

1

2
3
4
5
6
7
8
9

10

FDP-Bundestagsfraktion

11

12

Positionspapier

13

14

15

Sportbootschifffahrt

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

Beschluss der FDP-Bundestagsfraktion vom 22.03.2011

33

34

35

1 I. Grundlagen

2

3 Die Regelungen in der deutschen Sport- und Freizeitschiffahrt müssen zwei Zielen dienen:
4 Erhalt der Sicherheit auf dem Wasser sowie erleichterter Zugang für Interessierte auf das
5 Wasser.

6 Im europäischen Vergleich hat Deutschland die mit Abstand strengsten Vorschriften. Wäh-
7 rend z.B. innerhalb der EU in Skandinavien, Großbritannien und Irland keine Führerscheinp-
8 flicht besteht, müssen in Deutschland für Boote mit mehr als 3,68 KW (5 PS) Leistung un-
9 terschiedliche Führerscheine für die Binnen- und Seeschiffahrt erworben werden. Neben
10 den beiden amtlich vorgeschriebenen Führerscheinen SBF Binnen und See existieren hö-
11 herwertige amtliche Führerscheine, die im nicht-gewerblichen Bereich auf freiwilliger Basis
12 erworben werden können und unterschiedlichste Regelungen auf Bundes- und Landesge-
13 wässern.

14 Die 2000 zunächst probenhalber eingeführte Charterbescheinigung, die Touristen nach einer
15 mehrstündigen Einführung das Fahren eines Bootes auf ausgewählten Binnengewässern
16 ermöglicht, ist ein Erfolg. Sie hat maßgeblich zu einer Belebung des Tourismus in den Regi-
17 onen geführt, die von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung für diesen erleichterten Zu-
18 gang zum Wasser freigegeben worden sind. Hierbei hat es auch keine Probleme mit der
19 Sicherheit auf den Gewässern gegeben. 45% aller Charterkunden in den Regionen machen
20 von dieser freizügigen Regelung Gebrauch. Über 30% dieser Kunden erwerben nach bishe-
21 rigen Erfahrungen innerhalb von drei Jahren den Sportbootführerschein.

22 Wir begrüßen die aktuellen Bemühungen des BMVBS die bestehenden amtlichen Bootsführ-
23 erscheine in einem modularen System zusammenzufassen. In ein modulares System sind
24 bisherige Sonderprüfungen wie der Sachkundenachweis für die Bedienung von Signalmitteln
25 (Pyroschein) und das Funkzeugnis zu integrieren. Damit werden

- 26 - Redundanz bei den Prüfungen vermieden
27 - Wettbewerbsnachteile im Chartergeschäft zu europäischen Nachbarn abgebaut
28 - die Entwicklung des Wassersports auch unter touristischen Gesichtspunkten in
29 Deutschland gefördert

30 Um die Attraktivität des Wassersporttourismus zu sichern und zu steigern, sollten über die
31 aktuellen Bemühungen die bisherigen Sportbootführerscheinprüfungen zu deregulieren, die
32 generellen Anforderungen an eine Führerscheinplicht abgesenkt werden. Dies bedeutet
33 keinen Verlust an Sicherheit. Ein Vergleich mit unseren Nachbarn zeigt, dass Sicherheit in
34 der Sport- und Freizeitschiffahrt nicht durch eine restriktive Führerscheinregelung erreicht
35 wird. Im Gegenteil produziert dies bisweilen sogar kontraproduktive Effekte: So sind Boote
36 mit weniger als fünf PS in Gefahrensituation eigentlich allgemein untermotorisiert, werden
37 aber durch die Eigner nicht aufgerüstet, um der Führerscheinplicht auszuweichen.

