



Stellungnahme des ADAC e.V.

zu dem Antrag der Regierungsfractionen CDU/CSU und FDP „Neue Impulse in der Sportschiffahrt“, München, 13. Januar 2012

Wir begrüßen die Bemühungen der Regierungsfractionen für eine weitere Erleichterung des Einstiegs in den Wassersport wie dies in dem vorliegenden Antrag der Fractionen CDU/CSU und FDP dargelegt ist. Der Antrag bietet zahlreiche weitere Möglichkeiten, den Einstieg zu erleichtern, ohne dabei Sicherheitsaspekte zu vernachlässigen.

Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass die bisherigen Reformbemühungen, angestoßen durch den Bundestagsantrag „Attraktivität des Wassertourismus und Wassersports stärken“ (BT-Drs. 16/ 5416), zwar erfreuliche Schritte in die richtige Richtung sind. Die bisherigen Veränderungen gehen aber aus unserer Sicht in vielen Punkten noch nicht weit genug, um auch den gegenwärtigen Herausforderungen für die Wassersportbranche, insbesondere den Folgen des demographischen Wandels, wirksam zu begegnen. Von großer Bedeutung ist dabei für den ADAC, dass bei allen weiteren Bemühungen im Sinne der Erleichterung des Einstieges, die Sicherheit auf dem Wasser oberste Priorität besitzt.

Aus unserer Sicht muss es daher gelingen, die Attraktivität des Ausbildungssystems so zu verändern, dass der Einsteiger und auch der fortgeschrittene Skipper, noch stärker als heute einen Sinn darin erkennt, die entsprechende Ausbildung auch zu genießen. Bei den Einsteigern in den Wassersport spielt hier die Sensibilisierung für ein u. U. komplett neues Medium eine entscheidende Rolle.

Die Feststellungen aus Kapitel I des vorliegenden Antrages treffen aus unserer Sicht vollumfänglich zu. Insbesondere die Weiterführung des neu eingeführten modularen Systems halten wir für eine wichtige Verbesserung des Ausbildungssystems. Damit auch die Sicherheit auf dem Wasser gewährleistet bleibt, ist es aus unserer Sicht notwendig weitere Verbesserungen im gegenwärtigen Ausbildungssystem zu schaffen.

Auch die Erweiterung der Charterscheinreviere nach intensiver Prüfung steht dazu nicht im Widerspruch. Im Gegenteil, wir halten dies für einen wichtigen Schritt, um den Zugang insbesondere von Neulingen auf das Wasser weiter zu fördern.

Die bisherige Charterscheinregelung ist ein Erfolgsmodell, das auf sorgfältig ausgewählte weitere Reviere übertragen werden kann. Dass dies angenommen wird, zeigt die hervorragende touristische Entwicklung der letzten Jahre in den meisten Charterscheinrevieren. Bei eigenen Veranstaltungen und Umfragen erfahren wir regelmäßig ein sehr großes Interesse an dieser Form des Urlaubes.

Zu den einzelnen Forderungen an die Bundesregierung laut II. im o.g. Antrag möchten wir im Einzelnen wie folgt Stellung nehmen:

1. Führerscheinplicht:

Die Erhöhung der Grenze von 3,68 kW (5 PS) auf 11,4 kW (15 PS) halten wir für einen geeigneten Weg, die im europaweiten Vergleich zutreffend beschriebenen hohen Hürden in Deutschland abzubauen.

Wir sehen in der Erhöhung auf 15 PS in einigen Fällen eine Verbesserung der Sicherheit auf dem Wasser. Denn die bisherige Regelung führt in einigen Revieren dazu, dass gerade bei Freizeitkapitänen ohne Führerschein häufig eine Untermotorisierung der befahrenen Sportboote festzustellen ist, die letztlich eine große Gefährdung bedeutet.

