

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Wortprotokoll
61. Sitzung

Öffentliche Anhörung

Berlin, den 18. Januar 2012, 10.00 Uhr
Sitzungsort: Paul-Löbe-Haus
Berlin
Sitzungssaal: Raum E 600

Vorsitz: Dr. Anton Hofreiter, MdB

TAGESORDNUNG:

Einzigiger Tagesordnungspunkt

S. 3

Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP

Neue Impulse für die Sportbootschiffahrt

BT-Drucksache 17/7937

Sachverständigenliste / Stellungnahmen

S. 17

Anwesenheitsliste*

Mitglieder des Ausschusses

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses

CDU/CSU

Bilger, Steffen
Fischer, Dirk
Götz, Peter
Holmeier, Karl
Jarzombek, Thomas
Kammer, Hans-Werner
Lange, Ulrich
Lietz, Matthias
Ludwig, Daniela
Schnieder, Patrick
Sendker, Reinhold
Storjohann, Gero
Vogel, Volkmar
Wichtel, Peter

SPD

Bartol, Sören
Beckmeyer, Uwe
Burkert, Martin
Gottschalck, Ulrike
Groß, Michael
Hacker, Hans-Joachim
Herzog, Gustav
Kumpf, Ute
Lühmann, Kirsten

FDP

Döring, Patrick
Körber, Sebastian
Luksic, Oliver
Müller, Petra
Simmling, Werner
Staffeldt, Torsten

DIE LINKE.

Behrens, Herbert
Bluhm, Heidrun
Leidig, Sabine
Lutze, Thomas

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Herlitzius, Bettina
Hofreiter, Anton, Dr.
Kühn, Stephan
Wagner, Daniela

Stellv. Mitglieder des Ausschusses

Aumer, Peter
Bellmann, Veronika
Börnsen, Wolfgang
Dörflinger, Thomas
Granold, Ute
Heiderich, Helmut
Hübinger, Anette
Kaufmann, Stefan, Dr.
Koeppen, Jens
Lach, Günter
Mayer, Stephan
Stracke, Stephan
Vaatz, Arnold
Wegner, Kai

Brase, Willi
Groschek, Michael
Hinz, Petra
Kahrs, Johannes
Ortel, Holger
Paula, Heinz
Pronold, Florian
Rossmann, Ernst Dieter, Dr.
Schwarzelühr-Sutter, Rita

Deutschmann, Reiner
Goldmann, Hans-Michael
Günther, Joachim
Höferlin, Manuel
Kamp, Heiner
Sänger, Björn

Enkelmann, Dagmar, Dr.
Menzner, Dorothee
Remmers, Ingrid
Seifert, Ilja, Dr.

Ebner, Harald
Nestle, Ingrid
Paus, Lisa
Wilms, Valerie, Dr.

*) Der Urschrift des Protokolls ist die Liste der Unterschriften beigegefügt.

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP

Neue Impulse für die Sportbootschifffahrt

BT-Drucksache 17/7937

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Sachverständige, liebe Gäste. Ich möchte Sie recht herzlich zu unserer öffentlichen Anhörung begrüßen, die 61. Sitzung unseres Ausschusses. Unser einziger Tagesordnungspunkt ist der Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP „Neue Impulse für die Sportbootschifffahrt“.

Wir haben anderthalb Stunden Zeit für die Anhörung. Ich möchte als erstes Herrn Dr. Steffen Häbich vom ADAC begrüßen, Herrn Winfried Lücking vom BUND, Herrn Bernd Roeder vom Deutschen Olympischen Sportbund, Herrn Gerhard Philipp Süß vom Deutscher Segler-Verband, Herrn Jürgen Tracht vom Bundesverband Wassersportwirtschaft und Herrn Hans-Joachim Werner von der Wasserschutzpolizei Brandenburg. Seien Sie alle herzlich willkommen! Unsere Anhörungen sollen wie immer ablaufen: Sie haben jeweils als Experte drei Minuten Zeit, um die wichtigsten Aspekte nochmal kurz darzustellen. Wir haben viel Erfahrungen mit drei Redezeit gemacht; diejenigen Experten, die die drei Minuten einhalten, geben oft prägnantere Stellungnahmen ab, als die Experten, die ihre Zeit überziehen. Deshalb versuchen Sie, möglichst kurz und knapp zu formulieren. Es gibt immer wieder Experten, denen das hervorragend gelingt. Danach haben die Mitglieder der Fraktionen die Möglichkeit zu fragen. Da haben wir auch ein in zwischen gut eingeführtes und weitgehend „unfallfreies“ System. Jeder Abgeordnete hat die Möglichkeit maximal zwei Fragen an maximal zwei Experten zu stellen. Sie beantworten die Fragen dann unmittelbar und gleich anschließend ist der nächste Abgeordnete an der Reihe. Damit fangen wir auch gleich an. Herr Häbich, Sie haben das Wort für Ihre drei Minuten.

Dr. Steffen Häbich (ADAC): Herr Dr. Hofreiter, herzlichen Dank, sehr geehrte Damen und Herren. Herzlichen Dank für die Einladung hier zu der heutigen Sitzung des Verkehrsausschusses. Ich möchte die Zeit auch gleich nutzen und loslegen. Wir begrüßen die Reformbemühungen, die hier im vorgelegten Antrag der Regierungsfractionen vorgelegt wurden, ausdrücklich. Wir halten das für den richtigen Schritt, der durch den letzten Antrag der Vorgängerregierung bereits angestoßen wurde. Ich denke Sie wissen alle,

wovon ich spreche. Dieser Schritt muss aus unserer Sicht konsequent fortgeführt werden. Die Vorschläge, die in dem Antrag enthalten sind, führen diesen Weg entsprechend fort. Verbesserungen sind – aus unserer Sicht – durchaus möglich, um den Einstieg in den Wassersport weiterhin zu erleichtern. Ich halte das auch dringend für notwendig. Die Branche braucht das angesichts der Herausforderungen, die wir haben. Demographischer Wandel ist sicherlich einer der prägnantesten Punkte, die hier zu nennen sind. Ich glaube auch, dass die Verbesserungen die hier vorgeschlagen wurden, nicht zu Lasten der Sicherheit auf den Wasserstraßen geht. Dennoch hat – ganz klar, um das hier auch eindeutig zu sagen – die Sicherheit auf dem Wasser für den ADAC natürlich die höchste Priorität. Gar keine Frage! Der Sensibilisierung möglichst aller Verkehrsteilnehmer für die nautischen Gegebenheiten und Herausforderungen sowie eine fundierte Ausbildung ist dabei für uns von höchster Bedeutung, um genau die Sicherheit auf den Wasserstraßen zu gewährleisten. Zur Sensibilisierung gehört – nach unserer Meinung – durchaus, dass Neulinge die Möglichkeit bekommen, auch ohne Führerschein erste Erfahrungen zu sammeln. Ein wunderbares Beispiel ist die Charterscheinregelung, die wirklich sehr erfolgreich in den Charterscheinrevieren in Deutschland eingeführt wurde; dort wird genau diese Chance geboten.

Dieser Erfolg veranlasst uns im Besonderen auch, in unserer schriftlichen Stellungnahme etwas vorzuschlagen, was vielleicht auch hier die Gemüter etwas beruhigen könnte zwischen den verschiedenen Fronten, nämlich generell über eine Einweisung von Neulingen nachzudenken, wenn sie denn auf das Wasser gehen. Für diejenigen, die jetzt zu der Gruppe der 5 bis 15 PS Personen gehören würden, die so motorisiert sind, könnte das verpflichtend sein. Für diejenigen, die sonst auf das Wasser wollen, könnte das eine Empfehlung sein, der man hier nachgehen könnte. Ich halte das für einen ganz wichtigen Punkt, um den Einstieg eben auch zu gewährleisten. Auf diese Weise könnten erste Erfahrungen auch mit Booten mit einer Motorisierung bis 15 PS sicher gesammelt werden. Wir begrüßen daher ausdrücklich auch diesen Erhöhungswunsch von 5 auf 15 PS und sehen darin in vielen Fällen sogar einen Sicherheitsgewinn. Denn häufig kommt es in einzelnen Revieren vor, dass wir in der Tat eine Untermotorisierung haben, die eher zu Gefahrensituationen führt, als dass sie zur Sicherheit beiträgt. Eine fundierte, qualifizierte Ausbildung ist dann wichtig, um sich den größeren Herausforderungen stellen zu können. Da halten wir es für essenziell, dass das Ausbildungs- und Prüfungs-

system noch attraktiver gestaltet wird als es heute ist. Das System muss so attraktiv sein, dass es nicht als Verpflichtung wahrgenommen wird, Führerscheine zu machen, sondern wirklich auch als Einstieg gesehen wird, um sich weiter fortzubilden. Da gibt es – glaube ich – viel Potenzial. Dazu gehört – aus Sicht des ADAC ganz klar – die konsequente Fortsetzung des modularen Systems, das jetzt erst frisch eingeführt wird, die stärkere Betonung der Praxis, sowohl in der Ausbildung als auch in der Prüfung, und unbedingt und endlich auch die kurzfristige Einführung eines einheitlich fundierten Qualitätssiegels für Ausbildungsstätten, was wir lange fordern. Hier besteht höchster Bedarf. Wir brauchen Minderstandards für Ausbildungsstätten. Wir brauchen verbindliche Kurricula für die einzelnen Führerscheine, sonst geht hier wirklich einiges verloren, auch im Sinne der Sicherheit auf dem Wasser.

Noch zwei weitere Punkte abschließend, die uns wichtig erscheinen. Vorsicht ist in dem vorliegenden Antrag geboten bei dem Thema „Lockerung der Mindestausrüstungspflichten“. Ich betrachte da insbesondere die Funkanlagen, die für den unmittelbaren Küstenbereich vorgeschlagen werden aufzugeben, was die Charterschiffe betrifft. Davor warne ich ausdrücklich. Ich halte Funkanlagen und andere Mindestausrüstungsgegenstände für essenziell, um auch hier in Notsituationen wirklich an das internationale System der Seenotrettung angebunden zu sein. Das sollte in der Tat in dem vorliegenden Antrag nochmal überdacht werden, ob das so, wie es formuliert ist, sinnvoll ist. Nichtsdestotrotz ist es fraglich, ob es dazu notwendig ist – wenn jemand die SOS-Taste an der Funkanlage drücken muss –, dass er dafür ein Befähigungszeugnis braucht. Die Vernetzung – als zweiter Punkt – von den Charterscheinrevieren, auch das halte ich wirklich für einen sehr guten Vorschlag

Vorsitzender: Ich mache darauf aufmerksam, Herr Häbich, Sie sind jetzt bei fünf Minuten.

Dr. Steffen Häbich (ADAC): ... Sorry, dann will ich es dabei belassen. Dies ist ein hervorragender Vorschlag, der unbedingt weiter fortgeführt werden sollte. Damit bin ich auch am Ende. Entschuldigung, Herr Hofreiter.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Lücking.

Winfried Lücking (BUND): Vielen Dank, Herr Hofreiter, danke auch für die Einladung. Ich komme gleich zum Punkt. Der BUND spricht sich gegen den Antrag der Regierungsfractionen zur Heraufsetzung der Führerscheinplicht von 5 auf 15 PS aus. Wir sehen mit großer Sorge die

steigende Entwicklung des Sportboottourismus. Aufgrund der steigenden Nachfrage, besonders in den letzten 10 Jahren, kam es in einigen Gebieten zu einer erheblichen Übernutzung mit entsprechenden Folgen für die Natur und die Gewässerökologie. Eine Ausweitung der Fahrerlaubnis ohne Führerschein würde diesen Trend weiter verstärken. Eine gewisse Sicherung der Attraktivität der Wasserreviere sehen wir gerade durch die geltende Führerscheinpraxis mit ihrer Begrenzung auf 5 PS gewährleistet. Eine Aufweichung dieser Regelung würde nicht nur die Sicherheit auf den Gewässern beeinträchtigen, sondern auch eine zusätzliche Gefährdung für den Gewässer- und Naturschutz bedeuten, da die bisherige Praxis der Einweisung zum Umweltschutz in der unteren PS-Klasse komplett wegfallen würde. Sportboote erzeugen bei Betrieb einen teilweise erheblichen Lärm, desweiteren Abgase, Sog und Schwall durch den Wellenschlag. Das führt zu Erosionen, die Röhrichtbereiche werden geschädigt; außerdem auch die Gewässerqualität durch die Aufwirbelung von Sedimenten der Gewässersole. Häufig werden die insgesamt viel zu großzügig dimensionierten Geschwindigkeitslimits nicht eingehalten. Hier sehen wir ein erhebliches Vollzugsdefizit. Nicht exakt zu quantifizieren sind die Störungseffekte, die nicht nur beim Fahren, sondern auch beim Ankern in Ufernähe entstehen. Ganz besonders auch in den Röhrichtbereichen zur Brutzeit der Vögel. Auch hinsichtlich der Umweltauswirkung des Betriebes motorgetriebener Sportboote, die Ausscheidung von Kohlenwasserstoffen, also Benzin, Öl, Schmierstoffe ins Gewässer, sollte in diesem Sinne über alternative Antriebstechniken nachgedacht werden, statt die PS-Größe erhöht werden. Es ist nicht auszuschließen, dass diese Stoffe auch ins Trinkwasser gelangen. Ich gebe zu bedenken, dass allein das Trinkwasser hier in Berlin, zu 70 Prozent aus Uferfiltrat gewonnen wird.

Die so genannten Wasserstraßen sind nicht vergleichbar mit Straßen oder Schienensträngen. Gewässer sind sehr komplexe, lebendige, ökologische Systeme, die bisher noch recht wenig erforscht sind. Trotz dieser starken Nutzung und der starken anthropogenen Beeinträchtigung sind sie immer noch von sehr hohen Wert, weil diese Gewässer noch Zentren der biologischen Vielfalt sind. Unsere Gewässer sind immer noch Naturräume von einer hohen Wertigkeit für Natur und Artenschutz. Eine Vielzahl seltener, gefährdeter Arten und streng geschützter Arten leben hier in diesem Bereich und in Ufernähe. Die meisten Naturschutzgebiete sind im Bereich der Gewässer zu finden. Wir haben die Elbe, die allein ein 400 Kilometer langes Biosphärenreservat aufweist. Daraus

resultiert für Deutschland und die Wasserschiff- fahrtsverwaltung des Bundes die Verpflichtungen, diesen natürlichen Reichtum auch zu erhalten. Es sollte hier nur an die zahlreichen Verträge zur Erhaltung der Biodiversität erinnert werden. Damit komme ich eigentlich zum Schluss. Wir sehen hier auch einen Konflikt, denn der motorisierte Freizeitbootbetrieb schädigt nicht nur die Natur, sondern belästigt mit seinem Motorlärm und den Abgasen sowie den durch sie verursachten Wellenschlag andere Erholungssuchende, wie Badende, Paddler, Ruderer und auch die Radler, die sich verstärkt auch und gerade an den Radwanderwegen an den Flüssen aufhalten. Also, hier sehen wir eine ganz starke Interessenkollision zwischen den verschiedenen Erholungsvarianten. Von daher denken wir, dass hier letztendlich die Gefahr besteht, wenn das aufgeweitet wird, dass das zerstört wird, was wir suchen, nämlich die letzten noch intakten Naturlandschaften. Vielen Dank!

Bernd Roeder (DOSB): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, vielen Dank! Ich spreche hier für den Deutschen Olympischen Sportbund und für das Forum Wassersport mit seinen sieben Wassersportspitzenverbänden. Der Deutsche Segler-Verband ist – hier zu meiner Linken – durch Herrn Süß vertreten. Unsere umfangreichen schriftlichen Stellungnahmen liegen Ihnen vor. Dazu auch jene vom Deutschen Motoryachtverband und auch vom Deutschen Kanuverband. Aufgrund der Kürze der Zeit will ich mich auf die PS-Änderungen beschränken. Unser Petition hierzu lautet ganz einfach: Die bisherige 5 PS-Regelung hat sich hervorragend bewährt und soll unbedingt beibehalten werden. Wir, der organisierte Wassersport begrüßen sehr, dass die Politik eine Initiative „Neue Impulse für die Sportbootschiffahrt“ startet. Doch in der vorliegenden Fassung des Antrags müssen wir diesen ablehnen. Was ist hier vorliegend mit Sportbootschiffahrt gemeint? Es geht in allererster Linie um den gewerblichen Wassertourismus, also um Urlauber und Tagesausflügler die Motorboote, Hausboote zunehmend auch so genannte Pfannenboote für Spaß und Party mieten wollen.

Zum Aspekt Sicherheit: Der Wassertourismus hat in den vergangenen Jahren erfreuliche Zuwächse erfahren. Dies trotz der 5-PS-Regelung. Zuwächse heißt: eine Zunahme der Schiffsverkehre. Diese Verkehre sollen künftig verstärkt zunehmen, das ist Ziel und Zweck der Marketingoffensive des Bundeswirtschaftsministeriums zur Förderung des Wassertourismus. In Ihrem Antrag sprechen Sie in Bezug auf die 5 PS-Regelung von Untermotorisierung. Bedenken Sie: bereits ein Schlauchboot mit 15 PS und festem Rumpf kann problemlos 40 km/h und

mehr erreichen. Hersteller und Handel werden dieses ausreizen, indem neue Boote und Motoren für 15 PS entwickelt und angeboten werden, die noch agiler und noch schneller sind. Motoren mit 15 PS – ich meine auch hier die Spanne von 5 bis 15 PS – verleiten Unerfahrene dazu sich auf Flüsse oder Gewässer zu wagen, die ihnen nicht gut tun – ganz offen gesagt. Denn zum Beispiel Fahrten auf dem Rhein oder gar Spritztouren zu den Ostfriesischen Inseln werden damit möglich. Bei 5 PS war dies von vornherein aussichtslos. Wir haben also bei diesem Thema vielmehr das Problem der Übermotorisierung in Händen Unerfahrener.

Hinzu kommt – wie immer – der menschliche Faktor, nämlich Unvernunft, Leichtsinn und Überschätzung. Diese Kombination führt zwangsläufig zu Risiken und Unglücken. Außerdem kommt – da Boote auch zunehmend für Spaß und Party genutzt werden sollen – der Faktor Alkohol ins Spiel. Unerfahrene leiten ihr Fahrverhalten vom Straßenverkehr ab. Das ist naheliegend aber grundfalsch. Denn Schiffsverkehr ist mit Straßenverkehr in keinsten Weise zu vergleichen. Wir haben es mit Wind, Wetter, Wellengang, Strömungen usw. zu tun. Es gibt völlig unterschiedliche Regularien für das Manövrieren. Wir haben Tonnen und Bojen, Zeichen und Signale, deren Bedeutung sich für Unerfahrene in keinsten Weise erschließen. Wichtig ist vor allem ist der Schutz der Schwächsten; das heißt der Verkehrsteilnehmer, die mit Kanu oder Ruderboot unterwegs sind. Denn riskantes Vorbeifahren oder Überholen mit einem Motorboot in hoher Geschwindigkeit führt hier zu Wellenschlag und kentern.