38

39 Für die Bereiche in denen ein Führerschein vorgeschrieben ist, muss gelten, dass die Ver-
40 mittlung praktischer Grundlagen wichtiger ist als theoretisches Wissen. Denn anders als im
41 Straßenverkehr wird die Bootsführung im Bereich der Sport- und Freizeitschiffahrt nur über
42 wenige Wochen im Jahr ausgeführt, weshalb das Prüfungswissen mangels Praxis schnell
43 wieder verloren geht. Auch sind Boote und Yachten in ihrer Konstruktion und Größe sowie
44 insbesondere Manövrierfähigkeit sehr unterschiedlich. Die praktische Grundlagenausbildung
45 muss deshalb bei der Ausbildung und Prüfung stärker gewichtet werden. Bereits vorhandene

1 praktische Vorkenntnisse können ganz oder teilweise von der Verpflichtung zur praktischen
2 Ausbildung entbinden, sie müssen allerdings in einer praktischen Prüfung nachgewiesen
3 werden.

4 Derzeit gibt es für die Wassersportschulen in Deutschland unterschiedliche Möglichkeiten
5 eine Anerkennung zu erhalten. Sportverbände und kommerzielle Ausbildungsdachorganisa-
6 tionen legen Ausbildungsstandards fest, die allerdings nicht miteinander harmonisiert sind
7 und deren Einhaltung (wie z.B. dass ein vom Deutschen Segler Verband – DSV - anerkannter
8 Segellehrer an der Ausbildung teilnimmt) nicht kontrolliert wird. Darüber hinaus bilden
9 viele Schulen aus, die keiner Organisation angeschlossen sind. Die Praxis zeigt, dass immer
10 wieder Führerscheinausbildungen zu Billigpreisen angeboten werden und in kürzester Zeit
11 auf eine Prüfung vorbereiten. Damit insgesamt ein hoher Ausbildungsstandard gewährleistet
12 wird und beispielsweise auch im Binnenland eine hinreichende Ausbildung für den Sport-
13 bootführerschein See absolviert werden kann, sollte es einen einheitlichen Mindeststandard
14 bei der Ausbildung geben. Deshalb ist zu prüfen ob ein einheitliches Zertifikat sinnvoll ist und
15 wie es eingeführt werden kann (z.B. durch einen Dachverband Führerscheinprüfung).

16 Weiterhin ist es zweifelhaft, ob es dem Sinne eines fairen Wettbewerbs entspricht, dauerhaft
17 nur die beiden Wassersportspitzenverbände mit dem Führerscheinwesen zu beleihen. Hier
18 ist zu prüfen, ob ein offeneres System, das auch anderen Trägern eine Tätigkeit in dem Be-
19 reich ermöglicht sinnvoll ist.

20 Die Erteilung von Bootszeugnissen für Charterschiffe im Binnen- und Seebereich führt in
21 der Praxis immer wieder zu Problemen. Die bestehenden Vorschriften in den gesetzlichen
22 Grundlagen sind z.B. bei Vermietungseinschränkungen und dem Ausrüstungsumfang unklar.
23 Außerdem handeln die Wasser- und Schifffahrtsämter (WSÄ) als ausstellende Behörden
24 nicht immer nach einheitlichen Maßstäben, so verlangen einige WSÄ z.B. beglaubigte Ko-
25 pien oder Originale von mitzuführenden Unterlagen auf Vermietfahrzeugen, andere wiede-
26 rum nur Kopien oder einige WSÄ verfügen ein Auslaufverbot ab Windstärke 4 bft, obwohl ein
27 Boot entsprechend zertifiziert ist und andere WSÄ tun dies nicht. Dies führt zu Wettbewerbs-
28 verzerrungen. Verzögerungen bei der Ausstellung von Bootszeugnissen ergeben sich auch
29 durch fehlendes Besichtigungspersonal.

30

31 II. Forderungen

32

33 1) Führerscheinplicht

34 Nach dem Vorbild der Niederlande besteht eine Führerscheinplicht künftig erst ab
35 einer Bootslänge von 15 m oder einer Höchstgeschwindigkeit des Bootes von 20
36 km/h, damit entfallen alle sonstigen Ausnahmen.

37

38 2) Führerscheinprüfungen

39 a) Die unterschiedlichen Verordnungen zum Führerscheinwesen sollten soweit wie
40 möglich zusammengefasst werden. Ebenso sollten die Prüfungen, inklusive bis-
41 lang getrennter Sonderprüfungen (Pyroschein, Funkzeugnis), in einem modularen
42 Aufbau der Wassersportführerscheine zusammengefasst werden. Dabei sollte es
43 so wie heute beim Sportbootführerschein Binnen bei allen Prüfungen ermöglicht
44 werden, die Prüfung in einer Wassersportschule im europäischen Ausland zu ab-
45 solvieren.

46 b) In der Ausbildung ist stärker auf relevante praktische Grundfähigkeiten abzustel-
47 len und im Sinne eines modularen Aufbaus des Systems die Ausbildungsver-
48 pflichtungen bei vorhandenen praktischen Vorkenntnissen zu reduzieren. Ent-
49 sprechende praktische Fähigkeiten müssen aber umfassender geprüft werden.

- 1 c) Bei der Umstellung des Führerscheins auf Multiple-Choice sollte es durch er-
2 schwerte Antwortmöglichkeiten nicht zu einer faktischen Verschärfung der Füh-
3 rerscheinprüfung kommen. Die hohe Zahl der Fragen ist sinnvoll zu reduzieren.
- 4 d) Es ist zu prüfen, in wie weit Berufsabschlüsse in der gewerblichen Binnen- und
5 Seeschifffahrt als Teile der Sportbootführerscheinprüfung anerkannt werden kön-
6 nen.
- 7
- 8 3) Funkzeugnisse
- 9 a) Solange das Funkzeugnis nicht Teil einer modularen Ausbildung ist, ist das Vor-
10 legen eines Funkzeugnisses aus einem anderen EU-Mitgliedsstaat zu akzeptie-
11 ren. Des Weiteren muss es auch ausreichend sein, wenn nicht der Skipper, son-
12 dern ein anderes Crewmitglied ein Funkzeugnis vorlegen kann. Darüber hinaus
13 sollten Funkanlagen bei Charterbooten nur für die Fahrtgebiete A (Hochsee) und
14 B (außerhalb der Küstengewässer) als verpflichtende Ausrüstung vorgeschrieben
15 werden.
- 16 b) Es ist zu prüfen, ob es inhaltliche Überschneidungen von Funkzeugnissen mit
17 anderen Funkscheinen und -zertifikaten gibt (z.B. in der Pilotenausbildung) und
18 in wie fern diese auch als Funkzeugnisse für die Sportschifffahrt anerkannt wer-
19 den können.
- 20
- 21 4) Es ist zu prüfen wie anstelle der bislang für den Verbraucher nicht transparenten und
22 aussagekräftigen Zulassung der Ausbildungsstätten, ein einheitliches Qualitätssiegel
23 treten könnte, das Mindeststandards in der Ausbildung garantiert.
- 24
- 25 5) Die dauerhafte Beleihung von ausschließlich zwei Verbänden mit dem Führerschein-
26 wesen ist im Sinne einer Öffnung zu überprüfen (z.B. durch einen Dachverband Füh-
27 rerscheinprüfung).
- 28
- 29 6) Die Mindestausrüstungsstandards für Charteryachten sind an das jeweilige Fahrtge-
30 biet und nicht an die Schiffsgröße anzupassen.
- 31
- 32 7) Sollten zwingende Gründe vorliegen, weshalb die Bundesstelle für Seeunfalluntersu-
33 chung künftig nicht mehr mit der Unfallstatistik in der Sportbootschifffahrt betraut
34 werden kann, hat das BMVBS für adäquaten Ersatz zu sorgen und ggf. ein Schiffsun-
35 falldatengesetz vorzulegen.
- 36
- 37 8) Umsetzung der Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages zur Modernisierung und
38 Zusammenführung der Vorschriften im Wassersportbereich zu einem Recht der
39 Sportbootschifffahrt.
- 40
- 41 9) Zur Sicherstellung einer einheitlichen Rechtsanwendung durch die WSÄ bei der Ertei-
42 lung von Bootszeugnissen, bedarf es eines Durchführungserlasses zur Sportboot-
43 vermietungsverordnung oder einer Klarstellung unklarer Bestimmungen in der Ver-
44 ordnung selbst.
- 45
- 46 10) Zulassung vereidigter oder zertifizierter Sachverständige, um die Erteilung von
47 Bootszeugnissen zu beschleunigen.