.9 + BT-Beschluss Drs. 17/7927, Punkt II.6.)

Die fundierte Ausbildung zu den Sportbootführerscheinen ist Dreh- und Angelpunkt für Sicherheit und Spaß auf dem Wasser. Dennoch gibt es bis heute keine verbindlichen Vorgaben für Ausbildungsstätten und Ausbilder hinsichtlich Infrastruktur, Eignung und Leistungsumfang. Das führt dazu, dass die Ausbildungsbranche zunehmend mit wenig qualifizierten Sportbootschulen zu kämpfen hat, die häufig mit Dumping-Preisen auftreten. Der Bundestag hat daher in der letzten Legislaturperiode beschlossen, „dass anstelle der bisher für den Verbraucher nicht transparenten und aussagekräftigen Zulassung der Ausbildungsstätten ein einheitliches Qualitätssiegel“

bis Ende 2016 geschaffen werden soll (Deutscher Bundestag Drs. 17./12792). Gemeinsame Mindeststandards sollen demnach sichergestellt werden.

Derzeit gibt es vier verschiedene Anerkennungssysteme für Ausbildungsstätten in Deutschland. In einem ersten Schritt wurde Anfang 2014 von drei der vier anerkennenden Verbände ein Siegel, die sog. Qualitätsausbildung im Wassersport durch DMYV, VDS und VDWS, kurz QAW, vorgestellt. Mithilfe des QAW werden Qualitätsstandards in den Bereichen formelle und materielle Voraussetzungen von Schulen sowie bzgl. der personellen Voraussetzungen der Schulleitung laut der beteiligten Verbände gesetzt. Zudem gibt es Vorgaben zu Lehrmitteln und Unterrichtsausstattung. Zwar begrüßen wir diesen ersten Schritt ausdrücklich, doch sind all diese Mindeststandards derzeit noch sehr allgemein gehalten. Aus unserer Sicht essenzielle Vorgaben, z. B. zum Ausbildungsumfang und zu den Ausbildungsinhalten fehlen gänzlich.

**Empfehlung:** *Das eingeführte Qualitätssiegel muss seitens der Verbände schnellstmöglich weiterentwickelt und spezifiziert werden sowie schließlich auch von allen Ausbildungsverbänden akzeptiert und getragen werden. Es bedarf verbindlicherer Mindestkriterien für Ausbildungsstätten und Ausbilder sowie einer Vorgabe bzgl. der zu vermittelnden Ausbildungsinhalte (Curricula). Seitens des Gesetzgebers müssen hinsichtlich der zu erfüllenden Mindestkriterien für Ausbilder und Ausbildungsstätten auf Grundlage des weiterentwickelten Qualitätssiegels verbindliche Vorgaben geschaffen werden. Diese sollten unabhängig von einer Verbandszugehörigkeit für die Sportbootschulen nach einem festen Kriterienkatalog grundsätzlich erfüllbar sein.*

### **3.2. Sportbootführerscheine** (BT-Beschluss Drs. 16/5416, II.7 und II.8 sowie BT-Beschluss Drs. 17/7937, II.4)

Der modulare Aufbau und die Zusammenführung der unterschiedlichen Verordnungen bleiben das vorrangige Ziel bei der Optimierung des Sportbootführerscheinwesens. Ein erster Schritt dazu ist mit der Zusammenführung der Sportbootführerscheinverordnungen durch das BMVI in Vorbereitung. Demnach werden die Sportbootführerscheinverordnungen See und Binnen zu einer Verordnung vereinigt und inhaltlich überarbeitet. Vorhandene Unterschiede eliminiert, so bspw. hinsichtlich der Präsenz amtlicher Prüfer bei der Abnahme der Prüfungen. Diesen Schritt begrüßen wir.

Mit den genannten Anpassungen der Verordnungen können auch sinnvolle Veränderungen im Prüfungsablauf und in der Prüfungsorganisation vorgenommen werden, Bsp. hierfür ist die Einführung des Scheckkartenformats. Damit kann das Ziel erreicht

werden, den Prüfungsausschüssen mehr Möglichkeiten zur Umsetzung des Dienstleistungsprinzips zu geben.

