

Positionspapier

Deregulierung im Bereich der Sportschifffahrt und des Wassertourismus

vorgelegt von den folgenden Verbänden:

Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V. (ADAC)
Bereich Sportschifffahrt
Am Westpark 8, 81373 München

Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. (BWVS)
Gunther Plüschow Straße 8, 50829 Köln

Deutscher Boots- und Schiffbauer-Verband (DBSV)
St. Petersburger Straße 1, 20355 Hamburg

Vorbemerkung

Im Jahr 2003 wurde eine durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit geförderte Grundlagenuntersuchung „Wassertourismus in Deutschland“ veröffentlicht. Als Maßnahmen zur Förderung des Wassertourismus wurden u.a. eine Liberalisierung der rechtlichen Rahmenbedingungen und die Einrichtung einer Koordinierungsstelle für wassertouristische Belange gefordert. Auf Initiative von Frau Annette Fasse, MdB fand im März 2006 ein Gespräch zum Thema „Koordinierung Sportbootverkehr und Wassertourismus“ statt, in dessen Verlauf sich die teilnehmenden Verbände darauf verständigt hatten, die relevanten Themen gemeinsam zu bearbeiten und gemeinsame Vorschläge zu den Themen „Maritime Infrastruktur“ und „Befahrensregelungen/Führerscheinwesen“ zu entwickeln.

Mit der Koordination der Arbeitsgruppe „Befahrensregelungen/Führerscheinwesen“ wurde Herr Karl Rakerseder, ADAC, Bereich Sportschifffahrt beauftragt. Anlässlich der Tagung der Arbeitsgruppe am 7. Juni 2006 wurde beschlossen, den Arbeitsauftrag aufgrund der Komplexität der Themen und ihre inhaltliche Verbundenheit zu erweitern und übergreifende Vorschläge für eine Deregulierung im Bereich der Sportschifffahrt und des Wassertourismus zu erarbeiten.

Im April 2006 hat auf Einladung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine Sicherheitskonferenz für die Sportschifffahrt im Seebereich stattgefunden. Diskutiert wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf See. Ähnliche Diskussionen werden ebenfalls im Referat Binnenschifffahrt geführt.

Mit dem nun vorgelegten Positionspapier für eine Deregulierung im Bereich der Sportschifffahrt und des Wassertourismus erfüllen die o.a. Verbände ihren Arbeitsauftrag und reagieren auf die bereits laufenden Diskussionen im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

1. Sicherheit

Gesetzliche Regelungen in der Sportschifffahrt sollen die „Sicherheit und Leichtigkeit im Verkehr“ gewährleisten. Bezogen auf den Aspekt „Sicherheit“ wird ein Regelungsniveau abgestrebt, von dem angenommen werden kann, dass es zu einem wünschenswerten Maß an Sicherheit in der Sportschifffahrt führt. Sicherheit ist jedoch ein relativer Begriff. Einhundertprozentige Sicherheit wird es in Bereichen, in denen der „Faktor Mensch“ eine Rolle spielt, nicht geben können. Menschliches Versagen wird immer, auch bei einem sehr hohen Regelungsniveau, zu Unfällen führen. Im Ergebnis geht es also um ein Regelungsniveau, das geeignet ist, Unfälle in einem vertretbaren Rahmen zu halten. Damit kommt der Staat seiner Fürsorgepflicht nach. Der häufig gehörte Hinweis: „Jedes Opfer ist ein Opfer zuviel“ ist inhaltlich zwar sicher richtig, eignet sich aber nicht als Maßstab für gesetzliche Regelungen.

1.1. Sicherheitsniveau im Vergleich zu anderen Freizeitaktivitäten

Vielmehr muss es zunächst darum gehen, das derzeitige Sicherheitsniveau der Sportschifffahrt festzustellen. Hierzu bietet sich ein Vergleich mit anderen Freizeitaktivitäten an.

Aktivität	Anzahl/ Bestand Mio.	Ausbildungsniveau theoretisch (-/0/+)	Ausbildungsniveau praktisch (-/0/+)	Tote	Verunglückte	%Tote/Verunglückte
Fahrrad* (2004)	73	-	-	475	73.637	0,00065 / 0,1
Motorräder* (2004)	3,03	+	+	858	35.311	0,0283 / 1,116
Mofas/Mopeds* (2004)	0,61	-	-	122	17.881	0,02 / 2,93
Wassersport** (See/2005)	0,159	0	0	8	141	0,005 / 0,09
Wassersport**** (Binnen/2005)	0,295	0	0	6	199	0,002 / 0,07
Skifahren***** (2003)	4	-	-	83	60.000	0,002 / 1,5
Gleitschirm***** (2002)	0,0258	+	+	9	157	0,035 / 0,61

* Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

** BWVS/Unfallzahlen BMVBS Ref. See

*** BWVS/Unfallzahlen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen; die WSD's NW,W,SW und S haben Angaben zu der Anzahl von Toten unter Hinweis auf das Datenschutzgesetz verweigert

**** Stiftung Sicherheit im Skisport (SiS)/Interview Gläser

***** Deutscher Hänggleiter-Verband (DHV)

Die Beispiele zeigen, dass der Bereich Sportschifffahrt im Vergleich zu anderen Freizeitaktivitäten kaum als weniger sicher gelten kann. Selbst im Vergleich zu Aktivitäten mit einem höheren theoretischen und praktischen Ausbildungsniveau, wie z.B. das Gleitschirmfliegen, schneidet der Wassersport positiv ab.

Die wenigen unvollständigen Unfallzahlen, die für den Wassersport vorliegen, deuten nicht auf eine statistisch relevante Zunahme an Unfällen hin. Im Gegenteil. In diesem Zusammenhang muss berücksichtigt werden, dass die Anzahl der Boote in den letzten Jahren erheblich zugenommen hat. Kleinboote und Schlauchboote nicht mitgerechnet hat sich der Bootsbestand allein in den letzten 20 Jahren um mindestens 100.000 Fahrzeuge erhöht. Vor diesem Hintergrund lässt sich eine Erhöhung des Regelungsniveaus in der Sportschifffahrt nicht rechtfertigen. Selbstverständlich sollte dennoch darüber nachgedacht werden, in welchen Bereichen Optimierungsbedarf besteht.

1.2. Anforderungen an Unfallstatistiken

Um dies festzustellen, bedarf es einer Analyse der Unfallursachen. Aus den vorliegenden Statistiken für die Sportschifffahrt lässt sich weder entnehmen, welche Ursachen zu einem Unfall geführt haben, noch welche Streckenabschnitte bzw. Seegebiete besonders unfallträchtig sind. Sollte sich beispielsweise erweisen, dass eine wesentliche Unfallursache in mangelnder Fahrpraxis liegt, würde es wenig Sinn machen, theoretische Ausbildungsinhalte auszuweiten.

Die im Ergebnisprotokoll zur Sicherheitskonferenz unter Punkt 2 genannten Unfallursachen basieren auf Vermutungen der sachverständigen Kreise, die an der Konferenz teilgenommen haben. Es handelt sich zweifellos um denkbare Unfallursachen. Ihre Relevanz im statistischen Sinne ist aber durch keine uns bekannte Untersuchung untermauert. Als Grundlage für die unter Punkt 3 folgenden Lösungsvorschläge sind sie daher völlig unzureichend.

Wir regen daher an, den Dienststellen der Wasserschutzpolizei die Aufgabe zu übertragen, Unfälle im Bereich der Sportschifffahrt nach einem einheitlichen und aussagekräftigen Meldebogen zu erheben und jährlich zu veröffentlichen.

Die im Ergebnisprotokoll genannten Unfallursachen können für einen statistischen Fragebogen erste Anhaltspunkte liefern.

2. Beteiligte Kreise

Das zukünftige Regelungsniveau im Bereich der Sport- und Freizeitschifffahrt sollte durch einen breiten Konsens aller beteiligten Kreise getragen werden. Insbesondere aber sollten die Interessen der Wassersportler, die ja Adressat jeglicher Regelungen sind, angemessen berücksichtigt werden.

In diesem Zusammenhang fällt auf, dass Segler und Motorbootfahrer anlässlich der Sicherheitskonferenz für die Sportschifffahrt im Seebereich ausschließlich durch die jeweiligen Sportverbände DMYV und DSV vertreten waren. Der Organisationsgrad dieser Verbände liegt allenfalls bei 25%. Die weit überwiegende Mehrheit der Segler und Motorbootfahrer ist nicht Mitglied dieser Organisationen. Hinzu kommt, dass sich diese Verbände als Sportverbände definieren, obwohl die überwiegende Mehrheit der Segler und Motorbootfahrer ihre Betätigung als Freizeitsport mit deutlichen touristischen Schwerpunkten sehen. ***Wir, die unterzeichnenden Verbände, sollten daher an der derzeitigen und auch an künftigen Diskussionen beteiligt sein.*** Damit kann auch dem Eindruck entgegengewirkt werden, dass vor allem diejenigen das Regelungsniveau beeinflussen, die davon wirtschaftlich profitieren.

3. Generelle Position zu verschiedenen gesetzlichen Regelungen

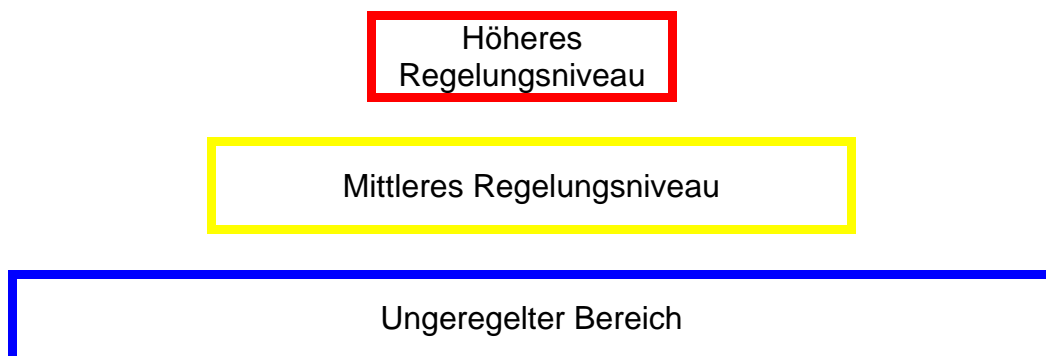
3.1. Grundlagen

Wie bereits erwähnt, sollten Entscheidungen auf der Grundlage umfassenden und eindeutigen statistischen Datenmaterials getroffen werden, das eine realistische Sicherheitsanalyse erst ermöglicht. Dieses Zahlenmaterial liegt bislang nicht vor.

Wir vertreten die Auffassung, dass sich in diesem Zusammenhang die Frage nach Deregulierungsmaßnahmen ebenso stellt, wie nach möglichen zusätzlichen Regelungen. Eine einseitige Betrachtung zugunsten eines verschärften und damit höheren Regelungsniveaus, wie als Ergebnis der Sicherheitskonferenz festgehalten, lehnen wir nachdrücklich ab. Regelungen im Bereich der Sport- und Freizeitschiffahrt müssen nach unserem Verständnis begründbar sein und sollten nur dann getroffen werden, wenn der Grundsatz der Sicherheit und Leichtigkeit im Verkehr dies erfordert.

