



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. Führerscheinpflcht**

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.



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 Flottillenfahrten 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 Schiffgröße 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