In der letzten Legislaturperiode wurde auch versucht, die Forderung des Bundestages zur erfüllen, stärker auf praktische Grundfähigkeiten abzustellen. Hier sowie bei der Straffung der Fragenkataloge gibt es aus unserer Sicht weiteren Handlungsbedarf.

**Empfehlung:** Die Überarbeitung der Sportbootführerscheinverordnungen sowie der weiteren Verordnungen (Sportseeschifferscheinverordnung) sollte schnellstmöglich weiter vorangebracht werden und auch die Prüfungsinhalte mit Blick auf eine stärkere Praxisorientierung optimiert werden. Das Prinzip des modularen Aufbaues der Befähigungsnachweise für Skipper gilt es konsequent weiter anzuwenden.

### **3.3. Umsetzung der Vollzugsordnung für den Funkdienst (VO Funk) in nationales Recht**

Die Vollzugsordnung für den Funkdienst (VO Funk) nennt die Aufgaben der Administrationen, zu deren Umsetzung sich der deutsche Gesetzgeber in dem Zustimmungsgesetz verpflichtet hat, um einen weltweit störungsfreien Funkverkehr zu gewährleisten. Alle in Deutschland ausgegebenen Funkzeugnisse werden laut BMVI auf Grundlage der VO Funk erteilt.

Die VO Funk, die den Radio-Regulations entsprechen, sind nach unserer Kenntnis vertraglicher Bestandteil des Gesetzes über die Konstitution und die Konvention der Internationalen Fernmeldeunion. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) wird in dem Gesetz ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Vollzugsordnungen sowie Änderungen zu diesen Vollzugsordnungen in Kraft zu setzen und Regelungen über die Verkündung der Vollzugsordnungen sowie ihrer Änderungen zu treffen. Die VO Funk ist ein völkerrechtlicher Vertrag, zu dessen innerstaatlichen Wirksamkeit es der Inkraftsetzung in nationales Recht bedarf. Durch das zuständige BMWi ist das bisher nicht erfolgt.

Gemäß § 184 Gerichtsverfassungsgesetz ist Deutsch zwar als Gerichtssprache festgelegt, dennoch wurde von Seiten des Gesetzgebers darauf verzichtet, die VO Funk seit ihrem Inkrafttreten am 1. Januar 1982 deutschsprachig, entsprechend den Entscheidungen der Weltfunkkonferenzen, jeweils zu aktualisieren. Das wiederum ist nach unserem Verständnis der Hinderungsgrund, die aktuelle Fassung der Radio-Regulations / VO Funk in nationales Recht umzusetzen.

**Empfehlung:** Inkraftsetzung der VO Funk in nationales Recht durch das BMWi.

## 4. Überarbeitung der Sportbootvermietungsverordnungen

Die Vermietung von Booten und Yachten im Binnen- und Seebereich wird derzeit in unterschiedlichen Verordnungen, in der See-Sportbootverordnung und in der Binnenschiffahrts-Sportbootvermietungsverordnung, geregelt. Diese Aufteilung ist sachlich nicht gerechtfertigt, unübersichtlich und führt inhaltlich zu Überschneidungen und Widersprüchen.

**Empfehlung:** Die beiden Sportbootvermietungsverordnungen sind in einer Verordnung über die Vermietung von Booten und Yachten zusammenzufassen und inhaltlich soweit wie möglich zu harmonisieren.

### 4.1. See-Sportbootverordnung (SeeSpbootV)

Die See-Sportbootverordnung ist in Teilen nicht präzise formuliert, sodass sich in der praktischen Anwendung Probleme ergeben, die u.a. zu Wettbewerbsverzerrungen führen. Außerdem unterscheidet die Verordnung im Hinblick auf den Ausrüstungsumfang nach der Länge der Vermietfahrzeuge, nicht aber nach deren Einsatzgebiet. Diese Zuordnung dient nicht der Sicherheit auf dem Wasser, da von der Länge der Boote nicht auf deren Einsatzgebiet geschlossen werden kann.

