



Ministerium des Innern des Landes Brandenburg | Postfach 601165 | 14411 Potsdam

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Sekretariat
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Henning-von-Tresckow-Straße 9-13
14467 Potsdam

Bearb.: Herr LPD Werner
Gesch.Z.: IV/4.3
Hausruf: (0331) 866 2470
Fax: 0331/866-2779
Internet: www.mi.brandenburg.de
@mi.brandenburg.de

Bus und Straßenbahn: Haltestelle Alter Markt
Bahn und S-Bahn: Potsdam Hauptbahnhof

Potsdam, 10. Januar 2012

Öffentliche Anhörung - Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP - Neue Impulse in der Sportschifffahrt -

1. Vorbemerkungen

Die Hauptaufgaben der Wasserschutzpolizei im Rahmen der schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben bestehen in der Ermittlung und Beseitigung der Gefahren für den Schiffsverkehr und der Einhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit im Schiffsverkehr. Dies erfolgt vordringlich durch Schiffskontrollen zur Einhaltung der für den Schiffsverkehr bestehenden Vorschriften.

Zur Aufgabenerfüllung auf den Bundeswasserstraßen wurden diesbezüglich mit den Bundesländern (m.A.v. Thüringen) Bund-, Ländervereinbarungen zur Wahrnehmung der schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben abgeschlossen.

Die Einbeziehung und Anhörung der Wasserschutzpolizei im Rahmen von Gesetzgebungsverfahren wird aus fachlicher Sicht ausdrücklich begrüßt.

Die vorliegende Stellungnahme richtet sich fachlich und sachlich auf die der Wasserschutzpolizei zugrunde liegenden Aufgaben, Zuständigkeiten und der in der Praxis getroffenen Erfahrungen aus.

In die Stellungnahme sind Hinweise, Erfahrungen und Auffassungen der Wasserschutzpolizeien der anderen Bundesländer einbezogen worden.

2. Schifffahrtspolizeiliche Stellungnahme

2.1. Führerscheinplicht

Aus polizeilicher Sicht ist dem vorliegenden Antrag ergänzend hinzuzufügen, dass Deutschland mit den Führerscheinvorschriften nicht allein „strenge Führerscheinvorschriften“ hat, so bestehen z.B. in den Ländern Österreich 6 PS, Schweiz 6 kW, Kroatien 5 PS und in Spanien 0 PS ähnliche bzw. strengere Führerscheinvorschriften. Fachlich ist darüber hinaus anzumerken, dass die einzelnen Schifffahrtsstraßen und Wassersportreviere der europäischen Staaten auf Grund der

unterschiedlichen geographischen Gegebenheiten, verkehrlichen Frequentierung und rechtlichen Rahmenbedingungen nicht ohne weiteres miteinander zu vergleichen sind.

Grundlage für eine Veränderung der Führerscheinplicht sollte die Bewertung und Beurteilung vor dem Hintergrund der Sicherheit und Leichtigkeit im Schiffsverkehr sein. Gegenwärtig sind dem Unterzeichner keine empirischen Daten bekannt, die einen plausiblen Grund liefern, dass mit der Veränderung der Grenzen von 3,68 auf 11,4 kW, eine Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit im Schiffsverkehr zu erwarten ist.

Aus schiffahrtspolizeilicher Sicht erfolgt mit der beabsichtigten Anhebung ein beachtlicher Qualitätssprung hinsichtlich führerscheinfrei zu fahrender Boote und eine nicht unerhebliche Anhebung der damit möglichen Geschwindigkeiten. Damit erhalten Personen ohne eine entsprechende Ausbildung und Rechtskenntnisse z.B. ohne Kenntnisse des grundlegenden Verkehrsvorschriften der Binnenschiffahrtsstraßenordnung, die Möglichkeit sich mit erheblich erhöhter Motorisierung, bei sich stetig wachsendem Verkehrsaufkommen auf den Gewässern zu bewegen.

Durch die Amtsleiter der Wasserschutzpolizeien der Bundesländer wird die Veränderung der Führerscheinplicht differenziert bewertet, was auf die sehr unterschiedlichen Schifffahrtsstraßen und deren Verkehre (Berufs- und Freizeitschiffahrt) zurückzuführen ist. Zur weiteren Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit im Schiffsverkehr werden im Konsens folgende Empfehlungen bei einer Veränderung gegeben:

- Anhebung der Führerscheinplicht auf 7,4 kW (10 PS) wird empfohlen;
- Einführung einer einheitlichen Ausrüstungs- und Kennzeichnungspflicht;
- Festlegung der Altersgrenze auf 18 Jahre;
- Einführung der Veränderung mit einer Probezeit (z.B. 3 Jahre);
- Vornahme einer bundeseinheitlichen Evaluierung (z.B. Unfallstatistik);
- Verpflichtende Einführung einer Haftpflichtversicherung.