Um der Sicherheit auf dem Wasser auch mit der Erhöhung auf 15 PS vollumfänglich gerecht zu werden, schlagen wir vor, eine für Einsteiger verpflichtende mehrstündige Einweisung vergleichbar mit der Charterscheineinweisung nach BinSch-SportbootVermV § 9 einzuführen. Die Verpflichtung kann insbesondere auf die Personen beschränkt werden, die zwischen 5 und 15 PS motorisierte Boote befahren möchten. Als Empfehlung für alle weiteren Einsteiger kann sie den Einstieg in den Wassersport wesentlich erleichtern und bei den Wassersport-Neulingen ein Bewusstsein für die nautischen Bestimmungen und die Herausforderungen auf dem Wasser schaffen.

Zur Durchführung einer solchen Einweisung sollen nach unserer Vorstellung nur zertifizierte / qualifizierte Ausbildungsstätten berechtigt werden, die bestimmte noch zu definierende Mindeststandards erfüllen. Diese Ausbildungsstätten könnten Absolventen der Einweisung neben einem Zertifikat dann auch eine Art Bildungsgutschein für eine weiterführende Ausbildung überreichen, um für den Erwerb der Sportbootführerscheine einen weiteren Anreiz zu schaffen.

Ziel muss es aus unserer Sicht sein, eine so attraktive Ausbildung anzubieten, die möglichst alle angehenden Skipper von der Notwendigkeit einer solch fundierten Ausbildung überzeugt.

2. Charterschein

Der Erfolg des Charterscheins ist wie oben bereits beschrieben unbestritten. Daher halten wir eine Vernetzung der bisherigen Reviere für eine sehr gute Möglichkeit, die Attraktivität des Urlaubs auf dem Wasser in Deutschland weiter zu steigern. Diese Möglichkeit des führerscheinfreien Fahrens trägt bei Einsteigern in den Wassersport durch die gemachten Erfahrungen in sicheren Gewässern maßgeblich zur Sensibilisierung für die Herausforderungen und Gefahren des Wassersports bei, sodass in vielen Fällen im Anschluss an den Urlaubstörn auch eine seriöse Ausbildung in Anspruch genommen wird.

Eine Einzelfallbetrachtung halten wir für die richtige Methode, um sichere Gewässer für die Charterscheinregelung zu bestimmen.

3. Überprüfung der neuen Regelungen

Eine Überprüfung der beiden vorgenannten Regelungen nach drei Jahren unterstützen wir.

4. Führerscheinprüfungen

Die Forderungen in den Punkten a) bis d) halten wir weitgehend für sinnvoll.

Eine Zusammenführung der Verordnungen erleichtert aus unserer Sicht insbesondere den weiteren modularen Aufbau des Führerscheinsystems, der dingend notwendig ist im Sinne einer Attraktivitätssteigerung des Ausbildungssystems.

Bei einer Prüfung in einer Wassersportschule im Ausland müssen die Qualitätsvorgaben klar definiert und eingehalten werden. Unterschiedliche Niveaus bzgl. der Mindestkriterien dürfen nicht akzeptiert werden.

Dass die Praxis sowohl in der Ausbildung als auch in der Prüfung im Vordergrund stehen sollte, ist für uns klar. Insofern müssen die praktischen Fähigkeiten tatsächlich umfassender geprüft werden.

Es ist darüber hinaus darauf zu achten, dass die Führerscheinprüfungen auf einem vergleichbaren Niveau durchgeführt werden. Nach unserer Vorstellung sollten sich die Prüfungsausschüsse verstärkt als Dienstleister verstehen, die nach klaren Vorgaben die Prüfungen durchführen.

