

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 Sportschiffahrt, 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 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 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 Sportschiffahrt 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.

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 Sportbootführerschein 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 Sportschiffahrt 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.

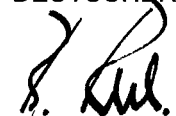
5. Haushalt

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 -