2.2 Charterschein

Im Bundesland Brandenburg als wasserreichstes Binnenrevier mit insgesamt 2.600 km Bundes- und schiffbare Landeswasserstraßen hat sich der Charterverkehr von der Pilotphase 2000 bis 2003 von anfänglich 68 km Wasserstraße, bis 2011 auf insgesamt 470 km deutlich weiterentwickelt. Diese für den Wassertourismus und die Wirtschaft positive Entwicklung erfolgte durch ein enges und konstruktives Zusammenwirken von Vertretern der Schifffahrtsverwaltung, der Ministerien, Sportverbände, Charterunternehmen und Kommunen. An Hand von gemeinsam erarbeiteten Grundsätzen, wie

- Verkehrsrechtliche Grundlagen müssen gegeben sein
- Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ist gewährleistet und
- Geographische Voraussetzungen lassen es zu

wurden vorgeschlagene Strecken gemeinsam einer Prüfung unterzogen und bei Befürwortung für den führerscheinfreien Charterverkehr zur Probe freigegeben.

In den Charterrevieren sind Synergieeffekte wie Ansiedlung von Charterunternehmen, Erweiterung von touristischen Angeboten, Zunahme des Sportbootverkehrs und Erhöhung des Erwerbs von Sportbootführerscheinen- Binnen zu verzeichnen.

Wasserschutzpolizeilich wurde die Entwicklung des Charterbootverkehrs seit dem Jahr 2000 aus Sicht der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sehr intensiv begleitet.

Aus der langjährigen polizeilichen Erfahrung ist anzumerken, dass Charterverkehr nicht sich selbst überlassen werden kann, sondern einer ständigen Lagebeurteilung, z.B. der Entwicklung in den einzelnen Revieren, der Unfälle und Rechtsverstöße im Zusammenwirken aller Beteiligten bedarf. Trotz der Aussage, dass sich der Charterverkehr im Wesentlichen problemlos entwickelt hat, muss aus polizeilicher und verkehrlicher Sicht im Land Brandenburg unbedingt darauf hingewiesen werden, dass

- mit Zunahme des Verkehrs die Anzahl der Unfälle zunimmt;
- bei jeder sechsten Charterbootkontrolle Rechtsverstöße festgestellt und geahndet werden mussten;
- Unsicherheiten beim Führen von Charterboot insbesondere bei der Passage von Engstellen festzustellen sind;
- Eine Verlangsamung des Verkehrsablaufs an Schleusen (Konfliktpotential mit anderen Sportbootführern) auftritt;
- Nautisches Fehlverhalten, Unkenntnisse der Besonderheiten im Revier (Streckenkenntnis) festzustellen sind;
- Vorrangig bei kleineren Charterunternehmen Bestimmungen der BinSch-SportbootVermV, durch unzureichende Einweisungen, fehlende technische Zulassungen bis zur fehlenden Gewerbe genehmigung festzustellen sind;
- In Charterbooten für die Fahrgebiete A(Hochsee) und B(außerhalb Küstengewässer) Funkanlagen verpflichtend vorgeschrieben werden sollten.

Eine Erweiterung der Charterbereiche in dafür geeigneten Revieren kann aus polizeilicher Sicht unterstützt werden. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass dafür auch zwingend die finanziellen, rechtlichen und personellen Rahmenbedingungen zu schaffen sind. So bedarf es z.B. für das Projekt WIN (Wasserinitiative Nord) in Brandenburg, zur Erweiterung des Charterreviers finanzielle Unterstützung u.a. durch den Bund.

Im Land Brandenburg findet seit mehreren Jahren mit großem Erfolg zu Saisonbeginn ein „Erfahrungsaustausch Charterboottourismus“ mit Unterstützung der IHK statt, der das Podium für alle Beteiligten (Ministerien, Polizei, Vereine, Verbände, Unternehmen usw.) bildet, Erfahrungen auszutauschen, Probleme zu erörtern, Veränderungen vorzunehmen und die Zusammenarbeit zu verbessern.