Wichtig ist der Aspekt Umwelt. Die aktuelle Führerscheineureform, die wir hier nicht vergessen sollten, die ja im Mai in Kraft tritt, beinhaltet einen Schwerpunkt zum Thema *Umweltschutz*. Dies geht bei der geplanten 15 PS-Regelung, also Führerscheinfreiheit bis dahin, fehl. Da gibt es keinerlei Ausbildung, keinerlei Unterweisung, keinerlei Prüfungen. Ich verweise in dem Kontext auch nochmal hier auf die Stellungnahme des Deutschen Kanuverbandes, auch zum Thema der Verfahrensregelungen. Da es hier auch um Führerscheineureform geht, die die Nationalparks oder Naturschutzgebiete betreffen, bedarf es hier natürlich selbstverständlich auch der Abstimmung mit der Umweltministerkonferenz, sollte die 15 PS-Regelung kommen. Ähnliches gilt natürlich auch für die VMK, denn die Führerscheineureform von 15 PS sollten ja dann auch auf Landesgewässern gelten. Hier hat der Bund – unseres Erachtens – keine Regelungskompetenz. Wir haben den Bodensee mit speziellen Führerscheineureformungen aufgrund internationaler Vereinbarungen mit der Schweiz und

Österreich. Das alles heißt, dass wir möglicherweise riskieren, einen Flickenteppich der Führerscheinregelung zu bekommen. Zum Fazit: Ich bitte Sie, keine Fakten leichtfertig zu schaffen. Wir brauchen eine Unfalldatenbank. Und wenn Sie etwas für den Sportbootführerschein tun wollen, dann gibt es genügend Ansatzpunkte. Aber belassen Sie es bei den 5 PS! Am Ende noch einen Hinweis: Solange Sportbootfahrer, egal ob Vereinsmitglied oder Tourist, mehrere Stunden an Schleusen warten müssen und die Durchgängigkeit des Wasserstraßennetzes nicht gewährleistet ist, ist dies kein Impuls für die Sportbootschiffahrt oder dem Wassertourismus. Da helfen selbst 15 PS nichts. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Süß.

Gerhard Philipp Süß (Deutscher Segler-Verband): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich möchte es gleich auf den Punkt bringen, es geht hier um eine Verkehrsregelung. Das heißt um Maßnahmen des Verkehrsrechts, die wirtschaftspolitisch motiviert sind. Der vorliegende Antrag enthält Inhalte zum Fahrerlaubniswesen, zum Funkwesen, zur Kommunikation und zur Ausrüstung von Fahrzeugen. Betrachtet man diese Änderungen, kommt es aus der Sicht der Bundespolitik und der Bundesverkehrsplanung auf die erste und entscheidende Frage an: Um welchen öffentlichen Verkehrsraum geht es? Wir reden hier über die Bundeswasserstraßen. Das ist die höchste Kategorie der Deutschen Wasserstraßen. Hier spielt sich ein erheblicher Anteil des deutschen Schiffsverkehrs ab, ein erhebliches Frachtaufkommen. Die Bundeswasserstraßen gehören zu den meist befahrensten Wasserstraßen der Welt. Hier fahren sehr große Fahrzeuge und natürlich auch sehr kleine Fahrzeuge. Das Verkehrsaufkommen auf diesen Bundeswasserstraßen – und nochmal, nur um diese geht es hier – wird in den nächsten Jahren noch einmal um 70 Prozent zunehmen. Das sind jedenfalls die Prognosen aus dem Hause des Bundesverkehrsministeriums. Wenn man diese Wasserstraßen, diese Wasserflächen, diesen Teil der deutschen Gewässer betrachtet, muss man sagen, er ist in Deutschland auch ein extrem wichtiger Teil der Freizeitinfrastruktur. Es macht einen wesentlichen Teil derjenigen Flächen aus, die vom Wassersport in Deutschland genutzt werden. Das führt dazu, dass der Wassersport in Deutschland sich hier mit einem komplexen Umfeld befassen muss. Er kann sich nicht einfach nur dem Wassersport widmen, sondern er muss sich mit den Anforderungen des Schiffsverkehrs auseinandersetzen. Und was ich für entscheidend halte und was Herr Lücking auch bereits erwähnt hat, wir müssen uns damit auseinandersetzen, dass ein sehr großer Teil dieser Bundeswasserstraßen zugleich Schutz-

gebiete sind. Hier hat es in den letzten Jahrzehnten erhebliche Auseinandersetzungen gegeben zwischen den verschiedenen Nutzergruppen und den Interessen des Naturschutzes.

Die Zuständigkeiten für den Naturschutz liegen – das möchte ich hier an dieser Stelle erwähnen – im Bereich der Bundesländer. Die Bundesländer erlassen die Schutzgebietsregelungen. Sie bestimmen auch, welche Handlungen verboten sind und welche erlaubt sind. Sie beantragen beim Bundesverkehrsminister lediglich für die Bundeswasserstraßen, welche Befahrensregelungen erlassen werden. Es gibt über 700 Befahrensregelungen im gesamten Bundesgebiet. Das ist sehr komplex. Die Wassersportler müssen sich darauf einrichten, genauso wie sie sich auf die Anforderungen der Schifffahrt auf Bundeswasserstraßen einrichten müssen. Das alles bedeutet, dass Sportbootfahrer genauso wie andere Schiffsführer bestimmte Mindestkenntnisse haben müssen. Wir sprechen uns ganz eindeutig dafür aus, dass man es bei der bestehenden Führerscheinregelung belässt. Eine Anhebung auf 15 PS würde dazu führen, dass man einen Außenborder erwerben kann. Und diesen Außenborder im Prinzip an einen beliebigen Schiffsrumpf montieren kann. Eine Verdreifachung der PS-Stärke führt dazu, dass sich auch die Bandbreite der technisch möglichen Kombinationen vervielfacht; nicht nur verdreifacht, vervielfacht! Hier ergeben sich also erheblich mehr Möglichkeiten. Wir sind dafür, dass man hier auch diese Zielgruppe, die wichtig für die Sicherheit und auch wichtig ist für den Naturschutz ist, gleichermaßen in das in Deutschland bewährte Modell der Befähigungsnachweise einbezieht. Wir müssen diese Zielgruppe erreichen und das wird auch in Zukunft so bleiben. Wir haben bisher kein alternatives Sicherheitsmanagementsystem auf den Bundeswasserstraßen. Und das wird entscheidend sein.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Tracht.

Jürgen Tracht (BVWW): Vielen Dank Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich will versuchen, es in den 3 Minuten zusammenzufassen. Ich werde mich deswegen auch nur auf den Bereich 5 bis 15 PS beschränken. Die anderen Dinge müssen dann anderweitig diskutiert werden. Es ist schon gesagt worden: Der Wassertourismus und der Wassersport haben sich in der Vergangenheit hervorragend entwickelt. Es gibt Regionen in Deutschland, in denen wassertouristische Aktivitäten einen erheblichen Teil des allgemeinen Tourismusumsatzes ausmachen. Insofern wollen wir natürlich dafür eintreten, dass sich diese positive Entwicklung auch fortsetzt. Aber – und da muss ich allen wider-

sprechen, die etwas Gegenteiliges hier behauptet haben – die guten Zeiten der Branche liegen schon lange zurück. Wir haben es in den 70er und 80er Jahren geschafft, ca. 2,5 Prozent eines jeden Altersjahrganges zu Bootseignern zu machen. Seit dieser Zeit, also seit Beginn der 90er Jahre bis heute, ist dieser Prozentsatz etwa auf 1 Prozent zurück gegangen. Im Angesicht der demographischen Entwicklung, der wir entgegensehen müssen – das wurde auch schon angesprochen durch Herrn Häbich, der durchschnittliche Bootsfahrer in Deutschland ist 56 Jahre alt – werden wir in den kommenden Jahren sehr viel mehr Bootsfahrer verlieren als neue hinzukommen. Um Ihnen da mal einen Eindruck zu geben: Innerhalb der nächsten 20 Jahre wird die Anzahl der Sportbootfahrer in Deutschland – wenn diese Entwicklung so bleibt – von 500.000 auf 340.000 sinken. Von einer Übernutzung der Gewässer sind wir also meilenweit entfernt, jedenfalls für die Zukunft. Die Spitze ist längst erreicht. Ja, ein wesentlicher Grund, den wir sehen, sind natürlich die rigiden Führerscheinregelungen, die wir hier in Deutschland haben. Sie wirken als Hemmschwelle. Es ist doch ganz klar, dass Menschen zunächst mal den Wassersport ausprobieren wollen, bevor sie sich anschließend dann auch entscheiden. Das bedeutet aber auch, dass sie attraktive Einstiegsmöglichkeiten haben müssen, die also unbelastet sind von Hemmschwellen. Das ist bisher der Bereich bis 5 PS. Der ist sicher heute nicht mehr attraktiv, im Gegensatz möglicherweise auch zu den Verhältnissen in den 60er und 70er Jahren, weil sich einfach die Ansprüche, aber auch die Boote in dieser Zeit vollkommen verändert haben. Insofern begrüßen wir ausdrücklich die Initiative der Regierungsfractionen, hier den Führerscheinbereich von 5 auf 15 PS anzuheben. Wir glauben, dass das die richtige Entscheidung ist. Gerade im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung. Wir sehen auch keine erheblichen Sicherheitsbedenken, die hier auch schon vorgebracht worden sind.

Wir müssen ja auch sehen, wir sind ja nicht allein in Europa, sondern wir haben sehr viele Länder, die wesentlich liberalere Regelungen haben als hier in Deutschland. Ich darf daran erinnern: Die meisten skandinavischen Länder haben überhaupt keine Führerscheinregelungen, jedenfalls keine amtlichen. Das Gleiche gilt für Großbritannien und Irland. Wir haben wesentlich liberalere Regelungen in Holland, ebenso in Italien. Das sind nicht rein zufällig die führenden Wassersportnationen in Europa. Die haben sich einfach gut entwickelt. Und soweit uns das bekannt ist, gibt es hier kein Sicherheitsproblem. Jedenfalls ist es uns nie bekanntgemacht worden. Die haben schon seit vielen Jahren diese Regelungen und wollen darauf auch nicht ver-

zichten. Wir haben gute Erfahrungen mit der Regulierung hier in Deutschland, das ist die Charterscheinregelung. Auch das wurde bereits erwähnt. Die bringt mittlerweile jährlich rund 35.000 Menschen auf Boote. Das wäre auch vorher nicht möglich gewesen, wenn man einen Führerschein hätte erwerben müssen. Die lernen den Bootssport kennen und in den ersten drei Jahren, nachdem sie das ausprobiert haben, machen etwa 40 Prozent dann den amtlichen Sportbootführerschein. Das ist also ein großer Anreiz, Führerscheine zu erwerben. Die Diskussion damals im Jahr 2000, als das eingeführt wurde, war ähnlich wie heute. Da wurden Sicherheitsrisiken in den allerschwarzesten Farben an die Wand gemalt. Meine Damen und Herren, es ist nichts passiert. Es gibt seit dieser Zeit keinen einzigen Unfall mit Personenschäden in diesem Bereich. Ich glaube, Herr Werner hat dazu ein paar Daten und wird vielleicht auch etwas dazu sagen. Abschließend möchte ich sagen, mit den neuen Führerscheinregelungen – also den 15 PS – in einem beherrschbaren Geschwindigkeitsbereich zu bleiben. Um Ihnen einen Eindruck zu geben: Bei den kleineren Booten, das sind die ab etwa 4 Meter, die man überhaupt mit solchen Motoren motorisieren kann – die ganz kleinen das geht gar nicht, weil die Boote gar nicht dafür zugelassen werden – das liegt etwa im Geschwindigkeitsbereich eines Mofas. Also wir reden hier nicht über Spitzengeschwindigkeiten auf dem Wasser, die mit hoch motorisierten Fahrzeugen erreicht werden können. Das gilt aber auch nur für die Gleitboote. Für die anderen Boote, die betroffen sind, also für die Segelyachten und für die Motoryachten, die als Verdränger¹ fahren, liegt der Geschwindigkeitsbereich etwa bei 12, 13 km/h, der mit so einem Motor erreichbar ist.

Insgesamt gesehen glaube wir also, ist es eine vertretbare Regelung, die wir hier anstreben. Ich möchte mich nicht nochmal explizit zu den Bedenken von Herrn Lücking äußern. Ich glaube, die sind auch dadurch schon entkräftet worden, dass die Entwicklung, die hier dargestellt worden ist, eben nicht der zukünftigen Entwicklung entspricht. Wir werden hier nicht einen Zulauf auf die Wasserstraßen bekommen, eine Übernutzung der Gewässer oder ähnliches. Wir können allenfalls hoffen, dass wir das ausgleichen, was wir in den letzten Jahren bereits verloren haben. Ich danke Ihnen zunächst.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als nächstes Herr Werner!

¹ ein Boot, das sich zu jeder Zeit mit dem kompletten Unterwasserschiff im Wasser befindet und dieses verdrängt.

Hans-Joachim Werner (Wasserschutzpolizei Brandenburg): Schönen Dank, Herr Vorsitzender, sehr verehrte Damen und Herren. Ich darf mich im Namen der Vertreter der Wasserschutzpolizeien bedanken, die Möglichkeit erhalten zu haben, in der öffentlichen Anhörung unseren Standpunkt und unsere Sichtweise darlegen zu können. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass durch uns im Rahmen der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben bundesweit die Ermittlungen und Beseitigungen der Gefahren für den Schiffsverkehr erfolgt und die Einhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit im Schiffsverkehr zu gewährleisten ist. Diese bundesweit gesammelten Erfahrungen auf den Bundes- und schiffbaren Landeswasserstraßen sollen für die neuen Impulse für die Sportschiffahrt Berücksichtigung finden. Ich darf Ihnen versichern, dass die Wasserschutzpolizei für die Entwicklung der Sport- und Freizeitschiffahrt unter Einhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs eintritt und diese unterstützt. Diesbezüglich ist die Wasserschutzpolizei auch bereit, weiterhin konstruktiv und tatkräftig Unterstützung zu leisten. In meiner Stellungnahme werde ich mit Hinweis auf die schriftliche Stellungnahme, die ich bereits abgegeben habe, nur auf einige Schwerpunkte hinweisen. Hierzu gehört die Führerscheinplicht. 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 ohne Rechtskenntnisse – zum Beispiel ohne Kenntnisse der grundlegenden und komplexen Verkehrsvorschriften der Binnenschiffahrtsstraßenordnung – die Möglichkeit, sich mit erheblich erhöhter Motorisierung bei stetig wachsendem Verkehrsaufkommen auf den Gewässern zu bewegen. Angesichts der Tatsache, dass zum Beispiel mit einem 15 PS-Motor an einem kleineren Schlauchboot Geschwindigkeiten von mindestens 20 bis 25 km/h gefahren werden können, muss auf daraus entstehende Gefahren und Sicherheitsbedenken ganz einfach hingewiesen werden. Es wird daher vorgeschlagen, folgende Aspekte in die Überlegungen mit einzubeziehen: Es wird eine Anhebung der Führerscheinplicht auf 7,5 kW, also sprich 10 PS, durch die Wasserschutzpolizei empfohlen, Einführung einer einheitlichen Ausrüstungs- und Kennzeichnungspflicht, Festlegung der Altersgrenze auf 18 Jahre, Einführung der Veränderung mit einer Probezeit. Wenn die Verordnung kommen sollte, zum Beispiel auf drei oder vier Jahre, Vornahme einer bundeseinheitlichen Evaluierung. Ich habe mir dazu zum Beispiel Unfallstatistik und Ähnliches vermerkt,

ebenso eine verpflichtende Einführung einer Haftpflichtversicherung.

Zum Charterschein möchte ich kurz anmerken: Das Bundesland Brandenburg verfügt im Charterverkehr seit dem Jahre 2000 mit derzeit 470 Kilometer Wasserstraße über ein entsprechend langes Streckennetz und entsprechende Erfahrungen. In verschiedenen Fachzeitschriften konnte ich lesen, dass der Charterverkehr und das führerscheinfreie Fahren in Brandenburg ohne Probleme erfolgen. Meine Damen und Herren, obwohl insgesamt eine positive Bilanz gezogen werden kann und muss, erlauben Sie mir, dass ich aus schiffahrtspolizeilicher Sicht auf einige Aspekte hinweise, die für die Sicherheit auf dem Wasser wichtig sind. Charterverkehr geht leider auch in diesem Freizeitsegment nicht ohne Schiffsunfälle ab. So hatten wir in Brandenburg vom Jahr 2000 bis 2010 insgesamt 283 Schiffsunfälle im Bereich Charterverkehr. Das sind „Pi mal Daumen“ im Jahr 25 Unfälle. Im Jahr 2009 waren es zum Beispiel 59 und im Jahr 2010 47 Schiffsunfälle. Also man merkt auch, dass mit steigendem Verkehr und Aufkommen dann auch die Unfallhäufigkeit zunimmt. Das ist ganz logisch und verständlich. Über die Jahre hinweg ist festzustellen, dass etwa ein Drittel der Unfälle durch Schiffsführer mit Charterschein und etwa zwei Drittel der Unfälle durch Schiffsführer mit Führerschein auf Charterbooten verursacht wurden. Häufigste Unfallursachen sind dabei unsichere Führung des Charterbootes, also Unerfahrenheit, Verhalten unter besonderen Umständen, fehlende Streckenkenntnisse zum Beispiel, nautisches Fehlverhalten, Unkenntnis über Untiefen, Anlegemanöver, Witterungseinflüsse, Wind, Unsicherheiten bei der Passage von Schleusen und unzureichende Einweisung in die entsprechende Verordnung zum Führen von Charterbooten ohne Fahrerlaubnis.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass kleinere Vercharterer zwar ein Gewerbe aber keine technische Zulassung für Boote haben und dass Einzelpersonen, Kleingewerbetreibende – zum Beispiel Besitzer von Gaststätten und Ferienwohnungen – Fahrzeugvercharterungen anbieten. Aus dieser beispielhaften Aufzählung wird deutlich, dass Charterverkehr einer kontinuierlichen schiffahrtspolizeilichen Begleitung bedarf. Aus diesem Grund treffen sich in Brandenburg in diesem Jahr zu Beginn der Saison bereits zum vierten Mal in einer öffentlichen Beratung Vertreter, die mit dem Charterverkehr befasst sind, um Erfahrungen auszutauschen, Probleme anzugehen und um ggf. Maßnahmen festzulegen. Teilnehmer sind die beteiligten Ministerien. Kurz die Schlussfolgerung: Ich empfehle, die Führerscheinplicht auf 10 PS anzuheben, die Probezeit

auf drei Jahre anzuheben und eine jährliche Beratung der Ergebnisse durch das BMVBS vorzunehmen. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Werner! Sie durften aufgrund des natürlichen Respektes des Verkehrsausschusses vor der Polizei am längsten reden. Herr Kammer, Sie haben das Wort!