Aus unserer Sicht müssen im Gesamtkontext eines sinnvollen Regelungsniveaus ebenfalls ökonomische Interessen berücksichtigt werden. Allerdings, insoweit besteht völliger Konsens, müssen Sicherheitsüberlegungen in den Grenzen des unter Punkt 1 Gesagten, Vorrang haben. Beispiele aus anderen Wirtschaftsbereichen und Freizeitaktivitäten zeigen, dass beide Ziele, Sicherheit und ökonomische Prosperität, durchaus miteinander vereinbar sind. Ein Beispiel bildet der Straßenverkehr. Hier hat der Gesetzgeber bewusst einen Einstiegsbereich definiert und verschiedene Gruppen von Führerscheinregelungen ausgenommen. Muskelbetriebene Fahrzeuge (Fahrräder) bleiben ebenso ausgenommen wie motorgetriebene Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit unter 25 km/h, obwohl beide Gruppen am zweifellos nicht ungefährlichen Straßenverkehr teilnehmen. Für Leichtkraftfahrzeuge bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h gilt ab 2005 die Führerscheinklasse S, die eine vereinfachte theoretische und praktische Ausbildung beinhaltet. Leitlinie für den Gesetzgeber war das Gefährdungspotential, das in diesem Beispiel vor allem in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit betrachtet wird.

Wir betrachten dies als eine pragmatische Lösung, die einen unregulierten bzw. wenig regulierten Bereich als Einstieg offen lässt. Bezogen auf die Sport- und Freizeitschiffahrt setzen wir uns für vergleichbare Konzepte ein:



Rot: höheres Gefährdungspotential
Gelb: mittleres Gefährdungspotential
Blau: geringes Gefährdungspotential

Ein ausreichend großer unregelmäßiger Bereich bietet Einstiegsmöglichkeiten in den Bootssport. Dies ist für die Entwicklung jeder Breitensportart wichtig. Auf diese Weise besteht die Möglichkeit, ohne besondere Hemmschwellen eine Freizeitaktivität kennen zu lernen. Ein ausgezeichnetes Beispiel bietet im Binnenbereich die Charterbescheinigung, die einen Hausbooturlaub auf unter Sicherheitsaspekten definierten Booten und Gewässern auch ohne amtlichen Sportbootführerschein-Binnen ermöglicht. Die als Anlage 2 beigefügte statistische Auswertung des Jahres 2005 dokumentiert den Erfolg dieses Konzeptes auch unter Sicherheitsaspekten. Eine zusätzliche Erfahrung ist, dass Kunden, die auf diese Weise den (Haus)Bootssport ausprobiert haben, Interesse am amtlichen Sportbootführerschein zeigen.

Wichtig erscheint uns in diesem Zusammenhang, dass Regelungen aufeinander aufbauen. Bereits erworbene Qualifikationen sollten nicht verloren gehen, sondern bei höherwertigen Regelungen anerkannt werden. Dies fördert den Bildungswillen der Bootssportler und führt erwiesenermaßen zu einem höheren Ausbildungsniveau.

Die nachfolgenden Ausführungen stehen unter dem Vorbehalt einer qualifizierten Sicherheitsanalyse im Bereich der Sport- und Freizeitschiffahrt.

3.2. Ausbildungsinstitution

Der Ausbildung kommt eine entscheidende Bedeutung bei der Verbesserung der Sicherheit in der Sportschiffahrt zu. Allerdings ist dieser Bereich bisher weitgehend unregelmäßig. Jedermann kann ohne Zugangsvoraussetzungen eine Sportbootschule eröffnen und ausbilden. Die Ausbildung erfolgt durch Vereine, kommerzielle Sportbootschulen, Hochschulen oder Volkshochschulen. Qualitative Anforderungen an Ausbildungsstätten und –inhalte bestehen ebenso wenig wie an die Ausbilder selbst. Lediglich durch Verbände anerkannte Schulen müssen Anforderungen von Verband zu Verband unterschiedlichen Niveaus erfüllen. Ein übergreifender, gar behördlich festgeschriebener, Qualitätsstandard existiert nicht.

Eine Verpflichtung zur Ausbildung besteht ebenfalls nicht. Prüfungen können auch ohne Absolvierung einer Ausbildung abgelegt werden.

Entsprechend unterschiedlich ist die Qualität der Ausbildung. Während in Crash-Kursen lediglich Prüfungswissen vermittelt wird bzw. werden kann, bemühen sich andere Schulen und vor allem Vereine um eine inhaltlich umfangreichere Ausbildung.

Ohne die Definition grundlegender Anforderungen im Sinne eines Qualitätsstandards erscheint es uns ausgeschlossen, die Ausbildung im Sinne der Sicherheit zu verbessern.

Wir schlagen daher folgende **Maßnahmen** vor:

- **Die Zulassung zur Prüfung wird von einer vorherigen Ausbildung abhängig gemacht.**
- **Zur Ausbildung werden nur zertifizierte Vereine/Schulen zugelassen. Die Zertifizierung erfolgt auf der Grundlage eines Qualitätssicherungshandbuches, das durch die Verbände gemeinsam entwickelt wird. Die Zertifizierung erfolgt durch die an der Ausbildung beteiligten Organisationen.**
- **Das Qualitätssicherungssystem enthält konkrete Anforderungen an Umfang und Inhalt der Ausbildung (Curriculum, Mindeststundenzahl etc.), an die Ausbilder (Vorbildung, didaktische Fähigkeiten etc.) sowie an die Durchführung der Zertifizierung.**

Durch dieses Verfahren wird eine qualitativ hochwertige Ausbildung unterstützt. Der Freie Marktzugang bleibt gewährleistet. Auch Schulen und Vereine, die nicht den jeweiligen Organisationen angehören, können ausbilden, sofern sie durch eine der Organisationen zertifiziert wurden.

3.3. Führerscheine

Das Führerscheinwesen in Deutschland ist für Außenstehende kaum durchschaubar. Neben amtlich vorgeschriebenen Führerscheinen existieren amtlich empfohlene Verbandszertifikate, die aber nicht vorgeschriebene Befähigungsnachweise sind, und unterschiedlichste Regelungen auf Bundes- und Landesgewässern. Diese Vielfalt betrachten wir als verwirrend, unnötig und für die weitere Entwicklung des Wassersports kontraproduktiv.

3.3.1. Führerscheinregelungen im EU-Vergleich

Darüber hinaus vertreten wir die Auffassung, dass auch unter Sicherheitsaspekten der unregelmäßig erweiterte Bereich erweitert werden kann. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das sehr unterschiedliche und tendenziell geringere Regelungsniveau in der EU (siehe Tabelle in Anlage 3). Aus der Tabelle ist zu entnehmen, dass eine Reihe von EU-Mitgliedsstaaten keinerlei amtlich vorgeschriebene Führerscheine kennen und ausschließlich auf die freiwillige Ausbildung setzen. Daneben bestehen in anderen Ländern Regelungen in Abhängigkeit von Fahrtgebieten, Geschwindigkeit oder Leistung der Antriebsmaschine. Insgesamt betrachtet ist das Regelungsniveau, ohne ersichtlichen Grund, in Deutschland am Höchsten und am Wenigsten übersichtlich.

Im Jahre 1998 wurde in Neuseeland eine unabhängige Studie zu Führerscheinregelungen in 30 Ländern durchgeführt. Ein Ergebnis dieser Studie war es, dass kein Zusammenhang zwischen Führerscheinvorschriften und Häufigkeit der Unfälle festgestellt werden konnte. Großbritannien, das bekanntlich keinerlei amtlich vorgeschriebene Führerscheine kennt, hat nach dieser Studie die mit weitem Abstand geringste Unfallquote.

Auch in diesem Zusammenhang gilt es, dass Gefährdungspotential realistisch (auf der Grundlage von Daten) einzuschätzen. Auch ohne ausreichendes statistisches Datenmaterial lässt sich allgemein feststellen, dass das Gefährdungspotential in Abhängigkeit zur Geschwindigkeit und der Entfernung zum nächstgelegenen Ufer steht. Im Seebereich ist das Gefährdungspotential tendenziell höher als im Binnenbereich einzuschätzen.

3.3.2. Praktische Erfahrungen und präsentenes Wissen

Aus den Erfahrungen mit der Charterscheinregelung wissen wir, dass Sicherheit stark von präsentem Wissen beeinflusst wird. Hausbootcharterer absolvieren im Rahmen der Charterscheinregelung eine dreistündige, inhaltlich vorgeschriebene theoretische und praktische Einweisung. Dies hat dazu beigetragen, dass die Unfallzahlen bei Charterern mit amtlichem Sportbootführerschein und ohne amtlichen Sportbootführerschein (Charterbescheinigung) auf gleichermaßen niedrigem Niveau liegen. Identische Erfahrungen aus anderen EU-Mitgliedstaaten liegen vor.

Eine sinnvolle Führerscheinregelung muss also neben den Gefährdungsaspekten See, Binnen, Geschwindigkeit und Entfernung zum Ufer ein angemessenes Verhältnis zwischen theoretischer und praktischer Ausbildung berücksichtigen.

Im Sportbootbereich besteht das Problem, dass die durchschnittliche Nutzungsdauer eines Bootes nur etwa 25 Tage pro Jahr beträgt. Routinen können auf diese Weise kaum eingeübt werden. Andererseits macht es wenig Sinn und würde zu Recht als bürokratisch empfunden, wenn Auffrischkurse behördlich angeordnet würden. Das Gleiche gilt für eine zeitliche Befristung der Führerscheine. In diesem Bereich kann demnach nur auf Freiwilligkeit und damit auf Information und Aufklärung gesetzt werden.

Es entspricht der allgemeinen Lebenserfahrung und wird durch zahlreiche Studien untermauert, dass gelerntes (theoretisches) Wissen sehr schnell verloren geht. Nicht ohne Grund findet man auf zahlreichen Yachten Aufkleber mit den Seezeichen. Praktisches Wissen hingegen hat deutlich längeren Bestand. Auf den Bereich der Sport- und Freizeitschiffahrt bezogen bedeutet dies, dass der praktischen Ausbildung ein höherer Stellenwert eingeräumt werden muss und die theoretischen Inhalte auf ein Mindestmaß reduziert werden sollten. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls zu berücksichtigen, dass im Rahmen der praktischen Ausbildung vor allem die elementaren Fertigkeiten eingeübt werden. Boote und Yachten sind hinsichtlich ihrer Konstruktion (Verdränger, Halbgleiter, Gleiter), ihrer Größe und Manövrierfähigkeit sehr unterschiedlich. In diesem Punkt unterscheiden sich Boote erheblich von Kraftfahrzeugen. Im Rahmen der praktischen Ausbildung kommt es daher wesentlich darauf an, ein angemessenes Gefahrenbewusstsein zu entwickeln.

