



Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Ref. WS 25 – Frau Nethövel-Kathstede
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

Köln, 25. Januar 2023

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

Betr. Stellungnahme Referentenentwurf

„Erste Verordnung Änderung rheinschiffrechtsrechtlicher Vorschriften sowie weitere Vorschriften“

Sehr geehrte Frau Dr. Nethövel-Kathstede,
sehr geehrte Damen und Herren,

stellvertretend für alle mitzeichnenden Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbände möchten wir Ihnen gerne folgende Stellungnahme zu o.g. Verordnung übermitteln.

Noch bis zum 26. Januar sollen die in Wassersport und Wassertourismus tätigen Unternehmen eine Stellungnahme zur Binnenschiffahrtspersonalverordnung (BinSchPersV) abgeben. Wir können uns heute nur sehr begrenzt äußern, da für uns beim Durcharbeiten des letzten Referentenentwurfes vom 29. Dezember 2022 noch viele weitere Widersprüche aufgetaucht sind, die unsere Tätigkeit in den unterschiedlichen Wassersportsegmenten betreffen. Ein früherer und konkreter Hinweis, dass auch der Sportbootbereich von den Änderungen der Binnenschiffspersonalverordnung betroffen ist, wäre sehr hilfreich gewesen. Gerne sind wir, wie Sie wissen, jederzeit bereit, als Wirtschaftsverbände mit rund 65.000 Beschäftigten und einer Bruttowertschöpfung i.H.v. ca. 5 Milliarden Euro unser Know-How in die Verordnungs- und Normenentwicklung einzubringen, so auch in diesem Fall.

Aufgrund der Kurzfristigkeit, der aktuell stattfindenden weltweit größten Wassersportmesse „boot“, der Frist bis zum 26.01.2023 sowie der Komplexität des Themas wird eine ausführliche



Betrachtung erst nach der „boot“ in Düsseldorf erfolgen können. Wir bitten dafür um Ihr Verständnis.

Zur Sache:

Wir möchten vorschlagen, den Vollzug des § 130 auszusetzen, bis eine Reihe von Unklarheiten beseitigt sind und bis der Ordnungsgeber eventuell weitere Fakten zur Abwägung der betroffenen Rechtsgüter vorliegen hat.

Begründung: Die Wassersportschulen, Werften, Charterfirmen, Marinas und Unternehmen anderer Tätigkeiten in der Wassersportwirtschaft stehen mit der Einführung des §130 vor dem Dilemma, dass es in Sachen Befähigungszeugnisse mehrere miteinander kollidierende gesetzliche Regelungen gibt. Es ist aus den Normen nicht ersichtlich, welche künftig zu befolgen sein werden.

Folgende Widersprüche sind uns bisher aufgefallen:

I. Zonen 1 und 2 nach Anhang I der Binnenschiffsuntersuchungsordnung

1. Verhältnis zu § 15 i.V. m. Anlage 4 Seesportbootverordnung

Ausweislich des Anwendungsbereiches der BinSchPersV zu § 1 Abs. 1 gilt die Verordnung auf allen Bundeswasserstraßen der Zonen 1 bis 4 nach Anhang I der Binnenschiffsuntersuchungsordnung vom 21. September 2018. Bei den Zonen 1 und 2 handelt es sich verkehrsrechtlich um Seeschiffahrtsstraßen bis zur Grenze der Seefahrt.

Auch die SeeSpbootV statuiert für die gewerbliche Führung von Sportbooten im Anwendungsbereich der deutschen Seeschiffahrtsstraßen und der seewärts angrenzenden Gewässer des deutschen Küstenmeeres eine umfassende Fahrerlaubnispflicht in § 15 der SeeSpbootV in Verbindung mit Anlage 4 (Besetzung von gewerbsmäßig genutzten Sportbooten). Die Besetzungs- und Befähigungsregelung für die gewerbliche Sportschiffahrt ist hier abschließend geregelt.



Darüber hinaus kann die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt nach Abs. 1a der Vorschrift im Einzelfall abweichend von Absatz 1 Satz 2 auf Antrag des Sportbootführers oder der Sportbootführerin einen Sportbootführerschein für den Geltungsbereich Seeschiffahrtsstraßen im Sinne der Sportbootführerscheinverordnung vom 3. Mai 2017 (BGBl. I S. 1016), in der jeweils geltenden Fassung als ausreichenden Nachweis der Fahrerlaubnis bei Einsatz des Sportbootes bis zu 300 Meter Abstand vom Ufer anerkennen, wenn die örtlichen Verhältnisse der Gewässer, das zu führende Sportboot und die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt dies gestatten.

Insoweit dürfte eine Kollisionsnorm in der Übergangsregelung zu § 130 Abs. 2 hinsichtlich der Zonen 1 und 2 bestehen. Aus welchem sachlichen Grunde müsste beispielsweise ein Inhaber eines Sportseeschifferscheins oder Sporthochseeschifferscheins künftig in der Zone 1 und 2 kumulativ noch ein Kleinschifferzeugnis erwerben? Dies ist weder erforderlich noch im Hinblick auf die qualifizierte Befähigung sachgerecht.

Zudem ist unklar, in welchem Verhältnis eine nach Abs. 1 a der SeeSpbootV erteilte Ausnahmegenehmigung von der GDWS zum Erfordernis des Kleinschifferzeugnisses stehen soll.