Abg. Hans-Werner Kammer: Herr Vorsitzender, verehrte Sachverständige! Es war eine hoch interessante Anhörung. Manchmal muss man ja zweifeln, ob man überhaupt noch Sportboote zulassen darf. Ich nehme mal dabei den BUND aus, aber bei dem, was Herr Roeder und Herr Süß vorgetragen haben, kommen mir ja langsam Zweifel, dass hier vielleicht viele restriktive Maßnahmen greifen müssen, um überhaupt in Zukunft klarzukommen. Aber nach Ihren Vorträgen will ich die Fragen sehr kurz fassen. Meine Frage geht an Herrn Dr. Häbich und an Herrn Werner, der zuletzt vorgetragen hat. Es wird immer wieder die Erhöhung von 5 auf 15 PS herausgestrichen, Herr Werner hatte eben 10 PS vorgeschlagen. Ich möchte von Ihnen noch einmal genau hören: Welches Sicherheitsrisiko sehen Sie in der Ausweitung der Führerscheinpfllicht von 5 auf 15 PS? Das auch insbesondere im Vergleich zu unseren europäischen Nachbarn, die es ja viel liberaler gestalten, aber serienweise Unfälle habe ich dort bisher auch nicht vernehmen können. Ich habe auch in der Presse nachgesucht und nichts gefunden. Bitte Ihre Einschätzung: Wie sehen Sie das Sicherheitsrisiko auch den Erfahrungen, die Sie gerade in Brandenburg gemacht haben, wo ein Teil der Charterer mit einem Sportbootführerschein unterwegs ist.

Hans-Joachim Werner (Wasserschutzpolizei Brandenburg): Ich werde versuchen mich kurz zu fassen, auch mit Rücksichtnahme auf den notwendigen Respekt. Wir haben in Brandenburg die Erfahrung gemacht, dass wir über die letzten Jahre – das vergleiche ich ja schon einige Zeit – nicht mit dem Zustand der Sicherheit und Leichtigkeit auf unseren Gewässern zufrieden sind. Ich will das auch mit einigen Zahlen belegen, die ja auch öffentlich durch uns dargestellt werden. Wir haben in den letzten Jahren entsprechend unserer Aufgabenstellung etwa 25.000 bis 27.000 Schiffskontrollen im Jahr durchgeführt – im Land Brandenburg wohlge-merkt – und dabei feststellen mussten, dass wir bei jeder vierten Schiffskontrolle eine polizeiliche Ahndung vornehmen mussten. Hierbei ging es nicht nur darum, bloß den Zeigefinger zu heben, sondern wir mussten von der Anzeige von Ordnungswidrigkeiten bis hin zur Ahndung auf bestimmte Dinge durchführen. Wir sind also – wenn

Sie sich das vorstellen – insgesamt mit dem jetzigen Zustand nicht zufrieden. Ich habe auch meine Mitarbeiter angewiesen, in Zukunft diese Kontrolltätigkeit beizubehalten, da wir den Sicherheits- und Ordnungszustand auf den Gewässern verbessern wollen. Das ist unsere Zielstellung und deswegen sind auch die Bedenken da, die Möglichkeit der Geschwindigkeit von 5 auf 15 PS zu verdreifachen. Wir haben uns das in einer kritischen Bewertung nicht leicht gemacht und haben gesagt, wir schlagen einen möglichen Kompromiss vor und sagen, wir gehen schrittweise diese Erhöhung an. Deswegen haben wir gesagt, wir sind gegen 15 PS und für 10 PS.

Dr. Steffen Häbich (ADAC): Von Seiten des ADAC sehen wir kein erhöhtes Sicherheitsrisiko bei der Erhöhung von 5 PS auf 15 PS. Es wird sicherlich einzelne Fälle geben. Die kleinen Schlauchboote wurden angesprochen, wo in der Tat höhere Geschwindigkeiten mit 15 PS erreicht werden können. Das halte ich aber – ehrlich gesagt – für sehr überschaubare Auswüchse, die dort entstehen. Geschwindigkeiten bis 40 km/h halte ich wirklich für übertrieben. Das muss mir einmal einer vormachen. Das kann ich mir nicht vorstellen. Der Bereich, den Herr Werner angesprochen hat, mit 20 bis 25 km/h halte ich hier für die richtige Einschätzung. Es ist die Frage, inwiefern 20 bis 25 km/h auf dem Wasser ein Sicherheitsrisiko darstellen soll. Wenn umgekehrt in der Tat die höhere Motorisierung für die führerscheinfreien Bootsfahrer einen Sicherheitsgewinn bedeutet, nämlich zum Beispiel in Gefahrensituationen. Stellen sie sich die Situation mit der Berufsschiffahrt vor, in der Tat auch schneller vor dem Bug eines Schiffes wegzukommen. Ich halte – so wie ich das in meinem Plädoyer auch angesprochen hatte – für relevanter, grundsätzlich eine Sensibilisierung aller Wassersportler zu erwirken, sprich jedem, der auf das Wasser möchte – deswegen ja auch unser Vorschlag, eine generelle Einweisung einzuführen – hier eine Sensibilisierung für die Gefahren auf dem Wasser auch kundzutun. Das lässt sich – aus meiner Sicht – relativ einfach regeln, über zertifizierte, qualifizierte Ausbildungsstätten. Das könnte auch als Bildungsgutschein verwendet werden, um auch die Sportbootführerscheine attraktiver zu machen. Da gibt es viele Möglichkeiten in diesem Bereich. Das halte ich für notwendig. Es ist in der Tat so – ich komme aus dem süddeutschen Raum –, viele haben hier noch nie in ihrem Leben, bevor sie auf das Boot gehen, mit dem Wasser zu tun gehabt, zumindest nicht als Wassersportler. Dort ist keine Sensibilisierung da. Sie können mir glauben, ich bin etliche Jahre im Ausbildungsbetrieb im Wassersportbereich gewesen. Da muss man erst mal für die Gefahren, die es da gibt, sensi-

bilisieren, zweifelsohne. Deswegen unser Plädoyer, eine grundsätzliche Einweisung in Betracht zu ziehen, diese entweder als Empfehlung oder als Verpflichtung – zumindest für den Erhöhungsbereich zwischen 5 PS und 15 PS verpflichtend – einzuführen.

Vorsitzender: Herr Kollege Hacker, Sie hatten sich als Nächster gemeldet!

Abg. Hans-Joachim Hacker: Eine Vorbemerkung. Die SPD-Bundestagsfraktion hätte es sich gewünscht, dass wir heute über die beiden Anträge aus der letzten Legislaturperiode diskutiert hätten, die nicht die Bundesregierung sondern der Deutsche Bundestag beschlossen hat und deren Abarbeitung seit Jahren aussteht. Nun ist es so, dass wir heute über diesen Antrag reden. Und es scheint ja so zu sein, dass sich bei der kritischen Bewertung des Antrages im Grunde genommen zwei Fragen in den Vordergrund stellen. Ich sage, es sind einige Punkte dabei, denen man ohne weiteres folgen kann, es besteht aber die Problematik der Erhöhung der Führerscheinfreiheit von 5 auf 15 PS und die Ausweitung der Charterscheinregelung auf die Ostsee. Das sind Themen, die vor diesem Hintergrund beleuchtet werden müssen. Zwei Fragen, eine davon an Herrn Roeder: Im Mai 2012 wird die Neuregelung der Führerscheinreform in Kraft treten. Welche Auswirkungen sehen Sie eigentlich in dieser Hinsicht auf die Erweiterung der Führerscheinfreiheit von 5 auf 15 PS? Welche Auswirkungen sehen Sie, wenn diese PS-Grenze für die Führerscheinfreiheit angehoben wird, auf das Verhältnis zwischen den unterschiedlichen Partnern im Bereich des Freizeitsports und des Freizeittourismus? Ruderer, Segler, Paddler nenne ich hier. Also welches Verhältnis entsteht dort? An Herrn Werner hätte ich gern die Frage gerichtet: Sie haben auf das Problem der Ausweitung auf 15 PS in Ihrer Stellungnahme hingewiesen. Die Bundesregierung hatte ja sogar eine Ausweitung auf 20 PS in ihrer Stellungnahme vorgeschlagen. Das wäre dann ja wohl noch mehr abzulehnen. Diese Führerscheinreform, die Sie ja nun auch mit begleitet haben und deren Umsetzung Sie dann ab Mai auch unter Kontrolle halten, wie bewerten Sie die Forderung im Antrag auf Führerscheinfreiheit bis 15 PS – Sie haben gesagt mit 10 PS könnten Sie leben –, hinsichtlich der Umsetzung der Führerscheinreform? Habe ich Sie richtig verstanden, dass, wenn es überhaupt zu einer Änderung bei der Führerscheinfreiheit kommt – Sie sprachen von 10 PS – dies dann zwingend mit anderen Regularien verbunden sein muss, also die Frage der Altersbegrenzung, die Frage der Einweisung? Welche weiteren Kriterien würden Sie in dieser Hinsicht sehen?

Bernd Roeder (DOSB): Zur ersten Frage, Herr Hacker, eines vorweg: Es ist ja nicht so, als würde eine Ausweitung der PS-Regelung von 5 auf 15 PS die Gewässer überhaupt erst für ambitionierte Wassersportler und Motorwassersportler zugänglich machen, sondern wir haben ja bereits eine Regelung, die sich insoweit bewährt hat und die auch einen Anreiz vermittelt, wenn man wirklich sich verstärkt motorisiert bewegen will, dann auch den ordnungsgemäßen Ausbildungsgang zu durchlaufen und auch eine Prüfung abzulegen. Eine Zwischenregelung, wie etwa von meinem Kollegen Dr. Häbich angeregt – es ist ja keine Prüfung – möglicherweise geht es ja auch nur darum, dass gewisse Stundenabgeleistet werden, in der man sich etwas anhört. Nur, ich habe vorhin ausgeführt, es gibt eine Unzahl von Regularien, eine Vielzahl völlig anderer Zeichen, Signale, Bojen, und Ähnliches, die einem im normalen Leben als Autofahrer, nicht unterkommen. Und die kann man auch nicht aus irgendeiner Interpretation ableiten. Hinzu kommt, dass wir es auch mit der Berufsschiffahrt zu tun haben. Ich vermisste auch hier einen Vertreter der Binnenschiffahrt. Denn die müssen mit all dem Leben, was die Binnenschiffahrt zu waghalsigen Manövern dann irgendwann veranlasst. Zum Verhältnis der Sportarten untereinander kann ich sagen: Natürlich ist das nicht ganz unproblematisch zwischen motorisiertem und muskelkraftbetriebenem Wassersport. Hier hat man auch in den vergangenen Jahren erhebliche Überzeugungsarbeit geleistet und zwar in der Weise, dass all jene, die motorisiert zu Wasser sind, in den Vereinen erfahren und kennenlernen, wie es ist, mit einem Paddelboot unterwegs zu sein. Wenn ein Motorboot einen Paddler passiert hat, schaut der Bootsführer in der Regel nicht nach hinten, aber da kommt dann die Heckwelle. Das sind Dinge, für die eingehend sensibilisiert worden ist. Und diese Dinge haben sich hier geregelt. Wenn nun – ich sage mal – jene, die aus einem spontanen Gedanken heraus, auch nach einer Kurzeinweisung, sich zu Wasser begeben, dann werden die daran nicht mehr denken und sie werden sich auch in die Nähe des Schilfs mit 5 und 15 PS fortbewegen und aus einem vermeintlichen Sicherheitsdenken heraus vielleicht eher noch die Ufernähe suchen, die andere erfahrene Bootsfahrer meiden, die genau wissen, wo man fährt, wo die Bootsrinne ist, wo die Spur ist und wo man sich zu bewegen hat. Danke!

Hans-Joachim Werner (Wasserschutzpolizei Brandenburg): Wir haben uns bei unseren Überlegungen unter anderem auch davon leiten lassen – zumindest in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und dort, wo der Freizeitbereich sehr groß ausgeprägt ist –, dass wir zu-

gelassene Geschwindigkeiten im Durchschnitt von 10 bis 12 km/h auf den Gewässern haben. Dort war es bisher ausreichend, sich mit 5 PS Motorisierung in diesem Spektrum zu bewegen. Wenn wir jetzt einer Erhöhung bis auf 10 PS zustimmen, dann sagen wir, dass wir in bestimmten Gewässerbereichen dies befürworten können, aber in diesen Langsamfahrbereichen, wo es aus ökologischer, aus umweltschutzrechtlicher Sicht – meine Vorredner hatten darauf hingewiesen – gar nicht schneller gefahren werden kann, dann ist es gar nicht notwendig, eine höhere Motorisierung zu haben. Uns sind – ich habe es mir da auch nicht einfach gemacht, ich habe auch Umfragen unter den WSP-Beamten getätigt – keine gravierenden „Beinahe-Unfälle“ oder Momente in der Schifffahrt bekannt, wo es mit 5 PS eine Untermotorisierung gegeben hat oder hätte, wo es dann zu einem Unfall oder Ähnliches gekommen wäre. Das ist also ganz wenig. Deswegen haben wir uns entschieden, dass mit der höheren Motorisierung auch die einheitliche Ausrüstung und Kennzeichnungspflicht einhergehen muss. Denn Sie wissen: Wasser hat keine Balken! Eine Bremse am Auto kennen wir, aber am Boot ist es schwierig. Und mit 20, 25 km/h über das Wasser zu fahren und dann plötzlich zu manövrieren und anzuhalten, das ist schon kompliziert. Zur Festlegung der Altersgrenze 18 Jahre: Erhöhte Geschwindigkeiten erfordern – aus unserer Sichtweise – mehr Verantwortung und mehr Reife, die bei manchen 16-Jährigen heute auf den Gewässern noch nicht gegeben ist. Uns erscheint das ganz einfach, wenn wir die Geschwindigkeit steigern, ist es auch notwendig, dass wir die Altersgrenze anheben. Zur Einführung der Probezeit: Wir hatten das bei uns im Land hinsichtlich der Charterscheinregelung – darauf hatte ich hingewiesen. Dort haben wir durchaus positive Erfahrungen gemacht. Das sollte als Empfehlung hier in die Runde mit reingereicht werden. Und was für uns auch wichtig ist, ist die verpflichtende Einführung einer Haftpflichtversicherung, da ja dann die – ich möchte jetzt sagen – Unfallgegner dann immer bestimmte Probleme haben, aus dem Dilemma herauszukommen.

Abg. Torsten Staffeldt: Ich möchte erst mal mit einer kleinen Kommentierung beginnen, weil ja viele der Eingangsstatements auch durchaus kommentierende Wirkung hatten, bzw. dem Horror-Schreckensszenario geschuldet sind, das hier von der einen oder anderen Seite an die Wand gemalt werden soll. Ich möchte erst mal Herrn Lücking sagen, dass die Aufgabe der Wasser- und Schifffahrtsdirektion nicht der Naturschutz ist, sondern die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs aufrechtzuerhalten. Das ist die wesentliche Aufgabe. Das steht bei denen sogar drin. Den Naturschutz haben sie

auch inzwischen – muss man dazu sagen –, aber die wesentliche Aufgabe ist ähnlich wie bei der Diskussion, die wir eben mit den Flugrouten hatten, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aufrecht zu erhalten. Herr Süß möchte ich doch ganz kurz kommentieren. Wir haben uns ja letztes Jahr in Bremen bei einer Anhörung schon einmal ausgetauscht. Ich weise es erst mal zurück, dass Sie uns eine wirtschaftspolitische Motivation unterstellen. Man könnte das Ganze umdrehen und Ihnen im Hinblick auf die Verteidigungsstrategie, die hier für das bestehende System erfolgt, sagen, dass Sie sicherlich eine wirtschaftspolitische Motivation haben, weil der Deutsche Segler-Verband wie der Deutsche Motoryacht-Verband ja seit Jahrzehnten mit der Beleihung der Führerscheineabnahmen im Sportbootschiffbereich betraut sind, und dort natürlich auch einen sehr großen Anteil der Einnahmen, die sie generieren, aus diesen Bereichen haben. Insofern würde ich mit diesem Argument aus Ihrer Sicht, Herr Süß, etwas vorsichtiger umgehen, was die wirtschaftspolitische Motivation angeht. Offensichtlich ist Herr Dr. Häbich einer der wenigen – mit Herrn Tracht und Herrn Werner zusammen –, die verstanden haben, was wir mit diesem Antrag eigentlich bezwecken. Wir bezwecken nämlich, dafür zu sorgen, dass Neulinge Erfahrungen sammeln können, dass wir mehr Menschen auf das Wasser bekommen, dass wir den Zugang auf das Wasser erleichtern und dass wir dort – wie mit dem Charterschein geschehen – dafür sorgen, dass der demographische Wandel, der gerade in diesem Segment – das wurde ja auch dargestellt, das Durchschnittsalter beträgt 56 Jahre – nicht aufgehalten werden kann, aber zumindest relativiert werden kann, um Wassersport auch weiterhin für jüngere Menschen attraktiv zu machen. Das ist der wesentliche Zweck unseres Antrags. Da geht es nicht um irgendwelche wirtschaftspolitischen Motivationen oder sonst irgend etwas. Sondern es geht darum, dass wir dafür sorgen wollen, dass Wassersport attraktiv ist. Das ist der entscheidende Punkt. Das soweit als kurze Vorbemerkung, das gehört ja auch immer mit dazu.

Ich komme dann zu meinen zwei Fragen. Die eine ist an Herrn Tracht adressiert. Herr Tracht, wie auch viele andere haben sie auf das Thema der Motorisierung hingewiesen. Die 5 oder 15 PS, 10 PS als Kompromissvorschlag. Sie haben darauf hingewiesen, dass es unterschiedliche Fahrtmöglichkeiten gibt. Die Verdrängerfahrt, in der sich die meisten Schiffe – über die wir reden – bewegen, die auch in Brandenburger Gewässern beispielsweise unterwegs sind. In der Verdrängerfahrt ist die erzielbare Geschwindigkeit abhängig von der Rumpfgeschwindigkeit und diese wiederum von der Wasserlänge. Ich

führe die Frage noch ein bisschen weiter aus: Im Grunde genommen kann ich doch auch an einem 7-Meter-Boot einen 100 PS oder 200 PS-Motor ranhängen. Das würde keine Rolle spielen, weil ich mit dieser Motorisierung gar keine höheren Geschwindigkeiten physikalisch erreichen kann, wenn ich in Verdrängerfahrt bin. Insofern ist das Argument nun 5, 10 oder 15 PS doch eigentlich gar nicht stichhaltig, wenn wir uns über solche Boote unterhalten. Weil – wie gesagt – die erzielbare Rumpfgeschwindigkeit unabhängig von der Motorisierung ist. An Herrn Werner noch eine kurze Frage. Diese dreht sich hauptsächlich um die von Ihnen ja auch noch etwas detaillierter dargestellten Unfallstatistiken. Sie sagen, Sie haben in den letzten 10 Jahren 283 Unfälle – wenn ich es richtig mitbekommen habe – gehabt. Ich habe in Ihrer schriftlichen Stellungnahme zwei Zahlen gefunden, wo ich einfach um Erläuterung bitte, wie diese zu verstehen sind. Sie schreiben, dass jeder sechste – das wären etwa 16 Prozent – aus dem Charterbetrieb resultierende Unfall herrührt und auf der anderen Seite sagen Sie aber auch 25 Prozent. Ich vermute, das bezieht sich jetzt auf die Schiffskontrollen, die Sie durchgeführt haben. Für mich ist es trotz allem immer noch eine relativ geringe Zahl. 283 Unfälle bei einer Überwachung in 10 Jahren. Offensichtlich, das wäre noch einmal meine Frage, sind doch keinerlei Personenschäden zu verzeichnen gewesen. Meine Bitte ist, dass Sie diese Unfallsituation im Charterscheinbereich nochmal etwas genauer detaillieren. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Wer möchte beginnen, Herr Tracht, Herr Werner? Herr Tracht.