3.3.3. Vorschlag eines neuen Führerscheinkonzeptes

Zusammengefasst sollte ein Führerscheinkonzept also die folgenden Rahmenbedingungen berücksichtigen:

- einfach und überschaubar
- inhaltlich aufeinander aufbauend unter Berücksichtigung bereits erworbener Fähigkeiten
- orientiert an den Gefährdungskriterien See- und Binnenbereich, Geschwindigkeit und Entfernung zum Ufer
- deutlicher Schwerpunkt auf elementaren praktischen Ausbildungsinhalten

Das derzeitige Führerscheinkonzept entspricht nicht diesen Ansprüchen. Es ist unübersichtlich, berücksichtigt erworbene Fähigkeiten sowie Gefährdungskriterien unzureichend und legt den Schwerpunkt auf theoretischer statt auf praktischer Ausbildung. ***In Anbetracht dessen schlagen wir das folgende Führerscheinkonzept vor:***

- **Zusammenfassung der Amtlichen Sportbootführerscheine Binnen und See zum Amtlichen Sportbootführerschein.**
- **Der zusammengefasste Amtliche Sportbootführerschein wird vorgeschrieben für Sportfahrzeuge im Binnen- und Seebereich mit einer Motorisierung von mehr als 11,03 kW/15PS.**
- **Für Sportfahrzeuge im Seebereich wird ab einer Entfernung von mehr als 6 sm zur Basislinie der zusammengefasste Amtliche Sportbootführerschein vorgeschrieben. Diese Regelung gilt nicht für Segelfahrzeuge, die mit einem Motor mit einer Leistung von weniger als 3,68 kW/5PS ausgerüstet sind.**
- **Für den zusammengefassten Amtlichen Sportbootführerschein werden die praktischen Ausbildungsinhalte erweitert und inhaltlich vorgeschrieben.**
- **Einbeziehung des Sachkundenachweises für pyrotechnische Signalmittel in Form einer Einweisung in die Ausbildung (s. Punkt 3.5.2.)**
- **Durchführung der theoretischen Prüfung im Multiple Choice Verfahren.**

Die **Zusammenfassung der Amtlichen Sportbootführerscheine Binnen und See** zu einem einheitlichen Amtlichen Sportbootführerschein ist sachgerecht und führt zu der notwendigen Klarheit und Übersichtlichkeit im Führerscheinwesen. Viele Sportbootfahrer legen bereits heute beide Führerscheine ab, da sowohl Binnen- als auch Seewasserstraßen befahren werden. Darüber hinaus führt dieses Konzept auch im Ausland zu mehr Klarheit, da in verschiedenen Ländern mit einheitlichem Führerscheinkonzept (z.B. Frankreich) kaum zwischen den bisher unterschiedlichen amtlichen deutschen Führerscheinen unterschieden werden kann. Dies führt immer wieder zu Missverständnissen und Problemen.

Die Zusammenfassung der Führerscheine führt zwar zu einem erweiterten Prüfungsumfang, jedoch nicht zu einer unnötigen Aufblähung der Inhalte, da verschiedene Inhalte deckungsgleich sind oder ohnehin im Sinne einer Reduzierung der theoretischen Prüfungsinhalte gekürzt werden könnten. Die Zusammenfassung ist für die Sportbootfahrer aus unserer Sicht zumutbar.

Die **Erweiterung des führerscheinfreien Bereichs** von 5 auf 15PS, im Seebereich mit den genannten Einschränkungen, ist sicherheitspolitisch vertretbar. Die wesentlichen Gefährdungskriterien Geschwindigkeit und Entfernung vom Ufer wurden hier berücksichtigt. Wie bereits erwähnt, ist die deutsche Führerscheinregelung im Vergleich zu allen anderen EU-Mitgliedsstaaten besonders restriktiv. Italien definiert eine führerscheinfreie Grenze von 40 PS. Die Niederlande von 20 km/h. Die hier vorgeschlagene Regelung liegt in diesem Rahmen und berücksichtigt die positiven Erfahrungen der beiden Länder mit ihren nationalen Regelungen.

Unser Konzept führt darüber hinaus zu einem Sicherheitsgewinn. Mit einer führerscheinfreien Motorisierung von 5 PS oder weniger ist praktisch jedes Boot (z.B. Angel- oder Schlauchboote) in bestimmten Gefahrensituationen (z.B. bei schlechtem Wetter oder starker Strömung) untermotorisiert. Sichere Manöver unter Maschine sind unter diesen Voraussetzungen kaum möglich. Eine angemessen schnelle Rückkehr gerade kleinerer Boote in einen sicheren Hafen wird ebenso erschwert wie das Aufstoppen schwererer Boote. Die führerscheinfreie Grenze von 15 PS schafft hier Abhilfe.

Im Seebereich steigt das Gefährdungspotential mit der Zunahme der Entfernung zum nächstgelegenen Ufer. Es erscheint uns daher angemessen, den führerscheinfreien Bereich auf eine maximale Entfernung von 6 sm zur Basislinie zu beschränken. Für Fahrten über diese Grenze hinaus sollte der **zusammengefasste Amtliche Sportbootführerschein** vorgeschrieben werden. Allerdings sollten die praktischen Ausbildungsinhalte erweitert und inhaltlich vorgeschrieben werden.

Ausnahmen gelten für Segelfahrzeuge, die mit Motoren bis zu einer Leistung von 3,68 kW/5PS ausgerüstet sind. Durch diese Einschränkung soll sichergestellt werden, dass segelsportlich orientierte Bootsfahrer kleine Segelboote mit Hilfsmotor auch außerhalb der 6-sm-Zone ohne Sportbootführerschein führen dürfen.

Diese Regelung ist praxisgerecht. Sie berücksichtigt die besonderen Fähigkeiten von Schiffsführern kleinerer Segelyachten, die in erster Linie segelsportlich orientiert sind und auf kleineren Booten auch weitere Fahrten unternehmen. Die bisherige Regelung soll also in diesem Punkt bestehen bleiben.

3.3.4. Eckpunkte zum zusammengefassten Amtlichen Sportbootführerschein

- ☞ vorgeschrieben ab 11,03 kW/15PS; im Seebereich ab einer Grenze von 6 sm zur Basislinie. Ausnahmen für Segelfahrzeuge, die mit Motoren bis zu einer Leistung von 3,68 kW/5 PS ausgerüstet sind.
- ☞ Unterteilung in Amtlichen Sportbootführerschein unter Maschine bzw. unter Maschine und unter Segel/Windsurfing
- ☞ Zusammenfassung und Reduzierung der theoretischen Ausbildungsinhalte
- ☞ Erweiterung und Festschreibung der praktischen Ausbildungsinhalte
- ☞ Vorgeschriebene theoretische und praktische Ausbildung. Eine Teilnahme an Prüfungen ohne vorherige theoretische und praktische Ausbildung (wie bisher) ist nicht möglich. Durchführung der theoretischen Prüfung im Multiple Choice Verfahren.
- ☞ Von der Verpflichtung zur praktischen Ausbildung und Prüfung werden folgende Ausnahmen zugelassen:
 - Nachweis adäquater praktischer Fähigkeiten
 - Mindestens 2-wöchige Charter im Rahmen der Charterbescheinigung (für Amtlichen Sportbootführerschein unter Maschine). Die Charter darf zum Zeitpunkt der Prüfung nicht länger als ein Jahr zurückliegen.
 - Mindestens 2-wöchige Charter einer Segelyacht im Rahmen von Flottillencharter und Bestätigung durch ein zertifiziertes Charterunternehmen oder eine zertifizierte Wassersportschule (für Amtlichen Sportbootführerschein unter Maschine/Segel). Die Charter darf zum Zeitpunkt der Prüfung nicht länger als ein Jahr zurückliegen.
 - Durch Vorlage eines VDWS Windsurfing-Grundscheines im Rahmen des Erwerbs des Sportbootführerschein unter der Antriebsart Segel/Windsurfen.

In Hinblick auf die Erweiterung der praktischen Ausbildung sollte praxisnah vorgegangen werden. Wir begrüßen den bereits anlässlich der Sicherheitskonferenz gemachten Vorschlag, MOB-Manöver praxisnah durch Dummys einzuüben. Die Aufnahme von Nachtfahrten in die praktische Ausbildung lehnen wir nachdrücklich ab. Nur ein verschwindend geringer Teil der Bootsfahrer unternimmt Nachtfahrten. Themen wie Reiseplanung, Einweisung der Crew, Zusammenspiel mit der Berufsschiffahrt, Wetterkunde etc. sollten innerhalb der theoretischen Ausbildung ebenso verstärkt berücksichtigt werden wie der Gebrauch von GPS-Geräten. Außerdem sollte wie unter 3.5.2 vorgeschlagen, während der praktischen Ausbildung eine Einweisung in die Handhabung pyrotechnischer Signalmittel erfolgen. Die Einweisung ersetzt den bisherigen Sachkundenachweis.

3.4. Verordnungen für den Charterbereich Touristische Nutzung von Sportbooten

Boote und Yachten, die im Binnenbereich- und Seebereich verchartert werden sollen, benötigen eine Abnahme (Bootszeugnis) durch die Wasser- und Schifffahrtsämter. Grundlagen hierfür sind die Sportbootvermietungs-Verordnung-Binnen und die Seesportboot-Verordnung. Vergleicht man den Inhalt dieser beiden Verordnungen werden kaum nachvollziehbare Unterschiede sichtbar. Während im Binnenbereich öffentlich bestellte und vereidigte sowie zertifizierte Boots- und Yachtverständige als Besichtiger zugelassen sind, ist dies im Seebereich nicht vorgesehen. Die Gültigkeitsdauer eines Bootszeugnisses für ein werftneues, CE-zertifiziertes Fahrzeug beträgt im Binnenbereich 10 Jahre, im Seebereich lediglich 3 Jahre.

Wir schlagen daher vor, beide Verordnungen mit dem Ziel zu überarbeiten, dass die Verordnungen angeglichen und soweit wie möglich harmonisiert werden.

3.4.1 Seesportboot-Verordnung

3.4.1.1. Besichtiger

§ 6 Absatz 2 der SeesportbootVO sieht vor, dass der Eigentümer eines Sportbootes im Rahmen der Erteilung eines Bootszeugnisses einen Besichtiger der Seeberufsgenossenschaft oder eine anerkannte Klassifikationsgesellschaft beauftragen kann.

Wir schlagen vor, öffentlich bestellte und vereidigte sowie durch ein akkreditiertes Zertifizierungsunternehmen nach EN 45013 zertifizierte Boots- und Yachtsachverständige in das Verfahren zu integrieren und als Besichtiger zuzulassen.

Öffentlich bestellte und vereidigte sowie zertifizierte Sachverständige verfügen über die notwendige Qualifikation, die Besichtigung von Charteryachten vorzunehmen und die Erteilung des Bootszeugnisses durch die Zulassungsbehörde vorzubereiten. Das Verfahren wird dadurch beschleunigt und bisherige unnötige Wartezeiten werden abgebaut. Darüber hinaus führt die Einbeziehung tendenziell zu sinkenden Besichtigungskosten durch mehr Wettbewerb. In Binnenbereich hat sich die Einbeziehung von Sachverständigen bereits seit Jahren bewährt.

3.4.1.2. Mindestausrüstung

Die SeesportbootVO schreibt als Anlage zum Abnahmeprotokoll eine Mindestausrüstungsliste für große Sportboote vor.

Wir schlagen vor, die Mindestausrüstung für große Sportboote in Abhängigkeit vom Fahrtgebiet zu definieren und nicht an die Größe der Charteryachten zu binden.

Die Bindung der Mindestausrüstung an die Schiffsgröße ist nicht sachgerecht. Es gibt keinen Zusammenhang von der Schiffsgröße und dem Fahrtgebiet im Charterbereich. So macht es unserer Meinung nach z. B. keinen Sinn, UKW-Sprechfunkanlagen für Charterschiffe über 12 m Länge vorzuschreiben, wenn bekannt ist, dass sich diese Schiffe ausschließlich im Küstenbereich bewegen.

3.4.1.3. Nutzung von Sportbooten für touristische Zwecke

Gemäß der SeesportbootVO unter Bezugnahme auf die Schiffssicherheitsverordnung darf ein Sportboot nur dann gewerbsmäßig genutzt werden, wenn es ein Sicherheitszeugnis der See-Berufsgenossenschaft besitzt. Außerdem werden je nach Seegebiet bestimmte Fahrerlaubnisse für Schiffsführer und Besatzung vorgeschrieben.