#### 4.1.1. Vermietungseinschränkungen

Immer häufiger werden Bootszeugnisse erteilt, in denen die Auslaufbedingungen eingeschränkt werden (z.B. Auslaufverbot ab 4 Beaufort Windstärke), obwohl die Boote gemäß Konformitätserklärung die Anforderungen z.B. der Kategorie C (küstennahe Gewässer/bis einschließlich 6 Beaufort) erfüllen. Dabei beziehen sich die ausstellenden Wasser- und Schifffahrtsämter auf § 5, Abs. 2, wonach Bootszeugnisse unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden können. Die sehr unterschiedliche Handhabung der ausstellenden Behörden führt zu Wettbewerbsnachteilen.

**Empfehlung:** Bei der Ausstellung von Bootszeugnissen sind die Entwurfskategorien gemäß Sportbootrichtlinie zu beachten und dürfen nicht eingeschränkt werden. Sofern Bootszeugnisse unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden, ist eine einheitliche Anwendung durch einen Durchführungserlass sicherzustellen. Ggf. Klarstellung in der SeeSpbootV.

#### 4.1.2. Ausrüstungsumfang (BT-Beschluss 16/10593 II.12)

Die Mindestausrüstungsliste unterscheidet nach Sportbooten unter und über 12 m Länge. Diese Unterteilung dient nicht der Sicherheit auf dem Wasser, da es zwischen Fahrtgebiet und Größe der Yacht keinen direkten Zusammenhang gibt.

Die derzeitigen Ausrüstungslisten sind nicht mehr zeitgemäß (z.B. werden Sturmfock/Trysegel gefordert obwohl Reffeinrichtungen für Vor- und Hauptsegel vorhanden sind) und unpräzise (z.B. Anzahl der Seenotsignalmittel wird nicht definiert).

**Empfehlung:** Die Mindestausrüstung sollte an Fahrtgebieten und nicht an Bootslängen orientiert werden. Als Grundlage sollte die Einteilung der Fahrtgebiete (Entwurfskategorien) gemäß EU-Sportbootrichtlinie 94/25/EC herangezogen werden. Die Mindestausrüstungslisten sind entsprechend zu überarbeiten, dem Stand der Technik anzupassen und zu präzisieren. Als Grundlage kann die durch ADAC und Bundesverband Wassersportwirtschaft herausgegebene "Empfohlene Mindest- und Sicherheitsausrüstung für Boote und Yachten" dienen.

#### 4.1.3. Unterlagen an Bord

Gemäß § 11, Abs. 5, Nr. 2 muss sich an Bord des Vermietfahrzeuges ein Abdruck des Bootszeugnisses, der SeeSpbootV sowie etwaiger Anordnungen befinden. In der Praxis werden häufig beglaubigte Kopien oder Originale (z.B. bei Gasanlagen) verlangt. Dies ist unnötig, bürokratisch, teuer und praxisfremd, da Unterlagen häufig von Bord verschwinden.

**Empfehlung:** Es ist in der VO klarzustellen, dass (unbeglaubigte) Kopien sämtlicher an Bord mitzuführender Unterlagen ausreichend sind.

#### 4.1.4. Gutachter (BT-Beschluss 16/5416 II.5)

Gemäß § 6, Abs. 2 und 3 muss die Untersuchung des Vermietfahrzeuges durch die Zulassungsbehörde, die See-Berufsgenossenschaft oder eine anerkannte Klassifikationsgesellschaft erfolgen. Dies führt in der Praxis zu Engpässen, da jeweils zu Beginn der Saison eine Vielzahl von Bootszeugnissen ausgestellt werden müssen. Außerdem liegt in dieser Beschränkung eine Benachteiligung der Boots- und Yachtsachverständigen, die für die Untersuchung der Fahrzeuge ausreichend qualifiziert sind (im Binnenbereich sind Sachverständige zugelassen).

**Empfehlung:** Öffentlich bestellte und vereidigte sowie zertifizierte Boots- und Yachtsachverständige sollten ebenso wie im Binnenbereich als Gutachter zugelassen werden.

## 4.2. Binnenschifffahrt-Sportbootvermietungsverordnung (BinSch-SportbootVermV)

### 4.2.1. Unterlagen an Bord

Gemäß § 8, Abs. 7, Nr. 2 muss sich eine beglaubigte Kopie des Bootszeugnisses an Bord befinden. Dies ist wie im Seebereich unnötig, bürokratisch, teuer und praxisfremd, da Unterlagen häufig von Bord verschwinden.

**Empfehlung:** *Es ist klarzustellen, dass (unbeglaubigte) Kopien der Unterlagen ausreichend sind und bei Fahrzeugen, die für den Transport solcher Unterlagen ungeeignet sind (z.B. Kanus) nicht mitzuführen sind.*

### 4.2.2. Fahrtauglichkeit

Es besteht die begründete Vermutung, dass zugelassene Vermietfahrzeuge (z.B. Unfälle mit Pontonbooten im Jahr 2010) im Hinblick auf „Sinksicherheit und Stabilität“ sowie „Sicht vom Steuerstand“ zumindest teilweise nicht ausreichend sicher sind.

Der Nachweis der Fahrtauglichkeit, der Voraussetzung für die Ausstellung des Bootszeugnisses für die Vermietung ist, kann alternativ durch

- eine Fahrtauglichkeitsbescheinigung nach der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung,
- ein gültiges Abnahmeprotokoll einer benannten Stelle oder eines öffentlich bestellten und vereidigten bzw. zertifizierten Sachverständigen oder
- eine gültige Konformitätserklärung

erfolgen. Bei einem Nachweis nach Punkt 2 ist auf einem Formblatt festzuhalten, dass der erforderliche Restauftrieb (bei Booten ohne CE- Kennzeichnung) nachgewiesen wurde. In welcher Form der Nachweis geführt wurde, ist nicht näher spezifiziert. Diese Anforderung ist nicht ausreichend.

**Empfehlung:** *Um die Sicherheit von Vermietfahrzeugen zu erhöhen, sollte verpflichtend vorgeschrieben werden, dass im Falle des Nachweises der Fahrtauglichkeit nach 2. vom Unternehmer Nachweise für die Berechnung der Sinksicherheit und Stabilität auf der Grundlage ISO EN 12217 oder eines vergleichbaren anerkannten Standards sowie Nachweise für die Einhaltung der Norm DIN EN ISO 11591 „Sichtfeld vom Steuerstand“ vorzulegen sind.*

Vermietfahrzeuge, die nach 1998 erstmals in Verkehr gebracht und in Betrieb genommen wurden, müssen den Anforderungen der EU- Sportbootrichtlinie 94/25/EC entsprechen. Mindestvoraussetzung ist eine Zertifizierung gemäß Entwurfskategorie D (geschützte Binnengewässer). In Kategorie D ist eine Selbstzertifizierung (durch den Hersteller) ohne Einschaltung einer „Benannten Stelle“ für Boote bis 24 m Länge möglich. Das bedeutet, der Hersteller selbst bescheinigt die Übereinstimmung des Bootes mit den einschlägigen Normen. Dies geschieht durch eine vom Hersteller unterzeichnete Konformitätserklärung, die für den Nachweis der Fahrtauglichkeit als ausreichend angesehen wird.

**Empfehlung:** *Um die Sicherheit von Vermietfahrzeugen zu erhöhen, sollte verpflichtend vorgeschrieben werden, dass im Falle des Nachweises der Fahrtauglichkeit nach Punkt 3 vom Unternehmer Nachweise für die Berechnung der Sinksicherheit und Stabilität auf der Grundlage ISO EN 12217 oder eines vergleichbaren anerkannten Standards sowie für die Einhaltung der Norm ISO EN 11591 Sichtfeld vom Steuerstand“ vorzulegen sind, sofern diese Standards nicht durch eine benannte Stelle geprüft wurden.*

#### **4.2.3. Bootsvermietung im Rahmen der Charterscheinregelung**

##### **Bootsvermietung im Rahmen der Charterscheinregelung**

##### **4.2.3.1. Identifizierung von Charterunternehmen**

Es besteht die begründete Vermutung, dass die gemäß BinSch-SportbootVermV § 9 Abs. 2, Nr. 3 b vorgesehene Einweisung nicht in allen Fällen in der vorgeschriebenen Form erfolgt. Eine Überprüfung ist derzeit nicht möglich, da nicht bekannt ist, welche Unternehmen von der Charterscheinregelung Gebrauch machen. Daraus können sich ernstzunehmende Sicherheitsprobleme ergeben.

**Empfehlung:** *§ 9 ist so zu ergänzen, dass die Formulare für die Charterbescheinigung nur von einer zentralen Stelle abgefordert werden können. Dadurch wird sichergestellt, dass die Unternehmen, die von der Regelung Gebrauch machen, bekannt sind und, falls erforderlich, überprüft werden können.*

##### **4.2.3.2. Ausweitung der Charterscheinregelung**

Die im Jahr 2000 eingeführte Charterscheinregelung wurde in mehreren Stufen ausgeweitet und hat sich bestens bewährt. Nun geht es darum, noch vorhandene Netzwerklücken zu schließen und die freigegebenen Wasserstraßen miteinander zu verbinden. Dabei sollte der Fokus, entsprechend der durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgenommenen Kategorisierung der Bundeswas-

serstraßen, auf Wasserstraßen liegen, die zu den „Sonstigen Wasserstraßen“ gehören und keine bzw. eine untergeordnete Bedeutung für die Berufsschifffahrt haben. Dies trifft auf die Vernetzung von Dahme-Wasserstraße mit der Spree-Oder-Wasserstraße zu.

Nach der derzeitigen Regelung besteht eine Lücke von der Dahme-Wasserstraße km 10,30 zur Spree-Oder-Wasserstraße (mit Charterbescheinigung befahrbar ab km 45,11) sowie zum Seddinsee. Das bisherige mit Charterbescheinigung befahrbare Fahrtgebiet im Südosten Berlins ist somit zweigeteilt und für einen ein- bis zweiwöchigen Charterurlaub zu klein. Durch die Vernetzung von Dahme-Wasserstraße mit Seddinsse, Gosener Kanal und Rüdersdorfer Gewässer sowie Spree-Oder-Wasserstraße entsteht ein wesentlich größeres Fahrtgebiet und die Attraktivität dieser strukturschwachen Region wird deutlich gesteigert.

**Empfehlung:** *Einbeziehung der folgenden Streckenabschnitte in die Charterscheinregelung (BinSch-SportbootVermV, Anlage 5 zu § 9 Abs. 2 Nr. 1)*

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

## **5. Veröffentlichung und Zusammenführung der für die Sportschifffahrt relevanten Gesetze und Verordnungen (BT-Beschluss 16/5416 II.2 und II.6)**

### **5.1. Veröffentlichung**

Erfreulich ist, dass einzelne Gesetze und Verordnungen mittlerweile unter [www.elwis.de](http://www.elwis.de) zu finden sind. Allerdings handelt es sich bislang nicht um eine vollständige Auflistung relevanter Gesetze und Verordnungen. Insbesondere fehlt ein Verzeichnis der internationalen Vorgaben für die Sportschifffahrt. Von besonderer Bedeutung ist dies im Zusammenhang mit den aus unserer Sicht unklaren Ausrüstungsvorgaben (siehe BT-Beschluss 16/5416 II.12).

### **5.2. Zusammenführung**

Eine Zusammenführung von Gesetzen und Verordnungen im Sinne eines „Rechtes für die Sportschifffahrt“ ist bislang nicht erfolgt. Ebenso wenig die Straffung und/oder

Zusammenlegung von Verordnungen. Die Unübersichtlichkeit wird dadurch erhöht, dass viele Gesetze und Verordnungen nicht einheitlich in der aktuellen Version vorliegen, sondern jeweils nur in ihren aktuellen Änderungen (Änderungsverordnungen).

**Empfehlung:** *Ausbau des bestehenden Verzeichnisses mit für die Sportschifffahrt relevanten Verordnungen, Darstellung von Verordnungen und Gesetzen in der jeweils aktuellen Form, Vereinfachung, Vereinheitlichung und Zusammenführung der Vorschriften, Formulierung klarer Vorgaben an die umsetzenden Bundesbehörden (Interpretationsspielräume verringern).*

## **6. Vereinheitlichung der Kennzeichnungspflicht im Binnen- und Seebereich für die Sportschifffahrt (BT-Beschluss 16/5416 II.10)**

Bisher besteht lediglich für den Binnenbereich eine Kennzeichnungspflicht (KIFzKV-BinSch). Boote auf Binnenwasserstraßen müssen mit einem amtlichen oder amtlich anerkannten Kennzeichen versehen sein. Die Kennzeichen werden von verschiedenen staatlichen oder beliebigen Organisationen erteilt. Für den Seebereich besteht keine amtliche Kennzeichnungspflicht.

Die Bundesrepublik Deutschland ist verpflichtet, die Sportbootrichtlinie 94/25/EG in deutsches Recht umzusetzen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Betrieb nicht richtlinienkonformer in Deutschland zu unterbinden. Die Umsetzung der Richtlinie erfolgt im Produktsicherheitsgesetz, das sich allerdings ausschließlich an die gewerbliche Wirtschaft wendet. Der Import nicht richtlinienkonformer Boote durch Privatleute bleibt daher möglich. Zwar ist sowohl für den Binnen- als auch für den Seebereich gesetzlich geregelt, dass ausschließlich richtlinienkonforme Boote in Betrieb genommen werden dürfen, wirksame Kontrollen finden jedoch nicht statt.

Lediglich im Binnenbereich ergeben sich in der Praxis Eingriffsmöglichkeiten, da Voraussetzung für die Erteilung eines Kennzeichens die Vorlage einer Konformitätserklärung ist. Doch auch in diesem Bereich zeigt sich, dass aufgrund der Vielzahl der Kennzeichen ausstellenden Stellen eine einheitliche Rechtsanwendung nicht gegeben ist. Im Seebereich bestehen praktisch keinerlei Eingriffsmöglichkeiten.

Aufgrund dieser Gegebenheiten bleibt festzuhalten, dass die Bundesrepublik Deutschland bisher keine ausreichenden Maßnahmen ergriffen hat, um den Betrieb nicht richtlinienkonformer Boote zu unterbinden. Dazu wäre Sie nach europäischem Recht verpflichtet.

Die Praxis zeigt, dass in jedem Jahr Hunderte nicht richtlinienkonformer Boote von Privatpersonen importiert und in Betrieb genommen werden. Diese Boote können in

Drittländern preiswert erworben werden, da die mit der Zertifizierung verbundenen Kosten nicht anfallen. Dies führt zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen für die deutsche Bootswirtschaft und schädigt diese dauerhaft. Diese Situation wird auch dadurch begünstigt, dass der Import vermehrt über ausländische Häfen erfolgt und bei der Verbringung nach Deutschland an den Binnengrenzen keine Kontrollen stattfinden. Für die meisten EU-Mitgliedsstaaten stellt der Import nicht richtlinienkonformer Boote kein Problem dar, da ein Betrieb der Boote nur nach vorheriger Registrierung unter Vorlage einer Konformitätserklärung möglich ist. Dementsprechend finden dort auch keine Kontrollen zum Zeitpunkt des Imports statt.

**Empfehlung:** *Vorgeschlagen wird die Einführung einer einheitlichen Kennzeichnungspflicht im Binnen- und Seebereich nach dem Vorbild der KIFzKV-BinSch. Mit der Vergabe der Kennzeichen werden ausschließlich die bereits bisher beliebten privaten Organisationen (ADAC, DMYV und DSV) betraut um die Schifffahrtsverwaltung von Aufgaben zu entlasten. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, wie mit dem bisher vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ausgegeben Flaggenzertifikat zu verfahren ist. Die Registrierung der Kennzeichen erfolgt durch eine zentrale Stelle. Zwingende Voraussetzung ist die Vorlage einer gültigen Konformitätserklärung.*

Auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass die Inbetriebnahme nicht richtlinienkonformer Boote weitestgehend unterbunden wird. Dadurch kommt die Bundesrepublik Deutschland ihren europarechtlichen Verpflichtungen nach. Gleichzeitig stellt die zentrale Erfassung und Verwaltung der Kennzeichen die Aktualität und Richtigkeit des Registers sicher.

## 7. Schlussfolgerungen

Mit Hilfe der beschriebenen Maßnahmen und Vorschläge können unseres Erachtens erhebliche Fortschritte in Bezug auf die nachhaltige Weiterentwicklung des Wassertourismus in Deutschland erreicht werden. ADAC und BVWW stehen zur Verfügung, Maßnahmen dieser Art zu unterstützen.

Köln, München, 21.Mai 2014

Dr. Steffen Häbich,  
Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V., Bereich Sportschifffahrt

Jürgen Tracht,  
Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.