Jürgen Tracht (BVWW): Das mache ich gerne! Zunächst, Herr Staffeldt, zu der technischen Frage: Es ist natürlich richtig, bei der Verdrängerfahrt sind der Geschwindigkeit physikalische Grenzen gesetzt, dafür gibt es eine Formel, das will ich jetzt hier nicht repetieren. Aber um Ihnen hier einen Eindruck zu geben: Ein 8,5 Meter-Schiff kann nicht schneller als 13 km/h fahren. Da spielt es überhaupt keine Rolle, welchen Motor Sie da anbringen. Es ist so, dass wir im Verdrängerbereich natürlich eine große Flotte haben, gerade auch in dem Bereich, für den Herr Werner hier steht, für Brandenburg, aber natürlich auch Mecklenburg-Vorpommern, wo ein Großteil der Schifffahrt stattfindet. Das sind kleine Segelfahrzeuge, die Verdränger sind, oder das sind auch kleine Motorboote oder auch größere Motorboote. Und bei all denen ist die Geschwindigkeit technisch durch die Verdrängerfahrt begrenzt. Abgesehen davon, Herr Werner hat es dargestellt, es gibt auch auf den allermeisten Wasserstraßen Geschwindigkeits-

begrenzungen, auf allen Kanälen beispielsweise 12 km/h. Dankeschön!

Hans-Joachim Werner (Wasserschutzpolizei Brandenburg): Ich hoffe, dass ich es richtig dargestellt habe. Vielleicht ist das mit den Unfällen auch bloß falsch rübergekommen. Wir haben in dem Zeitraum von 2000 – wo wir bei uns in Brandenburg den Charterverkehr eröffnet haben – bis 2010 – bis dahin sind die Zahlen komplett, für 2011 sind wir gerade in der Erarbeitung – nur in dem Segment Charterverkehr mit Charterbooten 283 Schiffsunfälle festgestellt. Und hinsichtlich der 25%, nach denen Sie jetzt fragten: es sind 25 Unfälle pro Jahr gemeint. Also wir haben in jedem Jahr mit Charterbooten, wenn ich das von 2000 bis 2010 betrachte, „Pi mal Daumen“ etwas mehr als 25 Unfälle gehabt. Also es geht nicht um Prozent. Zu den Verletzten, nach denen Sie gefragt haben: Wir haben erstmalig im vorigen Jahr, also 2011, einen Verletzten im Charterbereich zu verzeichnen gehabt. Ansonsten waren die Unfälle überwiegend – Gott sei Dank auch, muss ich sagen – ohne Personenschaden und ohne tödliche Verletzungen abgegangen. Ich hatte gesagt, deswegen auch nochmal die Zahlen von 2010 und 2009: Je mehr wir Ansiedlungen von Charterfirmen im Land zu verzeichnen haben, desto mehr Charterboote sind unterwegs, desto höher ist auch das Verkehrsaufkommen und desto mehr Unfälle sind auch zu verzeichnen. Das ist eine Entwicklung, die man ganz einfach auch mit im Auge haben muss, wenn wir sagen, wir möchten mehr – dafür sind wir auch – Freizeitschifffahrt aufs Gewässer bekommen. Ich hoffe, ich habe die Frage beantwortet.

Abg. Herbert Behrens: Herr Vorsitzender, Kolleginnen und Kollegen, es wird ja in dem Antrag der Regierungsfraktion darauf hingewiesen, dass für Interessierte ein erleichterter Zugang auf dem Wasser erreicht werden soll und es wird dankenswerterweise auch darauf hingewiesen, auch in der Reihe der Sachverständigen, das es eben mehr ist als nur das motorisierte Sportboot, das dort unterwegs ist, und dass diese Verkehrsteilnehmer, die wir auf dem Wasser haben, schon voneinander wissen müssen, wie was reagiert. Das heißt, die Kenntnisse sind eigentlich sehr hoch. Und wenn man bedenkt, dass man möglicherweise nicht jeden Tag, wie sonst mit dem Fahrrad oder auch mit dem Auto, unterwegs ist, ist man unter Umständen auch immer wieder an das zu erinnern, was man einmal gelernt hat. Insofern ist so ein Ansatz, der auch vom Vertreter des ADAC vorgetragen worden ist, nämlich, dass man eben auch immer wieder neu eingewiesen werden sollte, schon ein wichtiger Hinweis, vielleicht auch für die gegebene oder von der Bundesregierung angestrebte Regelung,

wo einmal dieser Sportbootführerschein erworben worden ist. Wir haben uns bei der Durchsicht Ihrer Stellungnahmen – vielen Dank dafür – sehr viel besser informiert gefühlt als wir es vorher waren. Darum ist, glaube ich – auch bei so einer politisch weniger brisanten Frage –, eine Anhörung dieser Art sehr sinnvoll und auch beispielhaft, um zu einer vernünftigen Regelung zu kommen. Wir finden es wichtig und zentral, dass, wie es natürlich auch schon beim Autoführerschein der Fall ist, nicht nur die Beherrschung des Fahrzeugs eine wesentliche Rolle spielt, sondern eben auch das Umfeld, in dem ich mich mit diesem Fahrzeug bewege. Und das ist unter Umständen mit dem Fahrzeug auf dem Wasser noch viel sensibler als wir es bei anderen Verkehrsmitteln haben.

Also von daher geht meine erste Frage an Herrn Lücking und eine zweite an Herrn Roeder, weil Sie auch stark auf die ökologische Bedeutung des Fahrwegs abgehoben haben, wenn ich das mal so nennen darf, sodass wir doch erhebliche Anforderungen an die Führerscheinerwerber auf dem Wasser haben. Wenn wir uns jetzt vorstellen, wir machen die Grenze auf und sagen, das verdreifachen wir auf 15 PS, dann fällt natürlich für viele, die dann anschließend auf dem Wasser unterwegs sein werden, die Überprüfung der Kenntnisse weg. Aus Ihrer Sicht: Welche wichtigen, ökologischen Belange würden einfach auf der Strecke bleiben, nicht vermittelt werden können, weil eben die Sportbootführerscheinprüfung wegfällt? Und wie bewerten Sie es, wenn bestimmte Kenntnisse eben nicht mehr vermittelt werden? Die Frage an Herrn Roeder: Auch Sie haben ja als Vertreter eines Verbandes mit aktiver Nutzung des Wassers als Sportmedium für uns wichtige Worte gesagt, mit denen Sie auch die unterschiedlichen Interessen der Wassersportler insgesamt dargestellt haben. Der Kanu-Verband hat darauf hingewiesen, dass es eine Menge von Befahrensregelungen – so heißt das – aus Naturschutzgründen gibt. 792 wurden in der Stellungnahme aufgeführt. Also auch da wird eine erhebliche Kenntnisvielfalt erwartet. Aber an Sie nochmal konkret eine andere Frage: Es ist in Ihrem Statement enthalten – und an anderer Stelle auch schon –, dass eine Unfalldatenbank gefordert wird. Das ist keine neue Forderung, sondern eine Forderung aus dem Jahre 2004. Uns erscheint es doch von erheblicher Bedeutung zu sein, ein bisschen mehr über die eigentlichen Dinge zu kennen. Wie müssen wir uns die Kenntnisse jetzt aneignen, was auf dem Wasser unterwegs ist, bei der Unfallregelung, und wie können wir es erreichen, dass wir die Unfalldatenbank endlich bekommen? Woran ist sie eigentlich gescheitert?

Winfried Lücking (BUND): Herr Behrens, im Wesentlichen geht es darum, dass wir große Bedenken haben. Das gilt aber eigentlich auch in dem Bereich, wo wir schon eine Führerscheinprüfung haben, es gilt auch für die größeren Boote, dass wir immer wieder sehen, dass die Leute entweder zu wenig in die Belange des Umweltschutzes eingewiesen werden oder einfach die Kontrolle zu gering ist, um zu überprüfen, wie damit umgegangen wird. Denn wir sehen immer wieder, dass die Boote in Schutzzonenbereiche hineinfahren, dass dort selbst zu Brutzeiten Party gefeiert und gefrühstückt wird. Und ich denke, dass es ganz wichtig ist, die Leute zu sensibilisieren. Denn im Grunde genommen wird ja dieser Naturraum gesucht, weil er die Menschen anzieht. Aber so, wie in vielen Bereichen damit umgegangen wird, zerstören sie letztendlich eigentlich das, was sie suchen, was ich ja in meinen Ausführungen auch schon angesprochen hatte. Es reicht eigentlich nicht, nur Naturschutzgebiete auszuweisen, sondern es ist wichtig, die Leute auch dafür zu sensibilisieren, was dort gemacht werden kann und was nicht, wie man also diesen Bereich auch schonen kann. Und der gesamte Wassertourismus ist letztendlich davon auch abhängig. Denn wenn wir diesen Bereich zerstören oder negativ beeinträchtigen, heißt es letztendlich auch, dass die Attraktivität dieser Gebiete auch nachlässt und die Leute dann auch da nicht mehr hinfahren. Die Frage ist ja in diesem Zusammenhang noch gar nicht so angesprochen worden, aber für Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern hat dies ja letztendlich auch Bedeutung für die Arbeitsplätze in der ländlichen Region. Und von daher ist es eigentlich für sich schon geboten, dort die Befahrung so zu gestalten, dass die Menschen sensibilisiert werden.

Bernd Roeder (DOSB): Herr Behrens, Sie hatten nach der Aneignung der Kenntnisse gefragt. Im Vereinsbereich ist das kein Thema, denn dort ist das Gang und Gäbe. Das ist auch nicht nur eine einmalige Sache, sondern das ist ein permanenter Prozess, dass hier die jungen und auch die älteren Vereinsmitglieder einander anleiten. Und man ist ja auch gemeinsam unterwegs. Das Problem liegt eher bei dem freien, nicht organisierten Wassersport – und dort insbesondere bei denjenigen, die noch nicht einmal eine Prüfung zu machen brauchten –, dass dort nach neuem Recht, ab 1. Mai, auch Kenntnisse zu umweltgerechtem Verhalten abverlangt werden. Wer ein Boot besitzt – es geht ja nicht nur um Charterer – kann sich dann halt mühelos ohne Kenntnisse bewegen. Und das führt zwangsläufig zu Verhaltensweisen, die möglicherweise auch andere dazu verleiten, entsprechend zu verfahren. Wie die Beschlusslage zu der Schiffsunfalldatenbank war, warum es

nicht dazu gekommen ist, kann ich nicht sagen. Es ist ja nicht so, dass wir keine Unfälle haben. Mir liegt hier eine Dissertation von der Universität Greifswald aus dem Jahr 2004 vor. Diese betrifft einen Zeitraum über 40 Jahre, der ist Ende der neunziger Jahre abgelaufen. Dort wurden 191 Todesfälle bei Sportbootunfällen rechtsmedizinisch untersucht und es wurden Ableitungen bezüglich der Ursache getroffen. Und dort war die Schlussfolgerung: Es waren überwiegend junge, männliche Besatzungsmitglieder, die zu Tode gekommen sind. Je kleiner das Boot, desto unfallgeneigter. Und es ging hier um motorisierte, aber auch um segelbetriebene Sportboote. Nicht selten war Alkohol im Spiel und die Unfälle passierten bei gutem Badewetter. Trotzdem gab es Unterkühlungen und so weiter. Und auch das Problem: je kleiner das Boot, desto geringer die Sicherheitsreserve. Das heißt, man ist in der Regel allein oder zu zweit unterwegs, ein Boot kentert, und dann sind beide in Not und keiner kann dem anderen mehr helfen. Ich kann Ihnen bei Bedarf gerne noch die Fundstelle nennen: Herr Werner hat es ja gesagt: Wasser hat nun mal keine Balken. Es ist etwas anderes als der Asphalt der Straße, der auch nicht ungefährlich ist. Hier gibt es keine Rettungsreserve. Das heißt, man kann nicht rechts ranfahren und halten, wenn man nicht mehr weiter weiß. Und das Thema Umwelt: Man bewegt sich nicht im festen Rahmen, wie auf der Straße, sondern man ist bereits in der Umwelt und halt auch in denjenigen Bereichen, die besser frei von Booten und Bootsverkehr sein sollten. Danke!

Abg. Dr. Valerie Wilms: Gestatten Sie mir auch am Anfang nochmal eine kurze Vorbemerkung zu dem gesamten Verfahren. Das war ja doch am Ende letzten Jahres eine Ad-hoc-Aktion, die gerade bei uns auch für massives Befremden gesorgt hat, weil wir ja das Thema auch vorher schon, auch über den Tourismusausschuss, angesprochen und auch verhandelt haben. Herr Hacker, Sie wissen das ja auch, wir haben das ja dort auch immer wieder mal thematisiert. Aber es ist da von der Koalition auch immer wieder ganz gerne verdrängt worden. Dieses Verfahren der Koalition, nach dem Motto „wir machen da mal schnell einen Antrag ohne Lesung im Plenum und die zweite Lesung setzen wir gleich in der nächsten Woche auf, dazwischen schieben wir das nochmal kurz in den Ausschuss und dann haken wir es ab und das Ganze kurz vor Weihnachten“ war nicht unbedingt guter parlamentarischer Stil. Und wie wir jetzt ja auch aus den Unterlagen entnehmen, die von den Verbänden übermittelt wurden, war es ja auch berechtigt, dass wir uns damit etwas intensiver beschäftigen. Denn es gibt doch einen erheblichen Beratungsbedarf, ob die vorgesehene Ad-hoc-Aktion, mal schnell eine Verdreifachung Grenzen

für die Führerscheinfreiheit vorzunehmen, insgesamt so sinnvoll ist. Ich bin froh, dass wir es geschafft haben, jetzt zu dieser Anhörung zu kommen. Und wenn ich mir das dann mal im Detail angucke: Es ist ja schon angesprochen worden, dass die versprochene Unfalldatenbank von 2004 immer noch fehlt, wir da immer noch nichts haben. Wenn ich dann auf etwas von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung zurückgreife, den verteilten Jahresbericht 2010, und wenn ich dann auf die Seite 21 schaue, Verteilung der Seeunfälle nach Unfallarten und Schiffstypen, dann steht das Sportboot dort an gleicher Stelle wie die Containerschiffahrt. Da ist also genauso viel passiert wie bei der Containerschiffahrt. Zu sagen, „Sportbootschiffahrt, da kann nicht viel passieren“ trifft sicherlich so nicht zu und ist als Begründung etwas arg platt.

Das als kurze Vorbemerkung, jetzt meine zwei Fragen. Die Erste richtet sich an Herrn Lücking. Mit dem Antrag der Koalition soll ja wohl die Ausweitung des Wassertourismus erreicht werden. Bekanntlich unterliegen die Gewässer aber gerade im brandenburgischen Bereich, und auch in Mecklenburg-Vorpommern, besonders zur Befahrungszeit im Sommer, starken Wasserschwankungen. Und eine überstarke Nutzung könnte ja durchaus negative Auswirkungen auf das Gewässer und den Naturschutz und damit auch indirekt auf den Gesamttourismus haben, der ja nicht nur aus dem Wassertourismus besteht. Gibt es dazu wissenschaftlich belastbare Erkenntnisse? Die zweite Frage richtet sich an Herrn Werner: Herr Werner, Sie haben ja sehr deutlich gesagt, dass Sie für den Vollzug zuständig sind und haben uns auch schon ein bisschen die Probleme geschildert. Zu den 283 Schiffsunfällen, die Sie in den letzten zehn Jahren hatten, haben Sie uns ja schon etwas mitgeteilt. Wie sehen Sie denn überhaupt mit Ihren Ressourcen die Möglichkeiten, wenn wir jetzt die Grenze von fünf auf zehn PS hochsetzen und gegebenenfalls auch noch irgendwelche Auf-Probe-Regelungen einführen. Wie wollen Sie dann der ganzen Sache im Vollzug nachkommen können? Wenn wir dann auch noch die Charterproblematik verändern, dass sie da auch noch Bundeswasserstraßen mit einbeziehen, wie wollen Sie das denn machen? Haben Sie da einen Lösungsvorschlag?

Vorsitzender: Wer möchte beginnen? Herr Lücking, Sie haben das Wort!

Winfried Lücking (BUND): Frau Wilms, es ist in der Tat so: Wir haben hier in den neuen Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg die größten Wasserreviere in Deutschland, wir haben hier aber auch im Sommer die größten Probleme mit dem Wasser

überhaupt. Es sieht erst mal so aus als wenn genug Wasser das ist, weil es jede Menge Flüsse und Seen gibt. Aber im Sommer ist eigentlich das Wasserangebot sehr gering. Das heißt letztendlich, dass im Sommer in bestimmten Flussbereichen – ich denke da an die Krumme Spree, an die Müggel-Spree und teilweise auch an die Obere Havel – einfach viel zu wenig Wasser da ist, um dort wirklich noch Sportboote zulassen zu können. Es gibt im Moment Untersuchungen des Leibniz-Instituts für Gewässerökologie hier in Berlin, welches an der Krümmen Spree untersucht, welche Auswirkungen es hat, dass dort trotz geringen Wasserstands noch Motorbootverkehr stattfindet. Und die sind teilweise ökologisch sehr bedenklich. Und es gibt einfach gesetzliche Regelungen, denen sich die Bundesregierung auch verschrieben hat, nämlich die Wasserrahmenrichtlinie. Wenn man also einen erhöhten Wasserboottourismus in bestimmten Regionen haben will, würde das heißen, dass die Gewässer dort stark drunter leiden würden. Und das würde letztendlich das Verschlechterungsverbot der Wasserrahmenrichtlinie torpedieren. Das heißt, man müsste davon ausgehen, in naher Zukunft in bestimmten Regionen den Bootsverkehr letztlich einschränken zu müssen. Also es zeigt eigentlich, dass die Ausweitung des Sportboottourismus auch nur in beschränktem Rahmen möglich ist. Dankeschön!

Hans-Joachim Werner (Wasserschutzpolizei Brandenburg): Das ist natürlich eine sehr geschickte Frage, die Sie gestellt haben, die mich vor einige Beantwortungsprobleme stellt. Wir haben im Land Brandenburg 2.600 Kilometer Bundes- und schiffbare Landeswasserstraßen zu betreuen, mit einem Personalansatz von Wasserschutzpolizei, der mit der jüngsten Polizeistrukturreform – jetzt ab 1. November bei uns im Land –, was die Personalentwicklung angeht, weiter rückwärts stattfindet. Sie wissen, der Haushalt, der wird nicht besser, und das erfordert natürlich auch Personaleinsparung. Das bedeutet: natürlich haben wir einen Plan B, aber der wird natürlich auch dahin gehen, dass wir in der Fläche auf den Wasserstraßen nicht mehr so präsent sein werden – das geht ganz einfach nicht – wie wir das in der vergangenen Zeit waren. Und das ist das Problem, wo wir dann auch auf die Schiffsunfalldatenbank zurückgreifen möchten und wo wir die ganz gerne haben würden, weil das auch für uns als Polizei ein wichtiges Kriterium ist, zu sagen: Wo ist es denn nun wichtig, wo knirscht es, wo sind Engpässe – ähnlich wie auf der Straße Unfallschwerpunkte –, wo müssen wir mit der Schifffahrtsverwaltung zusammen was machen etc.? Ich kann Ihnen aber versichern, dass wir trotz alledem versuchen, mit dem Personalansatz, der zur Verfü-

gung steht, das Maximale zu erreichen, Sicherheit und Leichtigkeit auf den Gewässern – ich habe davon schon gesprochen – auch zukünftig zu gewährleisten. Ich hoffe, ich habe es jetzt beantwortet.