Mit diesen Bestimmungen übernimmt die SeesportbootVO im Wesentlichen die strengen Vorschriften, die an die gewerbliche Personenschiffahrt gestellt werden. Diese Übernahme ist aus mehreren Gründen nicht sachgerecht und führt zu einer erheblichen Beschränkung touristisch wünschenswerter Aktivitäten. Hierzu gehören beispielsweise Angel-, Tauch- und Besichtigungsfahrten.

Im Gegensatz zur gewerblichen Personenschiffahrt steht für die vorgenannten Aktivitäten nur ein kurzer Saisonabschnitt zur Verfügung. Angel-, Tauch- und Besichtigungsfahrten von Sportbooten aus können daher nur als Nebenerwerb betrieben werden. Außerdem ist die Personenzahl auf 12 begrenzt. Sportboote werden darüber hinaus nach anderen Kriterien entwickelt und gebaut als Schiffe für die kommerzielle Personenschiffahrt, da wassertouristische Anforderungen im Vordergrund stehen.

Die Anpassung von Sportbooten an die Anforderungen der SchiffssicherheitsVO ist daher so aufwendig (siehe Beispielrechnung Anlage 4), dass dies in keinem wirtschaftlich sinnvollen Verhältnis zu den beschränkten Einnahmemöglichkeiten steht. In der Praxis unterbleibt daher meist eine Umrüstung und demzufolge entfallen die gerade unter regionaltouristischem Aspekt wichtigen Angebote. Die SchiffssicherheitsVO enthält zwar allgemeine Ausnahme- und Befreiungsvorschriften, diese werden aber durch die See-Berufsgenossenschaft regelmäßig restriktiv und teils auch willkürlich angewendet.

Die gleiche restriktive und uneinheitliche Behandlung gilt auch für Ausbildungsfahrzeuge für den Segel- oder Motorbootsport. Auch hier kann die See-Berufsgenossenschaft Ausnahmen zulassen, soweit die Sportfahrzeuge nur vorübergehend bis zu einem Zeitraum von 6 Wochen im Jahr zu Ausbildungszwecken eingesetzt werden.

Wir halten auch unter sicherheitspolitischen Erwägungen ein solch hohes Regelungsniveau nicht für notwendig. Zweifellos müssen an Sportboote die für Angel-, Tauch-, Besichtigungs- und Ausbildungszwecke eingesetzt werden, höhere Anforderungen an das Sicherheitsniveau gestellt werden als an privat genutzte Fahrzeuge. Diese Anforderungen sollten sich aber auf die Ausrüstung der Schiffe und die Fahrtgebiete beziehen, nicht aber auf den Umbau.

Wir schlagen daher folgendes vor:

- ➔ Die Schiffssicherheitsverordnung ist so zu verändern, dass Sportfahrzeuge bis zu einer Länge von 15 m, die für Angel-, Tauch-, Besichtigungs- und Ausbildungsfahrten bis zu einer Entfernung von 6 sm zur Basislinie eingesetzt werden, vom Anwendungsbereich ausgenommen bleiben. Für diese Sportfahrzeuge ist lediglich das Bootszeugnis entsprechend der SeesportbootVO vorgeschrieben.
- ➔ Innerhalb der 6 sm Grenze wird für den Schiffsführer der zusammengefasste Amtliche Sportbootführerschein vorgeschrieben.

Diese Regelung ist sachgerecht, da sie die erhöhten Sicherheitsanforderungen an gewerblich genutzte Sportfahrzeuge berücksichtigt, gleichzeitig aber sicherstellt, dass solche touristisch wertvollen Angebote nicht überzogenen Regelungen zum Opfer fallen.

Wir möchten darauf hinweisen, dass im Binnenbereich solch weitgehende Vorschriften nicht existieren. Angel-, Tauch-, Ausbildungs- und Besichtigungsfahrten sind jederzeit möglich. Es genügt die Abnahme des Fahrzeuges nach der SportbootvermietungsVO-Binnen. Im Binnenbereich hat sich diese Regelung seit Jahren bewährt. Tatsächlich ist nicht erkennbar, dass zwischen dem Befahren der Müritz (Binnen) und der Boddengewässer (See) aus dem Blickwinkel der Sicherheit Unterschiede bestehen sollen. Die vorgeschlagene Zonierung von 6 sm zur Basislinie trägt diesen Erwägungen Rechnung.

3.4.2 Sportbootvermietungsverordnung-Binnen

Die Regelungen zur Charterbescheinigung innerhalb der Sportbootvermietungsverordnung - Binnen haben sich bewährt.

Wir schlagen vor, weitere Gewässerabschnitte in den Anwendungsbereich aufzunehmen. Hierzu werden wir gesondert Vorschläge unterbreiten.

3.4.3. Trinkwasserverordnung

Gemäß der Trinkwasserverordnung 2001 müssen Wasserversorgungsanlagen auf gewerblich genutzten Schiffen die vorgeschriebene Trinkwasserqualität zu jedem Zeitpunkt garantieren. Die Charterunternehmer sind daher verpflichtet, die Wasserqualität überprüfen zu lassen und ein Trinkwasserzeugnis bereitzuhalten. Diese Regelung führt im Charterbereich zu erheblichen Problemen. Ein vor der Chartersaison eingeholtes Trinkwasserzeugnis bescheinigt die gegenwärtige, nicht aber die dauerhafte Unbedenklichkeit der Anlage.

Charterboote werden während einer vergleichsweise kurzen Saison (ca. 24 Wochen) in der Regel für eine oder mehrere Wochen vermietet. Während der Vermietdauer füllt der Charterkunde die Wassertanks und es kann vom Charterunternehmer nicht überprüft werden, welche Wasserqualität in Häfen oder an Anlegestellen an Bord übernommen wird. Im Ergebnis ist es dem Charterunternehmer also unmöglich, die gesetzlichen Vorschriften einzuhalten, da er auf die Qualität des Trinkwassers an Bord keinen Einfluss hat.

Wir schlagen daher vor, die Trinkwasserverordnung dahingehend zu verändern, dass gewerblich genutzte Sportboote ausgenommen werden.

3.5. Sonstige Patente und Bescheinigungen

3.5.1 Funkzeugnisse

Auch für diesen Bereich gelten die unter Punkt 3.3.2. gemachten Ausführungen. Theoretisches Prüfungswissen gerät schnell in Vergessenheit, wenn es nicht permanent angewendet wird. Permanente Routinen sind besonders im Bereich des Funkwesens in der Sport- und Freizeitschiffahrt nicht gegeben.

Die Funkanlagen werden vorwiegend als „Notanker“ betrachtet, um in Gefahrensituationen Hilfe herbeiholen zu können. Sie dienen nicht der permanenten Kommunikation. Es kann daher nicht erwartet werden, dass sich der Schiffsführer gerade unter der Anspannung einer Gefahrensituation an das gelernte Wissen erinnert. Vor allem dann nicht, wenn die Prüfung Monate oder gar Jahre zurück liegt. In diesem Zusammenhang wurde verschiedentlich auf die bestehenden Funkvorschriften im Bereich des Luftverkehrs hingewiesen. Diese Argumentation übersieht das Wesentliche. Während im Luftverkehr Funkanlagen ständig bedient werden müssen, bleibt dies in der Sportschifffahrt der Ausnahmefall.

Vor diesem Hintergrund ist das theoretische Prüfungswissen, welches beim SRC und UBI, der beiden für die Sportschifffahrt wesentlichen Zeugnisse, verlangt wird, mehr als zweifelhaft. Ein Beitrag zur Sicherheit kann unter den gegebenen Nutzungsbedingungen in der Sportschifffahrt (selten bis nie) jedenfalls kaum erwartet werden.

Im Vergleich zu den Ausbildungs- und Prüfungsinhalten in anderen EU-Mitgliedsstaaten fällt auf, dass die Inhalte in Deutschland künstlich aufgebläht erscheinen. Während sich andere EU-Mitgliedsstaaten an wesentlichem, auch nach längerer Zeit reproduzierbaren, Inhalten orientieren, wird in Deutschland der Prüfungsumfang unnötig ausgedehnt und damit der Erwerb von Funkzeugnissen erschwert. Beispiele hierfür sind die unzähligen Abkürzungen, technischen bzw. physikalischen Grundlagen sowie gesetzlichen Grundlagen.

Wir schlagen daher vor, den theoretischen Prüfungsstoff von der Vielzahl an unsinnigen und entbehrlichen Fragen zu Abkürzungen, technischen Details oder gesetzlichen Grundlagen zu befreien. Kein durchschnittlicher Anwender wird sich daran selbst nach wenigen Wochen erinnern können. Wir sind gerne bereit, zu einem späteren Zeitpunkt hierzu konkrete Vorschläge vorzulegen.

Im Bereich des Chartergewerbes führt die Funkzeugnispflicht zu zusätzlichen Problemen. Lediglich 5 – 8% der Schiffseigner verfügen über die notwendige Qualifikation. Mit Funkanlagen ausgerüstete Charteryachten werden also in der Praxis von Charterern mit und ohne Funkzeugnis gemietet. Dementsprechend muss das Unternehmen in der Lage sein kurzfristig zu reagieren.

Wir schlagen daher vor, gemeinsam mit der Bundesnetzagentur die Voraussetzungen für eine temporäre Frequenzuteilung zu schaffen.

Aus unserer Sicht wäre dies kein Problem unter der Voraussetzung, dass die Bundesnetzagentur entsprechend schnelle Kommunikationsmöglichkeiten schafft. Da die Daten des Schiffes/Gerätes einmal hinterlegt und die Frequenzuteilung erteilt wurde, bestehen aus unserer Sicht keine Hinderungsgründe, die Frequenzuteilung für bestimmte Zeitabschnitte ruhen bzw. wieder aufleben zu lassen.

3.5.2 Pyrotechnische Signalmittel

Zu diesem Thema geht unser Vorschlag in die gleiche Richtung. Die Argumentation hinsichtlich der typischen Nutzung in der Sport- und Freizeitschifffahrt und die daraus folgenden Konsequenzen für Prüfungen, entspricht dem unter dem Punkt „Funkzeugnisse“ Gesagten.

Wir schlagen daher vor, auf den Sachkundenachweis zu verzichten. Aus unserer Sicht ist eine praktische Einweisung völlig ausreichend. Darüber hinaus schlagen wir vor, die Einweisung in den praktischen Teil der Ausbildung zum Amtlichen Sportbootführerschein zu integrieren.

Führern von Wasserfahrzeugen, z.B. Seekajakfahrern, die keinen Amtlichen Sportbootführerschein benötigen, soll die Möglichkeit eingeräumt werden, eine praktische Einweisung zu absolvieren, ohne dass sie den Amtlichen Sportbootführerschein ablegen müssen. In diesem Fall würde die Ausbildungsstätte die erfolgreiche Einweisung in geeigneter Form bestätigen.

3.6 Ausrüstungsvorschriften für Binnen- und Seeschiffahrtsstraßen

Einer sinnvollen Mindestausrüstung von Sportbooten im Binnen- und Seebereich kommt im Zusammenhang mit der Sicherheit auf dem Wasser eine wesentliche Bedeutung zu. Bisher wurde im Bereich der Ausrüstung von Privatyachten auf Freiwilligkeit gesetzt. Die Veröffentlichungen des BMVBS geben hierzu entsprechende Hinweise.