5. Funkzeugnisse

a) Funkzeugnisse aus anderen EU-Mitgliedsstaaten anzuerkennen halten wir ebenso für sinnvoll wie die gegenseitige Anerkennung auf internationaler Ebene. Innerhalb Deutschlands sollte allerdings die Ausbildung zu den deutschen Funkzeugnissen die Regel sein. Zugleich sollte eine Art „Funkzeugnis-Tourismus“ ins benachbarte Ausland, z. B. durch die weitere Attraktivitätssteigerung der Ausbildung zu den deutschen Funkzeugnissen, vermieden werden. „Crash-Kurse“ u. ä. Ausbildungsangebote wie sie verschiedentlich in der Vergangenheit auch Einsteigern angeboten wurden, sollten unterbunden werden. Sie tragen in den seltensten Fällen zu einer fundierten Ausbildung bei, die aus unserer Sicht grundsätzlich notwendig ist.

Die Aufgabe der verpflichtenden Ausrüstung von Charterbooten mit Funkanlagen sehen wir kritisch, auch wenn die Ausrüstungsverpflichtung für deutsche Charterunternehmer nicht zu einem Wettbewerbsnachteil gegenüber Unternehmen im benachbarten Ausland führen sollte. Funkanlagen sind insbesondere in Notsituationen auch im küstennahen Bereich wichtige ggf. sogar lebenswichtige Hilfsmittel, die nur bedingt durch andere Kommunikationsmittel vollumfänglich ersetzt werden können. Anders sieht die Situation für Reviere aus, die Binnengewässern ähneln. Das muss im Einzelfall geprüft werden.

b) Gegen eine Prüfung der Überschneidung von unterschiedlichen Funkzeugnissen, -zertifikaten und -scheinen ist nichts einzuwenden. In den meisten Fällen werden unterschiedliche Betriebsabwicklungen/-verfahren Grund dafür sein, dass Überschneidungen nicht sehr stark ausgeprägt sein dürften.

6. Ausbildungsstandards

Die Einführung eines einheitlichen und allgemein anerkannten Qualitätssiegels für Ausbildungsstätten ist eine Forderung, die wir seit Jahren vorbringen und die maßgeblich zur Beibehaltung oder zur Erhöhung der Sicherheit auf dem Wasser beiträgt. So müssen sowohl Mindestkriterien für Ausbildungsstätten wie auch für deren Ausbilder definiert werden. Zugleich ist aus unserer Sicht die Einführung verbindlicher Curricula zu den einzelnen Sportbootführerscheinen sowie Funkzeugnissen zu prüfen.

Den Zeitraum bis Ende 2016 für die Einführung eines Qualitätssiegels halten wir für zu lange bemessen. Im Sinne des Verbraucherschutzes müssen hier wesentlich kurzfristiger Konzepte umgesetzt werden. Hierzu kann auf bestehende Qualitätssysteme, z. B. des VDWS, aufgebaut werden.

7) Mindestausrüstung für Charteryachten

Die Mindestausrüstung für Charteryachten sollte sich sowohl nach dem Fahrtgebiet als auch nach der Schiffsgröße richten, wobei die bisherigen Grenzen der Schiffsgrößen zu überprüfen sind.

8) Zusammenführung von Vorschriften

Eine Zusammenführung der Vorschriften im Wassersportbereich nach Empfehlung des Verkehrsgerichtstages wird vom ADAC für sehr sinnvoll erachtet. Dies würde auch zu einer erheblichen Vereinfachung im Sinne des modularen Systems beitragen. In den Arbeitsgruppensitzungen zur Gestaltung der neuen Fragenkataloge zu den Sportbootführerschein See und Binnen sind bspw. Verlagerungen in das neue Basis-Modul sehr häufig an geringfügigen Formulierungsunterschieden in den jeweiligen Verordnungen gescheitert.

9) Einheitliche Rechtsanwendung

Unklare Bestimmungen führten und führen immer wieder zu sehr unterschiedlichen Handhabungen und Vorgaben bei der Erteilung von Bootszeugnissen. Daher treffen die im Antrag vorgeschlagenen Maßnahmen auf unsere Unterstützung.

München, 13. Januar 2012