Zwischenruf Abg. Dr. Valerie Wilms: Sie haben die richtige Richtung aufgezeigt!

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir sind damit fertig. Wir haben noch fünf Minuten Zeit. Theoretisch können wir eine Frage noch an einen einzelnen Abgeordneten vergeben. Herr Hacker hat sich drum beworben. Wenn alle anderen damit einverstanden sind, eine schnelle Frage! Herr Hacker!

Abg. Hans-Joachim Hacker: Herr Vorsitzender, herzlichen Dank! Es ist ja auch nur eine ganz kurze Frage, anknüpfend an das Thema, das Frau Dr. Wilms angesprochen hat, also bundesweite Unfalldateien. Herr Werner, Sie haben mir hier nochmal eindrucksvoll eine Schilderung Ihrer Statistik vorgetragen. Ihre Stellungnahme beinhaltete ja auch, dass Sie eine starke Informationsbeziehung zu Ihren Kollegen in den anderen Ländern haben. Warum meinen Sie, gibt es denn bislang auf Bundesebene keine solche Unfalldatei? Das ist doch eigentlich eine Sache, die sich aufdrängt und die ja auch von den beiden Anträgen eingefordert worden ist.

Vorsitzender: Herr Werner, damit haben Sie auch gleichzeitig das Schlusswort!

Hans-Joachim Werner (Wasserschutzpolizei Brandenburg): Ich bin mir dieser Ehre durchaus bewusst, Herr Vorsitzender! Ganz kurze Antwort: Warum es diese Unfalldatenbank noch nicht gibt, erlaube ich mir zu antworten, das kann ich Ihnen nicht sagen. Wir als Wasserschutzpolizei, also als Amtsleiter der Länder, sind seit mehreren Jahren an das BMVBS mit einer entsprechenden Bitte herangetreten. Also für uns würde dies schon Sinn machen.

Vorsitzender: Wir haben jetzt dank der knappen Antwort den nächsten Anwärter auf eine Frage! Herr Kammer!

Abg. Hans-Werner Kammer: Das geht genauso schnell! Ich hätte noch eine Frage an Herrn Süß, der ja auch immer sehr auf das Sicherheitsrisiko abgehoben hat. Das Risiko der Verkehrsteilnehmer auf dem Wasser besteht ja nicht nur durch die Verkehrsteilnehmer, sondern auch durch die Verkehrsmittel. Und es gibt bis heute ja keine Verkehrstüchtigkeitsüberprüfung von Sportbooten; in einer regelmäßigen Überprüfung wird das nicht sichergestellt. Wie stehen Sie

eigentlich in dem Zusammenhang, den wir hier diskutieren, zu einem TÜV für Sportboote?

Gerhard Philipp Süß (Deutscher Segler-Verband): Herr Kammer, das Thema ist diskutiert worden. Es hat in Bayern auch einen TÜV gegeben, den gibt es auch heute noch. Wir als Wassersportverbände haben ja satzungsmäßig das Ziel, den Wassersport zu fördern. Das heißt, ob Sie es glauben oder nicht, wir setzen uns dafür ein, dass der Wassersport von Reglementierungen freigehalten wird. Bisher ist er ohne TÜV klargekommen. Wir haben immer auf das System gesetzt, das ja auch im Straßenverkehr gilt, dass man die Kompetenz des Verantwortlichen, nämlich des Schiffsführers, sicherstellt. Wir verlangen in Deutschland nach unserem deutschen Modell der Fahrerlaubnisse vom Schiffsführer eine relativ anspruchsvolle Kompetenz, sagen dann aber anschließend, du kannst dich relativ frei bewegen auf dem Wasser, auf der Straße, in der Luft, wo auch immer. Wir halten das für einen sehr guten Ansatz, der dann anschließend, nämlich in der praktischen Ausübung des Sports und auch des Wassertourismus, denkbar große Freiheit gewährleistet. Man muss dann eben nicht mit Wasserschutzpolizei vor Ort sein, man muss nicht vor Ort sein und technische Kontrollen durchführen, man muss die Bootsmotoren nicht kontrollieren, man kann davon ausgehen, dass der Schiffsführer seine Verantwortung wahrnimmt. Das ist unser Ansatz, den wir sozusagen auch unabhängig vom staatlichen System der Führerscheine verfolgen.

Vielleicht als Hinweis, auch als Antwort an Herrn Staffeldt: Die Wassersportspitzenverbände haben schon seit vielen Jahrzehnten Führerscheine, auch lange bevor es staatliche Befähigungsnachweise gab. Wir selbst, für unsere eigenen Mitglieder, haben diese Befähigungen immer für sinnvoll gehalten, immer auch verbandsrechtlich vorgeschrieben, einfach weil die Natur es vorgibt und weil der Verkehrsraum, in dem wir uns mit bewegen, es bei dieser Verkehrsform einfach erfordert. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Süß! Damit möchte ich mich recht herzlich bei unseren Experten für die Beantwortung der Fragen bedanken. Wir sind wunderbar in der Zeit geblieben. Wir haben jetzt ein paar Minuten Zeit für die Umbauphase und kommen dann zur nächsten Sitzung. Da geht es dann um das Satellitensystem Galileo. Ich wünsche Ihnen noch eine gute Heimreise!

Ende der Sitzung: 11.26 Uhr

Dr. Anton Hofreiter, MdB
Vorsitzender

Öffentliche Anhörung am 18. Januar 2012
zu dem Thema
Neue Impulse für die Sportbootschifffahrt
- BT-Drs.: 17/7937

Inhaltsverzeichnis

Stellungnahmen der Sachverständigen

A-Drs. 17(15)311-A – Hans-Joachim Werner, **Seite 18**
Wasserschutzpolizei Brandenburg

A-Drs. 17(15)311-B – Winfried Lücking, **Seite 23**
Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND)

A-Drs. 17(15)311-C – Gerhard Philipp Süß, **Seite 25**
Deutscher Segler-Verband e.V.

A-Drs. 17(15)311-D – Bernd Roeder, **Seite 34**
Deutscher Olympischer Sportbund (DOSB)

A-Drs. 17(15)311-E – Dr. Steffen Häbich, **Seite 42**
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC)

A-Drs. 17(15)311-F – Jürgen Tracht, **Seite 47**
Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. (BVWW)



LAND BRANDENBURG

BERATUNGSUNTERLAGE
Bitte aufbewahren!
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)311-A

Ministerium des Innern

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 vorrangig 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

Die genannte E-Mail-Adresse dient nur für den Empfang einfacher Mitteilungen ohne Signatur und/oder Verschlüsselung.

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

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)311-B
BERATUNGSUNTERLAGE
Bitte aufbewahren!



Stellungnahme

zum Antrag der Fraktionen der CDU und FDP zu „Neue Impulse für die Sportbootschifffahrt“ Drucksache 17/7937

Der BUND spricht sich gegen den Antrag der Regierungsfractionen zur Heraufsetzung der Führerscheinpflcht von 5 auf 15 PS aus und sieht die weiteren aufgeführten zehn Punkte als überwiegend kritikwürdig bis teilweise ablehnend an. Der BUND fordert eine öffentliche Anhörung zum Thema Wassertourismus.

Der BUND betrachtet mit großer Sorge die steigende Entwicklung des Sportboottourismus. Aufgrund der großen Nachfrage führt dies in einigen Gebieten zu einer erheblichen Übernutzung mit entsprechenden Folgen für die Natur und Gewässerökologie. Eine Ausweitung der Fahrerlaubnis ohne Führerschein würde diesen Trend weiter verstärken. Wir sehen dabei nicht nur die Sicherheit auf den Gewässern beeinträchtigt, sondern auch eine zusätzliche Gefährdung für den Gewässer-, als auch Naturschutz, da die bisherige Praxis der Einweisung zum Umweltschutz wegfallen würde.

Sportboote erzeugen beim Betrieb einen teilweise erheblichen Lärm und Abgase. Beim Fahren verursachen sie starken Wellenschlag, der die Ufer erodiert und Röhrichte schädigt. Häufig werden die insgesamt viel zu großzügig dimensionierten Geschwindigkeitslimits nicht eingehalten. Der Trend zu Offshorebooten mit ihrer entsprechenden Übermotorisierung fördert dieses Verhalten. Hier sehen wir ein erhebliches Vollzugsdefizit.

Nicht exakt zu quantifizieren ist der Störungseffekt, der nicht nur beim Fahren, sondern auch beim Ankern in Ufernähe und stillen Buchten hervorgerufen wird. So werden z.B. im Röhricht brütende Vogelarten durch davor ankernde Motorboote und den sich darauf befindlichen Menschen derart gestört, so dass sie ihre Brut aufgeben.

Nicht zu vergessen ist auch der teilweise enorme Energieverbrauch derartiger Schiffe. Hier sind 20 bis 30 l und mehr pro 100 km keine Seltenheit – aus Umwelt(politischer) Sicht sind derartige Schiffe nicht akzeptabel.

Auch hinsichtlich der Umweltauswirkungen des Betriebs motorgetriebener Sportboote durch Ausscheidung von Kohlenwasserstoffen (Benzin, Öl, Schmierstoffen, Verbrennungsrückstände) ins Gewässer sollte in diesem Sinne über alternative Antriebstechniken nachgedacht werden. Es ist nicht auszuschließen, dass diese Stoffe auch ins Trinkwasser gelangen. So wird im Großraum Berlin ca. 70 % des Trinkwassers aus Uferfiltrat gewonnen.

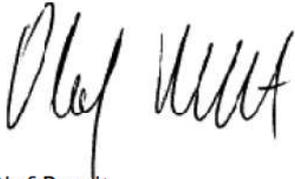
Wasserstraßen sind aber nicht nur Verkehrswege, sondern, trotz der gewaltigen durch die Einrichtung der Wasserstraßen entstandenen ökologischen Beeinträchtigungen bzw. irreversiblen Schäden immer noch Naturräume von einer hohen Wertigkeit für den Natur- und

Artenschutz. Eine Vielzahl seltener und gefährdeter und deshalb geschützter bzw. streng geschützter Arten sind auf diese Gewässer, ihre Ufer und Auen als Lebensraum angewiesen. Zahlreiche Naturschutz- und FFH –gebiete liegen an Flüssen und Seen. Insbesondere die Berlin – Brandenburgischen und mecklenburgischen Gewässer weisen einen Artenreichtum auf, der im übrigen Bundesgebiet längst nicht mehr vorhanden ist. Daraus resultiert für Deutschland und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Verpflichtung, diesen natürlichen Reichtum auch zu erhalten. Es soll hier nur an die zahlreichen Verträge zum Erhalt der Biodiversität erinnert werden, die Deutschland und die EU eingegangen sind.

Der motorisierte Freizeitbootsbetrieb schädigt jedoch nicht nur die Natur, sondern belästigt mit seinem Motorlärm und den Abgasen sowie dem durch sie verursachten Wellenschlag andere Erholungssuchende wie Badende, Paddler, Ruderer etc.

Der BUND sieht hier zum einen eine starke Interessenkollision zwischen der klassischen Erholung in der Natur von Bürgern, die die Ruhe suchen und den Nutzern von mit Verbrennungsmotoren ausgerüsteten Wasserfahrzeugen und zum anderen die Gefahr, dass zu zerstören, was wir suchen, nämlich die letzten noch intakten Naturlandschaften.

12. Dezember 2011



Olaf Bandt
Direktor Politik und Kommunikation
BUND e.V.

Kontakt:
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin
Winfried Lücking
Tel.: 030 / 2 75 86-4 65
Mail: winfried.luecking@bund.net

repräsentiert durch

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)311-C
BERATUNGSUNTERLAGE
Bitte aufbewahren!



DEUTSCHER
SEGLER-VERBAND

Deutscher Segler-Verband . Gründungsstraße 18 . D - 22309 Hamburg

Herrn
Dr. Anton Hofreiter, MdB
Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1

11011 Berlin

UNSER ZEICHEN
I/GS-Py

TELEFON
040/632009-22

E-MAIL
geschaeftsfuehrung@dsv.org

DATUM
12. Januar 2012
Deutscher Segler-Verband
Gründungsstraße 18
D-22309 Hamburg
Telefon +49 (0) 40 . 63 20 09-0
Telefax +49 (0) 40 . 63 20 09-28
Internet <http://www.dsv.org>

**Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP „Neue Impulse in der
Sportschifffahrt
Drucksache 17/7937**

Sehr geehrter Herr Dr. Hofreiter,

in Vorbereitung der Expertenanhörung des Verkehrsausschusses am Mittwoch,
18. Januar 2012 reiche ich die gewünschte Stellungnahme ein.

Mit freundlichen Grüßen

DEUTSCHER SEGLER-VERBAND
Generalsekretär

Gerhard Philipp Süß

Rolf Bähr, *Präsident*
Uwe Jahnke, *Vizepräsident*
Torsten Haverland, *Vizepräsident*
Dietmar Reeh, *Vizepräsident*
Udo Scheer, *Vizepräsident*
Timo Haß, *Jugendobmann*
Manfred Lenz, *Obmann für spezielle
Segeldisziplinen*
Gerhard Philipp Süß, *Generalsekretär*

SPITZENVERBAND IM
DEUTSCHEN OLYMPISCHEN SPORTBUND

NATIONALER VERBAND IN DER
INTERNATIONAL SAILING FEDERATION



DEUTSCHER SEGLER-VERBAND

Stellungnahme des Deutschen Segler-Verbandes zum Antrag „Neue Impulse für die Sportschifffahrt“, Bundestags-Drucksache 17/ 7937.

Der Deutsche Segler-Verband (DSV) ist der Bundesdachverband des organisierten Segelsports mit rund 180.000 Mitgliedern in über 1300 angeschlossenen Vereinen.

Der Deutsche Segler-Verband befürwortet den mit dem oben bezeichneten Antrag verfolgten Gedanken, neue Impulse für die Sportschifffahrt zu setzen. Er rät jedoch von der Annahme in der vorliegenden Form ab, weil die darin gewählten Instrumente zum Teil nicht zielführend sind.

Die bereits beschlossenen Initiativen des Deutschen Bundestages zur Förderung des Wassersports werden vom DSV ausdrücklich unterstützt. Er und der Deutsche Motoryachtverband arbeiten aktiv an deren Umsetzung mit.

I. Situation in Deutschland

Der Wassersport unterliegt in **Deutschland** besonderen Rahmenbedingungen. Er findet zum großen Teil auf **Bundeswasserstraßen** statt, auf die er existenziell angewiesen ist. Diese Bundeswasserstraßen gehören zu den meistbefahrensten Wasserstraßen der Welt. Als intensiv genutzte Verkehrswege unterliegen sie demselben Verkehrsmanagement wie andere Verkehrswege (Straße, Luftraum). Wassersport im intensiv genutzten öffentlichen Verkehrsraum verlangt nach Überzeugung und Erfahrung des DSV Mindestkenntnisse und Mindestbefähigungen der beteiligten Sportbootfahrer in Abhängigkeit von Bootstyp und -antrieb.

Der Deutsche Segler-Verband und die ihm angeschlossenen Landesseglerverbände und Vereine setzen sich daher in Übereinstimmung und unter Beibehaltung des bewährten Verkehrsmanagements – vor allem auf den Bundeswasserstraßen – für einen freiheitlichen und verantwortungsbewussten Wassersportbetrieb ein.

Die für das Bewegen auf Bundeswasserstraßen erforderlichen Mindestkenntnisse und -fähigkeiten erwirbt der Wassersportler in Vorbereitung auf den Sportbootführerschein. Sie dienen seiner eigenen Sicherheit, aber auch der Sicherheit der Personen an Bord seines Fahrzeugs und der Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer. So hat der 45. Deutsche Verkehrsgerichtstag 2007 die weitere Stärkung der Eigenverantwortung in der Sportschifffahrt, etwa durch die Fortführung der Sicherheitsbroschüre „Sicherheit für Wassersportler“ des BMVBS, und die Verbesserung der Befähigung der Sportbootfahrer empfohlen.

Auf Bundeswasserstraßen gelten darüber hinaus umfangreiche Befahrensregelungen aus Naturschutzgründen. Naturschutzfachlich sind hierfür die Bundesländer zuständig. Die bestehenden **naturschutzfachlich begründeten Befahrensregelungen** nach § 5 Satz 3 BWaStrG beruhen auf Anträgen der Bundesländer und zum Teil jahrzehntelangen Abwägungen und Abstimmungsprozessen zwischen dem Bund und den berührten Bundesländern. Hieran waren der Deutsche Segler-Verband, die weiteren Wassersportspitzenverbände sowie der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) maßgeblich beteiligt.



DEUTSCHER SEGLER-VERBAND

Für große Teilflächen der Bundeswasserstraßen konnten freiwillige Vereinbarungen zwischen den Wassersportverbänden und zuständigen Naturschutzverwaltungen erreicht und weitreichende Beschränkungen des Wassersports und des Wassertourismus abgewendet werden. All diesen Regelungen, wie z. B. auch der Zulässigkeit des Befahrens von **Windparks**, die im Endausbau etwa die 2-fache Größe des Saarlandes (weit über 4000 Quadratkilometer) vor deutschen Küsten ausmachen werden, liegt das bestehende Fahrerlaubniswesen für Sportboote zugrunde. Es trägt Sorge dafür, dass die betreffenden Schiffsführer mit den geltenden Bestimmungen sowie morphologischen und nautischen Bedingungen in diesen Gebieten vertraut sind und die notwendige Fähigkeit besitzen, ein Sportboot sicher und umweltschonend in diesen Gebieten zu bewegen.

Das Sicherheitsmanagement in den deutschen Verkehrssystemen geht von dem einheitlichen Gedanken aus, dass ein freiheitlicher und von **Alltagsreglementierungen** möglichst wenig eingeschränkter Verkehrsablauf zu gewährleisten ist. Dieses ist am ehesten, nachhaltigsten und mit den geringsten Belastungen für die Haushalte des Bundes und der Länder zu erreichen, indem sich die aktiven Verkehrsteilnehmer mit den (in Deutschland relativ anspruchsvollen) Rahmenbedingungen des Verkehrs vertraut machen, und - einmalig in ihrem Leben - die dazu erforderlichen theoretischen Mindestkenntnisse und praktischen Fähigkeiten erwerben (Führerschein).

Dies gilt nach Überzeugung des DSV auch für den Wassersport und den Wassertourismus auf der höchsten Kategorie der deutschen Wasserstraßen, den Bundeswasserstraßen.