Eigene Erfahrungen sowie die Erkenntnisse der Wasserschutzpolizeien weisen darauf hin, dass es insbesondere bei kleineren Sportbooten Mängel bei der Ausrüstung gibt. In vielen Fällen entspricht die Ausrüstung nicht dem Gefährdungspotenzial des Fahrtgebietes, ist unvollständig, veraltet und in vielen Fällen nicht ausreichend gewartet.

Dennoch vertreten wir die Auffassung, dass eine Mindestausrüstungspflicht eher kontraproduktiv wirken würde. Die Erfahrung in anderen EU-Mitgliedsstaaten mit Mindestausrüstungspflicht zeigt, dass sich Bootseigner unter diesen Gegebenheiten eher am untersten Ausrüstungsniveau im Sinne der Qualität orientieren. Die Ausrüstung wird zwar dadurch möglicherweise komplettiert, die Einsicht in die Notwendigkeit einer qualitativ hochwertigen Ausrüstung und damit das Sicherheitsbewusstsein aber nicht gefördert. Ein vernünftiges Sicherheitsdenken lässt sich also offensichtlich nicht verordnen.

Stattdessen schlagen wir vor, dass Wirtschaft, Verbraucherverbände und zuständige Behörden eine gemeinsame Informationskampagne entwickeln, um das Sicherheitsbewusstsein im Sportbootbereich zu erhöhen.

Die genannten Kreise unternehmen bereits die unterschiedlichsten Aktivitäten in diese Richtung. Ein gemeinsames, abgestimmtes und integriertes Konzept würde unserer Auffassung nach aber schneller zum Erfolg führen.

3.7. Kennzeichnungsverordnung

Kennzeichen werden derzeit im Wesentlichen von den Wasser- und Schifffahrtsämtern, die den amtlichen Ausweis für Kleinfahrzeuge ausstellen, und von den Verbänden (ADAC, DMV, DSV) im Rahmen des amtlich anerkannten Internationalen Bootscheines (IBS) erteilt. Für den Seebereich ist eine Kennzeichnung nicht vorgeschrieben.

Die derzeitige Situation ist aufgrund der Zersplitterung unbefriedigend und stellt gerade die Wasserschutzpolizei vor permanente Probleme, da eine Zuordnung eines Sportbootes zu einem Halter schwierig ist. Entweder das Fahrzeug verfügt überhaupt nicht über ein Kennzeichen (Seebereich) oder verschiedene Register müssen parallel abgefragt werden, da eine Zusammenführung der Daten an einer Stelle nicht stattfindet.

Wenn schon Kennzeichen erteilt werden, gibt es aus unserer Sicht keinen erkennbaren Grund, den Seebereich von dieser Verpflichtung zu befreien. Die Vorteile dieser Ausdehnung auf den Seebereich liegen klar auf der Hand. Es bieten sich bessere Kontrollmöglichkeiten in den Bereichen des Grenzverkehrs an. Aber auch bei Unfällen, Diebstahl, Schmuggel, Umwelt- und Verkehrsvergehen wird den ausführenden Organen die Arbeit erheblich erleichtert.

Eine einheitliche Regelung im Binnen- und Seebereich ist sachgerecht und führt wie eine einheitliche Regelung im Führerscheinwesen zu Klarheit.

Bei einem geschätzten Bestand von ca. 500.000 Sportbooten in Deutschland halten wir den momentanen Zustand für anachronistisch.

Wir schlagen daher die folgende Regelung vor:

- ***Die Kennzeichnungspflicht wird auf den Seebereich ausgedehnt. Die Anforderungen und Vorgaben entsprechen der gleichen Regelung wie im Binnenbereich. Kennzeichnungspflicht also für Boote von mehr als 3PS (2,21 kW) und 5,50m Rumpflänge.***
- ***Mit der Vergabe der Kennzeichen werden ausschließlich die Verbände (ADAC, DMV, DSV) beliehen.***
- ***Die Verbände werden verpflichtet, die Daten nach einer einheitlichen Programmstruktur zu erheben, zu speichern und an einer zentralen Stelle zusammenzufassen. Die Programmstruktur ist so auszulegen, dass Auswertungen nach allen gespeicherten Details möglich sind.***
- ***Staatliche Stellen oder Register, die ggf. Kennzeichen erteilen, erfassen die Daten nach der gleichen Programmstruktur und leiten sie an die zentrale Stelle weiter.***
- ***Sämtliche Kennzeichen- vergebenden Stellen werden verpflichtet, bei bereits in Dienst gestellten Fahrzeugen nur Kennzeichen zu erteilen, wenn eine Austragungsbescheinigung der bisherigen Stelle vorgelegt werden kann.***
- ***Das Zentralregister wird im Rahmen des Datenschutzgesetzes verpflichtet, entpersonalisierte Daten und Auswertungen interessierten Stellen, wie Wirtschafts- oder Tourismusverbände, auf Antrag und gegen Entgelt zugänglich zu machen.***

3.8. Wasserpacht

Die Neufassung der Verwaltungsvorschrift VV-WSV 2604 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung führt zu einer deutlichen Anhebung der Nutzungsentgelte für bundeseigene Land- und Wasserflächen. Diese Anhebung ist im Wesentlichen auf die folgenden Maßnahmen zurückzuführen:

- ☉ Erhöhung der Nutzungsentgelte je qm
- ☉ Einbeziehung von Verkehrsflächen in die Berechnung der Wasserpacht
- ☉ Orientierung der Nutzungsentgelte an ortsüblichen Verkehrswerten
- ☉ Wegfall der Entgeltdifferenzierung von Land- und Wasserflächen

Diese Maßnahmen haben zu einer Kostenexplosion für die Hafenbetreiber geführt (siehe Beispielrechnung Anlage 3). Durch die Einbeziehung von Verkehrsflächen steigt die zu pachtende Wasserfläche für den Hafenbetreiber beträchtlich. Gleichzeitig werden Land- und Wasserflächen zu gleichen Kostenansätzen von bis zu 3,50 Euro/qm verpachtet. Die Orientierung an den örtlichen Verkehrswerten führt dazu, dass fast ausnahmslos der Höchstbetrag von 3,50 Euro/qm in Rechnung gestellt wird, da Wasserlagen selbstverständlich zu den teuersten Lagen zählen, obgleich Industrieflächen am Wasser vielerorts deutlich preiswerter zur Miete angeboten werden.

Die durch diese undifferenzierte und kaum nachvollziehbare Berechnungsmethode hervorgerufene Kostensteigerung gefährdet den Erhalt und den weiterhin notwendigen Ausbau der maritimen Infrastruktur.

Gleichzeitig führt diese Vorgehensweise zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen, da nicht alle Hafenbetreiber aufgrund unterschiedlicher Vertragslaufzeiten, fehlender Unterlagen und/oder mangelnder Kapazität in den Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen zum gleichen Zeitpunkt mit Kostensteigerungen rechnen müssen.

Wir schlagen daher vor, die Verwaltungsvorschrift grundlegend zu überarbeiten. Hierzu sollten, im Gegensatz zur bisherigen Vorgehensweise, sämtliche betroffenen Kreise, also auch die Wirtschafts- und Tourismusorganisationen, mit einbezogen werden.

3.9. Rechtsgefüge in der Sportschifffahrt

Sowohl im Bereich Binnen wie im Bereich See existiert eine Vielzahl an Gesetzen und Verordnungen. Selbst für Fachleute ist der Bereich kaum überschaubar, zumal viele Bestimmungen aus rechtstechnischen Gründen an Gesetze und Verordnungen angehängt werden, wo sie kaum jemand vermutet. Allein aus rechtssystematischer Sicht macht es also Sinn, diesen Bereich neu zu ordnen.

Wir schlagen daher vor, Gesetze und Verordnungen, die sich an die Sport- und Freizeitschifffahrt wenden, zu einem Sportschifffahrtsrecht zusammenzufassen.

4. Zusammenfassung

Die Wassersportwirtschaft hat sich in Deutschland zu einem erstzunehmenden Wirtschaftsfaktor entwickelt. Rund 6,3 Millionen Menschen üben eine der verschiedenen Wassersportaktivitäten regelmäßig aus und generieren einen Primärumsatz von rund 3 Milliarden Euro jährlich. Die weitere positive Entwicklung hängt nicht zuletzt von den rechtlichen Rahmenbedingungen ab.

4.1. Sport- und Freizeitschifffahrt ist sicher

Aufgrund der zur Verfügung stehenden Daten gibt es in der Sport- und Freizeitschifffahrt kein Sicherheitsproblem. Der Bereich ist, auch im Vergleich zu anderen Freizeitaktivitäten, sicher. Im Gegensatz zu den Aussagen anlässlich der Sicherheitskonferenz sehen wir keine Notwendigkeit zur Anhebung des Regulierungsniveaus. Im Gegenteil, bei genauerer Analyse des Gefährdungspotentials sehen wir weit reichende Möglichkeiten zur Deregulierung. Hierzu liegen nun detaillierte Vorschläge vor.

4.2. Führerscheinwesen liberalisieren Ausbildungssituation verbessern

Aus unserer Sicht gilt es insbesondere im Einsteigerbereich Hemmschwellen abzubauen. Führerscheinvorschriften im Einsteigerbereich führen nicht zu einem Sicherheitsgewinn. Dies dokumentieren die weitaus liberaleren Regelungen in Skandinavien, Großbritannien, Italien und anderswo. Liberalität und Sicherheit sind dort kein Widerspruch. Diese Erfahrung wird durch die Charterscheinregelung in Deutschland eindrucksvoll bestätigt.

In den Bereichen, in denen aufgrund des Gefährdungspotentials Befähigungsnachweise angebracht sind, sollten praktische Ausbildungsinhalte gestärkt werden. Theoretische Ausbildungsinhalte sollten aufgrund der besonderen Nutzungsgewohnheiten auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben. Mühsam erarbeitetes Prüfungswissen, das mangels praktischer Relevanz und Anwendungsmöglichkeiten nach kurzer Zeit in Vergessenheit gerät, leistet keinen Beitrag zur Sicherheit. In diesem Zusammenhang ist eine Verbesserung der Ausbildungssituation unerlässlich. Die von uns vorgeschlagenen Maßnahmen unterstützen eine qualitativ hochwertige Ausbildung.

Das von uns vorgeschlagene Führerscheinkonzept berücksichtigt die wesentlichen Gefährdungskriterien sowie die positiven Erfahrungen anderer EU-Mitgliedsstaaten, stärkt elementare praktische Ausbildungsinhalte und berücksichtigt bereits erworbene Fähigkeiten. Die Zusammenfassung zu einem einheitlichen Amtlichen Sportbootführerschein führt zu mehr Transparenz im In- und Ausland und berücksichtigt die ohnehin bestehende Tendenz beide bisherigen Führerscheine, Binnen und See, zu erwerben.

4.3. Gewerbliche und touristische Nutzung von Booten erleichtern

Im Bereich der gewerblichen Vermietung und der touristischen Nutzung von Booten setzen wir uns für pragmatische Lösungen ein. SeesportbootVO und SportbootvermietungsVO Binnen müssen harmonisiert werden. Ausrüstungsvorschriften sollten in Abhängigkeit vom Fahrtgebiet festgelegt werden. Die gerade unter regionalen Aspekten wünschenswerte touristische Nutzung von Booten kann durch eine Änderung der SchiffssicherheitsVO erreicht werden. Es ist nicht nachvollziehbar und auch unter Sicherheitsaspekten nicht erforderlich, an die touristische Nutzung dieselben Anforderungen zu stellen wie an die Personenschiffahrt.