2.3. Überprüfung der neuen Regelungen

Nach Inkrafttreten von neuen Regelungen wird die vorgeschlagene Evaluierung/Überprüfung insbesondere auf die Sicherheit und Leichtigkeit im Schiffsverkehr unterstützt. Aus den praktischen Erfahrungen im Land Brandenburg sollte in Erwägung gezogen werden eine breite Beteiligung vorzusehen, so auch die Einbindung der Wasserschutzpolizei.

2.4. Führerscheinprüfungen

Die Führerscheinausbildung und –prüfung ist unverzichtbar vor dem Hintergrund der komplexen Rahmenbedingungen in der Schifffahrt, z.B. in der Berufsschifffahrt und den in der Schifffahrt umfänglichen und sehr spezifischen gesetzlichen Vorschriften.

Eine Erweiterung der praktischen Fähigkeiten erscheint sinnvoll, es müssen aber auch weiterhin die Verkehrsvorschriften und die wichtigsten Sicherheits- und Ausrüstungsregeln gelehrt und geprüft werden. Bei Verzicht würde das zwangsläufig zu einer Erhöhung des Sicherheitsrisikos und Gefährdungszunahme für Mitfahrer und andere Verkehrsteilnehmer führen.

2.5. Funkzeugnisse

Aus Erfahrungswerten kann die Aussage getroffen werden, dass durch das Betreiben von Funkanlagen an Bord von Schiffen und die Kommunikation Schiff/Schiff und Schiff/Land die Sicherheit auf den Wasserstraßen wesentlich gesteigert wurde.

Es wird empfohlen das sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene dafür einsetzt, dass die Funkzeugnisse gegenseitig anerkannt werden.

Die Prüfung der Berechtigung des Betriebens einer Funkanlage durch ein Crewmitglied (statt Schiffsführer) erscheint aus praktischen Gesichtspunkten zweckmäßig.

2.6. Führerscheine in Checkkartenformat

Der beabsichtigten Ausstellung der Führerscheine in Checkkartenformat wird zugestimmt.

2.7. Umsetzung der Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages

Durch die Wasserschutzpolizei wird der Empfehlung des Verkehrsgerichtstages zur Modernisierung und Zusammenführung der Vorschriften zugestimmt.

2.8 Unfallstatistiken in der Sportschifffahrt

Unfallstatistiken werden vordergründig zur Erstellung eines polizeilichen Lagebildes und zur Bewertung durch die WSV hinsichtlich der Ursacherforschung und Erkennen von Unfallschwerpunkten benötigt.

Seit 2004 ist beim BMVBS ein Projekt „Unfalldatenbank“ unter Beteiligung der WSP der Länder aufgerufen. Die Fortsetzung des Projektes wird empfohlen.

3. Zusammenfassung/ Schlussfolgerungen

Die Befassung des Deutschen Bundestages, sowie der vorliegende Antrag „Neue Impulse für die Sportschifffahrt“ wird aus wasserschutzpolizeilicher Sicht begrüßt.

Mit der Schaffung von vereinfachten Voraussetzungen zur Verbesserung der Attraktivität und Vereinfachung des Zugangs für Interessierte im Wassersport erscheint es zwingend geboten, die für die Allgemeinheit schwerlich zu verstehenden Rechtsvorschriften im Schifffahrtsrecht und Schifffahrtsverkehrsrecht auf den Prüfstand zu stellen und den Erfordernissen anzupassen. Dabei wäre ein systematischer Aufbau der Vorschriften (mit einheitlichen Definitionen) für die Sportbootschifffahrt im See- und Binnenbereich, für eine bürgerfreundliche Anwendung und zur Erhöhung der Sicherheit wünschenswert. Fachliche Unterstützungen vor dem Hintergrund der praktischen Erfahrungen aus dem schifffahrtspolizeilichen Vollzug wurden der Schifffahrtsverwaltung des Bundes bereits unterbreitet.

Die beabsichtigten und angestrebten Veränderungen des vorliegenden Antrages dürfen in keiner Weise zur Vernachlässigung oder Reduzierung der Sicherheit und Leichtigkeit im Schiffsverkehr führen. Hier heißt es – Sicherheit des Schiffsverkehrs hat vor der wirtschaftlichen und der touristischen Entwicklung oberste Priorität. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass im Bundesland Brandenburg seit mehreren Jahren große Anstrengungen zur Einhaltung und Beachtung der Rechtsvorschriften auf den Wasserstraßen unternommen werden, da bei jeder 4. Schiffskontrolle Ahndungen wegen verletzter Rechtsnormen durch die Wasserschutzpolizei vorgenommen werden müssen.

Hans-Joachim Werner
Leitender Polizeidirektor
Direktor der Wasserschutzpolizei Brandenburg