



ADAC e.V. und BVWW e.V.

Handlungsbedarfe für die Sport- und Freizeitschifffahrt 2018

**Gemeinsames Positionspapier für die 19.
Legislaturperiode**

Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V., München und
Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V., Köln

29.6.2018

Vorbemerkung

Der Wassertourismus gehört zu den Wachstumsbranchen in Deutschland. 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. Nach einer Studie über die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland aus dem Jahre 2016 beträgt der Bruttoumsatz allein an den Bundeswasserstraßen im Binnenbereich rund 4,2 Mrd. Euro. Rund 66.000 Menschen können ihren Lebensunterhalt durch den Wassertourismus an diesen Wasserstraßen bestreiten. Hinzu kommen die Umsätze und Arbeitsplätze der Industrie- und Handwerksbetriebe, die entsprechende Boote herstellen, warten und instand setzen.

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 auf den Binnengewässern. Deutschland verfügt über die größte zusammenhängende Wasserfläche in Europa mit naturnahen Erlebnisräumen und damit über eine große Attraktivität auch für ausländische Wassersporttouristen.

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.

1. Erhalt und Ausbau der wassertouristischen Infrastruktur sicherstellen – Zusätzliche Entwicklungspotenziale in ländlichen Räumen nutzen

ADAC und BVWW sehen mit Sorge, dass die maritime Infrastruktur in Deutschland an den touristisch besonders attraktiven rund 2.800 km Nebenwasserstraßen zunehmend verfällt. Die Substanzreserven der 142 Schleusen und 120 Wehre sind bei einem erheblichen Teil nahezu aufgebraucht. Der Altersmittelwert liegt laut BMVI bei Schleusen bei 105, bei Wehren bei 75 Jahren. Dadurch besteht die Gefahr, dass z.B. durch Schleusenschließungen größere Abschnitte des Wasserstraßennetzes nicht mehr zur Verfügung stehen.

Aktuelles Beispiel für eine Schleusenschließung ist die Kannenburger Schleuse in Nordbrandenburg, die die Templiner Gewässer für den Wassertourismus erschließt. Sie ist 2018 und vermutlich auch noch 2019 komplett außer Betrieb mit erheblichen, negativen Auswirkungen auf den Tourismus in Templin und seine Umgebung.

Die Verbände begrüßen, dass sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ausdrücklich zu seiner Verantwortung für die Nebenwasserstraßen bekannt und ein Wassertourismuskonzept auf den Weg gebracht hat. Nun aber ist es an der Zeit, das Konzept zu konkretisieren und den Ankündigungen auch Taten folgen zu lassen. Der Sanierungsprozess der Anlagen muss dringend eingeleitet und priorisiert nach touristischer Relevanz des betroffenen Reviers sowie Zustand der Bauwerke umgesetzt werden. Der Zustand der Infrastruktur duldet vielerorts keinen weiteren zeitlichen Aufschub, denn an vielen Stellen droht ein Infrastruktur-Kollaps mit verheerenden Folgen für den Wassertourismus.

Grundlage der Investitionen sollen laut BMVI Kosten-Nutzen-Analysen für die jeweiligen Bauwerke sein. Wir begrüßen ausdrücklich, dass das BMVI für Projekte an den vorwiegend touristisch genutzten Nebenwasserstraßen eine neue Bewertungsmethodik anwenden will, mit der der volkswirtschaftliche Nutzen von Investitionen adäquat abgebildet werden kann. Im Besonderen kommt der Faktor Nutzen aus Erholung und Freizeitwirkung (NEF) zum Tragen, der den Individualnutzen der Ausflugsschiffahrtspassagiere und Wassersportler in den Berechnungen abbildet.

In diesem Zusammenhang weisen die Verbände darauf hin, dass Investitionsentscheidungen aber nicht allein auf der Grundlage der derzeitigen Nutzungsintensität getroffen werden dürfen, sondern auch das Entwicklungspotenzial eines Gewässers im Zusammenhang mit den angrenzenden Landesgewässern

berücksichtigen müssen. Eine angemessene Potenzialanalyse fehlt in den bisherigen Überlegungen.