Der Wassersport in Deutschland ist existenziell auf die Nutzung der Bundeswasserstraßen angewiesen.

Bundeswasserstraßen machen in Deutschland den weitaus größten Teil der wassersportlich nutzbaren und genutzten Gewässer aus. Sie stellen die entscheidende Verbindung zwischen den meisten regionalen Wassersportrevieren her und umfassen auch Flüsse und große Seen.

Bereits beschlossene Maßnahmen:

Dem Erfordernis und dem Ziel, die Sicherheit der Sportschifffahrt auf den deutschen Bundeswasserstraßen zu gewährleisten, **dient die vom Deutschen Bundestag geforderte und im Mai 2012 in Kraft tretende Führerscheinreform.**

Daran haben unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Fachleute des BMVBS, der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen und der Fachverbände über mehr als zwei Jahre gearbeitet. Fachlich besteht in den eingerichteten Arbeitsgruppen Konsens zu den erforderlichen und sinnvollen Inhalten. Die Führerscheinreform sieht – entsprechend den Forderungen und Empfehlungen der beteiligten Fachkreise – u.a. eine Umstellung auf das sogenannte Antwortauswahlverfahren (Multiple Choice), eine stärkere Gewichtung der Praxis und eine deutliche Reduzierung der Zahl der theoretischen Prüfungsfragen in den Fragenkatalogen vor. Umweltgerechtes Verhalten ist nun deutlicher Ausbildungsschwerpunkt.



DEUTSCHER SEGLER-VERBAND

Der Deutsche Segler-Verband empfiehlt, die vom Deutschen Bundestag bereits beschlossenen Maßnahmen wie vorgesehen im laufenden Jahr umzusetzen. Die darin beschlossenen Änderungen und Optimierungen in der Ausbildung und der Prüfung blieben wirkungslos, wenn eine wichtige Gruppe der Verkehrsteilnehmer, wie in Ziffer 1 des vorliegenden Antrags vorgesehen, von der Führerscheinplicht befreit würde.

II. Zu den Punkten der Drucksache 17/7937 im Einzelnen

Zu Pkt. 1:

Von der Aufhebung der Führerscheinplicht für motorisierte Sportboote bis 11,4 kW (15 PS) rät der DSV mit Nachdruck ab. Die im Antrag eingangs aufgestellte Prämisse, dass Deutschland im europäischen Vergleich die mit Abstand strengsten Sportbootführerscheinvorschriften habe, ist nicht zutreffend.

- In **Deutschland** besteht eine Fahrerlaubnispflicht lediglich für Sportboote mit Antriebsmaschine mit einer Leistung von mehr als 3,68 kW (5 PS). Für Sportboote unter Segel besteht in den Küstengewässern gar keine Fahrerlaubnispflicht und auf den Binnenschiffahrtstraßen nur auf bestimmten Gewässern in Berlin, auf dem Bodensee ab 4,4 kW (6 PS). Für muskelkraftbetriebene Fahrzeuge besteht keine Fahrerlaubnispflicht.
- In **Kroatien** besteht seit 2007 leistungsunabhängig eine Sportbootführerscheinplicht für alle motorisierten Sportboote und für alle Segelboote mit oder ohne Antriebsmaschine über 3 m Länge.
- In **Polen** ist ein Sportbootführerschein unabhängig von der Antriebsart für alle Sportboote mit einer Rumpflänge von mehr als 7,5 m oder einer Antriebsleistung von mehr als 10 kW vorgeschrieben.
- In **Slowenien** ist ein Sportbootführerschein unabhängig von der Antriebsart für alle Sportboote ab 7 m Rumpflänge und mehr als 7,35 kW Motorleistung erforderlich.
- In **Estland** besteht eine Fahrerlaubnispflicht für sogenannte kleine Sportboote von 2,5 m bis 24 m an der Küste und auf Binnengewässern; ausgenommen hiervon sind Segelboote mit einer Segelfläche bis zu 25 m² oder Sportboote mit einer Antriebsmaschine bis 25 kW, vorausgesetzt, das Sportboot wird nur tagsüber und bei guter Sicht und auf See nicht weiter entfernt als 5 Seemeilen von der Küste und auf Binnengewässern nicht weiter entfernt als 9 km vom Ufer geführt.
- In **Norwegen** ist 2010 als Reaktion auf Sportbootunfälle eine Fahrerlaubnispflicht eingeführt worden. Sie gilt für alle Sportboote mit einer Länge von mehr als 8 m oder einer Antriebsleistung von mehr als 19 kW.



DEUTSCHER SEGLER-VERBAND

- In **Frankreich** ist für alle Sportboote mit einer Motorleistung von über 4,5 kW ein Bootsführerschein vorgeschrieben.
- In **Spanien** ist für Motorboote mit einer Rumpflänge über 4 m oder einer Leistung von mehr als 11,03 kW und für Segelboote ohne Motor mit einer Rumpflänge von mehr als 5 m ein Sportbootführerschein erforderlich.
- In den **Niederlanden** gilt zum Führen von Motorbooten über 20 km/h (11 Kn) eine höhere Altersgrenze (18 Jahre) als in Deutschland (16 Jahre).

Die Anhebung der Führerscheinplichtgrenze würde sich in der Praxis wie ein Außenborder-Privileg auswirken und die Führerscheinplicht **aus der Hand des Staates faktisch in die Hand des Marktes** legen. Anders als bei Kfz lässt sich die Motorisierung bei Sportbooten auch von technischen Laien mit wenigen Handgriffen auswechseln. Führerscheinfreie Außenborder lassen sich an beliebig große Bootsrümpfe montieren. Das Problem der gefährlichen **Untermotorisierung** wird dadurch ver- und nicht entschärft. Es bringt mehr Menschen in Gefahr, weil dann die Falschkombination von Boot und Antrieb mit weitaus mehr und größeren Booten möglich wird.

Anders als im Straßenverkehr sind solche untermotorisierten Fahrzeuge und ihre Besatzungen nicht nur Verkehrsgefahren, sondern auch Naturgewalten ausgesetzt (Abtreiben im Wind oder Strom, Wellengang, „Legerwall-Situationen“, Auflaufen auf Untiefen oder Schifffahrtshindernisse).

Neu entsteht das Problem und der Anreiz der **Übermotorisierung** zu kleiner Boote mit zu großen führerscheinfreien Motoren.

Verkehrspädagogisch wäre die Wirkung einer Anhebung der PS-Zahl zur Führerscheinplicht fatal. Sie untergräbt die Akzeptanz und Glaubwürdigkeit des Fahrerlaubniswesens in Deutschland. Der Erwerb eines Befähigungsnachweises würde nicht mehr von der Sicherheit des Verkehrsmittels, sondern vom Kauf des „richtigen“ Motors abhängen und würde vom begünstigten Motorenhandel auch so beworben werden.

Vor Erlass einer solchen Regelung sollte geprüft werden, ob Sportboote bis 11,4 kW (15 PS) Motorleistung tatsächlich sicherer sind als größere Boote und Yachten. Nach der Verkehrsunfallursachenforschung bestehen erhebliche Zweifel, dass dem so ist.

Die Erkenntnisse der jährlichen Reviervespräche zwischen den Wassersportverbänden und den für Verkehrslenkung, Verkehrsbeobachtung und Verkehrsüberwachung verantwortlichen Behörden sprechen ebenfalls gegen diese Annahme. Sie belegen, dass primär kleine offene Sportboote mit vergleichsweise jungen Bootsfahrern an kritischen Situationen und tödlich verlaufenden Unfällen und primär an Verstößen gegen Naturschutzbestimmungen beteiligt sind.

Der Deutsche Kanu-Verband (DKV) hat in seiner Stellungnahme eingehend auf Folgeeffekte für den wassertouristisch sehr bedeutsamen Kanusport und auf die von ihm dokumentierten 792 Befahrensregelungen aus Naturschutzgründen hingewiesen.



DEUTSCHER SEGLER-VERBAND

Er hat auch aus diesen Erwägungen von der vorgesehenen Änderung der Führerscheinpflichtgrenze abgeraten. Der Deutsche Segler-Verband teilt die Einschätzung des DKV. Generell muss darauf hingewiesen werden, dass sich das Verkehrsrecht auf Schifffahrtsstraßen deutlich vom Straßenverkehr unterscheidet und teilweise von der jeweiligen Antriebsart (Wind, Muskelkraft, Motor) des verwendeten Fahrzeugs abhängt und sich daher nicht intuitiv aus vorhandenem Straßenverkehrswissen erschließt.

Viele Gefahren wie z.B. Untiefen, Strömungen, Gezeiten, Hochwasser, Manövrierverhalten und Sichtbeschränkungen großer Fahrzeuge etc. sind ohne weiteres nicht erkennbar. Die Fahrzeuggrößen (Containerschiff, Schubverband, Sportboot) sind auf dem Wasser deutlich unterschiedlicher als im Straßenverkehr. Gerade auf einer Verkehrsfläche ohne „Fahrbahnmarkierungen“ sind Kenntnis und Anwendung von Ausweichregeln sowie einwandfreie Standortbestimmung unabdingbar. Ausweichregeln hängen z.B. davon ab, ob sich ein Fahrzeug innerhalb oder außerhalb des sogenannten „Tonnenstrichs“ befindet oder ob einem motorisierten Sportboot ein Binnenschiff, ein Segelboot, ein muskelbetriebenes Fahrzeug oder ein anderes Motorboot begegnet.

Zu Pkt. 2:

Eine Zulassung führerscheinfreier Hausboote auf der Ostsee wird nicht empfohlen. Das Führen großer windempfindlicher Hausboote auf Seeschifffahrtsstraßen erfordert besondere Kenntnisse und Fähigkeiten im Bereich des Schifffahrtsrechts, der Navigation, der praktischen Seemannschaft und der Wetterkunde.

Die im Antrag gewählte Bezeichnung des Dokuments als „Charterschein“ entspricht nicht der geltenden Rechtslage. Das Dokument trägt die Bezeichnung „Charterbescheinigung“.

Zu Pkt. 3:

Es wird empfohlen, die Evaluierung der erwogenen Änderungen im Verkehrsmanagement und Fahrerlaubnisrecht vor ihrer Umsetzung vorzunehmen. Im Bereich des Fahrerlaubnisrechts ist die nachträgliche Wiederrücknahme einer aufgehobenen Fahrerlaubnispflicht schwer zu realisieren. Zum Zwecke der Evaluierung hat die Bundesregierung am 9. August 2004 auf Forderung des Deutschen Bundestages die Erstellung einer zentralen Unfalldatenbank an die WSV sowie an die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) in Auftrag gegeben. Die Einrichtung und Auswertung steht aus.

Zu Pkt. 4a:

Der Erwerb von Befähigungsnachweisen für die Sportschifffahrt sollte für den Verbraucher nicht unnötig erschwert werden, in dem für sein Fahrtrevier nicht erforderliche Befähigungsnachweise modular zur Pflicht gemacht werden. Das Ziel sollten nicht weitere Belastungen durch neue Reglementierung, sondern Vereinfachung und Zusammenfassung der bestehenden Vorschriften sein (vgl. Empfehlungen des 45. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2007 und unten Pkt. 8)

Zu Pkt. 4b:

Die Forderung nach Umgewichtung der Prüfungsinhalte - mehr Praxis und weniger Theorie - ist in der am 1. Mai 2012 in Kraft tretenden Reform der Sportbootführerschein bereits erfüllt.

Zu Pkt. 4c:

Die Zahl der Fragen in den neuen Fragenkatalogen, die ab dem 1. Mai 2012 zur Anwendung kommen sollen, ist aufgrund der modularen Struktur bereits erheblich reduziert worden.



DEUTSCHER SEGLER-VERBAND

Zu Pkt. 4d:

Die Anerkennung von Befähigungszeugnissen aus der gewerblichen Schifffahrt ist in den einzelnen Verordnungen zu den Sportbootführerscheinen geregelt und wird bei Bedarf vom BMVBS laufend angepasst. Dabei finden auch Teilanerkennungen, der Verzicht auf Prüfungsteile, Theorie oder Praxis, Berücksichtigung.

Zu Pkt. 5a:

Funkzeugnisse aus anderen Ländern werden anerkannt, sofern die erforderliche Gleichwertigkeit besteht. Das Funken ist Teil der nautischen Qualifikation eines Schiffsführers. Ist eine Funkanlage an Bord, muss er als verantwortlicher Entscheidungsträger wissen, welches Funkverfahren anzuwenden ist. Der Deutsche Segler-Verband (DSV) empfiehlt für alle seegehenden Yachten die Ausrüstung mit einer geeigneten Seefunkanlage.

Zu Pkt. 5b:

Die Anerkennung von bestehenden Qualifikationen im Funkwesen wird im Einzelfall geprüft und gegebenenfalls berücksichtigt.

Zu Pkt. 6:

Gewerbliche Ausbildungsstätten bedürfen in Deutschland generell keiner staatlichen Zulassung. Der Deutsche Segler-Verband (DSV) vergibt seit mehr als 40 Jahren an gewerbliche Segelschulen das Prädikat der DSV-Anerkennung, wenn die Qualitätsanforderungen erfüllt sind. Diese sind im Internet unter www.dsv.org veröffentlicht.

Zu Pkt. 7:

Die Ausrüstungsstandards für Charteryachten sollten sich sowohl an der Größe des betreffenden Fahrzeugs als auch an seinem Fahrtgebiet orientieren. Eine Yacht, die 10 Personen an Bord hat, sollte z.B. auch eine Rettungsinsel für 10 Personen haben.

Zu Pkt. 8:

Die Zusammenführung der Rechtsgrundlagen für die Sportschifffahrt sollte, wie vom Deutschen Verkehrsgerichtstag empfohlen, weiter verfolgt werden.

Zu Pkt. 12:

Die Ausstellung von Sportbootführerscheinen im Scheckkartenformat wurde vom BMVBS geprüft und wegen erheblicher Mehrkosten für den Bewerber verworfen.

III. Ergänzende Bemerkungen:

1. Marketingoffensive

Das Bundesministerium für Wirtschaft fördert zurzeit eine gemeinsame Marketingoffensive von Tourismus-, Wassersportwirtschafts- und Wassersportverbänden. Sie wurde von einem gemeinsamen Beirat unter Beteiligung des Deutschen Olympischen Sportbundes und der ihm angeschlossenen Wassersportspitzenverbände konzipiert. Die Vorbereitungen sind weitgehend abgeschlossen und sollen im Januar 2012 zur Boot in Düsseldorf öffentlich vorgestellt werden.



DEUTSCHER SEGLER-VERBAND

Der Deutsche Segler-Verband empfiehlt, die Marketingoffensive als gemeinsame Initiative von Tourismusverbänden, Wassersportwirtschaftsverbänden und gemeinnützigen Wassersportverbänden umzusetzen. Er rät davon ab, dieses Projekt in zeitliche oder inhaltliche Verbindung mit einer Teilabschaffung von Sportbootführerscheinen zu bringen.

Eine zeitliche Kombination würde Verbrauchern und Märkten den falschen Eindruck vermitteln, die an der Marketingoffensive beteiligten gemeinnützigen Verbände der Sportschiffahrt würden die Teilabschaffung der Sportbootführerscheine positiv beurteilen und es für verantwortlich halten, mit Fahrzeugen unter 11,4 kW (15 PS) Motorleistung auch ohne Führerschein auf Bundeswasserstraßen zu fahren.

Dies ist nicht der Fall.

Der Deutsche Segler-Verband wendet sich mit Nachdruck gegen eine unfreiwillige Beteiligung an einer öffentlichen Kampagne für das aus seiner Sicht unverantwortliche Fahren ohne Führerschein.

2. Zugang zum Wassersport / Werbung für den Wassersport

In allen in Deutschland gebräuchlichen Bootssportarten gibt es führerscheinfreie Einsteigerboote. Die Vereine und gewerblichen Wassersportschulen bilden jährlich weitaus mehr Wassersportler und Führerscheinbewerber aus, als tatsächlich aktiv sind.

3. Bundesländer

Die Teilaufhebung der Führerscheinplicht greift mittelbar in das Fahrerlaubniswesen der Bundesländer ein, für das der Bund – anders als im Straßenverkehr – keine verfassungsrechtliche Kompetenz hat. Dadurch können schwerwiegende Probleme für die Freizügigkeit des Sportbootverkehrs zwischen Bundes- und Landeswasserstraßen entstehen. Ohne Anpassungen würden hier neue, den Wassertourismus hemmende Grenzen entstehen. Diese Effekte müssen vorher mit der Verkehrsministerkonferenz der Länder beraten werden.

Die Teilaufhebung der Führerscheinplicht greift ferner, wie bereits dargelegt, in die praktische Handhabung von zahlreichen bestehenden Befahrensregelungen auf Bundeswasserstraßen ein, für deren naturschutzfachliche Beantragung nach § 5 Satz 3 BWaStrG die Bundesländer zuständig sind. Dieser Effekt sollte vorher mit der Umweltministerkonferenz der Bundesländer beraten werden.

4. Internationale Anerkennung

Die aktuellen deutschen Sportbootführerscheine werden in anderen Ländern ohne Schwierigkeiten akzeptiert. Bei einer Änderung der Führerscheinplicht im Sinne der Teilabschaffung der Sportbootführerscheine für Fahrzeuge unter 11,4 kW (15 PS) Motorleistung wäre zu prüfen, inwieweit dann für das Mieten und Führen von Sportbooten in Ländern mit schärfere Vorschriften für deutsche Urlauber doch wieder ein Sportbootführerschein am Urlaubsort verlangt wird.



DEUTSCHER SEGLER-VERBAND

Dieses gilt auch für den Bodensee (Patentpflicht ab 4,4 kW (6 PS) und ab 12 m² Segelfläche), der aufgrund internationaler Vorschriften die Anerkennung der derzeitigen deutschen Sportbootführerscheine im Rahmen der prüfungsfreien Ausstellung eines Urlauberpateents vorsieht. Hier wäre dann ggf. für deutsche Urlauber das Bodenseeschifferpatent durch Prüfung vor Ort zu erwerben. So entsteht ein mögliches neues Hemmnis für den Tourismus in Bayern, Baden-Württemberg, Österreich und in der Schweiz.

5. Haushalt

Der DSV geht davon aus, dass der Ersatz des präventiven Verkehrsmanagements auf Bundeswasserstraßen (Fahrerlaubnis) durch ein anderes, derzeit noch nicht bekanntes Verkehrsmanagement (Verkehrsüberwachung, Verkehrslenkung, Detailregelung zur anderweitigen Gefahrenabwehr, Rettungswesen, Errichtung und Betrieb von Lichtzeichenanlagen für Hausboote) Auswirkungen auf die Haushalte des Bundes und der Länder haben wird. Diese sollten festgestellt und in die Abwägung einbezogen werden. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass bereits die Umsetzung der vom Deutschen Bundestag beschlossenen und von Verbänden, Ministerium und Verwaltung erarbeiteten Sicherheitskampagne für den Wassersport an fehlenden Haushaltsmitteln des Bundes gescheitert ist.