2. Tauglichkeitsnachweis

Hinzu tritt, dass die in § 20 der BinschPersV umfassend statuierte Tauglichkeitsprüfung in § 15 Seesportbootverordnung in Verbindung mit Ablage 4 nicht gefordert ist. Auch insoweit ist klärungsbedürftig, weshalb innerhalb des gleichen Geltungsbereiches bei einer vermeintlich alternativ geforderten Befähigung in den Zonen 1 und 2 ein Kleinschifferzeugnisinhaber einer stringenteren Tauglichkeitsprüfung unterliegen soll.

II. Zonen 3 und 4 nach Anhang I der Binnenschiffsuntersuchungsordnung

1. § 33 BinSchuO

Auch hinsichtlich der Zonen 3 und 4 ist die Ratio legis des § 33 BinSchuO im Zusammenhang mit dem Regelungsinteresse zu § 130 BinSchPersV klärungsbedürftig. Der intendierte Regelungszweck von § 33 BinSchuO kann nach der Ratio nur ausnahmslos alle Ausbildungssportfahrzeuge erfassen und nicht nur solche mit einer Länge über 20 m (vgl. § 1



Abs. 5 BinschUO). § 33 BinSchUO kann nicht die technische Zulassung des Fahrzeugs erfassen, sondern - entsprechend dem Anwendungsbereich in § 1 Abs. 1 Nrn. 3 und 4 BinSchUO – allenfalls die Anforderung an die Besetzung und Beförderung. Zumindest besteht Klarstellungsbedarf, ob auch in § 33 BinSchUO eine Kollisionsnorm zu § 130 BinSchPersV vorliegt, wenn einerseits Ausbildungssportfahrzeuge ausgenommen sind und andererseits für deren Tätigkeit ein Kleinschifferzeugnis gefordert wird.

2. Tauglichkeit

§ 20 BinSchPersV legt umfassende medizinische Tauglichkeitskriterien fest. Es ist daher fraglich, ob und inwieweit derartig umfassende Tauglichkeitskriterien erforderlich und angemessen sind. Schon im Hinblick auf die Personen, die im Rahmen einer Einweisung zur Charterbescheinigung nach der Sportbootvermietungsverordnung Binnen tätig sind, ist eine Tauglichkeitsprüfung in dem geforderten Umfang nicht sachgerecht noch im Hinblick auf das ohnehin schon außergewöhnlich belastete Gesundheitssystem erforderlich und angemessen.

III. Änderung der Sportbootführerscheinverordnung zum 1. Januar 2023

Die seit 2013 geltende Regelung, nach der Boote mit einer Motorleistung von bis zu 15 PS führerscheinfrei sind, was u.a. dem Beschluss des Deutschen Bundestags zur Deregulierung entspricht, wird nun für Elektromotoren verschärft. Warum in keinem anderen Mobilitätskonzept Unterschiede gemacht werden und dies nun im Bootsbereich geschehen soll, ist sehr fragwürdig und bringt unserer Auffassung nach keinen Nutzen sondern richtet Schaden an, der zu vermeiden wäre. Als Branche haben wir, wie Ihnen sicher im Rahmen der „boot“ auffallen wird, viele neue Anbieter und Start-Ups in dem Bereich der elektrischen Antriebe. Sowohl die Gesellschaft als auch die Politik fordern die dringende technologische Transformation. Wie man das den Nutzern, die bereits höhere Anschaffungskosten in Kauf nehmen, erklären soll, ist uns schleierhaft. Im Ergebnis wird die Nachfrage nach konventionellen Verbrennern wieder zunehmen.

Insgesamt haben wir allergrößte Bedenken, ob die neuen Regelungen der BinSchPersV mit dem Grundrecht auf freie Berufsausübung vereinbar sind und ob sie einer weiteren Prüfung auf Verhältnismäßigkeit und Erforderlichkeit standhalten könnten. Hinzu kommt, dass sie den



grundsätzlichen Bestrebungen, die Freizeitschiffahrt zu deregulieren, geradezu grotesk entgegenstehen.

Gerne geben wir Ihnen in nun hoffentlich folgenden Gesprächen auch einen Ausblick auf die wirtschaftlichen und personellen Auswirkungen und auf die Auswirkungen, die ein Vollzug des Gesetzes auf die Sicherheit auf dem Wasser hat, wenn plötzlich erfahrene Instrukturen in Ausbildung und Charter fehlen (große Lerngruppen, digitale, und damit weniger interaktive, Lernformen). Außerdem möchten wir auf die überaus dünne Personaldecke im Gesundheitswesen aufmerksam machen und anregen, eventuelle Tauglichkeitsuntersuchungen für mehrere tausend Beschäftigte in Wassersport und Wassertourismus nicht von den wenigen über die Berufsgenossenschaften zertifizierten Ärzte vornehmen zu lassen.

Um einer breiten öffentlichen Diskussion vorzubeugen, würden wir uns sehr freuen, wenn Sie unserem Wunsch nach einer vorläufigen Aussetzung entsprechen könnten und wir gemeinsam eine Lösung finden könnten, die dem Ziel der BinSchPersV dienlich ist.

Wir hoffen sehr, dass wir die derzeit stattfindende größte Wassersportmesse der Welt „boot“ mit unseren Kunden, Gästen und Geschäften zu Ende bringen können, ohne von dem § 130 überschattet zu werden und sehen eine kurzfristigen Rückmeldung mit Freude entgegen.

Im Namen aller zeichnenden Verbände danken wir Ihnen sehr für die Berücksichtigung unseres dringenden Anliegens und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen

Karsten Stahlhut
Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.
Geschäftsführer

Robert Marx
Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.
Präsident