Forderungen

Eine positive Entwicklung des Wassertourismus setzt voraus, dass das gesamte aktuell zur Verfügung stehende Netzwerk an Bundeswasserstraßen erhalten bleibt und zusätzliche Entwicklungspotenziale genutzt werden. Die Zurverfügungstellung der maritimen Infrastruktur ist eine staatliche Aufgabe und gehört zur Daseinsvorsorge, auch wenn die Nutzung aus touristischen Gründen erfolgt.

Wir fordern den Bund auf, wie im Wassertourismuskonzept angekündigt, dafür die erforderlichen Mittel im Rahmen eines gesonderten Haushaltstitels zur Verfügung zu stellen. Die Höhe des Haushaltstitels muss sich an den derzeitigen Unterhaltungskosten sowie den absehbaren Aufwendungen für Investitionen für den Erhalt und, sofern Entwicklungspotenziale vorhanden sind, an den Aufwendungen für die Ertüchtigung der Infrastruktur orientieren. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, inwieweit sich Kostenentlastungen aufgrund an die Sportschifffahrt angepasste Strukturen (z.B. Sportbootschleusen) ergeben könnten. Insbesondere bei der Sportschifffahrt gerechten Verkleinerung von Schleusen könnten sich erhebliche Kosteneinsparungspotenziale ergeben.

Darüber hinaus fordern wir den Bund auf, sicherzustellen, dass Investitionsentscheidungen nicht nur auf der Grundlage der derzeitigen Nutzungsintensität erfolgen, sondern weitere Aspekte, wie z.B. regionalwirtschaftliche Effekte in ländlichen Räumen berücksichtigt werden. Sinnvoll wäre daher, die gemeinsame Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung einer Prioritätenliste zur Erhaltung der Nebenwasserstraßen, welche die Entwicklungschancen, die Nutzungsintensität und natürlich den Zustand der Bauwerke/Infrastruktur berücksichtigt.

2. Bundesprogramm Blaues Band Deutschland – Ökonomische und ökologische Interessen gleichrangig berücksichtigen

Mit dem Bundesprogramm Blaues Band Deutschland hat die Bundesregierung beschlossen, ein langfristiges Vorhaben zur Entwicklung eines Biotopverbundes von nationaler Bedeutung aufzubauen. Dies soll vornehmlich durch Renaturierungsmaßnahmen an den Fließgewässern unter den Nebenwasserstraßen des Bundes und durch ökologische Trittsteine im Kernnetz der Bundeswasserstraßen erreicht werden. ADAC und BVWW begrüßen die ökologische Aufwertung von Fließgewässern unter der

Voraussetzung, dass die Belange der Ausflugs-, Sport- und Freizeitschiffahrt gleichrangig mit den Interessen der übrigen Nutzer berücksichtigt werden.

Zwar wird allseits betont, dass die Entscheidung über die zukünftige Nutzung von Nebenwasserstraßen im Rahmen eines gesellschaftlichen Konsenses erfolgen soll, gleichwohl besteht nach wie vor die Sorge, dass die seit Jahren vom Deutschen Bundestag angemahnte Förderung des Wassertourismus (siehe Bundestagsdrucksachen 16/5416 und 16/10593 zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Wassertourismus) künftig hinter den Renaturierungsmaßnahmen des Bundesprogramms zurückbleibt.

Während das Bundesprogramm Blaues Band Deutschland klare Entwicklungs- und Umsetzungsziele auch in finanzieller Hinsicht enthält, bleibt das Wassertourismuskonzept im Hinblick auf die wirtschaftliche Bedeutung und die Perspektiven für die Entwicklung des Wassersports und Wassertourismus bisher völlig unverbindlich. Es enthält vor allem keinerlei Hinweis auf die Höhe der jährlichen Investitionen zum Erhalt und Ausbau der Nebenwasserstraßen.