Sollten sich daraus zusätzliche Reglementierungen für den Wassersport ergeben, bittet der DSV schon jetzt dringend um vorherige Gelegenheit zur vorherigen fachlichen Stellungnahme.

DEUTSCHER SEGLER-VERBAND
Gerhard Philipp Süß
Generalsekretär

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)311-D
BERATUNGSUNTERLAGE
Bitte aufbewahren!



Hauptstadtbüro des Deutschen Sports | Behrenstr. 24 | D-10117 Berlin

I BÜRO BERLIN I

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

11011 Berlin

13. Januar 2012
- / br

**Öffentliche Anhörung am 18. Januar 2012:
Stellungnahme des Deutschen Olympischen Sportbundes
zum Antrag „Neue Impulse für die Sportbootschifffahrt“, Bundestagsdrucksache 17/7937**

Der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) ist der Bundesdachverband des deutschen Sports mit rund 27,6 Millionen Mitgliedern in 91.000 angeschlossenen Vereinen.

Zum Antrag der Fraktionen von CDU/CSU und FDP nimmt der DOSB wie folgt Stellung:

Der Deutsche Olympische Sportbund befürwortet den mit dem oben bezeichnen Antrag verfolgten Gedanken, neue Impulse für die Sportbootschifffahrt setzen zu wollen. Er rät jedoch eindringlich von der Annahme in der vorliegenden Form ab, weil die darin gewählten Instrumente zum Teil nicht zielführend sind.

Die bereits beschlossenen Initiativen des Deutschen Bundestages zur Förderung des Wassersports wie auch des Wassertourismus werden vom DOSB ausdrücklich unterstützt. Seine Mitgliedsverbände arbeiten aktiv an deren Umsetzung mit.

I. Situation in Deutschland

Der Wassersport unterliegt in **Deutschland** besonderen Rahmenbedingungen. Er findet zum großen Teil auf Bundeswasserstraßen statt, auf die er existenziell angewiesen ist. Diese **Bundeswasserstraßen** gehören zu den meistbefahrensten Wasserstraßen der Welt. Als intensiv genutzte Verkehrswege unterliegen sie demselben Verkehrsmanagement wie andere Verkehrswege (Straße, Luftraum). Wassersport im intensiv genutzten öffentlichen Verkehrsraum verlangt nach Überzeugung und Erfahrung des DOSB gewisse Mindestkenntnisse und Mindestbefähigungen der beteiligten Sportbootfahrer in Abhängigkeit von Bootstyp und -antrieb.

Der Deutsche Olympische Sportbund und die ihm angeschlossenen Wassersportspitzenverbände setzen sich daher in Übereinstimmung und unter Beibehaltung des bewährten Verkehrsmanagements – vor allem auf den Bundeswasserstraßen – für einen freiheitlichen und verantwortungsbewussten Wassersportbetrieb ein.





Die für das Bewegen auf Bundeswasserstraßen erforderlichen Mindestkenntnisse und -fähigkeiten erwirbt der Wassersportler in Vorbereitung auf den Sportbootführerschein. Sie dienen seiner eigenen Sicherheit, aber auch der Sicherheit der Personen an Bord seines Fahrzeugs und der Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer. So hat der 45. Deutsche Verkehrsgerichtstag 2007 die weitere Stärkung der Eigenverantwortung in der Sportschifffahrt, etwa durch die Fortführung der Sicherheitsbroschüre „Sicherheit für Wassersportler“ des BMVBS, und die Verbesserung der Befähigung der Sportbootfahrer empfohlen.

Auf Bundeswasserstraßen gelten darüber hinaus umfangreiche Befahrensregelungen aus Naturschutzgründen. Naturschutzfachlich sind hierfür die Bundesländer zuständig. Die bestehenden **naturschutzfachliche begründeten Befahrensregelungen** nach § 5 Satz 3 BWaStrG beruhen auf Anträgen der Bundesländer und zum Teil jahrzehntelangen Abwägungen und Abstimmungsprozessen zwischen dem Bund und den betroffenen Bundesländern. Hieran waren die Wassersportspitzenverbände und der DOSB maßgeblich beteiligt.

Für große Teilflächen der Bundeswasserstraßen konnten freiwillige Vereinbarungen zwischen den Wassersportverbänden und zuständigen Naturschutzverwaltungen erreicht und weitreichende Beschränkungen des Wassersports und des Wassertourismus abgewendet werden. All diesen Regelungen, wie z. B. auch der Zulässigkeit des Befahrens von **Windparks**, die im Endausbau etwa die 2-fache Größe des Saarlandes (weit über 4.000 Quadratkilometer) vor deutschen Küsten ausmachen werden, liegt das bestehende Fahrerlaubniswesen für Sportboote zugrunde. Es trägt Sorge dafür, dass die betreffenden Schiffsführer mit den geltenden Bestimmungen sowie morphologischen und nautischen Bedingungen in diesen Gebieten vertraut sind und die notwendige Fähigkeit besitzen, ein Sportboot sicher und umweltchonend in diesen Gebieten zu bewegen.

Das Sicherheitsmanagement in den deutschen Verkehrssystemen geht von dem einheitlichen Gedanken aus, dass ein freiheitlicher und von **Alltagsreglementierungen** möglichst wenig eingeschränkter Verkehrsablauf zu gewährleisten ist. Dieses ist am ehesten, nachhaltigsten und mit den geringsten Belastungen für die Haushalte des Bundes und der Länder zu erreichen, indem sich die aktiven Verkehrsteilnehmer mit den (in Deutschland relativ anspruchsvollen) Rahmenbedingungen des Verkehrs vertraut machen und - einmalig in ihrem Leben - die dazu erforderlichen theoretischen Mindestkenntnisse und praktischen Fähigkeiten erwerben (Führerschein).

Dies gilt nach Überzeugung des DOSB auch für den Wassersport und den Wassertourismus auf der höchsten Kategorie der deutschen Wasserstraßen, den Bundeswasserstraßen.

Der Wassersport in Deutschland ist existenziell auf die Nutzung der Bundeswasserstraßen angewiesen.

Bundeswasserstraßen machen in Deutschland den weitaus größten Teil der wassersportlich nutzbaren und genutzten Gewässer aus. Sie stellen die entscheidende Verbindung zwischen den meisten regionalen Wassersportrevieren her und umfassen auch Flüsse und große Seen.

Bereits beschlossene Maßnahmen:

Dem Erfordernis und dem Ziel, die Sicherheit der Sportschifffahrt auf den deutschen Bundeswasserstraßen zu gewährleisten, dient die vom Deutschen Bundestag geforderte und im Mai 2012 in Kraft tretende Führerscheinreform.

Daran haben unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Fachleute des BMVBS, der Wasser- und Schifffahrsdirektionen und der Fachverbände über mehr als zwei



Jahre gearbeitet. Fachlich besteht in den eingerichteten Arbeitsgruppen Konsens zu den erforderlichen und sinnvollen Inhalten. Die Führerscheinreform sieht – entsprechend den Forderungen und Empfehlungen der beteiligten Fachkreise – u.a. eine Umstellung auf das sogenannte Antwortauswahlverfahren (Multiple Choice), eine stärkere Gewichtung der Praxis und eine deutliche Reduzierung der Zahl der theoretischen Prüfungsfragen in den Fragenkatalogen vor. Umweltgerechtes Verhalten ist nun deutlicher Ausbildungsschwerpunkt.

Der Deutsche Sportbund empfiehlt, die vom Deutschen Bundestag bereits beschlossenen Maßnahmen, wie vorgesehen, im laufenden Jahr umzusetzen. Die darin beschlossenen Änderungen und Optimierungen in der Ausbildung und der Prüfung blieben wirkungslos, wenn eine wichtige Gruppe der Verkehrsteilnehmer, wie in Ziffer 1 des vorliegenden Antrags vorgesehen, von diesen der Führerscheinpflicht befreit würde.

II. Zu den Punkten der Bundestagsdrucksache 17/7937 im Einzelnen:

1. Zu Pkt. 1:

Von der Aufhebung der Führerscheinpflicht für motorisierte Sportboote bis 11,4 kW (15 PS) rät der DOSB mit Nachdruck ab. Die im Antrag eingangs aufgestellte Prämisse, dass Deutschland im europäischen Vergleich die mit Abstand strengsten Sportbootführerscheinvorschriften habe, ist nicht zutreffend.

- In **Deutschland** besteht eine Fahrerlaubnispflicht lediglich für Sportboote mit Antriebsmaschine mit einer Leistung von mehr als 3,68 kW (5 PS). Für Sportboote unter Segel besteht in den Küstengewässern gar keine Fahrerlaubnispflicht und auf den Binnenschiffahrtstraßen nur auf bestimmten Gewässern in Berlin; auf dem Bodensee ab 4,4 kW (6 PS). Für muskelkraftbetriebene Fahrzeuge besteht keine Fahrerlaubnispflicht.
- In **Kroatien** besteht seit 2007 leistungsunabhängig eine Sportbootführerscheinpflicht für alle motorisierten Sportboote und für alle Segelboote mit oder ohne Antriebsmaschine über 3 m Länge.
- In **Polen** ist ein Sportbootführerschein unabhängig von der Antriebsart für alle Sportboote mit einer Rumpflänge von mehr als 7,5 m oder einer Antriebsleistung von mehr als 10 kW vorgeschrieben.
- In **Slowenien** ist ein Sportbootführerschein unabhängig von der Antriebsart für alle Sportboote ab 7 m Rumpflänge und mehr als 7,35 kW Motorleistung erforderlich.
- In **Estland** besteht eine Fahrerlaubnispflicht für sogenannte kleine Sportboote von 2,5 m bis 24 m an der Küste und auf Binnengewässern; ausgenommen hiervon sind Segelboote mit einer Segelfläche bis zu 25 m² oder Sportboote mit einer Antriebsmaschine bis 25 kW, vorausgesetzt, das Sportboot wird nur tagsüber und bei guter Sicht und auf See nicht weiter entfernt als 5 Seemeilen von der Küste und auf Binnengewässern nicht weiter entfernt als 9 km vom Ufer geführt.
- In **Norwegen** ist 2010 als Reaktion auf Sportbootunfälle eine Fahrerlaubnispflicht eingeführt worden. Sie gilt für alle Sportboote mit einer Länge von mehr als 8 m oder einer Antriebsleistung von mehr als 19 kW.



- In **Frankreich** ist für alle Sportboote mit einer Motorleistung von über 4,5 kW ein Bootsführerschein vorgeschrieben.
- In **Spanien** ist für Motorboote mit einer Rumpflänge über 4 m oder einer Leistung von mehr als 11,03 kW und für Segelboote ohne Motor mit einer Rumpflänge von mehr als 5 m ein Sportbootführerschein erforderlich.
- In den **Niederlanden** gilt zum Führen von Motorbooten über 20 km/h (11 Kn) eine höhere Altersgrenze (18 Jahre) als in Deutschland (16 Jahre).

Die Anhebung der Führerscheinplichtgrenze würde sich in der Praxis wie ein Außenborder-Privileg auswirken und die Führerscheinplicht aus der Hand des Staates faktisch in die Hand des Marktes legen. Anders als bei Kfz lässt sich die Motorisierung bei Sportbooten auch von technischen Laien mit wenigen Handgriffen auswechseln. Führerscheinfreie Außenborder lassen sich an beliebig große Bootsrümpfe montieren. Das Problem der gefährlichen **Untermotorisierung** wird dadurch ver- und nicht entschärft. Es bringt mehr Menschen in Gefahr, weil dann die Falschkombination von Boot und Antrieb mit weitaus mehr und größeren Booten möglich wird. Anders als im Straßenverkehr sind solche untermotorisierten Fahrzeuge und ihre Besatzungen nicht nur Verkehrsgefahren, sondern auch Naturgewalten ausgesetzt (Abtreiben im Wind oder Strom, Wellengang, „Legerwall-Situationen“, Auflaufen auf Untiefen oder Schifffahrtshindernisse).

Neu entsteht das Problem und der Anreiz der **Übermotorisierung** zu kleiner Boote mit zu großen führerscheinfreien Motoren.

Verkehrspädagogisch wäre die Wirkung einer Anhebung der PS-Zahl zur Führerscheinplicht fatal. Sie untergräbt die Akzeptanz und Glaubwürdigkeit des Fahrerlaubniswesens in Deutschland. Der Erwerb eines Befähigungsnachweises würde nicht mehr von der Sicherheit des Verkehrsmittels, sondern vom Kauf des „richtigen“ Motors abhängen und würde vom begünstigten Motorenhandel auch so beworben werden.

Vor Erlass einer solchen Regelung sollte geprüft werden, ob Sportboote bis 11,4 kW (15 PS) Motorleistung tatsächlich sicherer sind als größere Boote und Yachten. Nach der Verkehrsunfallursachenforschung bestehen erhebliche Zweifel, dass dem so ist. Die Erkenntnisse der jährlichen Reviergespräche zwischen den Wassersportverbänden und den für Verkehrslenkung, Verkehrsbeobachtung und Verkehrsüberwachung verantwortlichen Behörden sprechen ebenfalls gegen diese Annahme. Sie belegen, dass primär kleine offene Sportboote mit vergleichsweise jungen Bootsfahrern an kritischen Situationen und tödlich verlaufenden Unfällen und primär an Verstößen gegen Naturschutzbestimmungen beteiligt sind.

Der Deutsche Kanu-Verband (DKV) hat in seiner Stellungnahme eingehend auf Folgeeffekte für den wassertouristisch sehr bedeutsamen Kanusport und auf die von ihm dokumentierten 792 Befahrensregelungen aus Naturschutzgründen hingewiesen. Er hat auch aus diesen Erwägungen von der vorgesehenen Änderung der Führerscheinplichtgrenze abgeraten. Der Deutsche Olympische Sportbund teilt die Einschätzung des DKV. Generell muss darauf hingewiesen werden, dass sich das



Verkehrsrecht auf Schifffahrtsstraßen deutlich vom Straßenverkehr unterscheidet und teilweise von der jeweiligen Antriebsart des verwendeten Fahrzeugs abhängt und sich daher nicht intuitiv aus vorhandenem Straßenverkehrswissen erschließt. Viele Gefahren wie z.B. Untiefen, Strömungen, Gezeiten, Hochwasser, Manövrierverhalten und Sichtbeschränkungen großer Fahrzeuge etc. sind ohne weiteres nicht erkennbar. Die Fahrzeuggrößen (Containerschiff, Schubverband, Sportboot) sind auf dem Wasser deutlich unterschiedlicher als im Straßenverkehr. Gerade auf einer Verkehrsfläche ohne „Fahrbahnmarkierungen“ sind Kenntnis und Anwendung von Ausweichregeln sowie einwandfreie Standortbestimmung unabdingbar. Ausweichregeln hängen z.B. davon ab, ob sich ein Fahrzeug innerhalb oder außerhalb des sogenannten „Tonnenstrichs“ befindet oder ob einem Motorboot ein Binnenschiff, ein Segelboot, ein muskelbetriebenes Boot oder ein anderes Motorboot begegnet.

2. Zu Pkt. 2:

Eine Zulassung führerscheinfreier Hausboote auf der Ostsee wird nicht empfohlen. Das Führen großer windempfindlicher Hausboote auf Seeschifffahrtsstraßen erfordert besondere Kenntnisse und Fähigkeiten im Bereich des Schifffahrtsrechts, der Navigation, der praktischen Seemannschaft und der Wetterkunde.

Die im Antrag gewählte Bezeichnung des Dokuments als „*Charterschein*“ entspricht nicht der geltenden Rechtslage. Das Dokument trägt die Bezeichnung „*Charterbescheinigung*“.

3. Zu Pkt. 3:

Es wird empfohlen, die Evaluierung der erwogenen Änderungen im Verkehrsmanagement und Fahrerlaubnisrecht vor ihrer Umsetzung vorzunehmen. Im Bereich des Fahrerlaubnisrechts ist die nachträgliche Wiederrücknahme einer aufgehobenen Fahrerlaubnispflicht schwer zu realisieren. Zum Zwecke der Evaluierung hat die Bundesregierung am 9. August 2004 auf Forderung des Deutschen Bundestages die Erstellung einer zentralen Unfalldatenbank an die WSV sowie an die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) in Auftrag gegeben. Die Einrichtung und Auswertung steht aus.

4. Zu Pkt. 4 a):

Der Erwerb von Befähigungsnachweisen für die Sportschifffahrt sollte für den Verbraucher nicht unnötig erschwert werden, in dem für sein Fahrtrevier nicht erforderliche Befähigungsnachweise modular zur Pflicht gemacht werden. Das Ziel sollten nicht weitere Belastungen durch neue Reglementierung, sondern Vereinfachung und Zusammenfassung der bestehenden Vorschriften sein (vgl. Empfehlungen des 45. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2007 und unten Pkt. 8)

5. Zu Pkt. 4 b):

Die Forderung nach Umgewichtung der Prüfungsinhalte - mehr Praxis und weniger Theorie - ist in der am 1. Mai 2012 in Kraft tretenden Reform der Sportbootführerscheine bereits erfüllt.

6. Zu Pkt. 4 c):

Die Zahl der Fragen in den neuen Fragenkatalogen, die ab dem 1. Mai 2012 zur Anwendung kommen sollen, ist aufgrund der modularen Struktur bereits erheblich reduziert worden.



7. Zu Pkt. 4 d):

Die Anerkennung von Befähigungszeugnissen aus der gewerblichen Schifffahrt ist in den einzelnen Verordnungen zu den Sportbootführerscheinen geregelt und wird bei Bedarf vom BMVBS laufend angepasst. Dabei finden auch Teilanerkennungen, der Verzicht auf Prüfungsteile, Theorie oder Praxis, Berücksichtigung.

8. Zu Pkt. 5 a):

Funkzeugnisse aus anderen Ländern werden anerkannt, sofern die erforderliche Gleichwertigkeit besteht. Das Funken ist Teil der nautischen Qualifikation eines Schiffsführers. Ist eine Funkanlage an Bord, muss er als verantwortlicher Entscheidungsträger wissen, welches Funkverfahren anzuwenden ist. Der Deutsche Segler-Verband (DSV) empfiehlt für alle seegehenden Yachten die Ausrüstung mit einer geeigneten Seefunkanlage.

9. Zu Pkt. 5 b):

Die Anerkennung von bestehenden Qualifikationen im Funkwesen wird im Einzelfall geprüft und gegebenenfalls berücksichtigt.

10. Zu Pkt. 6:

Gewerbliche Ausbildungsstätten bedürfen in Deutschland keiner staatlichen Zulassung. So vergibt der Deutsche Segler-Verband (DSV) seit mehr als 40 Jahren an gewerbliche Segelschulen das Prädikat der DSV-Anerkennung, wenn die Qualitätsanforderungen erfüllt sind. Diese sind im Internet unter www.dsv.org veröffentlicht.

11. Zu Pkt. 7:

Die Ausrüstungsstandards für Charteryachten sollten sich sowohl an der Größe des betreffenden Fahrzeugs als auch an seinem Fahrtgebiet orientieren. Eine Yacht, die 10 Personen an Bord hat, sollte z.B. auch eine Rettungsinsel für 10 Personen haben.