4.4. Kennzeichnungsverordnung vereinheitlichen

Das Ausnehmen des Seebereiches aus der Kennzeichnungspflicht ist angesichts des ständig anwachsenden Bootsbestandes nicht mehr vertretbar. Eine flächendeckende Kennzeichnungspflicht, durchgeführt durch die beliebigen Verbände bei gleichzeitiger Vereinheitlichung der Programmstruktur und Zusammenführung der Daten ermöglicht und vereinfacht den Vollzugsbehörden die notwendigen Kontrollen. Darüber hinaus darf vermutet werden, dass private Organisationen diese Dienstleistung effizienter wahrnehmen können.

Die eingangs genannten Verbände vertreten die Auffassung, dass die vorgeschlagenen Deregulierungsmaßnahmen der Sportschiffahrt und dem Wassertourismus in Deutschland erhebliche zusätzliche Impulse verleihen werden und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft im internationalen Wettbewerb erheblich stärken.

München/Köln/Hamburg, den 26. Juli 2006



Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V. (ADAC)
Bereich Sportschiffahrt



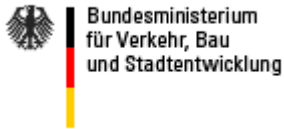
Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. (BWVS)



Deutscher Boots- und Schiffbauer-Verband (DBSV)

Anlagen:

- *Protokoll Sicherheitskonferenz für den Seebereich*
- *Statistik Chartermarkt 2005*
- *Führerscheinbestimmungen innerhalb Europas*
- *Beispielrechnung Umrüstung eines Bootes gemäß Schiffssicherheitsverordnung*



Sicherheitskonferenz für die Sportschifffahrt im Seebereich

Ergebnisprotokoll der Sicherheitskonferenz für die Sportschifffahrt im Seebereich vom
6. April 2006 im BMVBS in Bonn Bonn, 21 April 2006

Teilnehmer: siehe beigefügte Liste

1.	Allgemeines.....	1
2.	Ursachen.....	2
3.	Lösungsvorschläge	2
	3.1 Ausbildung	2
	3.2 Zulassungsvoraussetzungen.....	3
	3.3 Führerschein	4
	3.4 Führerscheinprüfungen	4
	3.5 Ausrüstungs- und Anwendungspflicht/-empfehlung	5
4.	Rechtsgefüge	5
5.	Sonstiges	6

1. Allgemeines

In seinem Grußwort dankte Staatssekretär Hennerkes den Sportbootverbänden und –vereinen für deren besondere soziale Leistungen. Durch die Zunahme des Seeverkehrs bekämen Sicherheitsmaßnahmen im Sportbootbereich immer größere Bedeutung. Die bestehenden Instrumente zur Gewährleistung der Sicherheit bedürften daher einer grundlegenden Überarbeitung, die sich nicht nur auf inhaltliche Korrekturen beschränken dürfe, sondern auch die Struktur des Rechtsgefüges einbeziehen müsse. Der Staatssekretär bot daher allen Beteiligten eine Sicherheitspartnerschaft an, mit dem Ziel, die Expertise und Interessen möglichst vieler Beteiligter in den Gestaltungsprozess einzubringen.

Seit 2003 hat sich nach Statistiken der BSU die Zahl der gemeldeten Sportbootunfälle im Seebereich nach einer seit Mitte der 1980er Jahre andauernden Phase der stetigen Abnahme von 90 (2003) auf 141 (2005) erhöht. Kleinfahrzeuge werden durch die Statistiken der BSU nicht erfasst. Die Zahl der Sportbootunfälle mit Todesfolge entwickelte sich von 6 (2003) auf 13 (2004) und 8 (2005). Während sich die Zahl der Sportbootunfälle in der Nordsee auf gleich bleibendem Niveau bewegt, steigen die Zahlen der Sportunfälle in der Ostsee.

2. Ursachen

- Schlechte Seemannschaft (genauere Bestimmungen des Begriffs erforderlich),
- Mangelhafte Ausbildung,
- Fehlende Fahrpraxis,
- Fehlende Revierkenntnis,
- Schlechte Reiseplanung,
- Keine Einweisung der Mitreisenden,
- Defizite im Erkennen von Gefahrensituationen,
- Fehlende Wetterkenntnisse,
- Unkenntnis über die Verfahren bei Überbordgehen (Mensch-über-Bord-Manöver),
- Rettungswesten wurden nicht getragen,
- Nichtbeachtung der Kollisions-Verhütungs-Regeln

- Rettungsmittel waren nicht einsatzbereit,
- Unzureichende Ausrüstung insbesondere auf kleinen Booten,
- Technische Einrichtungen zum Bergen von Überbordgegangenen fehlen (z.B. Badeleiter),
- Untermotorisierung wegen Führerscheinplicht ab 3,68 KW,
- Technische Mängel (insbesondere Motorboote).

3. Lösungsvorschläge

3.1 Ausbildung

Alle Teilnehmer waren sich darin einig, dass der Ausbildung eine entscheidende Bedeutung bei der Verbesserung der Sicherheit in der Sportschiffahrt im Seebereich zukommt. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Vereine, die einen großen Anteil an der Ausbildung haben, nicht mit unerfüllbaren Regeln überfrachtet werden. Ausbildung sollte Voraussetzung für die Prüfung werden. Insbesondere die Sportverbände setzen auf Prävention durch Ausbildung und Wiederauffrischkurse.

- Standards für die Ausbildung, die Zahl der Stunden, deren Inhalte sowie die Ausbildungsstätten sollten vorgeschrieben werden oder
- ISO- oder DSV-Zertifizierung der Ausbildungsstätten,

- Nachweis durch die Ausbildungsstätten, dass bestimmte Ausbildungsinhalte vermittelt wurden,
- Schaffung eines Sicherheitsbewusstseins während der Ausbildung,
- Wiederauffrischung der Kenntnisse,
- Inhalte der Reiseplanung vermitteln (Checkliste),
- Einweisung der Crew,
- Verbessertes Lehrmaterial,
- Überarbeitung der BMVBS-Broschüren zur Sicherheit auf See,
- Zusammenspiel zwischen Freizeit- und Berufsschiffahrt stärker berücksichtigen,
- Praktische Ausbildung auch unter erschwerten Bedingungen (z. B. Nachtfahrten),
- MOB-Manöver mit Dummy,
- Weiterqualifizierung.

Beschlüsse:

1. Es werden Vorschriften über die Ausbildungsstätten und Ausbildungsinhalte erarbeitet.
2. Reiseplanung, Einweisung der Crew, Zusammenspiel mit der Berufsschiffahrt sowie Übungen des MOB mit einem Dummy werden obligatorische Bestandteile der Ausbildung.
3. BMVBS wird die Broschüre „Sicherheit im See- und Küstenbereich“ und den Leitfaden für Wassersportler „Sicherheit auf dem Wasser“ zusammenführen und inhaltlich überarbeiten.
4. Die Sportbootverbände werden auf ihre Mitgliedsvereine einwirken, mehr Auffrischkurse anzubieten.

3.2 Zulassungsvoraussetzungen

Zwar wurde das Thema Eignung angesprochen, jedoch nicht weiter vertieft. Ein Seemeilennachweis als Zulassungsvoraussetzung zur Prüfung wurde abgelehnt. Über mögliche regelmäßige Tauglichkeitsnachweise wurde keine Einigung erzielt.

Beschlüsse:

1. Die für die Führerscheinprüfung erforderliche Anzahl an Fahrstunden und die Anforderungen an die praktische Ausbildung unter besonderen Bedingungen (z. B. Nachtfahrten) werden geregelt.

2. Es werden kein Seemeilennachweis vor der Führerscheinprüfung und keine regelmäßigen Tauglichkeitsnachweise gefordert.
3. BMVBS prüft, ob die geforderten Seemeilennachweise in der Sportseeschifferscheinverordnung ihren Zweck erfüllen.

3.3 Führerschein

2005 hatte das BMVBS bereits die Anforderungen für die praktische Prüfung erhöht.

- Der Geltungsbereich des Sportbootführerscheins-See sollte auf noch zu bestimmende Gewässer beschränkt werden.
- Fahrtgebiete sollten unterschiedlich bewertet werden.
- Es soll geprüft werden, ob eine Beschränkung der Gültigkeitsdauer der Fahrerlaubnisse sinnvoll ist.
- Es soll geprüft werden, ob eine Begrenzung der Gültigkeit des Sportbootführerscheins auf eine maximale Motorleistung sinnvoll ist.

Beschlüsse:

1. Der Geltungsbereich des Sportbootführerscheins-See wird auf noch zu bestimmende Gewässer begrenzt.

3.4 Führerscheinprüfungen

- Inhaltlich sollten die Prüfungen erweitert werden, wobei besondere Aufmerksamkeit der Reiseplanung, zum Beispiel durch eine Kartenaufgabe, und dem MOB gewidmet werden sollte.
- BMVBS soll prüfen, ob die Durchführung des MOB-Manövers mit einem Dummy, dessen Gewicht dem eines Menschen entspricht, vorgeschrieben werden sollte. Auf jeden Fall sollte das MOB stärker in der Prüfung verankert werden.
- BMVBS sollte auch prüfen, ob Fragen zum Global Positioning System (GPS) in den Fragenkatalog aufgenommen werden müssten.

Beschlüsse:

1. In der Prüfung soll das MOB stärkeres Gewicht bekommen.

3.5 Ausrüstungs- und Anwendungspflicht/-empfehlung

Über eine Anwendungspflicht, zum Beispiel von Rettungswesten, konnte kein Konsens erzielt werden. Diese scheint nach Auskunft der Vollzugsbehörden praktisch kaum kontrollierbar. Allerdings sollte in den Broschüren des BMVBS mehr Gewicht auf die Empfehlung zur Anwendung von Sicherheitsausrüstungen gelegt werden.

Die Wasserschutzpolizei stellt fest, dass es insbesondere auf kleinen Sportbooten Mängel bei der Ausrüstung gibt. Es wurde unter anderem die Auffassung vertreten, dass das BMVBS eine Ausrüstungspflicht in folgenden Bereichen prüfen sollte:

- Funkanlagen (möglicherweise in Abhängigkeit von Schiffsgröße und/oder Fahrtgebiet),
- Satellitennavigation,
- Rettungswesten und Lifebelts.

Dabei sollten auch die Schiffsgrößen berücksichtigt werden.

Hinsichtlich der Einstieghilfen konnte zwar kein Kompromiss erzielt werden. Jedoch waren sich alle Teilnehmenden einig, dass nach technischen Lösungen für die Erleichterung des Bergens von Überbordgegangenen gesucht werden sollte.

Beschlüsse:

keine.

4. Rechtsgefüge

Die gesetzlichen Regelungen für die Sportschifffahrt im Seebereich werden insgesamt als zu komplex und unflexibel angesehen. Für die Betreiber und die Vollzugsbehörden seien die Regelungen oftmals nicht nachvollziehbar und zu juristisch.

- Ziel einer solchen Überarbeitung und Konsolidierung sollte es sein, die bestehenden und zu ergänzenden Regelungen für Bau, Ausrüstung und Betrieb der Sportboote sowie der Ausbildung und Prüfungen für die Sportschifffahrt im Seebereich zusammenhängend, möglicherweise in einem Rechtsinstrument zu verankern.
- Dabei sollte insbesondere auf Einfachheit und Klarheit geachtet werden.
- Es soll geprüft werden, ob inhaltliche Redundanzen bestehen.
- Eine Neudefinition des Begriffs Sportboot, der die je nach Verordnung unterschiedlichen Begrifflichkeiten erfasst, ist erforderlich.