Forderungen

Wir fordern den Bund auf sicherzustellen, dass

- *die Verkehrsfunktion und das Netzwerk der im Blauen Band eingebundenen Gewässer sowie*
- *die verkehrliche Durchgängigkeit der aktuell vorhandenen Bundeswasserstraßen erhalten bleibt,*
- *bei Entscheidungen, insbesondere auch im Beirat, die zukünftige Nutzung von Gewässern ökologische und ökonomische Interessen gleichrangig berücksichtigt werden,*
- *der Beirat, der für die Umsetzung des Blauen Bandes ins Leben gerufen wurde, proaktiv und angemessen an den Entscheidungen des Programms beteiligt wird und insbesondere ein enger Austausch zwischen Interministerieller Arbeitsgruppe, den Akteuren der Regionalkonferenzen und dem Beirat erfolgt.*

3. Ausbildungsqualität steigern – Führerscheinwesen modernisieren und attraktiver gestalten

3.1. Ausbildung

Die Verbände wurden 2012 von der Bundesregierung mit dem Bundestagsantrag „Neue Impulse für die Sportbootschiffahrt“ (Drucksache 17/7937) aufgefordert, „anstelle der bislang für den Verbraucher nicht transparenten und aussagekräftigen Zulassung der Ausbildungsstätten ein einheitliches Qualitätssiegel zu schaffen, das Mindeststandards in der Ausbildung garantiert.“

In einem ersten Schritt wurde von den Verbänden Deutscher Motoryachtverband e.V. (DMYV), Verband Deutscher Sportbootschulen e.V. (VDS) und Verband deutscher Wassersport Schulen e.V. (VDWS) mit Unterstützung des ADAC und BVWW ein Qualitätssiegel für die Wassersportausbildung (QAW) erarbeitet. Auf derzeit freiwilliger Basis können die Mitgliedsunternehmen und -vereine der drei genannten Verbände die entwickelten Mindestqualitätskriterien anwenden (s. <https://www.vdws.de/wassersportcenter/qualitaetsausbildung/>) und das Qualitätssiegel erwerben. Gegenwärtig wenden bereits ca. 40% der in den gewerblichen Ausbildungsverbänden VDS und VDWS organisierten Ausbildungsstätten diesen Mindeststandard an.

Im nächsten Schritt soll nun der noch fehlende Verband DSV in das QAW-System einbezogen werden. Zudem werden die Qualitätskriterien weiter optimiert und beispielsweise durch konkrete Ausbildungsinhalte zu den Sportbootführerscheinen ergänzt.

Das Ziel der erfolgreichen Etablierung des QAW in der Sportbootführerschein-Ausbildung erfordert, dass das BMVI das QAW-System anerkennt und ausdrücklich in der Öffentlichkeit gegenüber Verbrauchern und Schulen empfiehlt. Sobald bei Verbrauchern und Schulen klar geworden ist, dass eine qualitätsorientierte Ausbildung ohne die Anwendung des QAW nicht möglich ist, wird sich das System aus Sicht des ADAC und BVWW am Markt in der Breite durchsetzen und für noch mehr Sicherheit auf dem Wasser sorgen.

Forderungen

Das BMVI erkennt das QAW-System nach vorangegangener inhaltlicher Prüfung offiziell an und verleiht der Qualitätsoffensive dadurch den zwingend erforderlichen Rückenwind.

Darüber hinaus fordern wir, dass im Sinne einer qualitätsorientierten Ausbildung Prüflinge zukünftig nur noch nach Absolvierung einer Ausbildung zur Prüfung, insbesondere des praktischen Teils, zugelassen werden. Die Sportbootführerscheinverordnung ist entsprechend zu ergänzen.

3.2. Führerscheine

Im Bereich Führerscheine sind in den vergangenen Jahren Fortschritte erzielt worden. Die amtlich vorgeschriebenen Sportbootführerscheine Binnen und See wurden inhaltlich überarbeitet, modular aufgebaut und können im Single-Choice-Verfahren abgelegt werden. In einem weiteren Schritt muss nun die stärkere Praxisorientierung des Sportbootführerscheins erreicht werden. Zudem gilt es, die Modularität durch Aufnahme der Befähigungsnachweise für Funk und Pyrotechnik in den Sportbootführerscheinen abschließend herzustellen.