12. Zu Pkt. 8:

Die Zusammenführung der Rechtsgrundlagen für die Sportschifffahrt sollte, wie vom Deutschen Verkehrsgerichtstag empfohlen, weiter verfolgt werden.

13. Zu Pkt. 12:

Die Ausstellung von Sportbootführerscheinen im Scheckkartenformat wurde vom BMVBS geprüft und wegen erheblicher Mehrkosten für den Bewerber verworfen.



III. Ergänzende Bemerkungen:

1. Marketingoffensive

Das Bundesministerium für Wirtschaft fördert zurzeit eine gemeinsame Marketingoffensive von Tourismus-, Wassersportwirtschafts- und Wassersportverbänden. Sie wurde von einem gemeinsamen Beirat unter Beteiligung des Deutschen Olympischen Sportbundes und der ihm angeschlossenen Wassersportspitzenverbände konzipiert. Die Vorbereitungen sind weitgehend abgeschlossen und sollen im Januar 2012 zur Boot in Düsseldorf öffentlich vorgestellt werden.

Der Deutsche Olympische Sportbund empfiehlt, die Marketingoffensive als gemeinsame Initiative von Tourismusverbänden, Wassersportwirtschaftsverbänden und gemeinnützigen Wassersportverbänden umzusetzen. Er rät davon ab, dieses Projekt in zeitliche oder inhaltliche Verbindung mit einer Teilabschaffung von Sportbootführerscheinen zu bringen.

Eine zeitliche Kombination würde Verbrauchern und Märkten den falschen Eindruck vermitteln, die an der Marketingoffensive beteiligten gemeinnützigen Verbände der Sportschifffahrt würden die Teilabschaffung der Sportbootführerscheine positiv beurteilen und es für verantwortbar halten, mit Fahrzeugen unter 11,4 kW (15 PS) Motorleistung auch ohne Führerschein auf Bundeswasserstraßen zu fahren.

Dies ist nicht der Fall.

Der Deutsche Olympische Sportbund und die ihm angeschlossenen Wassersportverbände mit ihren mehr als 800.000 aktiven Mitgliedern wenden sich mit Nachdruck gegen eine unfreiwillige Beteiligung an einer öffentlichen Kampagne für das aus ihrer Sicht unverantwortliche Fahren ohne Führerschein bis 15 PS.

2. Zugang zum Wassersport / Werbung für den Wassersport

Der Sportbootführerschein begrenzt den Markt nicht. In allen in Deutschland gebräuchlichen Bootsportarten gibt es führerscheinfreie Einsteigerboote. Die Vereine und gewerblichen Wassersportschulen bilden jährlich weitaus mehr Wassersportler und Führerscheinbewerber aus, als aktiv sind.

3. Bundesländer

Die Teilaufhebung der Führerscheinplicht greift mittelbar in das Fahrerlaubniswesen der Bundesländer ein, für das der Bund – anders als im Straßenverkehr – keine verfassungsrechtliche Kompetenz hat. Dadurch können schwerwiegende Probleme für die Freizügigkeit des Sportbootverkehrs zwischen Bundes- und Landeswasserstraßen entstehen. Ohne Anpassungen würden hier neue, den Wassertourismus hemmende Grenzen entstehen. Diese Effekte müssen vorher mit der Verkehrsministerkonferenz der Länder beraten werden.

Die Teilaufhebung der Führerscheinplicht greift ferner, wie bereits dargelegt, in die praktische Handhabung von zahlreichen bestehenden Befahrensregelungen auf Bundeswasserstraßen ein, für deren naturschutzfachliche Beantragung nach § 5 Satz 3 BWaStrG die Bundesländer zuständig sind. Dieser Effekt sollte vorher mit der Umweltministerkonferenz der Bundesländer beraten werden.

4. Internationale Anerkennung

Die aktuellen deutschen Sportbootführerscheine werden in anderen Ländern ohne Schwierigkeiten akzeptiert. Bei einer Änderung der Führerscheinplicht im Sinne der Teilabschaffung der Sportbootführ-



erscheine für Fahrzeuge unter 11,4 kW (15 PS) Motorleistung wäre zu prüfen, inwieweit dann für das Mieten und Führen von Sportbooten in anderen Ländern mit schärferen Vorschriften von deutschen Urlaubern am Urlaubsort doch wieder ein Sportbootführerschein verlangt wird.

Dieses gilt auch für den Bodensee (Patentpflicht ab 4,4 kW (6 PS) und ab 12 m² Segelfläche), der aufgrund internationaler Vorschriften die Anerkennung der derzeitigen deutschen Sportbootführerscheine im Rahmen der prüfungsfreien Ausstellung eines Urlauberpateents vorsieht. Hier wäre dann ggf. für deutsche Urlauber das Bodenseeschifferpatent durch Prüfung vor Ort zu erwerben. So entsteht ein mögliches neues Hemmnis für den Tourismus in Bayern, Baden-Württemberg, Österreich und in der Schweiz.

5. Haushalt

Der DOSB geht davon aus, dass der Ersatz des präventiven Verkehrsmanagements auf Bundeswasserstraßen (Fahrerlaubnis) durch ein anderes, derzeit noch nicht bekanntes Verkehrsmanagement (Verkehrsüberwachung, Verkehrslenkung, Detailregelung zur anderweitigen Gefahrenabwehr, Rettungswesen, Errichtung und Betrieb von Lichtzeichenanlagen für Hausboote) Auswirkungen auf die Haushalte des Bundes und der Länder haben. Diese sollten festgestellt und in die Abwägung einbezogen werden. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass bereits die Umsetzung der vom Deutschen Bundestag beschlossenen und von Verbänden, Ministerium und Verwaltung erarbeiteten Sicherheitskampagne für den Wassersport an fehlenden Haushaltsmitteln des Bundes gescheitert ist.

Sollten sich daraus zusätzliche Reglementierungen für den Wassersport ergeben, bittet der DOSB schon jetzt dringend um vorherige Gelegenheit zur Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

DEUTSCHER OLYMPISCHER SPORTBUND

Bernd Roeder

- Justitiar und Beauftragter für den Wassersport -

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)311-E
BERATUNGSUNTERLAGE
Bitte aufbewahren!

ADAC

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 -scheiden 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 Sportbootführerscheinen 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

**Bundesverband
Wassersportwirtschaft e.V.**

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)311-F
BERATUNGSUNTERLAGE
Bitte aufbewahren!



50 Jahre

Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.

Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. · Gunther-Plüschow-Straße 8 · 50829 Köln

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

11011 Berlin

Köln, den 21. Dezember 2011
Tr/GF

Stellungnahme zum Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP „Neue Impulse in der Sportschifffahrt“

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlichen Dank für die Möglichkeit zum o.a. Antrag Stellung zu nehmen. Der Bundesverband Wassersportwirtschaft begrüßt den Antrag der Regierungsfractionen. Durch die im Antrag enthaltenen Maßnahmen wird der bereits eingeleitete Prozess der Entbürokratisierung konsequent fortgesetzt und die positive Entwicklung der Sportschifffahrt wirkungsvoll unterstützt.

Nachfolgend möchten wir zu den aus unserer Sicht wichtigsten Aspekten des Antrags Stellung nehmen.

Zu II 1. Führerscheinplicht

Wir begrüßen die Ausdehnung des führerscheinfreien Bereiches auf 15 PS. Für eine positive Entwicklung der Sportschifffahrt ist es entscheidend, dass Interessierte den Bootssport innerhalb eines führerscheinfreien Bereiches zunächst ausprobieren können. Hierzu ist die derzeitige Führerscheingrenze von 5 PS nicht mehr geeignet.

Seit Einführung dieser Grenze vor einigen Jahrzehnten haben sich sowohl die Boote technisch weiterentwickelt als auch die Ansprüche, die Bootsnovizen im Hinblick auf das Erlebnispotenzial an eine zukünftige Freizeitsportart stellen. Die 5 PS-Grenze trägt beiden Entwicklungen keine Rechnung. Die Boote sind technisch ausgereifter und besser handhabbar und das Fahrerlebnis, das Interessierte im bisherigen führerscheinfreien Bereich erleben können entspricht nicht deren Erwartungshaltung. Breites Interesse an dieser Freizeitaktivität kann dadurch kaum ausgelöst werden.

Bundesverband
Wassersportwirtschaft e.V.
Gunther-Plüschow-Straße 8
50829 Köln

Telefon: (02 21) 59 57 10
Telefax: (02 21) 59 57 110
E-Mail: info@bvwww.org
Internet: www.bvwww.org

Deutsche Bank
Kto.-Nr. 2 772 523
BLZ 370 700 60
St.Nr. 217 5951 0216

Member of:

EUROPEAN
BOATING
INDUSTRY



Ideeller Träger der

boot
Düsseldorfer

VR 4091 Amtsgericht Köln

Die besten Zeiten der Bootsbranche liegen bereits einige Jahre zurück. In den 60er bis 80er Jahren konnten jeweils ca. 2,5% eines jeden Altersjahrganges für den Bootsport gewonnen werden. Dieser Anteil hat sich seither auf ca. 1% reduziert. Der durchschnittliche Bootseigner ist inzwischen 56 Jahre alt. In den kommenden zwei Dekaden wird sich aufgrund der demografischen Entwicklung daher die Anzahl der Bootseigner von derzeit rund 490.000 auf dann ca. 250.000 reduzieren. Jedenfalls dann, wenn es nicht gelingt mehr Menschen als bisher für den Bootssport zu gewinnen. Hierzu kann die Ausdehnung des führerscheinfreien Bereiches einen entscheidenden Beitrag leisten.

Die Sicherheit auf dem Wasser ist ein hohes Gut. Unsichere Verhältnisse auf den Wasserstraßen und drastisch steigende Unfallzahlen würden keine gute Grundlage für eine positive Entwicklung unseres Wirtschaftsbereiches bilden. Wir sind jedoch davon überzeugt, dass eine Anhebung der PS-Grenze keine signifikanten zusätzlichen Sicherheitsrisiken mit sich bringt. Um dies zu belegen möchten wir darstellen welche Boote zukünftig führerscheinfrei gefahren werden können und welche Geschwindigkeiten damit möglich sind. Diese Betrachtungsweise unterstellt, dass Geschwindigkeit und Gefährdungspotenzial in einer Relation zueinander stehen.

Hinsichtlich der Bauweise müssen zwei Bootstypen unterschieden werden. Verdränger, die aufgrund ihrer Rumpfform lediglich eine durch die Rumpflänge definierte Geschwindigkeit erreichen können und Gleiter, deren Rumpfform es gestattet, über das Wasser zu gleiten. Im Rahmen der 5-PS Grenze konnten bisher Verdränger bis knapp 1 to Gewicht bewegt werden. Verdrängerboote bis zu einer Länge von ca. 6,5 m konnten also auch bisher führerscheinfrei gefahren werden. Bei einer Anhebung der Führerscheingrenze auf 15 PS würden zukünftig Verdrängerboote bis knapp 3 to Gewicht führerscheinfrei bleiben. Dies entspricht einer Bootslänge von bis zu ca. 8,5 m. Bauartbedingt kann ein Verdrängerboot von 8,5 m Länge nicht schneller als ca. 13 km/h fahren.

Im Bereich der Gleitboote (Schlauchboote und kleine Festrumpfsportboote) ist eine Motorisierung von 15 PS an sehr kleinen (Schlauch)Booten (< 3 m) in aller Regel nicht möglich. Die Boote sind dafür technisch nicht ausgelegt. Boote ab einer Länge von 3 m, die für eine Motorisierung mit 15 PS infrage kommen, haben üblicherweise Platz für mehrere Personen. Eine übliche Besetzung und Ausrüstung der Boote vorausgesetzt liegt deren Höchstgeschwindigkeit bei ca. 20 – 25 km/h und damit in einem Bereich, in dem auf der Straße ein Mofa unterwegs wäre. Darüber hinaus sei noch erwähnt, dass eine Anhebung der PS-Grenze aus unserer Sicht eher zur Steigerung der Sicherheit auf dem Wasser beitragen würde, da so ausgerüstete Boote deutlich besser manövriert werden können.

Angesichts dieser geringen Geschwindigkeitspotenziale halten wir zusätzliche Sicherheitsrisiken für sehr unwahrscheinlich. An dieser Stelle sei auch darauf hingewiesen, dass auf sehr vielen Wasserstraßen ohnehin Geschwindigkeitsbeschränkungen bestehen. Auf dem deutschen Kanalnetz z.B. durchgängig 12 km/h.

Auch ein Blick in das EU-Ausland legt nahe, dass zusätzliche Sicherheitsrisiken kaum zu erwarten sind. In Großbritannien, Irland und großen Teilen Skandinavien gibt es überhaupt keine amtlichen Sportbootführerscheine und beispielsweise in den Niederlanden und in Italien wesentlich liberalere Regelungen. Sicherheitsprobleme in diesen Ländern sind uns bisher nicht bekannt geworden. In den Niederlanden herrschen übrigens hinsichtlich der nautischen Anforderungen auf Binnenwasserstraßen und an der Küste durchaus mit Deutschland vergleichbare Bedingungen.

Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass auch bei Einführung der Charterscheinregelung im Jahr 2000, im Rahmen derer Hausboote bis zu einer Länge von 15 m und einer Geschwindigkeit von 12 km/h auf vielen Binnenwasserstraßen führerscheinfrei gefahren werden können, erhebliche zusätzliche Sicherheitsrisiken

befürchtet wurden. Nichts dergleichen ist eingetreten. Im Gegenteil, Charterscheinkunden verursachen in der Relation weniger Unfälle als Kunden mit amtlichem Sportbootführerschein. Schwere Unfälle mit Todesfolge wurden durch Charterscheinkunden bisher nicht verursacht.

Wichtig erscheint uns in diesem Zusammenhang, dass die für die Ausbildung zuständigen Verbände ihre Ausbildungsangebote so attraktiv gestalten, dass Bootsneulinge freiwillig und ohne staatlichen Zwang Ausbildungsangebote wahrnehmen. Dies gilt natürlich insbesondere für den führerscheinfreien Bereich. Mindeststandards in der Ausbildung, so wie unter II 6. gefordert, deren Einhaltung regelmäßig kontrolliert wird, würden im Übrigen die Qualität der Ausbildung erhöhen und die Sicherheit auf dem Wasser fördern.

Zu II 2. Charterschein

Die Freigabe von zusätzlichen Fahrtstrecken oder Querungen von Bundeswasserstraßen mit geringem Güterverkehr halten wir ebenfalls für sinnvoll. Allerdings sollte einer Freigabe jeweils eine Gefahrenanalyse (Einzelfallbewertung) der betreffenden Strecken vorangehen. Die Charterscheinkunden haben gezeigt, dass sie sich verantwortungsbewusst auf den Wasserstraßen bewegen und auch bisher mit zusätzlichen Herausforderungen wie z.B. der Personenschiffahrt durchaus zurechtgekommen sind.

Eine Ausdehnung dieses Konzeptes auf bestimmte Ostseereviere würden wir begrüßen. In geschützten Revieren und mit den notwendigen Auflagen versehen (z.B. Auslaufverbote auf einer bestimmten Windstärke) halten wir dies auch unter Sicherheitsaspekten durchaus für vertretbar.

Besonderer Bedeutung kommt unserer Auffassung nach der Möglichkeit von Flottenfahrten zu. Hier fährt ein Leitschiff mit einem(r) erfahrenen Skipper/Crew voraus, hält Sprechfunkkontakt zu den folgenden führerscheinfrei fahrenden Booten und unterstützt diese bei schwierigen Manövern und ähnlichem. Wir halten dies für eine ideale Möglichkeit den Bootssport auszuprobieren. Angebote dieser Art werden im Ausland seit vielen Jahren angeboten und haben ihre Tauglichkeit für Bootseinsteiger unter Beweis gestellt.

Zu II 5. Funkzeugnisse

II 7. Mindestausrüstungsstandards für Charteryachten

Wir sind ebenfalls der Auffassung, dass sich die Bundesregierung dringend für eine gegenseitige Anerkennung von Funkzeugnissen auf internationaler Ebene einsetzen sollte. Außerdem sind wir der Meinung, dass es ausreichen muss, wenn ein Crewmitglied über ein Funkzeugnis verfügt. Es stellt ein hohes Sicherheitsrisiko dar das Funkzeugnis für den Schiffsführer vorzuschreiben. Gerade in Notfallsituationen ist der Schiffsführer auf einem Freizeitboot an Deck unentbehrlich und kann schwerlich unter Deck die Funkanlage bedienen.

Der Antrag, Funkanlagen bei Charterbooten nur für die Fahrtgebiete A (Hochsee) und B (außerhalb von Küstengewässern) vorzuschreiben, wird von uns unterstützt. Im küstennahen Bereich (z.B. auch auf Boddengewässern) halten wir eine Ausrüstungspflicht mit Funkanlagen nicht für erforderlich. In Notfällen bleibt der Schiffsführer im küstennahen Bereich nicht auf den Seefunkverkehr und die Möglichkeit der Schiff-Schiff-Kommunikation angewiesen um Hilfe herbeizuholen. Er kann auch durch Seenotsignalmittel und Mobilfunk auf eine Notsituation aufmerksam machen.

In diesem Zusammenhang müssen wir darauf hinweisen, dass die mangelnde Anerkennung von ausländischen Funkzeugnissen, die Funkscheinpflicht für Schiffsführer und die Ausrüstungspflicht mit Funkanlagen für alle Boote über 12 m Länge erhebliche Wettbewerbsnachteile für die deutschen Charterunternehmen mit sich bringt. Im

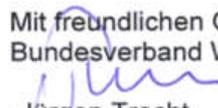
benachbarten Ausland, z.B. in Dänemark, spielen diese Punkte keine Rolle und viele Charterkunden weichen daher natürlich in diese Länder aus. Im Sinne der internationalen Wettbewerbsfähigkeit ist daher eine Anpassung an die Regelungsniveaus anderer EU-Mitgliedsstaaten unbedingt erforderlich.

Darüber hinaus sollten, wie es der Antrag vorsieht, grundsätzlich die Mindestausrüstungsstandards für Charteryachten an das Fahrtgebiet und nicht wie derzeit an die Schiffsgröße angepasst werden. Bestimmend für das Gefährdungspotenzial und damit für die Ausrüstung einer Yacht ist das Fahrtgebiet und nicht die Schiffslänge. Auf Boddengewässern den gleichen Ausrüstungsumfang vorzuschreiben wie auf der hohen See erscheint wenig sinnvoll.

Im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Mindestausrüstungen für Charteryachten sollten antragsgemäß auch die dem zugrundeliegenden Sportbootvermietungsverordnungen überarbeitet werden. Beide Vermietungsverordnungen (Binnen und See) führen in der praktischen Anwendung zu erheblichen Problemen, da sie in Teilen veraltet und unpräzise sind. Dies führt zu uneinheitlichen Auslegungen durch die Wasser- und Schifffahrtsämter. Beispielsweise werden Bootszeugnisse mit den unterschiedlichsten Auflagen ausgestellt. Dies führt zu Wettbewerbsverzerrungen und entspricht dem Grundsatz einer einheitlichen Rechtsanwendung.

Zusammenfassend findet der Antrag der Regierungsfractionen unsere volle Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen
Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.


-Jürgen Tracht-
Geschäftsführer