- Unterschiedliche Fahrtgebiete könnten unterschiedlich bewertet werden.
- Zwischen Fahrerlaubnissen für Motor- und Segelfahrzeuge könnte unterschieden werden.
- Der geplante Führerschein für Profiskipper sollte Bestandteil des vorgesehenen Rechtsinstrumentes sein.

Beschlüsse:

1. BMVBS soll eine Überarbeitung und Konsolidierung des Rechtsgefüges für die Sportschiffahrt vornehmen.

5. Sonstiges:

Einige Teilnehmer waren der Auffassung, dass Informationskampagnen vor gesetzlichen Maßnahmen angewendet werden sollten. Es gebe Deregulierungsbedarf bezüglich der Fragenkataloge für die Funkzeugnisse und Seenotsignalmittel. Diese seien zu umfangreich. Die Regelungstiefe anderer europäischer Staaten sollte als Gradmesser dienen, um Wettbewerbsnachteile in der deutschen Sportschiffahrt zu verringern. Andere Teilnehmer lehnten diese Argumentation mit dem Hinweis ab, dass man Wettbewerbsvorteile nicht mit Verletzten und Toten erkaufen könne. Ordnungsrecht sei ebenso wichtig wie Information. BMVBS vertrat die Ansicht, dass Sicherheit höchste Priorität habe, jedoch auch wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt werden müssten.

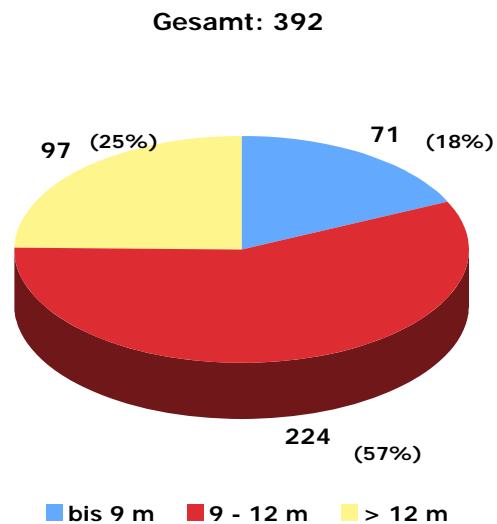
Für LS 23

Jan Dirks

Entwicklung des Chartermarktes* auf führerscheinfreien Revieren in Deutschland 2005

- Charterbescheinigung -

Diagramm 1 Anzahl Charterboote auf führerscheinfreien Revieren 2005
nach Bootslängen (aus den Registern der Wasser- und Schifffahrtsämtern)



Wie im Diagramm 1 zu sehen, gibt es auf den führerscheinfreien Gewässern in Berlin-Brandenburg und in Mecklenburg-Vorpommern insgesamt 392 Charterboote. Bei den Charterbooten herrscht die mittlere Bootslänge (9-12 m) vor.

Diagramm 2 Gesamtzahl Charterverträge 2005

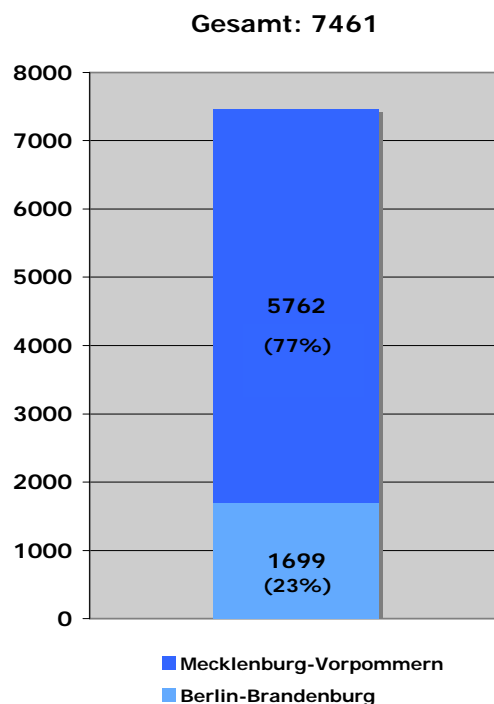


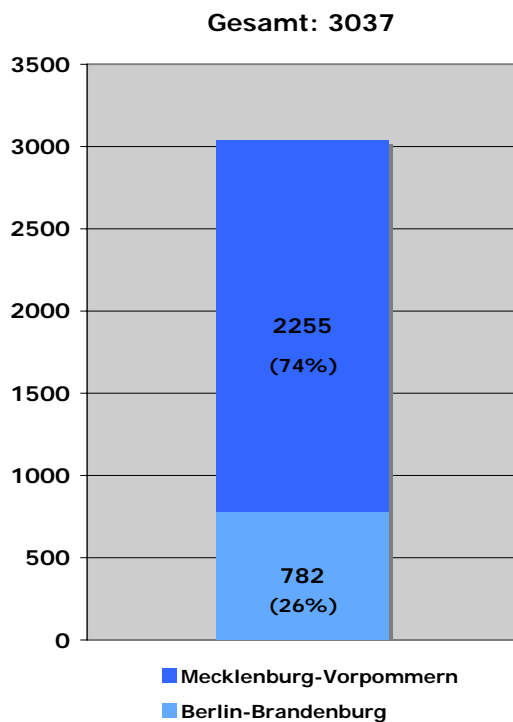
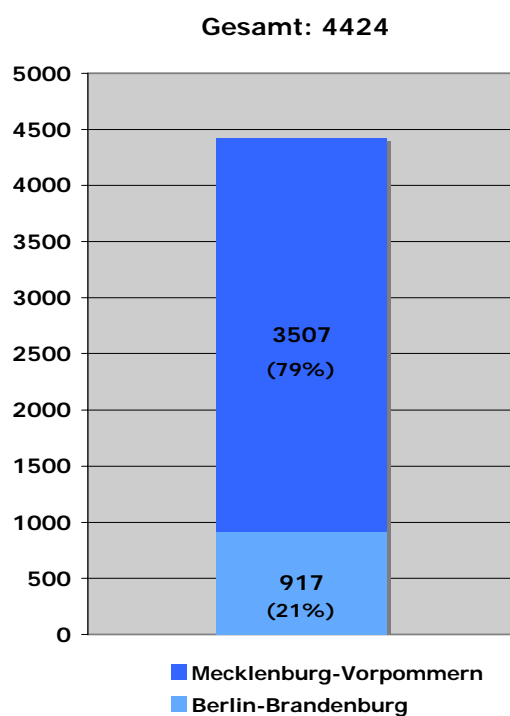
Diagramm 3 Anzahl Charterverträge mit Charterbescheinigung 2005**Diagramm 4 Anzahl Charterverträge mit amtlichem Sportbootführerschein 2005**

Diagramm 5 Anzahl Charterverträge mit und ohne Charterbescheinigung 2005

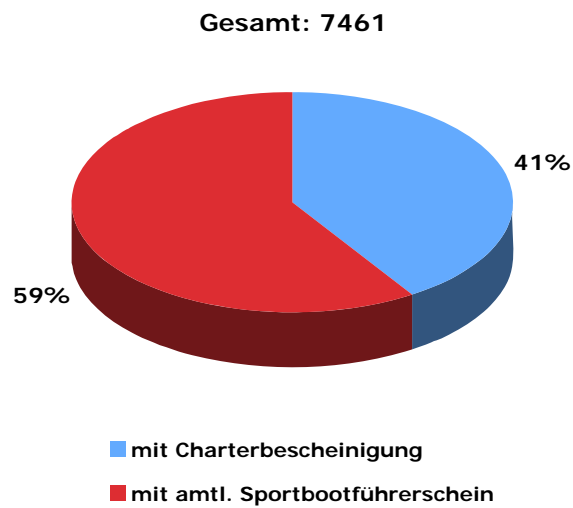


Diagramm 6 Anzahl Charterwochen 2005

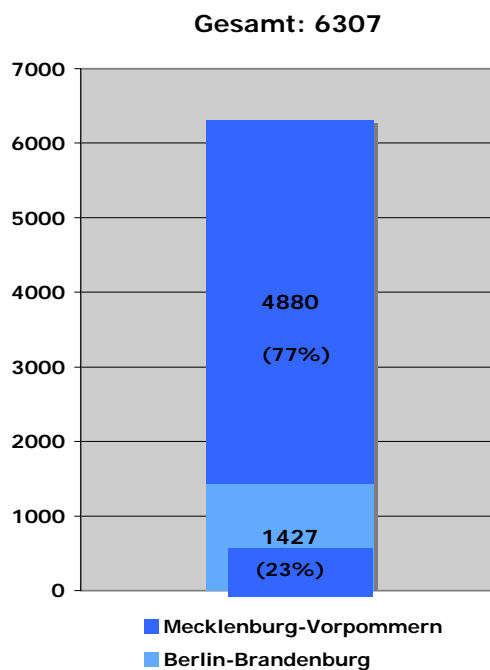


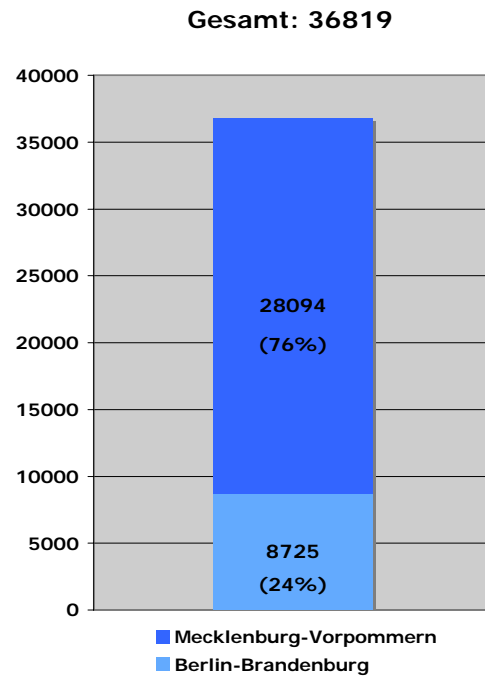
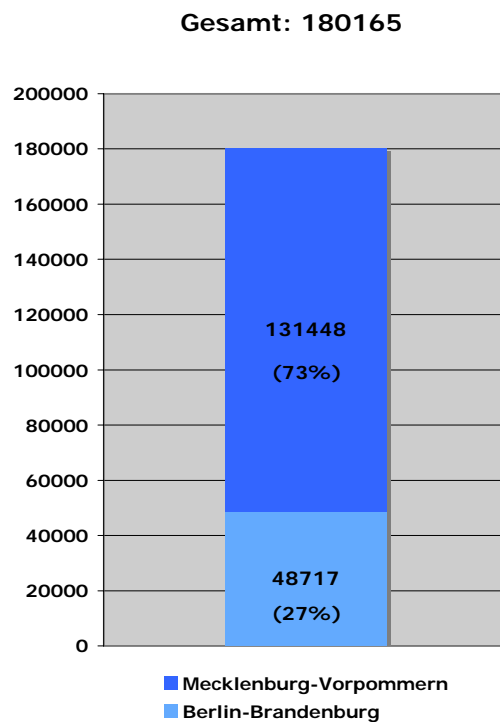
Diagramm 7 Anzahl Chartergäste 2005**Diagramm 8 Anzahl Übernachtungen der Chartergäste 2005**