Eine grundlegende Überarbeitung der freiwilligen, amtlichen Befähigungsnachweise nach der Sportseeschifferscheinverordnung (Sportküstenschifferschein – SKS, Sportseeschifferschein – SSS sowie Sporthochseeschifferschein – SHS) steht ebenfalls noch aus. Die geringe Anzahl jährlich abgelegter Prüfungen (jährlich ca. 4.500 SKS, ca. 400 SSS und ca. 100 SHS) zeigt, dass die wünschenswerten Weiterbildungsangebote nur unzureichend angenommen werden. Gründe hierfür sind:

- ein Lehrstoff, der dringend inhaltlich überarbeitet und gestrafft werden muss,
- eine künstliche Aufblähung des Lehrstoffes, da einmal erworbenes Wissen bei Folgeprüfungen teils erneut abgeprüft wird,
- das Fehlen von Fragenkatalogen für die Führerscheine SSS und SHS, was dazu führt, dass sich die Auszubildenden nur sehr schwer auf eine Prüfung vorbereiten können.
- Grundsätzlich fehlt ein stärkerer Praxisbezug beim Erwerb aller Befähigungsnachweise.

Forderungen

Die amtlich anerkannten Führerscheine SKS, SSS und SHS sollen inhaltlich grundlegend überarbeitet und modular so gestaltet werden, dass die Lehrinhalte und Prüfungen aufeinander aufbauen. Beim Aufbau des modularen Konzeptes sind die Lehrinhalte der amtlichen Sportbootführerscheine Binnen und See sowie die Funkzeugnisse und Sach-/ Fachkundenachweise entsprechend zu berücksichtigen. Für die amtlich anerkannten Führerscheine SSS und SHS sind wie bei den übrigen Führerscheinen abschließende Fragenkataloge zu erstellen, aus denen die Prüfungsfragen ausgewählt werden.

Unabhängig von den Inhalten der Führerscheine ist die Weiterentwicklung eines durchgängigen Qualitätsmanagements im Führerscheinwesen in den Fokus zu rücken.

4. Sportbootvermietungsverordnungen überarbeiten und zusammenfassen

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. Wir fordern bereits seit dem Jahr 2006 eine umfassende Überarbeitung.

Forderungen

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 können. 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. Geltungsbereich

Gemäß § 1 (1) gilt die Verordnung für die Sportboote und Wassermotorräder im Bereich der deutschen Seeschiffsstraßen und der seewärts angrenzenden Gewässer des deutschen Küstenmeeres. An dieser Stelle sollte klargestellt werden, dass Segelsurfbretter und SUPs (Stand Up Paddling Boards / Stehpaddelbretter) von der Verordnung ausgenommen sind.

4.1.2. Vermietungseinschränkungen

Immer wieder 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 (Windstärke bis einschließlich 6 und signifikante Wellenhöhe bis einschließlich 2 m), 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.

Forderungen

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.

4.1.3. 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 Reffleinrichtungen für Vor- und Hauptsegel vorhanden sind) und unpräzise (z.B. Anzahl der Seenotsignalmittel wird nicht definiert).

Forderungen

Die Mindestausrüstung sollte an Fahrtgebieten und nicht an Bootslängen orientiert werden. Als Grundlage sollte die Einteilung der Fahrtgebiete (Entwurfskategorien) gemäß EU-Sportbootrichtlinie 2013/53/EU 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.

4.1.4. 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.

Forderung

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

4.1.5. 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).

Forderung

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

4.2. Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung (BinSch-SportbootVermV)

4.2.1. Begriffsbestimmungen

§ 2 Absatz 1 Nr. 3 definiert, dass es sich bei einem Sportboot, für das die Verordnung gilt, um ein für Sport- oder Erholungszwecke verwendetes Wasserfahrzeug ausgenommen Segelsurfbretter, handelt. An dieser Stelle sollten SUPs (Stand Up Paddling Boards – Stehpaddelbretter) als weitere Ausnahme ergänzt werden.

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.

Forderungen

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. Fahrttauglichkeit

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“ (Unfall Ostsee mit Surfer 2011) zumindest teilweise nicht ausreichend sicher sind.

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

- eine Fahrttauglichkeitsbescheinigung 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.

Vermietfahrzeuge, die nach 1998 erstmals in Verkehr gebracht und in Betrieb genommen wurden, müssen den Anforderungen der EU-Sportbootrichtlinie 2013/53/EU entsprechen. Mindestvoraussetzung ist eine Zertifizierung gemäß Entwurfskategorie D. 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.

Auch hier besteht Anlass zu den Annahme, dass wichtige Sicherheitsnormen nicht beachtet und Konformitätserklärungen leichtfertig erteilt werden.

Forderungen

Um die Sicherheit von Vermietfahrzeugen zu erhöhen, sollte verpflichtend vorgeschrieben werden, dass im Falle des Nachweises der Fahrtauglichkeit durch ein gültiges Abnahmeprotokoll einer benannten Stelle oder eines öffentlich bestellten und vereidigten bzw. zertifizierten Sachverständigen 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

4.2.3.1. 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 Bundeswasserstraßen, 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 dieses Reviers in einer strukturschwachen Region wird deutlich gesteigert.

Forderungen

Einbeziehung der folgenden Streckenabschnitte in die Charterscheinregelung (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.*

4.2.4. Muskelbetriebene Vermietfahrzeuge (Kanu/Kajak)

4.2.4.1. Einbeziehung von Sachverständigen

Gemäß § 5 Abs. 1, Nr. 2 der Verordnung kann die Fahrtauglichkeit für Sportboote durch ein Abnahmeprotokoll mit dem Inhalt der Anlage 2 vom WSA bescheinigt werden. In diesem Fall kann die Fahrtauglichkeit u.a. durch ein Abnahmeprotokoll eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen oder gemäß EN 45013 von einer akkreditierten Stelle zertifizierten Sachverständigen nachgewiesen werden, den der Unternehmer beauftragt. Diese Möglichkeit steht auch Vermietern von Kanus und Kajaks offen.

Außerdem besteht gemäß § 5, Abs. 2 die (vereinfachte) Möglichkeit, die Fahrtauglichkeit für Sportboote ohne Antriebsmaschine durch ein Abnahmeprotokoll mit dem Inhalt der Anlage 3 vom WSA bescheinigen zu lassen. In diesem Fall erwarten die Wasser- und Schifffahrtsämter häufig die Vorführung der Boote am Ort des WSA, was naturgemäß mit einem zusätzlichen Aufwand verbunden ist.

Forderungen

Wir schlagen vor, die Überprüfung der Fahrtauglichkeit auch in diesem Fall für Sachverständige zu öffnen. Dies hätte für die Unternehmen einer Region auch den Vorteil, gemeinsam einen Sachverständigen beauftragen zu können. Dies führt

einerseits zu einer Kostentlastung für die Unternehmen und entlastet andererseits die WSV von administrativen Aufgaben.

4.2.4.2. Mindestausrüstungsliste

Abnahmeprotokoll und Fahrtauglichkeitsbescheinigung gemäß § 5 Abs. 1, Nr. 2 sowie gemäß § 5, Absatz 2 eröffnet den Wasser- und Schifffahrtsämtern weitgehende Ermessensspielräume. So liegt es im Ermessen der Ämter bestimmte Ausrüstungen vorzuschreiben, Fahrtgebiete zu definieren und bestimmte Bedingungen und Auflagen festzulegen bzw. zu erteilen. Dies führt in der Praxis zu einer uneinheitlichen Handhabung und damit zu Wettbewerbsverzerrungen.

Forderung

Um eine einheitlichere Rechtsanwendung sicherzustellen, regen wir an, die Mindestausrüstung entsprechend des beiliegenden Vorschlags genauer zu definieren.

4.2.4.3. Zulässige Personenzahl/max. zulässiges Beladungsgewicht

Ein weiteres Problem ergibt sich aus der Festlegung der zulässigen Personenzahl. Es ist nicht erkennbar, nach welchen Maßstäben ein WSA die max. zulässige Personenzahl definiert. In einem Kanu ist es durchaus möglich, dass beispielsweise 2 Kinder auf der mittleren Sitzbank Platz nehmen oder aus Gründen der besseren Stabilität (Schwerpunktverlagerung nach unten) auf dem Boden des Kanus sitzen. Wurde ein Kanu jedoch vom WSA beispielsweise für 3 Personen zugelassen (möglicherweise, weil 3 Sitzbänke vorhanden sind), können, obwohl Platz ausreichend vorhanden wäre, 2 Erwachsene und 2 Kinder das Kanu nicht gemeinsam nutzen. Diese Handhabung ist nicht praxisgerecht.

Maßstab für die Besetzung eines Bootes sollte daher vielmehr das maximal zulässige Beladungsgewicht sein, das jeder Hersteller definiert und nicht überschritten werden darf. Zumindest aber sollte in der Vermietungsverordnung geregelt werden, dass Kinder bis zu 12 Jahren als „halbe Erwachsene“ zu werten sind. Dies selbstverständlich unter der Maßgabe, dass das maximal zulässige Beladungsgewicht nicht überschritten wird.

Forderungen

Wir schlagen vor, sowohl das maximal zulässige Beladungsgewicht in das Abnahmeprotokoll aufzunehmen als auch eine erweiterte Definition der zulässigen Personenzahl.

5. Gesetzliche Grundlagen transparent gestalten – Zusammenführung der für die Sportschifffahrt relevanten Gesetze und Verordnungen zu einem „Recht der Sportschifffahrt“

5.1. Veröffentlichung

Erfreulich ist, dass einzelne Gesetze und Verordnungen mittlerweile unter 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 der 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).

Forderungen

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

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.

Sowohl für den Binnen- als auch für den Seebereich ist gesetzlich geregelt, dass ausschließlich richtlinienkonforme Boote in Betrieb genommen werden dürfen.

Nachdem 2016 bei der Beantragung eines amtlichen Bootskennzeichens die Einreichung der CE-Konformitätserklärung entfallen ist, gibt es keinerlei wirksame Kontrollen mehr, die sicherstellen könnten, dass nur richtlinienkonforme Boote auf den deutschen Wasserstraßen betrieben werden. Im Gegenteil, da in verschiedenen EU-Mitgliedsstaaten wirksame Kontrollen der CE-Konformität an den EU-Außengrenzen nicht stattfinden und an den EU-Binnengrenzen nicht kontrolliert wird, gelangen Boote auf den EU-Markt, die nicht richtlinienkonform sind.

Für die meisten EU-Mitgliedsstaaten stellt der Betrieb nicht richtlinienkonformer Boote kein Problem dar, da ein Betrieb der Boote, anders als in Deutschland, erst nach vorheriger Registrierung unter Vorlage einer Konformitätserklärung möglich ist.

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.

Forderungen

Vorgeschlagen wird die Einführung einer einheitlichen Kennzeichnungspflicht im Binnen- und Seebereich nach dem Vorbild der KIFzKV-BinSch mit der Ergänzung, dass ein Kennzeichen nur bei Vorlage einer Konformitätserklärung erteilt werden darf. Mit der Vergabe der Kennzeichen werden ausschließlich die bereits bisher beliebigen 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 ausgegebenen Flaggenzertifikat zu verfahren ist. Die Registrierung der Kennzeichen erfolgt durch eine zentrale Stelle. Zwingende Voraussetzung ist die Vorlage einer gültigen Konformitätserklärung.

Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Inbetriebnahme nicht richtlinienkonformer Boote weitestgehend unterbunden wird. Dadurch kommt die Bundesrepublik Deutschland ihren europarechtlichen Verpflichtungen nach, schützt die Wirtschaftsunternehmen vor Grauimporten, ermöglicht Rückrufaktionen durch die Hersteller und leistet einen wichtigen Beitrag zur Verbrauchersicherheit. Gleichzeitig stellt die zentrale Erfassung und Verwaltung der Kennzeichen die Aktualität und Richtigkeit des Registers sicher.

7. Neuordnung des EU-Mehrwertsteuersystems – Nachteile für die maritime Wirtschaft korrigieren

Die EU Kommission hat im Oktober 2017 Pläne für eine grundlegende Neuordnung des Mehrwertsteuersystems vorgelegt. Die Kommission wird im Jahr 2018 einen detaillierten Vorschlag zur Änderung der sogenannten Mehrwertsteuerrichtlinie auf technischer Ebene vorlegen, damit die vorgeschlagene endgültige Mehrwertsteuerregelung reibungslos umgesetzt werden kann. Das neue Mehrwertsteuersystem soll 2022 in Kraft treten. Im Zuge dieser Neuordnung könnte die Besteuerung von Campingplätzen und Sportboothäfen vereinheitlicht und die bisher bestehenden Nachteile für die Vermieter von Bootsliegeplätzen behoben werden.

Für die kurzfristige Vermietung (bis zu 6 Monaten) von Campingflächen findet der reduzierte MwSt.-Satz von 7% Anwendung. Nicht jedoch bei der kurzfristigen Vermietung von Bootsliegeplätzen. Bei Umsatzsteuerermäßigungen ist die Bundesregierung an die EU-Richtlinie 2006/112/EG gebunden. Diese gestattet nur für einen abschließend aufgeführten Katalog an Dienstleistungen Ermäßigungen. Bootsliegeplätze gehören im Gegensatz zu Campingplätzen nicht dazu, obwohl zwischen der kurzfristigen Vermietung von Landflächen und der Vermietung von Wasserflächen kein erkennbarer Unterschied besteht.

Forderungen

Im Zuge der Neuordnung des EU-Mehrwertsteuersystems möge die Bundesregierung dafür Sorge tragen, dass der Katalog der Dienstleistungen, für die ein ermäßigter USt.-Satz national eingeführt werden kann, um die Leistung „Vermietung von Bootsliegeplätzen“ erweitert wird, damit die bisher bestehende Ungleichbehandlung von Campingplätzen einerseits und Bootsliegeplätzen andererseits beendet werden kann.

8. Nachversteuerung von Booten und Yachten – Nachweispflichten sinnvoll gestalten

Wassersportfahrzeuge, die innerhalb der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und von dort ansässigen Bewohnern genutzt werden sollen, müssen sich im steuerrechtlich freien Verkehr befinden, d.h. die Umsatzsteuer muss für Altfahrzeuge in einem der EU-Mitgliedstaaten entrichtet worden sein.

Sportboote unterliegen der zollamtlichen Überwachung nach Art. 134 Unionszollkodex (UZK). Im Rahmen der zollamtlichen Überwachung muss ihr Status als Unionsware nachgewiesen werden können. Wasserfahrzeuge können nach geltendem Recht im grenznahen Bereich Zollkontrollen unterworfen werden und deren Eigner müssen im Zweifel nachweisen können, dass USt. in einem EU-Mitgliedsstaat entrichtet wurde. Als Nachweis wird die Originalrechnung mit ausgewiesener USt. oder ein Zolldokument mit vermerkter Einfuhrumsatzsteuer anerkannt. Das führt in der Praxis zu erheblichen Problemen, da Boote Jahrzehnte alt werden können, durch viele Hände gehen und die Ursprungsdokumente sehr häufig verloren gehen. Aufgrund fehlender (bei Verbrauchern) oder längst abgelaufener (bei Herstellern/Händler) Aufbewahrungsfristen ist es, z.B. bei einem Boot Baujahr 1990, hergestellt in Frankreich, nahezu unmöglich den Versteuerungsnachweis anzutreten.

Im Ergebnis führt diese Situation dazu, dass der Verkauf gebrauchter Boote ins Stocken gerät, da die für den Käufer wichtigen Versteuerungsnachweise nicht zur Verfügung gestellt werden können. In zweiter Linie leidet natürlich der Neubootverkauf, da die Eigner gebrauchter Boote diese in vielen Fällen nicht in Zahlung geben können bzw. erhebliche Kaufpreisminderungen akzeptieren müssen.

Forderungen

Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) wird aufgefordert, den Nachweis über die Feststellung des Warenstatus als Unionsware so zu gestalten, dass dieser von den Verbrauchern auch erbracht werden kann. Neben der bisher geforderten Originalrechnung oder eines zollamtlichen Dokuments aus dem die Zahlung der USt. ersichtlich ist, sollte alternativ als Nachweis eine Dokumentation genügen, aus der hervorgeht, dass das Boot in den letzten Jahren dauerhaft einen Liegeplatz in einem EU-Mitgliedsstaat hatte. Ein solcher Nachweis könnte durch das Auskunftsblatt INF 3 (sog. Nämlichkeitsnachweis) erfolgen. Es bestätigt, dass die Ware aus Deutschland stammt bzw. in Deutschland im freien Verkehr, sprich: versteuert und verzollt, ist. Allerdings wären hierzu die näheren Voraussetzungen verbindlich festzulegen.