Diagramm 9 Anzahl Schäden 2005
(gemeldet durch die an der Statistik teilnehmenden Unternehmen)

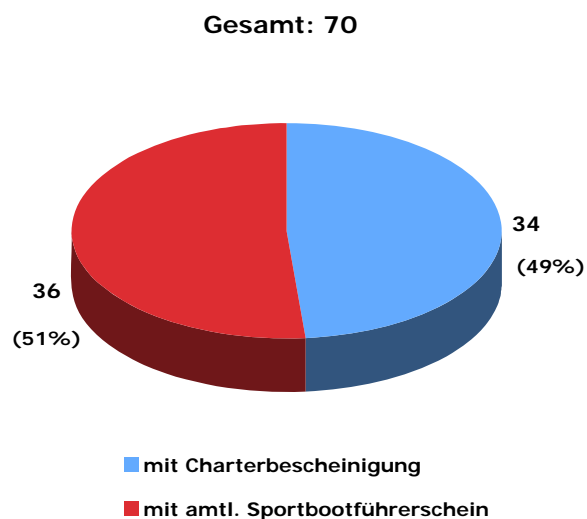


Diagramm 10 Anzahl Schäden 2005 (Schadenshöhe)
(gemeldet durch die an der Statistik teilnehmenden Unternehmen)

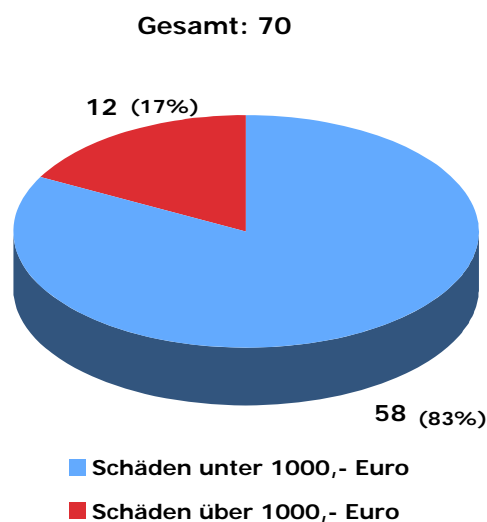


Diagramm 10 zeigt, dass mehr als 80% der Schäden (58) Bagatellschäden unter 1000,- Euro sind. Lediglich 12 Schäden liegen über 1000,- Euro und traten vor allem beim An- und Ablegen auf.

* Die befragten Charterunternehmen repräsentieren 62,5 % des gesamten Schiffsbestandes. Die Ergebnisse (außer Diagramm 9 und 10) sind hochgerechnet auf 100 %.

Land	Führerscheinpflicht	Mindestalter	Besonderheit
Belgien	Schneller als 20 km/h und/oder über 15 m	< 10 PS = 16 Jahre > 10 PS = 18 Jahre	
Deutschland	Mehr als 3,68 kW (5 PS)	16 Jahre	Sie sind unterteilt in amtliche, amtlich empfohlene und verbandsinterne Führerscheine. Die verbandsinternen FS sind vom Gesetzgeber nicht vorgeschrieben.
Dänemark	Bis 20 Bruttoregistertonnen kein Führerschein erforderlich		
Finnland	Keine Führerscheinpflicht		
Frankreich	Ab 10 PS		Hausbooten ohne FS
Griechenland	Ab 10 PS		
Großbritannien	Keine Führerscheinpflicht		
Irland	Keine Führerscheinpflicht		
Kroatien	Ab 2,50 m und ab 5 kW	12 Jahre	
Italien	Ab 30 kW (40,8 PS) bis 6 Sm frei; Über 6 Sm mit jedem Motor Führerscheinpflicht		
Niederlande	Gesamtlänge ab 15 m oder/und schneller als 20 km/h	Schnelle Motorboot = 18 Jahre; Alle anderen = 16 Jahre; Motorboote kürzer als 7 m und eine Höchstgeschwindigkeit von 13 km = 12 Jahre; Segelboote unter 7 m und Ruderboote erfordern kein Mindestalter.	
Österreich	Ab 4,4 KW (5,984 PS) und Elektromotoren über 500 Watt	Unabhängig der Leistung: < 4,4 KW = 16 Jahre < 500 Watt = 12 Jahre Segelboote = 14 Jahre Wenn alle an Bord befindlichen Personen Schwimmwesten angelegt haben = 12 Jahre	
Norwegen	Keine Führerscheinpflicht		
Schweden	Keine Führerscheinpflicht		
Schweiz	Ab 6 KW (8,16 PS) oder ab 15 m ² Segelfläche		
Slowenien	Ab 4 PS		
Spanien	Alle Boote mit einem Motor		Ab 45 PS ist eine erweiterte Ausbildung nötig
Ungarn	Liegen noch nicht vor		
Für Polen und Türkei liegen keine Angaben vor.			Stand: 14.06.2006

Umrüstung eines Hausbootes gemäß den Anforderungen der Schiffssicherheitsverordnung

Um ein Hausboot (im Beispiel eine Kormoran 1500) im Binnenbereich gewerblich einsetzen zu können, benötigt man ein Bootszeugnis lt. §§ 4 und 5 der Sportbootvermietungsverordnung-Binnen. Im Falle, dass der Chartergast nicht über die erforderliche Fahrerlaubnis verfügt oder sich auch nach der Einweisung für die Charterbescheinigung (§ 9 der Sportbootvermietungsverordnung-Binnen) nicht zutraut, dieses Boot selbst zu führen, kann der Chartergast ohne große Probleme einen Skipper beauftragen, das Boot für ihn zu fahren. Als Nachweis ist lediglich eine Bescheinigung auszufüllen und an Bord mitzuführen (§ 8 Abs. 5 der Sportbootvermietungsverordnung-Binnen, Änderung lt. Bekanntmachung vom 30. Januar 2006).

Für die Nutzung zu Schulungsfahrten im Rahmen der Wassersportschule oder Charter mit Skipper sind keine weiteren Nachweise oder Zeugnisse erforderlich.

Im Vergleich dazu wird es im Boddenbereich nahezu unmöglich, das Boot auf die gleiche Weise zu nutzen, da dieser Bereich unter das Seerecht fällt:

Für die reine Vercharterung benötigt man ein Bootszeugnis lt. § 5 und 6 der Verordnung über die Inbetriebnahme von Sportbooten und Wassermotorrädern sowie deren Vermietung und gewerbsmäßige Nutzung im Küstenbereich (SeeSportbootV). Da das Boot aber auch mit Skipper und für Schulungs- oder Angelfahrten eingesetzt werden soll, reicht dieses Bootszeugnis nicht (mehr) aus. Es wird stattdessen ein Schiffssicherheitszeugnis der SeeBG (§ 52 a Schiffssicherheitsverordnung – SchSV) benötigt. Dieses Schiffssicherheitszeugnis erhält man jedoch für ein primär für Charter gedachtes Boot nicht ohne weiteres. Vielmehr werden so umfangreiche Um- und Einbauten gefordert, dass am Ende die Kormoran keine Kormoran mehr sein würde, u.a.:

Bezeichnung	Bemerkung zur Berechnung	Anschaffungspreis ca.
Erhöhung der Reling von jetzt 72 cm auf einen Meter sowie die Einrichtung eines Bugkorbes. Die Durchzüge dürfen maximal 30 cm Abstand haben, womit bei einem Meter Höhe 3 Zwischenzüge notwendig werden.	Vorhandene Reling 105 m Neu: ca. 198 m Kosten: ca. 30 €/m	Mehrpreis: 2.790,00 €
Lenz- und Brennstoffleitungen im Maschinenraum sind aus Stahlrohr auszuführen. (Gewöhnlich wird bei diesem Bootstyp die Benzinleitung aus Kupfer und die Lenzleitung aus Kunststoff gefertigt.)	Bisher ca. 100 € Neu: 425 €	Mehrpreis: 325,00 €
Lenzleitungen außerhalb des Maschinenraumes, die aus Kunststoff gefertigt sind, sind nach IMO-Res. A 753 zu prüfen.	Schätzung: 500 €/Prüfung	500,00 €
Zwischensumme		3.615,00 €

Bezeichnung	Bemerkung zur Berechnung	Anschaffungspreis ca.
Übertrag		3.615,00 €
Flüssiggasanlagen benötigen eine Prüfbestätigung der DVGW und werden darüber hinaus alle 2 Jahre ausschließlich von einem von der SeeBG zugelassenen Sachverständigen überprüft. (Eine Prüfung durch einen anderen, zum Beispiel von der DVGW zugelassenen Sachverständigen ist nicht möglich.)	Mindestens 200 €/Prüfung	200,00 €
Feuerlöscher 6 kg der fest mit einer fest verlegten Rohrleitung mit Düsen (über dem Antriebsmotor) verbunden ist. (Bisher 3 á 2 kg verteilt auf alle Schlafräume, Pantry 4 kg, Salon 4 kg für Maschinenraum über Feuerlöschöffnung über dem Motor)	400 ... 600 €	600,00 €
Elektronisches Log (Zeigt nichts an, da das Boot einen geringen Tiefgang hat und die Rumpfform sehr flach ist.)		229,00 €
Magnetkompass (baumustergeprüft)		3.500,00 €
Fernglas		150,00 €
Schallsignalanlage (baumustergeprüft)		500,00 €
2. Rettungsring mit Licht und Leine		100,00 €
Gurte mit Leinen (DIN 7925 und DIN 7927) für 12 Personen (analog Rettungsring an Personengröße anzupassen!!)	Ca. 45 €/Person	540,00 €
2 Rettungsinseln á 6 Personen (billigste Variante)		4.500,00 €
eine Schlepptrosse 50 m Ø 18 mm Polyester		200,00 €
Ukw-Sprechfunkgerät		350,00 €
Glocke Ø 200 mm (baumustergeprüft)		160,00 €
Peilscheibe		478,00 €
Medizin-Box (B 2 – mittlerer Bereich – Skipperfahrten)	Preis hier ohne die geforderten Medikamente, da diese eigentlich pro Person jeweils persönlich mit dem Arzt abgestimmt werden müssten. Unkalkulierbar!	229,00 €
Einbau ca. 35 Stunden á 32,00 €/Stunde		1.120,00 €
Summe netto		16.471,00 €

Viele der geforderten Umbauten sind für dieses Boot überdimensioniert und nicht nachvollziehbar. So würde zum Beispiel der Einsatz der baumustergeprüften Schallsignalanlage – für die Kormoran 1500 muss die kleinste derartige Anlage auf dem Markt eingebaut werden – bei der gesamten Crew zu Hörschäden führen. Der Umbau der Lenzleitungen ist ein weiteres Beispiel. Die Kormoran 1500 erfüllt die Regelungen der DIN 9054 „Brandschutz auf Sportbooten“. Diese Forderungen reichen jedoch nicht aus, um das Schiff nach SeeBG mit einem Schiffssicherheitszeugnis zu versehen, weil die SeeBG alle Leitungen in Stahl fordert. Da die Rumpfform der Kormoran, die Motorisierung und das Gewicht des Bootes jedoch perfekt aufeinander abgestimmt sind, wäre eine komplette Umänderung der Konzeption erforderlich, was wiederum einer Neuentwicklung gleichkommen würde, erforderlich. Dieser Aufwand ist für vielleicht zwei Wochen Wassersportschule, drei Wochen Angelfahrten und maximal vier Wochen Charter mit Skipper pro Jahr wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen.