

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 1 von 22)

Vorwort:

Eine Ausbildungsreform wird im Wasserport diskutiert. Herr Bundesverkehrsminister Tiefensee sagte zur Eröffnung der Boot im Januar des Jahres: "Wir wollen das Führerscheinausbildungs- und Prüfungssystem an moderne didaktische Anforderungen anpassen (...) um den Wassersport auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten noch attraktiver zu machen." (...)

Geplant ist eine Umsetzung der Reform bis Ende 2010. Das Oracle der Sportbootschule Hot Water sagt: „Wenn diese Reform überhaupt kommt und dann noch so wie gegenwärtig im Gespräch, dann gibt es mit ihr viele Gewinner und zwei „unbedeutende“ Verlierer.

Und die Verlierer sind.....der Wassersport und die Prüflinge.

Niemand spricht es offen aus, doch geplant ist: Die für die Führerscheinprüfung erforderliche Anzahl an Fahrstunden und die Anforderungen an die praktische Ausbildung unter besonderen Bedingungen (z. B. Nachtfahrten) werden geregelt. Die Ausbildung wird standardisiert, eine autodidaktische Prüfungsvorbereitung ist nicht mehr möglich. Die Wassersportausbildung soll nur noch an geeigneten Schulen erfolgen, die praxisnahe Ausbildungsinhalte wie z.B. Reiseplanung, Einweisung der Crew, Zusammenspiel mit der Berufsschiffahrt vermitteln können. Die Übungen des Person über Bord Manövers mit einem Dummy wird obligatorischer Bestandteile der Ausbildung.

Eigentlich genau das, was wir schon seit langem fordern und auf freiwilliger Basis bereits mit unseren Schülern umzusetzen versuchen! Jedoch sollte eine „Reform“ unserer Meinung nach nicht zu Lasten der körperlich schwächeren gehen! Doch wenn diese so kommt, wird eine der Fragen die zukünftig häufig gestellt werden lauten:



MOB heute...



...und in Zukunft



???

„Wie soll ich den schweren Dummy je aus dem Wasser in das Boot bekommen?“ Vielleicht wird ja beim nicht gelingen die Fahrerlaubnis mit einer Auflage versehen. Wir schlagen in diesem Falle vor: „Der Führerscheininhaber/in darf nur in Begleitung einer mindestens 80 kg schweren Person fahren, die auf Anweisung in der Lage sein muss, überbordgefallene Personen ins Boot zurück zu ziehen.“

Ob es jemals gelingt alle Entscheidungsträger in ein Boot zu ziehen wird sich zeigen. Zu den Gewinner der Reform scheinen jedoch schon jetzt die Dachverbände des Wassersports zu gehören, wenn nur noch geeignete Schulen ausbilden dürfen. Diese Dachverbände, die sich schwerpunktmäßig dem Sport verbunden fühlen, in denen jedoch nur rund 25% der Segler und Motorbootfahrer organisiert sind, erteilen heute bereits Anerkennungen für Sportbootschulen. Diese werden bisher auf freiwilliger Basis – allerdings mit Jahresbeiträgen verbunden – an die Schulen vergeben, wenn die Rahmenbedingungen in der Schule stimmen. Ein Run auf die Anerkennungen wäre allerdings vorprogrammiert, ebenso wieder volle Kassen bei den Dachverbänden.

Nicht das wir falsch verstanden werden, wir treten seit langem dafür ein, die Wassersportausbildung praxisgerechter zu gestalten. Auch sind wir bereits seit 1996 zertifizierte Ausbildungsstätte. Doch während sich einige Schulen redlich um eine fundierte Wassersportausbildung bemühen, entsteht der Eindruck, dass unter dem Deckmantel der Reform eher der Selbstbedienungsmoral Vorschub geleistet wird.

Ausbildung muss ein entsprechendes Maß an Akzeptanz besitzen, sonst erreicht sie die Adressaten nicht und wird zur Farce. Ob diese Reform jedoch jemals in der heute geplanten Form kommen wird, ist für uns eher fraglich! Also zunächst keine Panik auf der Titanic, aber wachsam (und informiert) bleiben. Die ausführlichen Hintergründe zur Reform finden Sie auf den folgenden Seiten.

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 2 von 22)

„Der Einstieg in den Wassersport soll leichter werden“, doch wohin fährt dieses Boot gerade? Das fragen sich gegenwärtig viele Wassersportler und hoffentlich fragen sich in Zukunft nicht auch die jungen Sportbootführerscheininhaber, frei nach dem Motto: „Glücklicher Sportbootführerscheinbesitzer ist, wer trotzdem überlebt!“ Das Fahrerlaubnis- und Prüfungswesen für die Sportbootführerscheine ist in Bewegung. Bloß in welche?

Wir kamen uns teilweise schon vor wie der Rufer in der Nacht. Doch scheinbar hat das uns schon lästig werdende, gebetsmühlenartige Predigen doch irgendwo eine Wirkung erzielt, wie die Rede des Bundesverkehrsministers anlässlich der Eröffnung der Messe "boot 2009" in Düsseldorf zu zeigen scheint.

Bundesverkehrsminister Tiefensee: Sportbootführerscheine werden modernisiert
17. Januar 2009, Nr.: 006/2009

"Wir wollen das Führerscheinausbildungs- und Prüfungssystem an moderne didaktische Anforderungen anpassen und das gesamte System für Sportbootführerscheine entbürokratisieren. Wir leisten damit einen wichtigen Beitrag, den Wassersport auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten noch attraktiver zu machen."

Ziel der Reform ist die Umstellung der theoretischen Prüfung auf ein Multiple-Choice-Verfahren. Die theoretischen Prüfungsinhalte sollen überarbeitet, praxisferne Wissensfragen entfernt und dafür neue Aspekte, wie zum Beispiel der Umweltschutz, integriert werden. Der praktische Teil soll ausgebaut werden. (Hot Water Praxis-Curriculum-Vorschlag Anlage I)

"Nur das sichere Beherrschen von Notsituationen kann Leben retten - nicht nur das eigene, sondern auch das Dritter", so Tiefensee.

Die Prüfungsabnahme für den amtlich anerkannten Sportbootführerschein erfolgt wie bisher durch die Verbände des Deutschen Motoryachtverbandes (DMYV) und den Deutschen Seglerverband (DSV). Die Reform und Umstellung soll bis Ende 2010 in Kraft treten.

Zum Thema Sicherheit wies Tiefensee auch auf den neuen Leitfaden des Bundesverkehrsministeriums hin: die Broschüre "Sicherheit auf dem Wasser". Diese gibt den Wassersportlern wichtige Tipps und Hinweise zur sicheren Ausrüstung der Boote und zur sicheren Ausübung des Wassersports.

(...)

Quelle: BMVBS

Dies klingt zunächst recht vernünftig. Die Frage ist nun, wie das ganze praktisch umgesetzt wird. Wie bereits zu erfahren war, werden bei den zukünftigen Multiple-Choice-Prüfungen vier Antwortmöglichkeiten zur Auswahl stehen wovon immer nur eine richtig sein wird. Die Antworten sollen sich bildlich gleichen, damit ausgeschlossen ist, die richtige Antwort an der Form zu erkennen. Weiterhin soll es keine offensichtlich falschen Antworten geben, die schon durch den gesunden Menschenverstand herauszufiltern wären. Vielmehr sollen auch die falschen Antworten tatsächlich vorkommende Antworten sein – allerdings zu anderen Fragen aus dem gleichen Zusammenhang.

An einzelnen Beispielen wurde sehr schnell deutlich, dass die Antworttexte sehr genau studiert werden müssen, um die richtige Antwort herauszufinden. Dies soll sogar mehreren Ausbildern nicht auf Anhieb gelungen sein. Es sieht im theoretischen Bereich also schon wieder nach deutscher Gründlichkeit aus, und ein erneutes hinausschießen über die Ziellinie. Warten wir ab, ob hier noch nachgebessert wird! Aber vielleicht funktioniert es ja wie beim Autoführerschein. Der schlaue Prüfling merkt sich einfach die Anlegemarke der Lösungsschablone. Davon ausgehend merkt er sich, wo die Kreuze über und unter dieser positioniert werden müssen. Schon hat es zwei richtige Antworten pro Seite mal 4 Seiten Fragebogen, schwups schon sind 8 Fragen richtig beantwortet! So etwas nennt sich Multiple-Choice-Prüfung. Geniales System und überhaupt nicht zu manipulieren ☺

Unter der gut klingenden Devise: „Einstieg in den Wassersport erleichtern“, sind seit langem mehr oder weniger offene Bemühungen im Gange, das Fahrerlaubniswesen des Wassersportes zu ändern. Doch sollte es wirklich leichter werden? Herr Tiefensee sagte klar und deutlich: "Der praktische Teil soll ausgebaut werden."

Wir sagen es auch in aller Deutlichkeit: Bei der Ausbildung zum Sportbootführerschein See sind Ausbildungsfahrten in einem Seegewässer unverzichtbar. Nur hier lässt sich das (nicht

ganz unerhebliche) Begegnen und Überholen von Seeschiffen ausbilden. Dabei muss an Bord des Ausbildungsbootes eine Seefunkanlage vorhanden sein und auch benutzt werden, damit die Schüler bereits in der Grundausbildung die Verkehrslenkung mittels Seefunk kennenlernen. Auch das Fahren in einem Gezeitenrevier stellt eine unverzichtbare Erfahrung für den Führerscheibewerber dar und müsste somit eigentlich auch zu einer effektiven Praxisausbildung gehören.

Doch schauen wir zunächst, wie es überhaupt zu diesen Diskussionen gekommen ist:

Hier ein kleiner Rückblick. Zunächst haben

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

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

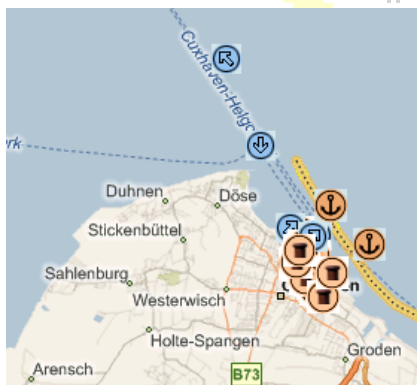
Deutscher Boots- und Schiffbauer-Verband (DBSV)
St. Petersburger Straße 1, 20355 Hamburg

Mit ihrem **Positionspapier vom 26.07.2006** einen Stein ins Rollen gebracht. In diesem recht gut gemachten Papier waren die zentralen Forderungen:

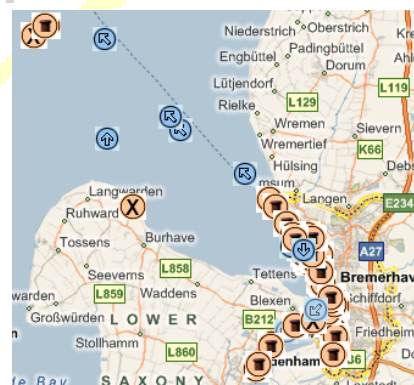
In Anbetracht dessen schlagen wir das folgende Führerscheinkonzept vor:

- ⌚ **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**
- ⌚ **Durchführung der theoretischen Prüfung im Multiple Choice Verfahren.**

Hierzu stellen wir zunächst fest, dass z.B. die Ems, Jade, Weser oder Elbe vielbefahrene Schifffahrtswege sind. Nach den Forderungen des Positionspapiers dürften hier Boote mit 15 PS geführt werden, ohne dass der Fahrer auch nur über ein Grundwissen der Schifffahrt verfügt! Ob dies wohl auch im Sinne der anderen Verkehrsteilnehmer ist, die wissen was sie tun? Die Bilder zeigen eine Verkehrssituation der Mündungsgebiete an einem normalen Tag.



Ansteuerung Elbe



Ansteuerung Weser

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 4 von 22)

Was wir seinerzeit noch zu den Vorschlägen gesagt hatten können Sie [hier nachlesen](#) .

Weiterhin stellen wir fest, dass das bisherige Prüfungssystem, mit der schriftlichen Beantwortung von Fragen auch Vorteile hat, wenn diese zunächst jedoch nicht offensichtlich sind. Denn wer etwas verstanden hat, der kann es auch sinngemäß wiedergeben. (Erklärung des gegenwärtig verwendeten Prüfungsverfahrens See: Die Fragen sind in freier Form zu beantworten. Maximal sind 66 Punkte zu erreichen, 55 bis 66 Punkte bedeutet bestanden, 44 bis 54 Punkte heißt mündliche Prüfung 43 und weniger Punkte ist nicht bestanden.) Bei einer Binnenprüfung ändern sich nur die Punktzahlen, das Verfahren ist vergleichbar, wenn auch die Prüfungsinhalte unterschiedlich sind. Wenn sich der Prüfling vor der Prüfung ordentlich mit der Materie vertraut gemacht hat, kann er die Antworten immer „sinngemäß“ mit eigenen Worten wiedergeben. Selbst Menschen mit „Prüfungsängsten“ erreichen nach unserer Erfahrung dann zumindest die 44 Punktehürde. Somit kann der Prüfer sich mit dem Prüfling noch mal unter vier Augen zusammensetzen. Dabei stellt ein erfahrener Prüfer recht schnell fest, ob der Prüfling nur nervös ist oder er wirklich nicht viel weiß. Denn Prüflingen, die während der Ausbildung ein „wenig Fachwissen“ erworben haben, kann ein erfahrener Prüfer durch geschicktes Fragen dieses auch wieder entlocken. Wer jedoch nichts weiß, der kann auch bei hilfreichen Fragestellungen nicht auf die richtigen Antworten kommen. Leider ist schon heute das „einfache“ auswendig lernen der Antworten weit verbreitet, aber für die seemännische Praxis nicht wirklich sinnvoll.

Bei einer Multiple Choice Prüfung gibt es dann nur noch richtig und falsch und eine weitere Choice, die mündliche „Rettung der Prüfung“ entfällt. Vielleicht werden nun einige sagen, dass wir nur an alten Zöpfen festhalten wollen, aber wir haben schon viele Prüfungen erlebt und immer noch die mündliche als gute Chance für Personen mit Prüfungsängsten erlebt. Wer etwas anderes sagt, hat die Prüflinge auf auswendig lernen getrimmt und nicht auf Verstehen der Zusammenhänge. Ein gewisser Anteil wird in der Prüfung zudem immer durchfallen, das liegt so in der Natur der Dinge, sonst wäre eine Prüfung auch nichts Wert.

Wir haben schon Prüflinge erlebt, die sagten: „Da haben ja wirklich alle bestanden, warum habe ich denn bei Euch so viel lernen müssen?“ Doch später auf See wussten sie auf einmal wofür es gut war!

Der Vorteil des Multiple Choice Verfahren liegt in der besseren Auswertbarkeit, somit werden weniger Prüfer benötigt und die Prüfungen müssten eigentlich preiswerter werden. Rein theoretisch müssen die Prüfer auch nicht mehr so viel Erfahrung haben, denn eine Schablone anlegen kann jeder!

Im Januar 2007 hat sich dann der 45. Verkehrsgerichtstag in Goslar mit der Sicherheit in der Sportschiffahrt beschäftigt. Daraus entstanden folgende Empfehlungen.

Arbeitskreis VIII - Sicherheit in der Sportschiffahrt

Empfehlung des Arbeitskreises

1. Der Arbeitskreis empfiehlt eine weitergehende Zusammenführung der Rechtsvorschriften über Sport- und Freizeitschiffahrt im Seebereich mit dem Ziel größerer Transparenz und Klarheit.
2. Die Eigenverantwortung in der Sportschiffahrt sollte – auch durch die Fortführung einer Sicherheitsbroschüre und andere öffentlichkeitswirksame Maßnahmen – weiter gestärkt werden. Gute Seemannschaft erfordert u.a. eine umfassende Reiseplanung, eine Sicherheitseinweisung vor Fahrtantritt sowie eine geeignete Ausrüstung von Sportfahrzeugen.
3. Zur Ausrüstung gehören insbesondere Radarreflektor, GPS-Empfänger mit MOB-Taste und UKW-Funkgeräte, die auch im Cockpit bedient werden können, sowie Rettungswesten und Sicherheitsleinen. Die Einführung einer verbindlichen Ausrüstungspflicht für diese Gegenstände sollte geprüft werden. Die Verwendung von Sicherheitsleinen und das Tragen von Rettungswesten wird dringend empfohlen.
4. Die Befähigung der Sportbootführer sollte verbessert werden. **Dazu gehören eine qualifizierte Ausbildung als Voraussetzung für die Zulassung zur Prüfung für Fahrerlaubnisse sowie Auffrischkurse.** Dabei muss guter Seemannschaft in der Ausbildung und Prüfung größeres

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 5 von 22)

Gewicht beigemessen werden. Das schließt für den Erwerb des Sportbootführerscheins ausreichende praktische Erfahrungen sowie Übungen zum Verhalten in Notfällen und zur Rettung über Bord gegangener Personen ein. (Anmerkung des Autors: Noch besser wäre es natürlich, während der Ausbildung gleich geeignete Maßnahmen zur Verhütung des Überbordfallens zu erlernen.)

5. Ein besonderes Augenmerk bei Ausbildung und Prüfung ist auf das Zusammenspiel mit der Berufsschiffahrt zu richten. Führer von Sportbooten müssen unter anderem ausreichende Kenntnisse über Manövrier- und Sichtbeschränkungen von großen Schiffen insbesondere in den Revieren besitzen.

Die Empfehlungen des 45. Verkehrsgerichtstages finden sich unter www.deutsche-verkehrsakademie.de

Diese Forderungen standen jedoch schon ein wenig im Widerspruch zu den Forderungen der Interessenverbände aus der Wassersportwirtschaft !

Auszug aus unserem Informationsschreiben von Februar 2007. Hier schrieben wir bereits: (...)

Feststellen lässt sich jedoch eins:

Wie immer die Führerscheinregelung in Zukunft aussehen mag, darüber lässt sich sicher diskutieren. Bestehende Systeme werden durch Denkanstöße manchmal sogar besser! Was jedoch nicht passieren sollte ist, dass das Führerscheinwesen an die Bedürfnisse der Freizeitindustrie angepasst wird. Eher sollte es umgekehrt sein, dann wird auch die Sicherheit nicht zu kurz kommen. Nur gut ausgebildete Schiffsführer sollten auf das Wasser gelassen werden. Hier gilt es noch viel zu tun!

Schwierig ist natürlich das unübersichtliche Führerscheinwesen im Wassersport. Hier müsste tatsächlich mehr Transparenz entstehen. Wer als Skipper fährt, trägt die Verantwortung für Besatzung und Schiff. Dieser Verantwortung muss man sich immer bewusst sein und auch stellen. Im Schadensfall ist die Chance groß vor einem Seeamt zum Hergang und zur eigenen Qualifikation befragt zu werden. Wohl dem, der jetzt auf eine gute Ausbildung verweisen kann.

Aus unserer Sicht könnte sich das Führerscheinwesen im Wassersport folgendermaßen entwickeln. Anpassung der Ausbildung und Prüfung an die tatsächlichen Erfordernisse in Revier. Im Hinblick auf das Führerscheinwesen an Land vielleicht so:

Klasse A Motorräder	Binnen A für Jetskis (beschränkt auf gewisse Reviere/Strecken)
Klasse B PKW bis 3,5 to	Binnen B für kleinere Boote
Klasse C LKW	Binnen C für größere Boote über 15 m
Klasse E (SEE) Anhänger über 750 Kg	Boote mit Anhänger? Nein für die Seegebiete
See A für	Jetskis im Seebereich (allerdings ohne Navigationsausbildung jedoch erhöhter Unterricht zum Gefährdungspotential) Es ist sowieso schwierig den Fahrern der Jetskis sinnvoll zu vermitteln, warum sie Navigation lernen müssen, wenn sie an der Küste fahren wollen. Aber irgend ein Hersteller wird sich sicher des Problems annehmen und ein Model mit Navi-Ecke entwickeln.
See B	für Boote im Seegebiet
See C	für Boote im Seegebiet mit Funkanlagen

Dies würde bedeuten: Es gibt zwei Führerscheine nach den Fahrgebieten abgestimmt auf die Anforderungen und das Gefährdungspotential des Reviers (See und Binnen). Würde dem Vorschlag der Freizeitindustrie gefolgt und die Scheine zusammengelegt, wird der Einstieg in den Wassersport eher schwieriger. Im Moment hat der Schüler die Wahl zwischen den beabsichtigten Fahrgebieten. Wer nur Binnen fahren möchte braucht sich mit dem Lehrstoff See nicht zu beschäftigen, oder eben

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 6 von 22)

umgekehrt. Bei einer Zusammenlegung der Scheine würde der Lernstoff zwangsweise auch zusammengelegt werden müssen und somit hätte der Schüler eher noch mehr zu lernen. Dies steht dann allerdings vollkommen im Widerspruch zur anfänglichen Forderung der Freizeitindustrie nach Vereinfachung des Einstieges in den Wassersport.

Ein wirklicher Regelungsbedarf besteht sicher in der Praxisausbildung. Hier müsste eine Mindeststundenzahl entsprechend dem Straßenführerschein festgelegt werden. Vor allem müssten Anforderungen an das Ausbildungsrevier festgeschrieben werden. Auch der Führerscheine „Straße“ kann nicht in jedem Dorf ausgebildet und geprüft werden. Dazu muss es mindestens eine Ampel (Wechsellichtzeichenanlage), einen Fußgängerüberweg und ein Stoppschild geben. Für eine Ausbildung zum Sportbootführerschein See sollte zumindest auch mal ein Seeschiff im Begegnungsverkehr auftauchen! Was nutzt eine „Seeausbildung“ auf einem „Löschteich“? Schulen, die sich gegenwärtig redlich bemühen mehr praktische Ausbildung anzubieten, haben immer wieder Schwierigkeiten, die Schüler von deren Notwendigkeit zu überzeugen und die dafür entstehenden Mehrkosten am Markt durchzusetzen. Bootseinsatz ist nun einmal teuer und solange auch „anerkannte Schulen“ eine praktische Ausbildung mit 15 Minuten durchführen – und die Schüler auch noch die Prüfung bestehen – sollten sich dann die Prüfer mal fragen wie das angehen kann, stehen die realen Schulen mit einer guten Praxisausbildung schon ziemlich auf verlorenem Posten.

Doch letztendlich ist es der Skipper und seine Crew, die die Spätfolgen einer solchen Ausbildung zu tragen haben. Solange es nur um finanzielle Verluste geht, lässt sich dies sicher regeln. Schlimm wird es, wenn Mitfahrer oder andere Verkehrsteilnehmer auf Grund minimalisierter Ausbildungen zu Schaden kommen.

Ende Auszug: Das gesamte Info-Schreiben können Sie [hier nachlesen](#).

Klar definiert werden sollten auch die Anforderungen an die Schulungsboote. Hier liegt ebenfalls einiges im Argen. So gibt es Schulen, die mit hinlänglich als „Nussschalen“ zu bezeichnenden Booten (2,5 m lang; 8 PS Außenborder) ausbilden. Wenn der Schüler eingestiegen ist, bleibt kaum noch Platz für den Ausbilder. Hierbei kann ein Schüler nicht wirklich etwas lernen, außer vielleicht die Angst um sein Leben.



Immerhin besteht auch eine Anforderung an Fahrschulautos. Auch hier kann nicht mit jedem x-beliebigen Fahrzeug eine Prüfung abgenommen werden. Hierbei müssten die Prüfer dann mal den „Mut“ aufbringen, eine Prüfungsfahrt abzulehnen, wenn das Boot nicht entsprechend den heute schon definierten Mindestanforderungen beschaffen ist. Mehr über die Ausbildungsboote in Deutschland können sie auch in unserem [Bericht „Qual der Wahl“ lesen](#). Eine fundierte Ausbildung wäre nach unserer Auffassung auf einem Boot ab ca. 6m, das entsprechend Ausgerüstet und mindestens über einer See/Binnenfunkanlage verfügen muss, durchzuführen. (Siehe hierzu auch Anlage 1 Seite 3)

Es folgten mehrere kleine Anfragen zum Thema, die wir an dieser Stelle natürlich nur auszugsweise – und teilweise kommentiert - wiedergeben können. Eine Antwort des Deutschen Bundestages auf diese Anfragen ist recht interessant.

Den Antrag der FDP-Fraktion an den Deutschen Bundestag zur Führerscheinsituation geben wir allen Mitgliedern zur Kenntnis.

Der Bundestag wolle beschließen:

(...)

Eine Zusammenfassung der Amtlichen Bootsführerscheine Binnen und See erscheint daher unbedingt sinnvoll. Dies führt zwar zu einem etwas erweiterten Umfang dieser Prüfung. Im Vergleich zu dem

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 7 von 22)

Aufwand, der bisher betrieben werden muss, um - wie 95 Prozent aller Sportbootführer - die Führerscheine Binnen und See zu erwerben, wäre der Prüfungsumfang jedoch deutlich geringer, da redundante Inhalte entfallen. Damit wird eine unnötig hohe Einstiegshürde in die Sport- und Freizeitschiffahrt gesenkt und mittelbar auch die Entwicklung des Wassersports auch unter touristischen Gesichtspunkten in Deutschland gefördert.

Anmerkung: Die Aussage 95 % machen ohnehin beide Scheine, können wir so nicht gelten lassen. Wobei wir zur Ehrenrettung vielleicht anführen müssen, dass wir einmal eine solche Aussage getätigt haben. Doch bilden wir in einen Gebiet aus, in dem die Grenzen der Seeschiffahrt / Binnenschiffahrt direkt vor der Tür – oder besser gesagt – in der Stadt liegen. Sowohl in Bremen als auch in Oldenburg, wo wir unsere Schulungsräume betreiben, haben wir genau diese Gegebenheiten. Das ist jedoch schon eher ein Sonderfall. Vorausgesetzt unsere Zahlen stimmen, dann sieht es Bundesweit betrachtet so aus, dass 52% aller Führerscheineprüfungen auf den Sportbootführerschein Binnen, 39% auf den Sportbootführerschein See und nur 9% auf die freiwillig zu erwerbenden, weitergehenden Führerscheine entfallen.

Scheinbar wird hier allerdings auch viel Durcheinandergebracht, so hat z.B. in einer **Anfrage der FDF von Bundestagsabgeordneten Patrick Döring, hier zunächst der Wortlaut der Pressemitteilung:** Pressemitteilungen vom 01.03.2007:

Derzeit muss bereits für ein Boot mit mehr als 5 PS ein Führerschein vorliegen. Ebenso gut könnte man da im Straßenverkehr auch Führerscheine für Radfahrer verlangen.

Anmerkung: Radfahrer entsprechen mehr den Ruderbootfahrern und uns ist nicht bekannt, dass der Führer eines Ruderbootes einen Sportbootführerschein benötigt. 5 PS wäre vielleicht mit dem Mofa zu vergleichen. Dafür benötigen junge Menschen allerdings eine Fahrerlaubnis! Sogar für Elektrorollstühle über 6 km/h, die eine Grundversorgung an Mobilität gewährleisten, wird heute von Personen, die ab dem 01. April 1965 geboren sind, ein Führerschein verlangt. Bei den Aussagen zu den hohen Einstiegshürden durch den Sportbootführerschein wurde auch nie in Betracht gezogen, dass seit Einführung des EU-Führerscheines junge Wassersportbegeisterte, um ihr kleines Boot mit dem Trailer (Anhänger) überhaupt zum Wasser fahren zu dürfen, auch noch einen Führerschein für den Anhänger über 750 kg machen müssen. Dennoch hält diese „Hürde“ auch z.B. Reiter nicht davon ab, ihren Sport auszuüben. Den Gedanken der „Freizeitindustrie“ konsequent zu Ende gedacht, müsste die Forderung doch lauten: Um den Wassersport zu fördern, wird das Fahren mit PKW-Gespanssen, wenn ein Bootsanhänger befördert wird, von der Führerscheinregelung der Klasse B E ausgenommen, um die Einstiegshürde möglichst gering zu halten?

Außerdem sollen die Bootsführerscheine Binnen und See zu einem Allgemeinen Amtlichen Bootsführerschein zusammengefasst werden. Im Straßenverkehr braucht schließlich auch niemand einen Führerschein für Landstraßen und einen für Autobahnen. Und der ganz überwiegende Teil aller Bootsführer macht bereits heute beide Führerscheine – mit doppelten Kosten und doppeltem Aufwand. Wenn es eine Differenzierung der Bootsführerscheine geben soll, dann wie im Straßenverkehr nach der Art des Fahrzeugs und nicht nach dem Einsatzgebiet.

Anmerkung: Die Anforderungen an den Schiffsführer richten sich nun mal nach den Fahrgebieten. Wer auf der beschaulichen Aller ein Boot führt benötigt ein deutlich anderes Wissen als ein Schiffsführer auf der Nordsee. Auch während der Ausbildung zum PKW-Führerschein wird auf die unterschiedlichen Anforderungen verschiedener Umgebungen eingegangen. Hier werden z.B. Ausbildungsfahrten auf der Autobahn und der Landstraße, sowie während der Nacht vorgeschrieben. Jedoch sind die Anforderungen in den verschiedenen Binnen/Seebereichen deutlich unterschiedlicher als im Straßenverkehr. Diesem Umstand wird durch die gegenwärtigen Geltungsbereiche der Sportbootführerscheine Rechnung getragen. Erschreckend ist jedoch, dass z.B. ein Sportbootführerschein See auch auf einen keinen „See“ oder auch Feuerlöschteich ausgebildet- und auch geprüft werden darf. Doch dazu hatten wir uns bereits weiter oben ausgelassen.

Am 01.03.2007 befasste sich der Deutsche Bundestag in seiner 82. Sitzung mit dem Thema Wassersport.

Hier wurden verschiedenen Reden gehalten, unter anderem von Renate Blank (CDU/CSU), die unter

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 8 von 22)

anderem sagte: „Die These, dass die bisherige bundesweite Führerscheinpflcht für Sportboote auf die Entwicklung des Wassertourismus entwicklungshemmend wirkt, kann man – allerdings mit gewissen Abstrichen – durchaus diskutieren. (...)

Allerdings halte ich die Bestrebungen zur Ausweitung des unregulierten Bereiches auch wegen der Zunahme des Schiffsverkehrs für problematisch.

Die Charterscheinregelung ist aus gutem Grund auf jene Gewässer beschränkt, deren Beschaffenheit und Verkehrsdichte sehr geringe Anforderungen an die Schiffsführer stellt. Eine grundsätzliche Übertragbarkeit der durch diese Regelung gewonnenen Erfahrungen auf andere stärker befahrene und mit Blick auf Wetter- Gezeiten- und Grundverhältnisse anspruchsvollere Gewässer ist wohl kaum möglich. Außerdem halte ich die Argumente des FDP-Antrages zur Zusammenlegung der amtlichen Bootsführerscheine Binnen und See zu einem allgemeinen Bootsführerschein für nicht schlüssig. Für einen Bewerber, der ein Sportboot ausschließlich auf Binnengewässern betreiben möchte, ist nicht einzusehen, warum er die Regeln der Seeschifffahrt beherrschen muss. Im Interesse der Verbraucher wurde daher auf die Zusammenlegung der Führerscheine wohl verzichtet.

Entgegen dem Positionspapier der Verbände und dem FDP-Antrag formulierten Interesse, die Hemmschwelle für den Einstieg in die Sportschifffahrt zu senken, würde eine Zusammenlegung der beiden Bereiche in der Praxis wohl eher sogar das Gegenteil bewirken. Ich möchte daran erinnern: Das Sicherheitsmanagement zum Beispiel auf deutschen Seeschifffahrtstraßen beruht seit jeher auf dem Grundsatz, dass die Reglementierung der Verkehrsausübung umso geringer sein kann, je besser die Fahrzeugführer qualifiziert sind. (...)

Rede 2:

Die Rede von Annette Faße (SPD)

„Ich sehe auch durchaus Handlungsbedarf in der Überprüfung des Anteils von Theorie und Praxis bei der Prüfung und damit in der Ausbildung, für die im übrigen die Länder zuständig sind. Ich kann mir auch vorstellen, theoretische und praktische Fähigkeiten beim Erwerb eines zweiten Scheines anzuerkennen. Grundsätzlich aber müssen wir auch theoretisches Wissen abfragen, um sicherzustellen, dass ein breites Basiswissen vorhanden ist. Es ist für Bootsführer in der Praxis wichtig, zu wissen, wie ein Containerschiff dreht oder wie schnell bestimmte Schiffstypen sich bewegen. Ich lasse auch gern mit mir über eine stärkere Gewichtung der praktischen Kenntnisse und Ausbildungsinhalte reden. Beispielsweise denke ich daran, Nachfahrten als Bestandteil der Ausbildung aufzunehmen. Dabei muss gewährleistet sein, dass das Niveau der Ausbildung angemessen auf die Prüfung vorbereitet.“

(...)

„Nicht nachvollziehen kann ich Ihre Aussage, dass der Besitz eines Führerscheines nicht zu geringeren Unfallzahlen führt. Ja, wofür brauchen wir dann überhaupt irgendeinen Führerschein? Das können Sie doch nicht im Ernst behaupten. Zunächst muss es doch wohl darum gehen, eine ordentliche Unfallstatistik aufzubauen, damit die Ursachen der Unfälle besser analysiert werden können.“

Anmerkung: Die Sportbootschule Hot Water führte im Jahr 2007 eine Untersuchung zum Thema "Sicherheit im Wassersport" durch und intensivierte diese im Jahre 2008. Auszugsweise sind die [Unfallmeldungen auf unserer Internetseite www.sportbootschule-hotwater.de](http://www.sportbootschule-hotwater.de) in der Rubrik [Berichte Wasserschutz](#) nachzulesen. Diese ist sicher nicht allumfassend, jedoch einigermaßen repräsentativ. Hierbei stellten wir fest, dass der Wassersport im Vergleich zu anderen Sportarten doch relativ sicher ist. Sollte dies etwa doch als ein Verdienst des bisher bestehenden Fahrerlaubniswesens nach Fahrgebieten zu verstehen sein? Immerhin ist es nicht ohne Grund in der heutigen Form über einen langen Zeitraum gewachsen und scheint sich, von Ausnahmen abgesehen, über die Jahre bewährt zu haben.

Leider kommt es jedoch trotzdem immer wieder auch zu schweren Unfällen. Diese sind meistens die Folge von "unglücklichen" Verkettungen mehrere "Ereignisse", die vom Schiffsführer und der Crew nicht erkannt wurden und so zu einem mehr oder weniger schweren Unfall führten. Vergleiche auch:

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 9 von 22)

Hot Water Synopse zum BSU-Jahresbericht 2007. [Nachzulesen hier](#)

Das Erkennen einer unfallträchtigen Situation setzt voraus, dass der Skipper mit der Gefahrenabwehr an Bord vertraut ist. Leider liegt es hierbei - auch in der Ausbildung - häufig im Argen. Die Saison 2008 begann mit einem schweren Unfall im Emsland. Wir berichteten unter: „Drei Tote und acht Verletzte bei Bootsunfall“ in unserer Rubrik [Berichte Wasserschutz](#).

Ursächlich für diesen Unfall in Ostfriesland - bei dem am 26.4.2008 drei Menschen starben - waren die Überladung des Bootes sowie angetrunkene Insassen. Wir fragten uns damals, wie ein Bootsführer es fertig bringen kann, vier Kinder auf dem Dach der Kajüte zu platzieren und im Heck des Bootes auf nur vier serienmäßig vorhandenen Sitzen insgesamt elf Passagiere zu transportieren. Auf Grund der Überladung und dem daraus resultierenden hohen Schwerpunkt kenterte das Boot.

Wie kommt es zu solchen Fehlleistungen überhaupt? Sollte so etwas nicht schon der gesunde Menschenverstand verhindern?

Doch dann trafen wir bei einer unserer Prüfungen auf eine "Sportbootschule" aus dem Emsland - und waren geschockt.

Was war geschehen? Sie haben das Ausbildungsboot offensichtlich von Innenborder auf Außenborder umgebaut und viele neue Sitze in das Boot eingebaut, wahrscheinlich um damit auf den "Ausbildungs" -Fahrten möglichst viele Schüler an Bord nehmen können.

Unser Grundausbildungsboot ist 8m lang und für 7 Personen zugelassen. Hier war ein ca. 6m langes Boot mit ungefähr 11 Personen besetzt und lag entsprechend tief im Wasser, so dass die Lüftungsschlitze des "ehemaligen" Motorraumes bedrohlich nahe an der Wasserlinie waren.

Die Sorge der anderen anwesenden Ausbilder war so groß, dass sie am Prüfungsanleger bereits die Motoren ihrer Boote warmlaufen lassen wollten, damit sie - falls ein größeres Schiff mit Wellenschlag dieses brisante "Fahrzeug" passieren sollte - sofort zum Retten der Insassen ablegen konnten.



Darstellung von Ausbildungsbooten mit Schülern an Bord im Internet. Der Ehrenrettung halber müssen wir zugeben, dass wir nicht wissen, ob das Boot rechts wirklich abgelegt hat, oder es sich nur um ein Werbefoto handelt. In der Mitte die „HOT WATER“.

Unter den anwesenden Ausbildern entbrannte eine heiße Diskussion, wie eine "Schule" sich so verhalten konnte und wir fragten uns, ob das "Ausbildungsboot" tatsächlich z.B. für jede Person an Bord über eine Rettungsweste verfügte.

Verblüfft waren wir auch über den Werbeslogan dieser Schule. Er lautet tatsächlich: "Wir möchten Sie schnell, unkompliziert und sicher "auf's Wasser" bringen!"

Nun wurde uns langsam klar, wie es zu solchen Unfällen wie damals in Ostfriesland kommen konnte. Wenn "Schulen" schon so fahrlässig ausbilden, wie sollen dann die Schüler ein Auge für die an Bord permanent vorhandenen Risiken entwickeln und Maßnahmen zu ihrer Abwehr erlernen. Sollten nicht gerade Schulen Vorbildcharakter haben? Siehe hierzu auch: [Untersuchungsbericht zur Sturmfahrt des Fahrschulbootes „Sir Poppei“](#).

Wer einmal einen besonderen Schatz lesen möchte, dem empfehlen wir das Buch „Nordwärts“ von Harald Paul. Hier wird eine Reise beschrieben, die ein Führerscheinneueinhaber unternimmt. Die Buchbeschreibung lautet:

Mit dem Motorboot nach Spitzbergen ist die Erzählung einer Reise, die zunächst völlig unmöglich

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 10 von 22)

scheint. Doch Harald Paul beweist: Für einen langen Törn braucht man kein großes Schiff. Schritt für Schritt macht er aus einem nur sieben Meter langen norwegischen Serienboot einen expeditionstauglichen Untersatz, und trotz aller Warnungen lebensmüde war noch die netteste Bezeichnung für das Vorhaben brechen Harald und seine Frau Silvia an einem kalten März morgen nach dreijähriger Vorbereitung in Hamburg auf. Ziel: Spitzbergen ein Törn, der sie in die verschwiegensten Buchten Norwegen und über den Polarkreis hinaus bis in die Einsamkeit des Eises bringen wird.

Fünf Monate haben sie für die Reise kalkuliert. Fünf Monate entlang der norwegischen Küste, an der sie verrückte und herzliche Menschen treffen sollen, die Natur von ihrer harten und herrlichen Seite kennen lernen und ein Stück Freiheit genießen, von dem viele Menschen nur träumen. Fünf Monate, die aber auch ihre Beziehung auf eine Probe stellen und klarmachen, dass niemand die See bezwingen kann denn da draußen wird man nur geduldet.

Eine spannende Erzählung von einem beispiellosen Abenteuer!

Das Lesen des Buches setzt allerdings voraus, dass einige seemännische Grundkenntnisse vorhanden sind, um die geschilderten Begebenheiten einordnen zu können. Aus dem Buch ist erkenntlich, dass der Schiffsführer über fast keine Kenntnisse z.B. im Bereich Navigation oder Wetterkunde verfügt. Er fährt „einfach“ darauf los und ist von einigen Situationen vollkommen überrascht. Glücklicherweise überlebt er die Fahrt.

Wir haben das Buch seinerzeit gelesen und erhielten auch die Möglichkeit uns mit dem Autor zu unterhalten. Unser Eindruck durch das Lesen des Buches bestätigte sich hierbei. Auf unsere Feststellung: „Ach, der Schraubenkleber“ (u. a. durch einkleben der Schrauben machte er sein Boot – nach seiner Auffassung – expeditionstauglich) reagierte er verlegen und sagte nur: „Das kenne ich so aus dem Rennsport.“ Auf Fragen nach der Navigation (Großkreisnavigation) sagte er: „Es gibt doch Kartenplotter und GPS mehr brauche ich nicht.“ Die Frage woher er Eiskarten bezieht, beantwortete er: „Die sind eh immer falsch. Meine Frau und ich machen das Wetter gemeinsam. Wir schauen aus dem Fenster und entscheiden dann, ob wir los fahren.“

Heute lebt Harald Paul in den Niederlanden und bietet Gästefahrten an. Sein selbstveröffentlichter Lebenslauf liest sich wie folgt:



- Gelernter Landwirt seit über 25 Jahren tätig im eigenem Forst- und Agrarbetrieb. Durchführung von Expeditionen zu Wasser.
- Fernreisen in alter Welt: Brasilien, Paraguay, Uruguay, Marokko, Skandinavien, Spitzbergen.
- Nationale Motorcrossrennen
- Internationale Enduro und Rallyrennen
- Mit Frachtschiff zweimal über Atlantischen Ozean
- 10 Jahre Wasserpflanzenschutz für bayrisches Bodenkultur Amt
- Mit nur 7m Motorboot von Hamburg nach Spitzbergen
- Autor des Buches "Nordwärts"
- Im Zusammenarbeit mit Smelne Yachts bv Bau des Expeditionsschiff "Gypsy Life"

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 11 von 22)

- 2005 Fahrt Norwegen "Sognefjorden – Estland, Tallin
- 2006 Rund britische Inseln
- 2007 Tour Lapland

Theorie + Praxis: See + Binnenschein, UKW Sprechfunkzeugnis "Ubi", Short Range Certificate "SRC", Schifferpatent "E", staatlicher geprüft Fischer inkl. Fallensteller, Waffenpass, Taucherlizenzen "Open Water Diver + Advanced Open Water Diver"

Praktische Seererfahrung ab 1998: Mit erstem Schiff "Silvia" norwegischer Spitzgatter 2700 Betriebsstunden, etwa 14.000sm.
Expeditionsschiff "Gypsy Life", Smelne Vlet 1100 OK Ocean Range, 3500 Betriebsstunden, etwa 18.000sm.

Nun müssen wir allerdings einräumen, über keinerlei Erfahrungen im den von Herrn Paul befahrenen Seegebiet (Spitzbergen) zu verfügen. Allerdings sollte der interessierte Leser mal vergleichsweise ein Buch über die Reisen von Arved Fuchs lesen. Allein hier besteht schon ein gravierender Unterschied in der Herangehensweise. So hat er beispielweise seine Eisinformationen von Dr. L. Kaleschke Institut für Umweltphysik und den Institut für Fernerkundung (<http://www.seaice.de/>) an der Universität Bremen erhalten. Wen es interessiert, der sollte sich mal einen Vortrag von Arved Fuchs anhören. Das ist schon eine andere Level (<http://www.arved-fuchs.de/>), aber jeder fängt mal an, irgendwann - irgendwo!

Die Frage ist nur, auf welches Grundwissen kann ein Anfänger im Wassersport dabei zurückgreifen und wie erweitert er dieses Grundwissen? Dies ist in erster Linie Aufgabe einer Ausbildung und der Prüfung zur Fahrerlaubnis, deren Inhalte natürlich auf den „Normalbootfahrer“ und die „Standartreviere“ der breiten Masse abgestellt sein müssen.

Eine nicht ganz positive Bilanz für die Sportbootkapitäne im Jahr 2008 ziehen auch die Seenotretter.

Bei 1939 Einsätzen wurden 991 Menschen aus Seenot gerettet und drohender Gefahr befreit. Gut die Hälfte aller Einsätze wurde 2008 für die Sportschiffahrt gefahren.

Mangelnde Reisevorbereitung sowie unzureichende Revierkenntnis, Navigations- und Technikprobleme sowie die Überschätzung der eigenen Fähigkeiten waren die Hauptgründe für die hohe Anzahl von Einsätzen für die Sportboote.

60 Skipper und ihre Besatzungen wurden alleine am Wochenende um den 22. Juni in Nord- und Ostsee aus Seenot gerettet und aus drohenden Gefahrensituationen befreit.

Auch die Erkenntnis, dass viele Seenotfälle zu vermeiden gewesen wären ist nicht neu. Ursächlich für die Unfälle sind häufig

- Überschätzung der eigenen Fähigkeiten als Schiffsführer,
- mangelnde Vorbereitung des Törns,
- schlechte oder gar keine Unterweisung von Crew und Gästen oder durch
- unterlassene oder nicht ausreichende Sicherheitsübungen an Bord
- nicht tragen von Rettungswesten auf See.

Diese Dinge lassen sich alle unter dem Begriff „Seemännische Sorgfaltspflicht / Seemannsbrauch“, zusammenfassen und müssten eigentlich jedem Skipper bekannt sein. Etwas vereinfacht gesagt, sind die Unterlassungen häufig durch rein Prüfungsfragen bezogener Ausbildung des Skippers oder einfach durch Leichtfertigkeit entstanden.

Weiter mit der Rede von Annette Faße

(...)

„Ihre Forderung nach einer Ausweitung des unregulierten Bereichs auf andere Gewässer muss ich ganz entschieden ablehnen. Der Schiffsverkehr nimmt stetig zu. Die Charterscheinregelung im Binnenbereich ist auf Gewässer beschränkt, deren Beschaffenheit und Verkehrsdichte nur sehr

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 12 von 22)

geringe Anforderungen an die Schiffsführer stellen. Eine Ausweitung der Regelung auf stärker befahrene und beispielsweise strömungsintensivere, wetteranfälliger oder ebbe- und flutbeeinflusste Gewässer ist nicht möglich, das würde der Schiffsführer ganz einfach nicht schaffen.“

Es scheint also so auszusehen, dass die Zusammenlegung von See- und Binnenschein nicht mehr ernsthaft in Betracht gezogen und eine Ausweitung der Charterscheinregelung eher abgelehnt wird, was wir nur begrüßen können.

Deutscher Bundestag Drucksache 16/4464 16. Wahlperiode 01. 03. 2007

Antwort auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Patrick Döring, Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/4464 – Behinderung der Sport- und Freizeitschifffahrt

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Sportschifffahrt in Binnen- und Seegewässern ist in Deutschland nicht nur ein beliebtes Hobby in allen Bevölkerungskreisen, sondern auch Motor der Tourismuswirtschaft in vielen Regionen. So etwa an der Nord- und Ostseeküste, auf der mecklenburgischen Seenplatte, im Spreewald, am Bodensee, am Rhein und an vielen anderen Seen und Wasserstraßen. Vor diesem Hintergrund ist es im Interesse sowohl der Sportler wie auch der Allgemeinheit, dass die überkomplexen Regelungen in der deutschen Sport- und Freizeitschifffahrt reduziert oder zumindest nicht weiter verschärft werden, um den Zugang zu dieser Freizeitbeschäftigung nicht weiter zu erhöhen und dadurch dem Sport wie auch der damit verbundenen Tourismuswirtschaft zu schaden.

1. Wie hat sich in den vergangenen Jahren die Zahl der Unfälle in der Sport- und Freizeitschifffahrt im Vergleich zur Zahl der vorhandenen Boote und Bootsführerscheine entwickelt?

Antwort: Über Sportbootunfälle gibt es bislang keine umfassenden eigenen Statistiken. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung und Landesbehörden befinden sich in Gesprächen über eine zentrale Unfalldatenbank. In dieser sollen dann auch die Unfälle mit Sportbooten gesondert erfasst werden.

2. Wie hoch ist das Unfallrisiko in der Sport- und Freizeitschifffahrt im Vergleich mit anderen Sportarten, wie z. B. Ski oder Motorrad fahren?

Antwort: Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Eine Einschätzung des Unfallrisikos im Detail ist ohne Unfallstatistiken nicht möglich.

6. Ist es richtig, dass die Bundesregierung die Einführung weiterer Ausrüstungsvorschriften für Boote der Sport- und Freizeitschifffahrt erwägt?

Antwort: Gemäß der Empfehlung Nr. 3 des Arbeitskreises VIII des 45. Deutschen Verkehrsgerichtstages vom 26. Januar 2007 prüft die Bundesregierung, ob eine Ausrüstungspflicht für Sportboote mit bestimmten Gegenständen sinnvoll ist.

7. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkung einer solchen zusätzlichen Regulierung auf die Entwicklung der Sport- und Freizeitschifffahrt ein?

Eine Ausrüstungspflicht zum Beispiel mit Radarreflektoren, GPS-Empfängern mit MOB-Taste, UKW-Funkgeräten, Rettungswesten und Sicherheitsleinen könnte die Sicherheit in der Sportschifffahrt erhöhen und Menschenleben retten.

9. Ist es richtig, dass die Bundesregierung eine Begrenzung der Gültigkeit des Bootsführerscheins See auf bestimmte Küstenregionen (z. B. innerhalb einer

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 13 von 22)

bestimmten Seemeilengrenze) erwägt?

Antwort: Die Bundesregierung ist durch den diesbezüglichen Beschluss der Sicherheitskonferenz für die Sportschiffahrt im Seebereich vom 6. April 2006 aufgefordert, eine Begrenzung des Geltungsbereichs des Sportbootführerscheins See auf zu bestimmende Gewässer vorzunehmen. Die Umsetzung des Beschlusses wird derzeit im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geprüft.

10. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkung auf die Entwicklung der Sport- und Freizeitschiffahrt durch eine solche zusätzliche Regulierung ein?

Antwort: Durch die Begrenzung des Geltungsbereichs des Sportbootführerscheins See auf zu bestimmende Gewässer kann die Sicherheit in der Sportschiffahrt erhöht werden.

13. Ist es richtig, dass die Bundesregierung die zeitliche Begrenzung der Gültigkeit des Bootsführerscheins See und/oder des Bootsführerscheins Binnen erwägt?

Antwort: Nein.

18. Ist es richtig, dass die Bundesregierung die Einführung einer bootsgrößenunabhängigen Funkzeugnispflicht erwägt?

Antwort: Die derzeit geltende Funkzeugnispflicht bezieht sich auf die jeweilige an Bord befindliche Funkanlage, nicht auf die Bootsgröße. Änderungen an diesem Prinzip sind nicht vorgesehen.

19. Werden in diesem Zusammenhang Regelungen erwogen, um z. B. bei Charterbooten, die zwar über eine Funkanlage verfügen, obwohl diese auf Grund der Größe des Bootes nicht vorgeschrieben wäre, die Führung des Schiffes auch ohne vorliegendes Funkzeugnis zu ermöglichen, wenn – wie im Ausland üblich – die Funkanlage für den Gebrauch gesperrt wird?

Antwort: Es wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

20. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkung einer solchen zusätzlichen Regulierung auf die Entwicklung der Sport- und Freizeitschiffahrt ein?

Antwort: Eine solche Regulierung wäre geeignet, die Sicherheit der Sport- und Freizeitschiffahrt ebenso wie die Sicherheit der Berufsschiffahrt zu gefährden.

22. Erwägt die Bundesregierung weitere Maßnahmen mit Wirkung auf die Sport- und Freizeitschiffahrt?

Antwort: Ja.

23. Welche sind dies, und welche Gründe veranlassen die Bundesregierung zu diesen Erwägungen?

Antwort: Die Bundesregierung erwägt neben einer Prüfung der weiteren Empfehlungen des Arbeitskreises VIII des 45. Deutschen Verkehrsgerichtstages, insbesondere die Empfehlung Nr. 1 hinsichtlich einer weitergehenden Zusammenführung der Rechtsvorschriften über Sport- und Freizeitschiffahrt im Seebereich umzusetzen. Ziel ist es, die Rechtsvorschriften den heutigen Anforderungen der Schiffahrt anzupassen und für mehr Transparenz und Klarheit zu sorgen, ohne das Sicherheitsniveau zu verringern.

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 14 von 22)

(Anmerkung: Die Sicherheitskonferenz in Bonn – deren Teilnehmer zugleich für eine spätere Umsetzung zuständig sind – fasste den Beschluss: „Die für die Führerscheinprüfung erforderliche Anzahl an Fahrstunden und die Anforderungen an die praktische Ausbildung unter besonderen Bedingungen (z. B. Nachtfahrten) werden geregelt.“ Ebendort beschlossen wurde auch eine Standardisierung der Ausbildung (autodidaktische Prüfungsvorbereitung soll zukünftig nicht mehr möglich sein) sowie eine Zertifizierung geeigneter Schulen und eine Ausweitung praxisnaher Ausbildungsinhalte wie z.B. Reiseplanung, Einweisung der Crew, das Zusammenspiel mit der Berufsschiffahrt sowie Übungen des MOB mit einem Dummy werden obligatorische Bestandteile der Ausbildung.

Der Sicherheitskonferenz gehörten auch die Dachverbände des Wassersports an. Konnten sie in diesem Punkt der Lizenz zum Geld drucken wieder mal nicht widersprechen? Nach bekanntwerden der Beschlüsse ruderten sie deutlich zurück (siehe Anlagen). Gegenwärtig sind Zertifizierungen nur von den Dachverbänden, neben einigen Anforderungen an Ausstattung und Ausbilder – auch verbunden mit Jahresgebühren – zu erhalten.

Im Jahre 2003 sind wir über einen Punkt gestolpert, der uns sehr ins Grübeln brachte. Die daraus entstehende Diskussion mit dem DMV war wenig fruchtbar. Kreativität ist ja heute in allen Bereichen des Lebens gefordert. Aus unserer Sicht besonders kreativ waren die Zuständigen scheinbar hier:

Einer unserer Schüler, der am 25.06.2000 an einer Prüfung zum Erwerb des Sportbootführerscheines See teilgenommen hatte, wollte 2003 mit einer Yacht nach Sizilien auslaufen. Er erhielt keine Genehmigung, da in seinem Sportbootführerschein See stand: „Dem Inhaber wird hiermit die Fahrerlaubnis zum Führen von motorisierten Sportbooten auf den Seeschiffahrtsstraßen der Bundesrepublik Deutschland (bis zu 3 Seemeilen Abstand von der Basislinie) erteilt. § 1 Sportbootführerscheinverordnung See.“

Wir wollten für ihn vom Verband eine schriftliche Bestätigung erwirken, dass in Deutschland gesetzlich kein weiterer Bootführerschein vorgeschrieben ist. Diese sollte dann dem Schüler per Fax übermittelt werden, damit er seine Reise doch noch antreten konnte. Diese Bestätigung erhielten wir nicht. Keiner der „Verantwortlichen“ war bereit, dieses aufzuschreiben.

Daraufhin machten wir uns mal die Mühe, die Führerscheinformulare genauer anzusehen. Unbemerkt hatte sich eine Änderung im Geltungsbereich eingeschlichen. Während es in einem Sportbootführerschein von 1984 noch hieß: Der Inhaber ist berechtigt, ein Sportfahrzeug auf den Seeschiffahrtsstraßen der Bundesrepublik Deutschland zu führen (§ 1 der Sportbootführerscheinverordnung vom 20. Dezember 1973, Bundesgesetzblatt I S. 1988) lautete der Geltungsbereich im

Sportbootführerschein ausgestellt am 24.10.1999: wird hiermit im Auftrage des Bundesministers für Verkehr die Fahrerlaubnis zum Führen von Sportbooten auf Seeschiffahrtsstraßen der Bundesrepublik Deutschland erteilt (§ 1 der Sportbootführerscheinverordnung – See) und der Sportbootführerschein Nr: xxx ausgestellt. Eine Rechtsgrundlage ist im Führerscheinformular auch noch angegeben, nämlich (§ 1 der Sportbootführerscheinverordnung – See vom 20. Dezember 1973 Bundesgesetzblatt I Seite 1988).

Ein Führerschein ausgestellt 30.04.2000 lautet bereits auf: Dem Inhaber wird hiermit die Fahrerlaubnis zum Führen von motorisierten Sportbooten auf den Seeschiffahrtsstraßen der Bundesrepublik Deutschland (bis zu 3 Seemeilen Abstand von der Basislinie) erteilt. § 1 Sportbootführerscheinverordnung See) Rechtsgrundlagenangabe: Fehlanzeige

Ein weiterer Führerschein ausgestellt am 18.04.2004 lautet ebenfalls auf den Geltungsbereich: Dem Inhaber wird hiermit die Fahrerlaubnis zum Führen von motorisierten Sportbooten auf den Seeschiffahrtsstraßen der Bundesrepublik Deutschland (bis zu 3 Seemeilen Abstand von der Basislinie) erteilt. § 1 Sportbootführerscheinverordnung See).

Ende 2003 fragten wir beim Bundesminister für Verkehr an, wie es zu dem Hinweis mit den 3 Meilen von der Basislinie in den Führerscheinformularen kommt. Wo ist dafür die Rechtsgrundlage. Damals wurde uns gesagt, diese Passage sei auf Betreiben der Verbände aufgenommen worden. Eine

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 15 von 22)

Rechtsgrundlage sei nicht wirklich vorhanden. Wir sollten doch mal eine Eingabe machen. Dies taten wir auch und schauten gespannt auf die Führerscheinformulare unserer Kursteilnehmer. In einem Führerschein ausgestellt am 23.05.2004 heißt es dann plötzlich wieder: Dem Inhaber wird hiermit die Fahrerlaubnis zum Führen von motorisierten Sportbooten auf Seeschiffahrtstraßen der Bundesrepublik Deutschland erteilt (§ 1 Sportbootführerscheinverordnung See). Rechtsgrundlagenangabe: Keine

Das gab uns schon zu denken, da sich der Prüfungsumfang seit 1999 nicht geändert hat. Wie kann dann eine Legitimation so unterschiedlich aussehen? Gerade vor dem Hintergrund, dass die Verbände im Jahr 1999 den „freiwilligen“ Sportküstenschifferschein einführten.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen schreibt mit Datum 12. Februar 1999 und Geschäftszeichen LS 23/48.57.25-11/8 Va 99: Mit dem neuen freiwilligen amtlichen Befähigungsnachweis "Sportküstenschifferschein" soll die Lücke im amtlich empfohlenen Führerscheinsystem geschlossen werden.

Der SKS kann wahlweise für Motoryachten (**nur** mit Antriebsmaschine) oder für Segelyachten (mit Antriebsmaschine **und** Segel) erworben werden. Es gibt jetzt also auch für den Motorbootskipper einen vergleichbaren Befähigungsnachweis für den 12 -Seemeilen - Bereich.

Seit 1.10.1999 wurde der Sportküstenschifferschein (SKS-Schein) eingeführt und löste gleichzeitig den sehr beliebten DSV-Segelführerschein BR ab.

Verordnung über die Eignung und Befähigung zum Führen von Sportbooten auf den Seeschiffahrtstraßen (Sportbootführerscheinverordnung-See - SportBootFSV)

neugefasst durch B. v. 19.03.2003 BGBl. I S. 367; zuletzt geändert durch Artikel 1 V. v. 27.08.2007 BGBl. I S. 2193; Geltung ab 01.01.1974

§ 1 Fahrerlaubnis

1. Wer auf den Seeschiffahrtstraßen ein Sportboot führen will, bedarf der Erlaubnis (Fahrerlaubnis). Sportboot im Sinne dieser Verordnung ist ein von seinem Bootsführer nicht gewerbsmäßig für Sport- oder Erholungszwecke verwendetes Wasserfahrzeug oder Wassermotorrad. Keiner Erlaubnis bedürfen

(...)

2. Die Fahrerlaubnis ist durch eine amtliche Bescheinigung nach dem Muster der Anlage Sportbootführerschein-See) nachzuweisen. Der Sportbootführerschein-See oder, wenn vorhanden, der Sportküstenschifferschein, der Sportseeschifferschein oder der Sporthochseeschifferschein nach der Sportseeschifferscheinverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. März 1998 (BGBl. I S. 394), zuletzt geändert durch Artikel 5 der Verordnung vom 28. September 1999 (BGBl. I S. 1938), in der jeweils geltenden Fassung oder ein in Absatz 1 Satz 3 Nr. 1 und 2 bezeichnetes Befähigungszeugnis ist beim Führen von Sportbooten mitzuführen und den zur Kontrolle befugten Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

Soweit uns bekannt, hat sich der § 1 der Sportbootführerscheinverordnung -See in diesem Zeitraum jedoch nicht geändert. Leider haben wir die alten Fassungen der Verordnung jedoch nicht mehr vorliegen.

Doch wir wollen auch nicht verschweigen, dass der Geltungsbereich der Verordnung folgendermaßen festgelegt ist:

Die Verordnung der Seeschiffahrtstraßenordnung gilt auf den Seeschiffahrtstraßen mit Ausnahme der Emsmündung, die im Osten durch eine Verbindungslinie zwischen dem Pilsener Watt (53° 29' 08" N; 07° 01' 52" O), Borkum (53° 34' 06" N; 006° 45' 31" E) und dem Schnittpunkt der Koordinaten

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 16 von 22)

53° 39' 35" N; 006° 35' 00" E begrenzt wird. Seeschiffahrtsstraßen im Sinne der Verordnung sind: die Wasserflächen zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen und einer Linie von drei Seemeilen Abstand seewärts der Basislinie. Und nur hier ist der Sportbootführerschein See vorgeschrieben.

Alles klar auf der Andrea Doria? 3 Seemeilen von der Basislinie erkannt - Amtsdeutsch eingesetzt nach allen Regeln der Kunst! Hier soll ein normaler „Bootsfahrer“ noch durchblicken?

Doch sicher ist auch, dass nicht der Führerschein allein den „guten“ Skipper macht. Das Problem ist, dass Bootsfahrer eigentlich „Sonntagsfahrer“ sind. Wir erinnern uns noch als unser erstes Lot an Bord kam. Das war damals schon ein toller Kasten. Wir konnten auf einmal die Tiefe feststellen, ohne eine Lotleine in die Hand nehmen zu müssen. Das war schon ein Fortschritt in der Sportschiffahrt. Dazu mussten wir nur zwei Knöpfe betätigen, nämlich zum Umschalten des Tiefenbereiches von 20m auf 120m und die Empfindlichkeit konnte noch eingestellt werden. Das war alles. Die heutigen Boote sind technisch sehr hochwertig ausgestattet, so dass ihre Bedienung recht kompliziert ist und einige Übung voraussetzt. Bereits nach der Winterpause muss meistens, die Bedienung der Geräte an Bord, neu geübt werden. Das zeigt auch folgender Fall, der kürzlich von der BSU veröffentlicht wurde.

ENDE EINER AUSBILDUNGSFAHRT

Mit einer Grundberührung endete am 3. Mai 2008 vor Warnemünde (Ostsee) eine Ausbildungsfahrt mit einer Bavaria 46 Cruiser. Schon beim Auslaufen hatte es in dichtem Nebel eine Beinahe-Kollision zwischen der "Intention IV" und der einlaufenden Fähre "Kronprinz Frederik" gegeben: Die fünfköpfige Crew sei kurz nach der Mole von dichtem Nebel überrascht worden und der Fähre nach Kreuzen des Hauptfahrwassers bis auf drei Meter nahe gekommen, heißt es in dem Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU). Nach einem Manövertraining auf See wurde die in dichtem Nebel liegende Küste angesteuert. Wieder kam es zu einer Fast-Kollision - diesmal mit einer anderen Yacht. Erst danach wurden Schallsignale gegeben. Dann lief die "Intention IV" westlich der Hafemole auf Grund und musste freigeschleppt werden. An Bord waren vier Segelschüler, die für den Sportküstenschifferschein (SKS) üben wollten, und ein Skipper mit Sporthochseeschifferschein. Wie der Bericht feststellte, wurden weder Radar, Plotter noch Echolot-Tiefenalarm genutzt. Auch das UKW-Funkgerät wurde nicht zum Kontakt mit der Revierfunkstelle benutzt. Der Skipper, hatte seit 1999 den Sportbootführerschein See, erwarb 2001 den Sportseeschifferschein und 2003 den Sporthochseeschifferschein. Damit war er im Besitz der höchsten deutschen Sportpatente. Er habe jedoch nicht gewusst, dass mit dem Kartenplotter (Raymarine C70) auch eine Radardarstellung möglich war, so heißt es in dem Bericht. Eigner der erst kurz zuvor zu Wasser gelassenen Yacht ist das Wassersportzentrum Dümmer. Sie besitzt eine Zulassung der See-Berufsgenossenschaft (See-BG) als Ausbildungsyacht. Den gesamten Bericht können Sie [hier nachlesen](#).

Der Schiffsführer hatte sich offensichtlich nicht ausreichend mit der Technik an Bord vertraut gemacht (Beispiel Radar), hat allerdings auch die vorhandene Technik (Funk) nicht umsichtig genug eingesetzt. So wurde ausgelaufen, ohne vorher den Revierfunk abzuhören und sich einen Überblick über die Verkehrssituation zu verschaffen. Dies ist bei Seglern leider ein häufig anzutreffendes Verhaltensmuster. Sie wollen permanent Strom sparen, was ja auch nicht grundsätzlich verwerflich ist. Doch wenn dazu einfach das Funkgerät ausgeschaltet bleibt, oder andere technische Hilfsmittel nicht eingesetzt werden, sieht es schon anders aus.

Früher haben wir in ca. 2 bis 3 Stunden ein Boot übernehmen können, einen Strich in die Seekarte gezogen, den Kompass geprüft und sind in See gestochen. Heute dauert eine solche Übernahme und das anschließende Vertraut machen mit dem Boot ca. 1 Tag. Das liegt nicht zuletzt an der heutigen technischen Ausstattung der Boote. Nicht das wir falsch verstanden werden, die Einweisungen durch Vercharterer sind wesentlich kürzer, aber die Vorbereitung zum Auslaufen und das Lesen der Handbücher, falls überhaupt vorhanden, erfordern schon einen angemessenen Zeitraumen.

In diesem Zusammenhang verweisen wir noch einmal auf ein Infoschreiben von Februar 2007. Hier verwiesen wir bereits auf eine Aussage des Vercharterers: „Dem Charterkunden wird eine umfassende theoretische und praktische Unterweisung in die Führung des jeweiligen Bootes und das wasserstraßenbezogene Verkehrsverhalten gegeben. Die Einweisung hat eine Dauer von mindestens

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 17 von 22)

drei Stunden und findet unmittelbar vor dem Beginn des Hausbooturlaubs statt. Damit kann so mancher Charterscheinbesitzer eine bessere Kenntnis seines gemietetes Bootes und der geplanten Strecke vorweisen als ein ungeübter Führerscheininhaber.

(Anmerkung des Autors: Spätestens hier fragen wir uns nun: Muss nicht derjenige, welcher einem Skipper das Boot übergibt diesen grundsätzlich in das Schiff einweisen? Wie kann somit ein „ungeübter Patentinhaber“ weniger können als ein „Charterscheininhaber?“ Wird hier etwa permanent die Pflicht zur Einweisung der Schiffsführer bei den „Patentinhabern“ vernachlässigt oder ist diese Aussage nur Stimmungsmache?)

Es ist also Bewegung im Wassersport. Überlegungen den Einstieg zu erleichtern sind sicher wichtig. Gut zu überlegen gilt es zumindest auch:

Was müssen wir den Anfängern an Ausbildungs- und Prüfungswissen mitgeben? Feststellen lässt sich immer, dass sich die Ausbildung im Wassersport am Prüfungsniveau orientiert. Besonders die steigende Anzahl an Selbstlernern sei hier mal angemerkt, die lediglich die Fragen auswendig lernen, aber später zum Transfer nicht in der Lage sind.

Die heutigen Boote und Yachten sind technisch recht komplexe Systeme. Niemand käme auf die Idee, einfach ein Flugzeug, und sei es auch nur ein Segelflugzeug, ohne eine entsprechende Ausbildung fliegen zu wollen. Woher nehmen die Menschen die Borniertheit, zu behaupten, Boote intuitiv fahren zu können? Die Frage lautet also: „Wie stellen wir eine gute Aus- und Weiterbildung im Wassersport sicher?“ Flugzeugführer müssen beispielsweise pro Jahr eine gewisse Mindeststundenzahl fliegen, oder sind wir besser beraten, wenn wir es wie beim Straßenführerschein organisieren?

Aber die Attraktivität des Wassersportes sollte auch noch in anderen Bereichen verbessert werden. Beispielsweise gehören auch Überlegungen dazu, wie verstaubte Strukturen in den Vereinen und in den Führungsebenen der Verbände aufgelöst werden können!

Wenn wir schon mal das Thema aufgegriffen haben, dann sollte **die Branche selbst mal darüber nachdenken, wie sie dem Mangel an Fachkräften z. B. auf Messen, oder in den Verbänden entgegen wirken möchte. Teilweise haben wir den Eindruck, dass es in vielen Bereichen einfach Hilfskräfte sind, die qualifizierte Arbeiten anbieten, aber nicht über das nötige Know How verfügen.** Das scheinen uns die wirklichen Probleme des Wassersportes zu sein, denn der informierte Kunde lässt sich nur kurzfristig täuschen und wir leben im Informationszeitalter. Eines der Highlights das wir erlebten war bei der Besichtigung eines 250.000 € teuren Powerboates auf einer Messe, welches über keinen Kompass verfügte. Auf die Frage, wie wir denn Helgoland finden sollen, bekamen wir zur Antwort: Es ist doch ein Kartenplotter an Bord und ein Kompass mach sowieso nur eine Missweisung. Kartenplotter haben wir schon einige sterben sehen und warum müssen selbst modernen Verkehrsflugzeuge immer noch einen kompensierten Magnetkompass mit Deviationstabelle an Bord haben? Erfahrung des Verkäufers nach eigenen Angaben: Mal mitgefahren auf des Ostsee!

die Eckdaten für den Einsteiger müssten klar umrissen sein. Wer sich wirklich mit dem Gedanken trägt, in den Wassersport einzusteigen, der sollte zumindest verlässlich wissen, worauf er sich einlässt und was von ihm gefordert wird. Dies ist im Moment, bedingt durch die Diskussionen leider nicht der Fall.

Fakt ist, dass der Wassersport nicht mehr nur mit dem Image der Reichen und Schönen verbunden ist. Er ist zum „Breitensport“ avanciert, was natürlich gut ist. Nun müssen allerdings auch die Dachverbände und Vereine aufwachen und den Sprung zum Breitensport vollziehen. Sie müssen von dem Ross absteigen, alle werden schon zu uns kommen. Hier gilt es noch einiges in den Köpfen der Beteiligten zu bewegen. Die Richtung ist jedoch eingeschlagen.

Ein Bundestagsantrag gibt dem Wassersport Rückenwind

Berlin, den 15. Oktober 2008

In der SPD-Bundestagsfraktion ist in dieser Woche der Antrag „Infrastruktur und Marketing für

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 18 von 22)

den Wassertourismus in Deutschland verbessern“ verabschiedet worden. Dies teilt Annette Faße, tourismuspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion, mit.

Die Anzahl der Sportboote hat sich bundesweit erhöht. 295.000 Sportboote sind nach Angaben der Verbände im Binnenland stationiert; weitere 159.000 an der deutschen Ost- und Nordseeküste bzw. in deren Einzugsgebiet. Im Kanutourismus geht man von über 1,2 Mio. Kanufahrern aus. Wassersport ist somit ein Breitensport geworden mit einem großen Wirtschaftspotenzial. (...)

Wassersport und Wassertourismus kommen voran!

Berlin, den 28. November 2008

Anlässlich der Diskussion um die Förderung des Wassertourismus und des Wassersports in Deutschland erklärt die tourismuspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion Annette Faße:

Die Entwicklung des Wassertourismus und des Wassersports macht gute Fortschritte. Der Wassersport ist für Deutschland sehr wichtig, er hat sich zu einem wichtigen touristischen und wirtschaftlichen Faktor entwickelt. Diesen Positivtrend müssen wir unbedingt stärken. Die Deutschen verbringen ihren Urlaub gerne und immer häufiger im eigenen Land. Der Wasserurlaub mit Kanus, Segel oder Motorbooten wird immer stärker nachgefragt. Die Führerscheinfreien Charterboote sind für den Familienurlaub sehr beliebt. Auch im Ausland kommen unsere Wassersportgebiete sehr gut an. Im Mai 2007 ist im Bundestag der Antrag „Attraktivität des Wassertourismus und des Wassersports stärken“ verabschiedet worden. Der Beschluss beinhaltet zahlreiche Vorschläge zur Förderung und Verbesserung des Wassersports in Deutschland. Die regelmäßige Nachfrage im Bundesverkehrsministerium bestätigt, dass wir gemeinsam kräftig an einem Strang ziehen, um den Wassertourismus mit zusätzlichem Schub und Rückenwind voranzubringen.

Eine zentrale Forderung des Antrags bezieht sich auf die Vereinfachung der Prüfungen zum Erwerb der Sportbootführerscheine. Die Vorbereitungen für die Überarbeitung laufen auf Hochtouren. Die Prüfungen sollen künftig von praxisfernen Fragen entlastet werden und ab 2009 im Multiple-Choice-Verfahren durchgeführt werden. Gleichzeitig sollen die praktischen Prüfungsteile erweitert werden. Die Prüfungen für die einzelnen Führerscheine werden besser aufeinander abgestimmt. Die Überarbeitung und deutliche Kürzung der theoretischen Prüfungsinhalte wird ab 2009 in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden erfolgen. In zwei Jahren soll das neue Führerscheinwesen starten.

(...)

Text:
Büro Annette Faße, MdB
Mitarbeiter/innen: Fani Zaneta, Dagmar Röpke-Gerhard, Birgit Faßbender, Domagoj Ratkovico
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Tel.: 030-227 73434 oder 01888-18-73434
Fax: 030-227 76434
e-mail: annette.fasse@bundestag.de
web: www.annette-fasse.de

Dies hört sich schon mal recht ordentlich an. Doch eine Vereinfachung sehen wir zunächst nicht, außer vielleicht dem schnelleren Nachsehen der Prüfungsarbeiten durch das Anlegen einer Lösungsschablonen. Eigentlich müsste man hier eher von „Praxisrelevanz“ sprechen, was zwar genau unseren Tenor trifft, jedoch nicht zwangsweise zur Vereinfachung des Einstieges beiträgt.

Wie sehen eigentlich die Führerscheinregelungen im Ausland aus?

Belgien: Führerschein erforderlich für Boote über 20 km/h oder über 15m.

Dänemark: Bis 20 BRT kein Führerschein erforderlich

Besonderheit

In Dänemark ist das Tragen von Schwimm-/Rettungswesten in Kanus, Ruderbooten, Motor- oder Segelbooten usw. gesetzlich vorgeschrieben. Bei Nichtbeachtung drohen Bußgelder. Oftmals können Schwimmwesten bei Bootsverleihen und dergleichen ausgeliehen werden. Bitte prüfen Sie in diesem Fall sorgfältig, ob die Rettungsweste auch korrekt sitzt, und dass Ihr Körpergewicht die Auftriebskraft der Rettungsweste nicht übersteigt. Bei Automatikwesten ist natürlich auch auf das Datum der letzten Prüfung (Plakette) zu achten.

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 19 von 22)

Finnland: keine Führerscheinpflicht

Frankreich: ab 10 PS

Griechenland: ab 10 PS

Großbritannien: keine Führerschienpflicht, allerdings versuchen sie gerade zu einer solchen zu kommen

Irland: keine Führerschienpflicht

Italien: Ab 40 PS bis 6 sm, über 6 sm jeder Motor

Kroatien: mit jedem Motor

Achtung: Bisher durfte man in Kroatien Boote bis 5 PS führerscheinfrei führen, was nun aber nicht mehr so ist! Für kleine Boote wurde der Befähigungsnachweis der Kategorie A eingeführt, welcher zum Führen motorisierter Boote wie folgt berechtigt:

- bis 7m Länge
- eine Motorisierung bis 15 KW
- bis 6 Seemeilen Entfernung von der Küste bzw. einer Insel

Für Boote/Yachten darüber hinaus (bis 30 BRZ) ist der Schein der Kategorie B erforderlich!

Ausländer (auch ohne dauerhaften Wohnsitz in Kroatien) können einen kroatischen Bootsführerschein einschließlich UKW-Sprechfunklizenz erwerben. Dazu ist eine Prüfung vor einem kroatischen Hafenamt abzulegen. Achtung: Das von Ausländern erworbene kroatische Patent einschließlich Funklizenz wird außerhalb Kroatiens nicht anerkannt. Eine Umschreibung dieses Patents in einen deutschen Sportbootführerschein bzw. eine deutsche Funklizenz ist nicht möglich.

Niederlande: ab 15 m und Boote schneller als 20 km/h

Österreich: ab 4,4 kW (5,984 PS) und Elektromotoren über 500 Watt

Norwegen: keine Führerschienpflicht

Schweden: keine Führerschienpflicht

Schweiz: ab 6 kW (8,16 PS) oder 15 m² Segelfläche

Spanien: Alle Boote mit Motor, über 45 PS weitergehende Ausbildung erforderlich

Anders als beim PKW-Führerschein gibt es bei den Sportbootführerscheinen nicht die geringsten Ansätze, zu so etwas wie einem EU-Sportbootführerschein zu gelangen. Der kleinste gemeinsame Nenner in dieser Frage war die Einigung auf die ECE-Resolution Nummer 40 (Das Originaldokument finden Sie [hier](#)). Die Bundesrepublik Deutschland hat der Resolution zugestimmt. Amtliche deutsche Sportbootführerscheine werden seit dem 1. 4. 2000 als Internationale Zertifikate ausgestellt (der amtliche Sportküstenschifferschein bereits seit seiner Einführung am 1. 10. 1999).

Die ECE ist aber keine Organisation der Europäischen Gemeinschaft, sondern eine Organisation europäischer Staaten innerhalb der Vereinten Nationen (UN).

Das bei den Sportbootführerscheinen geltende Wohnsitzprinzip ist auch vor dem Europäischen Gerichtshof somit nicht anfechtbar, schon weil es sich nach dem Willen aller ECE-Staaten um ausschließlich nationale Gesetzgebung handelt, also kein EU-Schein für Wassersportler. Ein Klageversuch vor dem Europäischen Gerichtshof scheiterte kläglich! [Hier finden Sie mehr dazu.](#)

Resümee:

Die derzeit geltende deutsche Führerscheinregelung ist historisch gewachsen. Ein gesetzlich vorgeschriebener Sportbootführerschein für den Seebereich, einer für den Binnenbereich. (Darüber hinaus mehrere freiwillig zu erwerbende als Nachweis weitergehender Qualifikationen.) Die Prüfungen hierfür nehmen die Dachverbände des Wassersports, der Deutsche Seglerverband und der Deutsche Motoryachtverband ab, die sich schwerpunktmäßig dem Sport verbunden fühlen, in denen allerdings nur rund 25% der Segler und Motorbootfahrer organisiert sind.

Die Prüfgebühren der Sportbootführerscheine stellen eine der entscheidenden Einnahmequellen für die durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragten Dachverbände

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 20 von 22)

dar.

Wer böse denkt, könnte nun bei den Führerscheinprüfungen schlussfolgern: „Wenn durch die Zusammenlegung der Sportbootführerscheine Binnen und See dem DMYV und dem DSV eine seiner Haupteinnahmequelle ausfällt (eine Prüfung statt zwei), ist deren Zustimmung zur Zusammenlegung nur zu bekommen, wenn ihnen an anderer Stelle eine neue Einnahmequelle eröffnet wird. Dies wäre mit der diskutierten Begrenzung des Sportbootführerscheines See auf gewisse Fahrgebiete möglich. Der Weg für den SKS als weiterer Pflichtführerschein wäre damit freigeworden.

Schauen wir uns die Prüfungszahlen an, stellen wir fest, dass allein der DSV bisher jährlich über 27000 gesetzlich vorgeschriebene Sportbootführerscheine See ausstellte. Hierfür erhebt er Prüfungsgebühren, die sich aus einer Gebühr für die Anmeldung, einer für die theoretische und praktische Prüfung sowie einer für die Ausstellung des Führerscheins zusammensetzen. Hinzu kommen noch die jeweiligen Kosten für die Bereitstellung der Prüfungsräume und Reisekosten der Prüfer sowie die Mehrwertsteuer. So kostet eine Sportboot See-Prüfung in Bremen z.B. insgesamt 72 Euro. Bei der Anzahl an Prüfungen fließen somit mal eben rund 2.000.000 € in die Kassen. Leider sind die Prüfungszahlen in diesem Bereich in den letzten Jahren rückläufig.

Der Fairness halber wollen wir nicht unerwähnt lassen, dass die beiden Wassersportverbände DSV und DMYV seit Jahren die deutschen Schleusen- und Hebewerksgebühren für die gesamte Sportschifffahrt an den Bundesminister für Verkehr entrichten. Doch diese Summe wird, so weit uns bekannt ist, aus Mitgliedsbeiträgen und nicht aus den Prüfungsgebühren bestritten.

Im gleichen Zeitraum wurden allerdings nur ca. 5000 der freiwilligen Sportküstenschifferscheine geprüft. Nach dem missglückten Versuch über die Aufnahme der Basislinie im Sportbootführerschein See zum Erfolg zu kommen, besteht erneut Handlungsbedarf, da der Anteil der Prüfungen zum freiwilligen SKS nur 9% am Gesamtprüfungsaufkommen beträgt. So wurden auch wir als anerkannte Ausbildungsstätte während einer Sitzung gefragt, wie der „Verkauf“ des SKS angekurbelt werden könnte. Scheinbar wurde anschließend zu diesem Problem auch eine Lösung erdacht.

Mit der Durchführung der theoretischen Prüfung in einem Multiple Choice Verfahren werden dann auch Prüferkapazitäten frei. Diese müssen irgendwie aufgefangen werden. So erscheint es nur sinnvoll, die praktischen Prüfungen zu erweitern, schon sind wieder alle Beteiligten glücklich. Natürlich auch wir, wenn die praktische Ausbildung und Prüfung ein sinnvolles Maß nicht überschreitet! Aber dieses sinnvolle Maß gilt es zunächst festzulegen! (Unser Vorschlag hierzu, siehe Anlage I)

Aus unserer Sicht müsste, wenn die Reformation der Wassersportprüfungen erfolgversprechend sein soll, zunächst ein Anforderungskatalog für die Ausbildungsboote und die Ausbildungs/Prüfungsgewässer erlassen werden. Denn es ist ein Unding, dass gegenwärtig Sportbootführerschein See-Prüfungen auf „Feuerlöschteich“ abgenommen werden dürfen. Doch wo sitzt der Deutsche Motoryachtverband e. V.? Vinckeufer 12-14, 47119 Duisburg. Hier scheint ein Interesse, die Sportbootführerscheinprüfungen in einem, den Anforderungen an die späteren Schiffsführer adäquaten Gewässer durchzuführen, nicht wirklich gegeben zu sein.

Zu bedenken gilt es bei der anstehenden Neuregelung auch, dass eine Prüfung nur etwas Wert ist, wenn der Teilnehmer auch den Nutzen dahinter erkennt und anerkennt.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das Phänomen Kroatien. Hier ist eine Prüfung für jedes Motorboot vorgeschrieben, und natürlich ein Funkzeugnis, wenn Funk an Bord ist. Die „Ausbildung“ und Prüfung kann in kürzester Zeit beendet sein. Sie kostet nur Geld. Alle, vor allem die deutschen Wassersportler, hacken seit langem auf diesem System herum unter dem Motto: **„Die wollen da nur abkassieren.“**

Doch vielleicht entstammt ihr System ja den dort gemachten „Erfahrungen“, wie immer diese auch aussehen mögen.

Wenn bei uns etwas geändert wird, dann sollte auch an die Prüfer gedacht werden. In den Richtlinien

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 21 von 22)

steht gegenwärtig eindeutig:

Richtlinien

für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes über die Durchführung der Aufgaben nach der Sportbootführerscheinverordnung-See vom 20. Dezember 1973 (BGBl. I S. 1988), zuletzt geändert

durch Erlass vom 15. September 2005 LS 23/6234.3/3-SSeeSS - (VkB1. 2005 S. 652)

Die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes nehmen die ihnen nach der Sportbootführerscheinverordnung-See obliegenden Aufgaben nach Maßgabe der nachstehenden Richtlinien wahr.

1. Fachaufsicht über die Prüfungsausschüsse (Zu § 4)

1.2 Umfang der Fachaufsicht

Es ist darauf zu achten, dass die "**Richtlinien für den Deutschen Motoryachtverband und den Deutschen Segler-Verband über die Durchführung der Aufgaben nach § 4 Spboot-FüV**" (Durchführungsrichtlinien) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Dezember 1996 (VkB1. 1997 S. 12) in der jeweils geltenden Fassung von den Prüfungsausschüssen beachtet werden.

2. Qualifikation der Beisitzer (Zu § 6 Abs. 1 Satz 3)

Die von den Wasser- und Schifffahrsdirektionen für die Prüfungsausschüsse benannten **Beisitzer müssen mindestens Inhaber eines amtlichen Sportbootführerscheins-See** oder eines der in § 1 Abs. 1 Nr. 1 der Verordnung genannten Befähigungszeugnisse sein.

Im Klartext: Die Oberkontrolleure der Prüfungsabläufe benötigen gegenwärtig lediglich einen Sportbootführerschein See. Hier stellt sich die Frage, was brauchen dann die Ausbilder?

Schlusswort:

Feststellen lässt sich, dass es im Zeitalter der Globalisierung, bis heute nicht einmal gelungen ist, ein europaweit einheitliches Fahrerlaubniswesen im Wassersport aufzubauen. Ein solches ist auch auf lange Zeit nicht in Sicht. In der anstehenden Neuregelung des deutschen Wassersportführerscheinwesens liegt jedoch auch eine große Chance, wenn nicht wieder über das Ziel hinausgeschossen wird.

Zunächst gilt es jedoch gründlich zu bedenken, welche Qualifikationen zukünftig von Führerscheinprüflingen, sowie von allen anderen an Ausbildung und Prüfung Beteiligten, wirklich gefordert werden sollten. Diese Überlegungen dürfen sich jedoch nicht an den damit zu erzielenden Einnahmen, sondern ausschließlich an den durch die Fahrgebiete bedingten Anforderungen orientieren. Wie das Wort **Fahr**gebiet schon ausdrückt, es geht um das Fahren, also den Praxisbezug der Ausbildung. Hier gibt es tatsächlich einen Handlungsbedarf, denn Ausbildung soll den Anfängern helfen, sich in einem neuen Lebensbereich zurechtzufinden. Das kann jedoch nur gelingen, wenn von ihnen auch ein Sinn darin erkannt und akzeptiert wird. Sollte bei den Prüflingen jedoch der Eindruck entstehen, alles dient nur dem „Eigennutz“ der Beteiligten und der Befriedigung ihrer Eitelkeiten, dann wird es kritisch.....

Heute werben Schulen bereits damit:

Im Online-Kurs finden Sie nicht nur alle Prüfungsfragebogen sondern auch Videofilme, die alle Bestandteile der Fahrprüfung zeigen.

Wo findet die praktische Fahrausbildung statt?

Am Prüfungsort. Sie werden auf demselben Boot an derselben Stelle ausgebildet, wo später auch die Prüfung abgenommen wird.

Dies müsste eigentlich zur Folge haben, dass die Fahrerlaubnis nur für ein Videospiel ausgestellt wird, maximal zum Führen eines entsprechenden Bootes im Bereich des Prüfungsanlegers! Ein Boot real

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 (Seite 22 von 22)

zu Führen erfordert nun mal erheblich mehr als nur einmal einen Kreis mit einer Nusschale um einem Prüfungsanleger zu drehen und dabei ein Fähnchen aus dem Wasser zu fischen!

Eine der entscheidenden Fähigkeiten die ein Skipper besitzen sollte ist der „Blick voraus“. Er muss in der Lage sein, Situationen zu erkennen, ehe sie konkret eintreten. Hierfür benötigt er ein theoretisches

Grundwissen, wie komme ich an die benötigten Informationen an Bord z.B. Wetterberichte und wie werte ich diese aus. Aber es gehören auch Kenntnisse um Unfallverhütung an Bord dazu. Diese Fertigkeiten wiederum können nur durch praktische Erfahrungen erlernt werden. Hier muss die Ausbildung ansetzen. Sie muss den Schüler in den Stand versetzen, Informationen zu erhalten, Auszuwerten und richtig zu beurteilen. Wie kann dies jedoch erreicht werden, wenn die Aussage zur Reform lautet: Es soll alles leichter werden? Als DMYV-anerkannte Schule melden wir also: „Duisburg – wir sehen ein Problem....“

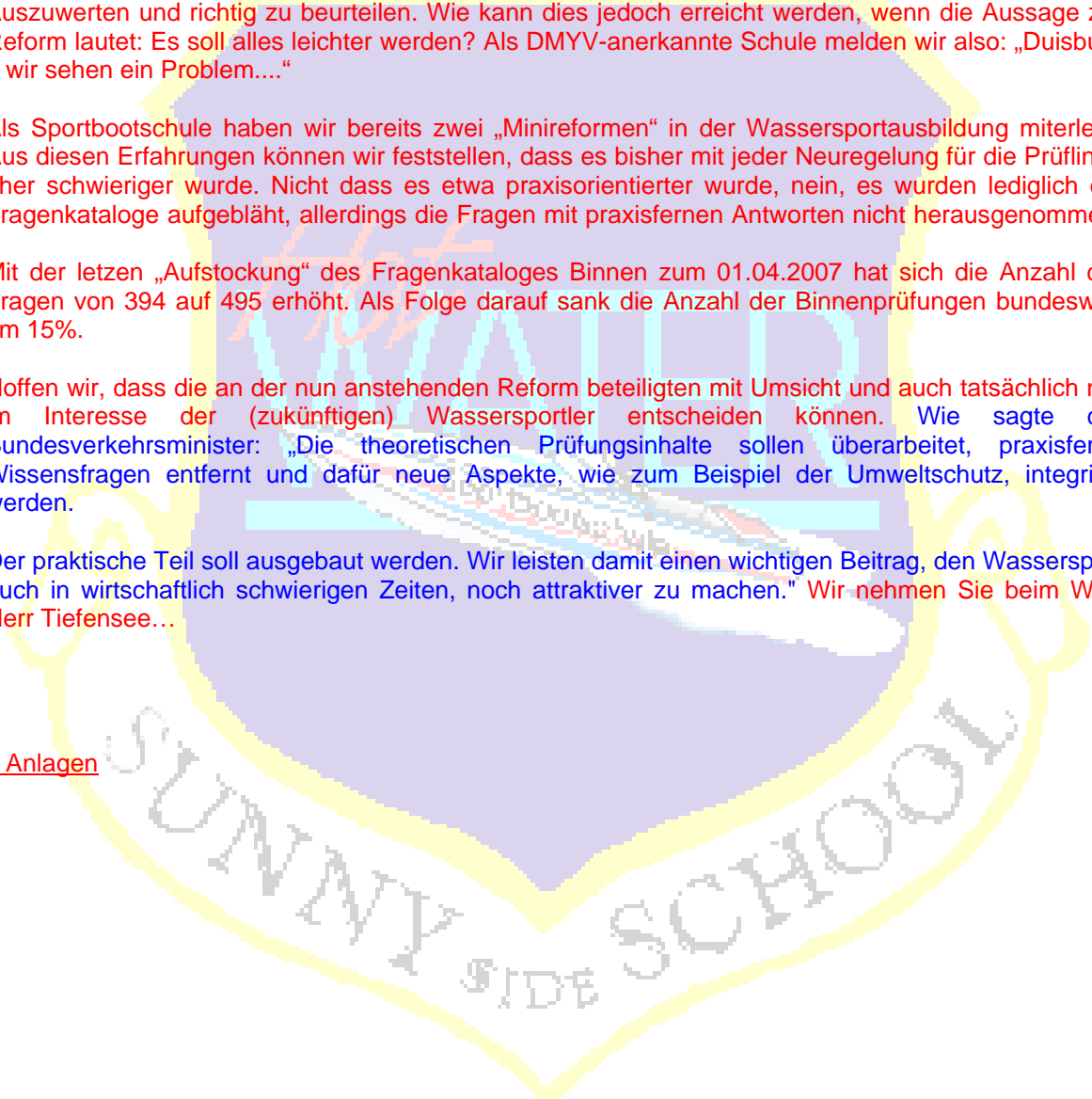
Als Sportbootschule haben wir bereits zwei „Minireformen“ in der Wassersportausbildung miterlebt. Aus diesen Erfahrungen können wir feststellen, dass es bisher mit jeder Neuregelung für die Prüflinge eher schwieriger wurde. Nicht dass es etwa praxisorientierter wurde, nein, es wurden lediglich die Fragenkataloge aufgebläht, allerdings die Fragen mit praxisfernen Antworten nicht herausgenommen.

Mit der letzten „Aufstockung“ des Fragenkataloges Binnen zum 01.04.2007 hat sich die Anzahl der Fragen von 394 auf 495 erhöht. Als Folge darauf sank die Anzahl der Binnenprüfungen bundesweit um 15%.

Hoffen wir, dass die an der nun anstehenden Reform beteiligten mit Umsicht und auch tatsächlich nur im Interesse der (zukünftigen) Wassersportler entscheiden können. Wie sagte der Bundesverkehrsminister: „Die theoretischen Prüfungsinhalte sollen überarbeitet, praxisferne Wissensfragen entfernt und dafür neue Aspekte, wie zum Beispiel der Umweltschutz, integriert werden.“

Der praktische Teil soll ausgebaut werden. Wir leisten damit einen wichtigen Beitrag, den Wassersport auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten, noch attraktiver zu machen." **Wir nehmen Sie beim Wort Herr Tiefensee...**

4 Anlagen



Hot Water Vorschlag für die Neuordnung des Führerscheinwesens in der Bundesrepublik Deutschland

Klasse A Motorräder	Binnen A für Jetskis (beschränkt auf gewisse Reviere/Strecken)
Klasse B PKW bis 3,5 t	Binnen B für kleinere Boote
Klasse C LKW	Binnen C für größere Boote über 15 m
Klasse E (SEE) Anhänger über 750 kg	Boote mit Anhänger? Nein für die Seegebiete

SEE	Jetskis im Seebereich (allerdings ohne Navigationsausbildung jedoch erhöhter Unterricht zum Gefährdungspotential) Es ist sowieso schwierig den Fahrern der Jetskis sinnvoll zu vermitteln, warum sie Navigation lernen müssen, wenn sie an der Küste fahren wollen. Aber irgendein Hersteller wird sich sicher des Problems annehmen und ein Model mit Navi-Ecke entwickeln.
	für Boote im Seegebiet
	für Boote im Seegebiet mit Funkanlagen

Zunächst ist eine Unterscheidung nach den einzelnen Fahrzeugarten wichtig. So sollten z.B. die in den letzten Jahren verstärkt aufgekommenen Jetskifahrer eine Ausbildung bekommen die sich an den speziellen Anforderungen dieser Fahrzeuge orientiert. Prüfungsrelevant sollten hier sein: Fahrzeugtechnik, Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, Anforderungen beim Wasserwandern, Vorfahrtsregeln, Persönliche Ausrüstung von Fahrer und Mitfahrern, Lärm- und Umweltschutz.

Auch werden an die Bootsführer je nach Fahrgebiet und Bootsgröße unterschiedliche Anforderungen gestellt. Hier gilt es den Einstieg zunächst über eine dem Fahrzeug angemessene Ausbildung sicherzustellen. Wer mit einem kleinen Boot nur in der Nähe der Küste fahren möchte, an den sind andere Anforderungen gestellt als an einen Fahrer, der mit einer großen Yacht auf Expeditionen gehen möchte. Eine Idee wäre es, die Führerscheine an den CE- Normen der Boote zu orientieren.

Die meisten Boote sind heute schon in sogenannten CE - Klassen eingeteilt. Dies könnte sich bei der Fahrerlaubnis widerspiegeln.

Bootskategorien

Klasse A: Hochsee

Ein Boot mit dieser höchsten Kategorie ist für die grosse Fahrt auf allen Weltmeeren ausgelegt, bei den Windstärken über 8 Beaufort und Wellen über 4 Meter vorkommen können.

Klasse B: Ausserhalb von Küstengewässern

Boote der Kategorie B sind für die Fahrt ausserhalb von Küstengewässern, mit Windstärken bis 8 Beaufort und Wellen bis 4 Metern, ausgelegt.

Klasse C: Küstennahe Gewässer

Für Fahrgebiete nahe der Küste bis 6 Beaufort und 2 Meter Wellen.

Das trifft in der Regel auf Buchten, Flussmündungen, grosse Seen und die Küste zu.

Klasse D: Binnengewässer

Für den Betrieb eines Bootes auf kleinen Seen, Flüssen und Kanälen ist die Kategorie D gedacht. Hier muss ein Boot 4 Beaufort und 0,5 Meter Wellenhöhe standhalten können.

Die meisten Wassersportler fangen klein, so um die 6m bis 8m, an.

Im Binnenbereich sind dafür z.B. Kenntnisse erforderlich über:

das Verhalten der Berufsschifffahrt und das Verhalten gegenüber selbiger,
das Verhalten gegenüber anderen Sportfahrzeugen,
der einschlägigen Verkehrsvorschriften, wie z.B. Ausweichregeln
der Motoren- und Antriebstechnik und ihrer Auswirkung auf die Fahreigenschaften des Bootes,
der Unfallverhütung an Bord,
der verschiedenen Maßnahmen zur Rettung und Bergung,
des Umweltschutzes
der Abläufe während der unterschiedlichen Schleusenvorgänge
das Verhalten in besondere Situationen, wie z.B. bei verminderter Sicht, Maschinenausfall
Beleuchtung der Binnenschifffahrt
Schallsignale der Binnenschifffahrt

Im Seebereich sind aus unserer Sicht darüber hinaus Kenntnisse erforderlich über:

Küstennahme Fahrt:

Wetterkunde (Wolkenbilder, lokale Wetterphänomene und Windsysteme)
Geräte zur Wetterbeobachtung, z.B. Barometer,
Entstehung von Grundseen und die damit verbundenen Gefahren
Gezeitenkunde und Strömungen
Terrestrische Navigation (einfache Ortsbestimmung mit Hilfe von Peilung, Lotung usw.)
Technische Navigation (GPS)

Beleuchtung der Seeschifffahrt
Schallsignale der Seeschifffahrt

Das Ankermanöver

In beiden Bereichen erforderlich:

Seemannschaft
Knotenkunde
Verhalten an Bord
Unfallverhütung

Boote für die Praxisausbildung:

Zur Ausbildung von Schülern sollten mindestens Boote mit einer Länge ab 6m verwendet werden. Ausgestattet mit Innen- oder Außenbordern. Diese Boote müssen entsprechend den „Sicherheitsrichtlinien zur Ausrüstung und Sicherheit von Segelyachten/Mehrrumpfbooten der Kreuzerabteilung des DSV und der Veröffentlichung „Sicherheit im See- und Küstenbereich – Sorgfaltsregeln für Wassersportler des BSH oder entsprechend der Ausrüstungsempfehlung der Broschüre „Sicherheit auf dem Wasser“ ausgerüstet sein. Mindestens eine See- Binnenfunkanlage muss an Bord vorhanden sein.

Praxisausbildung:

Ein erfahrener Ausbilder sollte bis zu 6 Schüler gleichzeitig (in Abhängigkeit der Bootsgröße) an Bord ausbilden können. Durch das gegenseitige abwechseln der Schüler wird eine Überforderung des Einzelnen gerade in den Grundstufen vermieden. In der Reifestufe sollte jeder Schüler 45 Minuten durchgehend selbständig fahren, ohne Eingriffe vom Ausbilder.

1. Grundstufe I

am Liegeplatz ca.135 Minuten für die Gruppe

1.1. Schiffskontrolle beim Eintreffen vom Steg

1.1.1. Längs- und Quertrimm

1.1.2. Tiefgang etc.

1.2. Einweisung in das Ausbildungsboot

1.2.1. Sitzeinstellung und Sitzposition

1.2.2. Bedienelemente des Fahrers

1.2.3. Navigationsinstrumente

1.2.4. Funktechnische Ausrüstung

1.3. Sicherheitseinweisung

1.3.1. Rettungssysteme

1.3.2. Funknotruf

1.4. Auslaufvorbereitungen

1.4.1. Abhören des Funkverkehrs (Verkehrslenkung, Reviermeldung, Wetter usw.)

1.4.2. Technischer Dienst in der Maschine (Auslaufcheck)

1.4.3. „Brückendienst“ Nautische Instrumente, Seekarten, Logbuchführung usw.

1.4.4. Ablegen und kurze Fahrt im Hafengebiet

1.4.4.1. dabei vormachen und erklären durch den Ausbilder

1.4.4.1.1. Ab- und Anlegemanöver

1.4.4.2. Erstes Fahren eines Ab- und Anlegemanövers durch den Schüler
(unter Anleitung durch den Ausbilder)

1.4.4.3. Erster selbstständiger Versuch der Manöver

1.4.5. Logbucheintragungen und Besprechung des Erlebten

1.4.6. Kartenstudium für den nächsten Törn

1.4.6.1. klarmachen des Bootes zum Verlassen

1.4.6.1.1. z.B. Seeventile, Hauptschalter etc.

1.4.6.2. Kontrolle des Bootes vom Steg beim Verlassen

2. Grundstufe II (mit Anleitung durch den Ausbilder)

2.1. Wiederholung der Übungen aus der Grundstufe I

2.2. Ablegen

2.2.1. Bedienung von Leinen und Fendern

2.3. Streckenfahrt (im entsprechendem Revier nach Anleitung ca. 30 Minuten pro Schüler)
zu verkehrsarmer Zeit

2.3.1. dabei Fahren der verschiedenen geforderten Grundmanövern

2.3.1.1. An- und Ablegen

2.3.1.2. Fahren nach Kompass

2.3.1.3. Fahren nach Landmarken

2.3.1.4. MOB-Manöver

2.3.2. Fahren in unterschiedlichen Geschwindigkeitsbereichen

2.3.3. Wendemanöver

- 2.3.4. Kursgerechtes Aufstoppen
- 2.4. Rückkehr in den Hafen
 - 2.4.1. Vorbereiten des Anlegens
 - 2.4.1.1. Leinen und Fender
 - 2.4.1.2. Besprechen des Manövers
 - z.B. Berücksichtigung des Stromes beim Einlaufen in den Hafen
 - Liegeplatzauswahl
 - Berücksichtigung des Windes beim Anlegen
 - 2.4.2. Anlegemanöver
 - 2.4.3. Festmachen des Bootes
 - 2.4.4. Logbucheintragung durch Schüler
 - 2.4.5. Abschlussbesprechung
 - 2.4.6. Selbständiges Klarmachen des Bootes zum Verlassen durch die Schüler
 - 2.4.7. Kontrolle des Bootes vom Steg
- 3. Fortgeschrittenenstufe I
(mit vereinzelter Anleitung durch den Ausbilder)
 - 3.1. Wiederholung der Übungen aus den vorherigen Stufen nach Ermessen des Ausbilders
 - 3.2. Streckenfahrt (mind. 45 Minuten je Schüler) zu Verkehrsreicher Zeit
 - 3.2.1. dabei verschiedenen neue Manöver wie Überholen, Begegnen
 - 3.2.2. Schleusenfahrt
 - 3.2.2.1. Anmeldung der Schleusung per Funk
 - 3.2.2.2. Schiff klarmachen zum Schleusen
- 4. Fortgeschrittenenstufe II
(weitestgehend selbständiges Handeln durch den Schüler)
 - 4.1. in dieser Ausbildungsstufe sind alle Manöver und bisher vermittelten Kenntnisse noch einmal zu Vertiefen (mind. 45 Minuten pro Schüler)
 - 4.2. Abschlussgespräch
 - 4.2.1. zu den einzelnen Fahrabschnitten
 - 4.2.2. dem Verhalten im Verkehr
 - 4.2.3. Konstruktiver Verbesserungsvorschläge
- 5. Reifestufe
(mit abnehmender Anleitung durch den Ausbilder)
 - 5.1. Fahren in Besonderen Verkehrssituationen (mind. 45 Minuten pro Schüler)
dabei Wiederholen der verschiedenen Pflichtmanöver
 - 5.1.1. Nacht
 - 5.1.2. Verminderte Sicht
 - 5.2. Abschlussbesprechung
- 6. Anmeldung zur Prüfung (wenn die Reifestufe gegeben ist)
Prüfungsfahrt

Fahren von Grundmanövern

- z.B. An- und Ablegen, kursgerechtes Aufstoppen, Wenden auf engem Raum
- Fahren nach Kompass (Seebereich)
- Fahren nach Landmarken
- Zielfahrt im Strom und quer zum Strom (z.B. Ein- und Auslaufen aus einem Hafen)
- Knoten
- Peilungen (See)
- Leinenbedienung (z.B. Festmachen)

Bei Ausbildungen für die größeren Schiffe:

- Führen des Schiffes per Kommando
- Mannschaftsführung
- Erste Hilfe

Stellungnahme des Referates Führerscheinwesen/ Ausbildungsstätten im DMYV zur Diskussion um die Sicherheitskonferenz und das Strategiepapier:

Um Klarheit für den Wassersportler zu schaffen, hat sich das Referat Führerscheinwesen und Ausbildungsstätten im DMYV entschlossen, zu den einzelnen Punkten Stellung zu beziehen und die Position des DMYV klarzustellen.

1.) In der „Sicherheitskonferenz für die Sportschiffahrt im Seebereich“ am 06.04.2006 im BMVBS wurden nach den Vorträgen verschiedene Lösungsvorschläge zur Erhöhung der Sicherheit auf See von den Teilnehmern abgefragt. Einige dieser Vorschläge tauchten dann im Protokoll unter „Beschlüsse“ auf. Die Wirkung haben wir, zugegebenermaßen, unterschätzt, da nicht nur wir immer davon ausgegangen sind, dass die Sicherheitskonferenz kein beschlussfassendes Gremium ist.

Festzustellen bleibt, dass wir auf Grund der Anzahl der Unfälle im Wassersport definitiv kein Sicherheitsproblem haben. Gleichwohl kann das Sicherheitsbewusstsein des einzelnen Wassersportlers durch permanente Aufklärung weiter erhöht und gefestigt werden. Daher unterstützen wir die geplante Sicherheitskampagne als Ergebnis der Sicherheitskonferenz, so wie am 29.03.2007 im BMVBS in einem ersten Gespräch unter den teilnehmenden Organisationen verabredet.

Ablehnen werden wir jedoch jegliche weitere Reglementierungen und Verschärfungen der jetzigen Führerscheinbestimmungen:

– **keine Einschränkung des Sportbootführerscheines See auf noch zu bestimmende Seegewässer:**

Der Vorschlag einer Einschränkung war und ist als eine Einzelmeinung anzusehen und widerspricht der Auffassung der anwesenden Verbände DMYV und DSV. Allerdings ist die Tragweite dieser Meinungsäußerung von uns unterschätzt worden (siehe oben).

– **keine verbindliche Ausrüstungspflicht im Sportbootbereich, stattdessen eine Ausrüstungsempfehlung entsprechend den zu befahrenden Gewässern:**

Die Sicherstellung einer ausreichenden Ausrüstung entsprechend dem Fahrtgebiet ist Teil einer guten Seemannschaft und obliegt den Sorgfaltspflichten und der Eigenverantwortung des Skipper. Eine Reglementierung wird abgelehnt.

2.) Auch den im Deregulierungspapier aufgeführten Änderungen im Führerscheinwesen kann nicht zugestimmt werden.

– **keine Zusammenfassung der amtlichen Sportbootführerscheine See und Binnen:**

Alleine durch die unterschiedlichen Ordnungen und Gesetze im See- und Binnenbereich verbietet sich eine Zusammenlegung der Führerscheine. Auch würde die Einstiegshürde für Führerschein-Führerscheinbewerber unnötig erhöht, da ein wesentlich umfangreicherer Prüfungsstoff vermittelt und geprüft werden müsste.

– **keine Ausweitung der Führerscheinfreiheit bis 15 PS:**

Dieses Ansinnen ist aus Sicherheitsgründen abzulehnen und würde dem Bemühen der Sicherheitskonferenz entgegenstehen. Die bisherige Regelung der Führerscheinfreiheit bis 3,68 KW (5 PS) hat sich bewährt und bedarf keiner Änderung.

– **keine Führerscheinfreiheit bis 15 PS im Seegebiet bis zu 6 Seemeilen:**

Auch diese Forderung wird den Sicherheitsansprüchen in keiner Weise gerecht. Gerade im Küstenbereich sind Kenntnisse über Wetter- und Tidenverhältnisse, Gebrauch der Seekarten und vieles mehr unabdingbar und für die Sicherheit von Crew und Boot von evtl. ausschlaggebender Bedeutung. Diese Kenntnisse können nur in der Führerscheinausbildung vermittelt werden.

– **keine Ausweitung der Kennzeichnungspflicht für Sportboote im Seebereich:**

Die bisherige Kennzeichnung mit Schiffsname und Heimathafen ist, auch für Fahndungszwecke, vollkommen ausreichend. Ein zentrales Register öffnet weiteren Begehrlichkeiten Tür und Tor. Das

Anlage 2 zum Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Januar 2009 Seite 2

Ansinnen der Wirtschaftsverbände, statistische Daten und Auswertungen zu erhalten, erscheint legitim. Allerdings sind diese Daten auch anderweitig zu beschaffen, wie es andere Branchen tagtäglich vormachen.

Zu den weiteren Punkten im Deregulierungspapier soll an dieser Stelle nicht eingegangen werden, da es den Umfang einer Pressemitteilung sprengen würde. Daher bezieht sich diese Stellungnahme einzig und allein auf die Bereiche Führerscheinwesen und Ausbildung. Um die Sicherheit im Sportbootbereich zu erhöhen, zielt der DMYV verstärkt auf den Bereich der Ausbildung. Eine gute Ausbildung ist der Garant für einen sicheren Start in den Wassersport. Daher legen wir Wert auf eine fundierte Ausbildung mit Vorgaben von sogenannten Eckpunkten für eine Vereinheitlichung der Ausbildung.

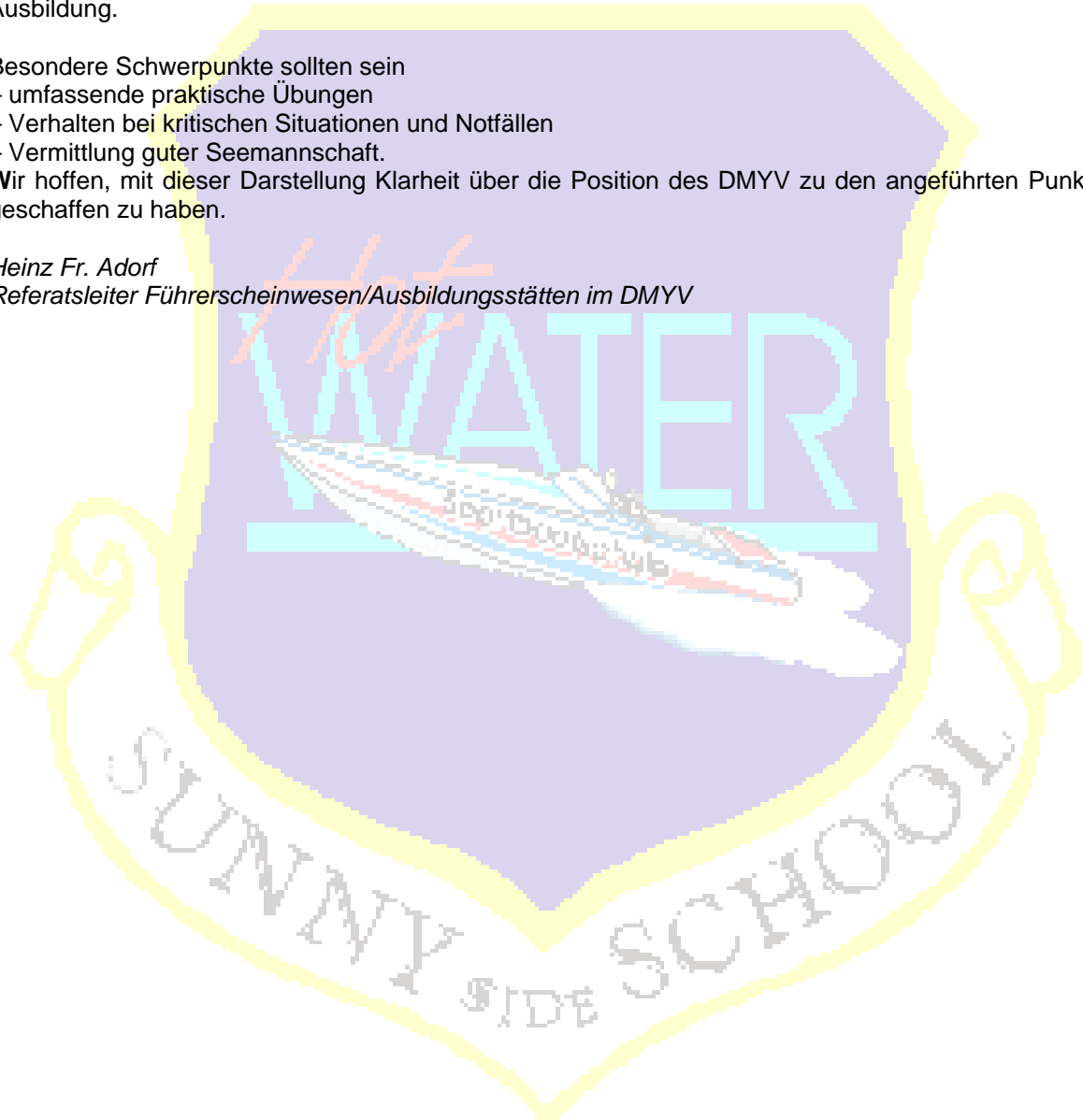
Besondere Schwerpunkte sollten sein

- umfassende praktische Übungen
- Verhalten bei kritischen Situationen und Notfällen
- Vermittlung guter Seemannschaft.

Wir hoffen, mit dieser Darstellung Klarheit über die Position des DMYV zu den angeführten Punkten geschaffen zu haben.

Heinz Fr. Adorf

Referatsleiter Führerscheinwesen/Ausbildungsstätten im DMYV



Klarstellung des Deutschen Segler-Verbandes

zur Äußerung des Bundesverbandes Wassersportwirtschaft in YACHT-Online vom 6. Juni 2007:

1. Der Deutsche Segler-Verband (DSV) wendet sich seit Jahren – und bisher erfolgreich – gegen die 2006 vom Bundesverband Wassersportwirtschaft (BWVS) geforderte Einführung einer neuen Registrierungspflicht für Sportboote im Seebereich.

2. Das in diesem Zusammenhang vom BWVS zitierte Papier ohne Datum ist kein Papier des Deutschen Segler-Verbandes und wurde vom Deutschen Segler-Verband weder verfasst noch unterzeichnet.

3. Der Deutsche Segler-Verband hat der Einführung einer neuen Kennzeichnungspflicht im Abgeordnetengespräch am 11. Januar 2007 nachdrücklich widersprochen. Er hat dort erläutert, dass der DSV die bereits bestehende weltweit übliche Kennzeichnung der Yachten mit Namen und Heimathafen für ausreichend hält und dass nach dem Flaggenrechtsgesetz bereits heute eine Kennzeichnungspflicht mit Hafen und Schiffsname für Yachten besteht, die ein Schiffs- oder Flaggenzertifikat haben. Es ist zutreffend, dass Frau Staatssekretärin Roth am 11. Januar 2007 den anwesenden Verbänden erklärt hat, die Einführung einer Kennzeichnungspflicht zu prüfen.

5. In der schriftlichen Stellungnahme des Deutschen Olympischen Sportbundes für den Wassersport vom 9. Oktober 2006 zum Positionspapier „Deregulierung im Bereich der Sportschifffahrt und des Wassertourismus“ heißt es wörtlich:

Zitat: „Absolut abzulehnen sind die Forderungen bezüglich der Kennzeichnung der Boote. Für die Attraktivität des Wassersports ist diese Forderung völlig kontraproduktiv; sie schreckt Interessenten ab und steht der Gewinnung neuer Mitglieder genau entgegen. Die Wassersportspitzenverbände sind seit Jahrzehnten darauf bedacht, dem aus unterschiedlichen Gründen immer wiederkehrenden gesetzlichen Registrierungs- und Kennzeichnungsvorhaben entgegen zu treten. Die Besorgnisse der Wassersportler, die Daten könnten in falsche Hände geraten und zusätzliche Möglichkeiten für Kriminelle eröffnen, die Register würden den Finanzbehörden zugänglich gemacht und ließen den auf Individualität bedachten Wassersportler zum „gläsernen Menschen“ werden, sind außerordentlich ernst zu nehmen.“

6. Zum Geltungsbereich des Sportbootführerscheins See wird nochmals darauf hingewiesen, dass dieser bereits seit seiner Einführung auf die deutschen Seeschiffahrtsstraßen begrenzt ist. Seewärts dieses Bereichs gilt keine amtliche Führerscheinplicht. (Es gibt für diese Seegebiete jedoch die empfohlenen freiwilligen weiterführenden amtlichen Befähigungsnachweise Sportküstenschifferschein, Sportseeschifferschein, Sporthochseeschifferschein.) Bei der als „Beschluss“ bezeichneten Ergebnisniederschrift des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über die Sicherheitskonferenz vom 6. April 2006 ging es zum Geltungsbereich des Sportbootführerscheins See um die Frage, ob der beschränkte Geltungsbereich des Sportbootführerscheins See im ausgestellten Führerscheindokument zum Ausdruck kommen muss oder nicht.

Hintergrund waren Diskussionsbeiträge, dass diese Unklarheit zu Irrführungen im Ausland geführt habe. Erläuterungen des Deutschen Segler-Verbandes:

Die Kennzeichnung von seegehenden Yachten mit Name und Hafen ist im Seebereich seit vielen Jahrzehnten üblich. Für Yachten, für die ein Schiffszertifikat oder Flaggenzertifikat erteilt ist, besteht nach § 9 Absatz (2) des Flaggenrechtsgesetzes die Pflicht, den „darin angegebenen Hafen am Heck sowie den Schiffsnamen in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen zu führen“.

Nach § 3 Satz 1 d) wird die Berechtigung zur Führung der Bundesflagge durch das „Schiffszertifikat“, ..., „für Seeschiffe, deren Rumpflänge, gemessen zwischen den äußeren Punkten des Vorstevens und des Hinterstevens, 15 Meter nicht übersteigt, wahlweise durch das Flaggenzertifikat nachgewiesen“. Nach § 8 Absatz (3) ist die „Bundesflagge beim Einlaufen in einen Hafen und beim Auslaufen zu zeigen“. Nach § 21 der Flaggenrechtsverordnung führt „die Flaggenbehörde ein Register aller Seeschiffe, denen ein amtlicher Ausweis über die Berechtigung zum Führen der Bundesflagge (§ 3 des Flaggenrechtsgesetzes) erteilt worden ist.“

Der Deutsche Segler-Verband meint, dass dies reicht.

Hamburg, den 7. Juni 2007

DEUTSCHER SEGLER-VERBAND

Uwe Jahnke Gerhard Philipp Süß

Vizepräsident Fahrtensegeln, Freizeit- Generalsekretär und Breitensport

Sicherheit in der Sportschiffahrt. Die wichtigsten Positionen des DSV

2006 und 2007 haben einige Fachkonferenzen stattgefunden, die sich mit der Sicherheit in der Sportschiffahrt beschäftigt haben. Für die Mitgliedsvereine des Deutschen Segler-Verbandes sind im Folgenden die wichtigsten Positionen des DSV zusammengestellt.

Wassersport in Deutschland

Wassersport wird in Deutschland auf vielbefahrenen öffentlichen Wasserstraßen ausgeübt. Die Transportleistung wächst jährlich in zweistelligen Raten. Für den Deutschen Segler-Verband (DSV) ist seit vielen Jahrzehnten selbstverständlich, dass der Segelsport Eigen- und Mitverantwortung für die Sicherheit des Schiffsverkehrs übernimmt. Er gibt eigene Ausrüstungsempfehlungen für Sportboote heraus, bietet Sicherheitstrainings und Ausbildungen an, zertifiziert oder anerkennt diese, arbeitet mit ausbildenden Vereinen, Wassersportschulen und anderen Ausbildungsstätten zusammen, bietet Bootsdokumente an, übernimmt die Schleusen- und Hebewerksgebühren für alle Wassersportler und wirkt auf sportfreundliche Vorschriften über die Befähigung von Sportbootfahrern hin.

Ausrüstungspflichten

Die „Sicherheitsrichtlinien“ der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes sind eine von vielen staatlichen Stellen anerkannte Empfehlung für die sichere Ausrüstung von Sportbooten. Mit dieser Eigeninitiative des organisierten Segelsports ist es bisher gelungen, staatliche Regularien wie zum Beispiel eine gesetzliche Ausrüstungspflicht mit Radarreflektoren oder eine Rettungswestentragepflicht abzuwenden. Wer eine Ausrüstungspflicht gesetzlich regelt, müsste auch ins Gesetz schreiben, worauf sie sich bezieht. Mangels anderer Grundlagen würde dabei vermutlich der Verweis auf die CE-geprüften „Persönlichen Schutzausrüstungen“ (PSA) herauskommen, also Rettungswesten, wie sie z.B. von Werftarbeitern oder Schiffsbesatzungen bei der Arbeit getragen werden müssen. Das wäre vermutlich das Ende für moderne Wassersportfunktionskleidung oder innovative Sportsicherheitsausrüstung. Auf jeden Fall würde die Vorschrift dem Markt ständig hinterherlaufen. Die Entwicklung wäre vermutlich ähnlich, wie bei der damals auf Betreiben von Wirtschaftsverbänden eingeführten CE-Richtlinie für Sportboote; sie hat für eine unsinnige Vorschriftenflut gesorgt, die heute Behörden, Hersteller, Händler und Verbraucher belastet und zu veralteter Technik zwingt. Um dies abzuwenden, hat der DSV-Generalsekretär beim Verkehrsgerichtstag 2007 auf die Vorzüge der bereits vorhandenen „Sicherheitsrichtlinien der Kreuzer-Abteilung des DSV“ hingewiesen. Das Thema hat übrigens auch eine sportpolitische Dimension. Der nationale Gesetzgeber regelt auch in anderen Sportarten nicht das „Sportgerät“.

Kennzeichnungspflichten

Gemeinsam mit dem Deutschen Motoryachtverband hat der DSV vor vielen Jahren erreicht, dass es kein bundesweites Sportbootregister gibt. Trotz gesetzlicher Kennzeichnungspflicht und dank der Eigeninitiative der Wassersportverbände reicht es aus, das eigene Sportboot im Binnenbereich bei einem Verband (DSV oder DMYV) eintragen zu lassen. Man braucht damit weder einen amtlichen Kennzeichenausweis, noch ein amtlich vergebenes Kennzeichen. Außerdem steht man so auch nicht in einem bundesweiten Einheitsregister, das zur Einführung von Steuern, Abgaben, TÜV oder ähnlichem zweckentfremdet werden könnte. Wer mit seinem kennzeichnungspflichtigen Boot auf Binnenbundeswasserstraßen fahren möchte, darf dabei die im „Internationaler Bootsschein (IBS)“ ohnehin enthaltene Dokumentennummer als amtlich anerkanntes Kennzeichen verwenden. Nebenbei haben DSV und DMYV erreicht, dass kleinere Fahrzeuge, wie z.B. Kanus, Ruderboote, Surfbretter oder kleine Jollen, obwohl ursprünglich geplant, vollständig ausgeklammert wurden.

Begrüßenswerterweise gibt es im Seebereich eine einfache, international gebräuchliche und akzeptierte Kennzeichnung der Seeschiffe. Auch deutsche Seeschiffe und Yachten sind nach dem Flaggenrecht mit Schiffsname und Heimathafen gekennzeichnet.

Wie der DSV verstanden hat, geht es den Wassersportwirtschaftsverbänden hier um eine Umstellung dieser Kennzeichnung auf ein Nummernsystem mit dem Ziel, zuverlässige Marketingdaten aus dem dann entstehenden bundesweiten Register zu erlangen. Eine solche Begründung reicht nach

Auffassung des DSV nicht aus, um Segler damit zu belasten.

Befähigungen

Nach Überzeugung des DSV liegt der Schlüssel zur Sicherheit im Schiffsverkehr seit jeher im Wissen und Können der Menschen, die daran teilnehmen. Deshalb müssen alle Verkehrsteilnehmer nautische Kenntnisse und Fähigkeiten besitzen. Für das Wasser gilt, was auch im Straßen- und Luftverkehr selbstverständlich ist: Freiheit, leistungsfähige Fahrzeuge und eine komplexe Infrastruktur sind ohne Kompetenz der Menschen, die damit umgehen, nicht zu haben.

Auch hier hat sich Eigenverantwortung im Sinne einer Sicherheitspartnerschaft bewährt. Die Verkehrsverwaltung hat über viele Jahre hinweg die vom Wassersport entwickelten Ausbildungen und Befähigungen akzeptiert und diese später als auch für Dritte geeignetes Modell amtlich anerkannt. Als man mit zunehmendem Verkehrsaufkommen Wert darauf legte, ein einheitliches amtliches System einzuführen und unter hoheitliche Rechts- und Fachaufsicht zu stellen, hat man sich dieses Systems bedient und deren Träger (DSV und DMVYV) mit dem Vollzug beauftragt. Dabei sind grundsätzlich nur der Sportbootführerschein-Binnen und Sportbootführerschein-See Pflicht. Weiterführende Befähigungen können freiwillig erworben werden. Dieses einfache System als verwirrend und unübersichtlich zu bezeichnen, ist unsachlich und falsch.

Der DSV zweifelt nicht daran, dass das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dieses bewährte System weiterhin als „lebendes System“ sieht und Verbesserungen daher jederzeit möglich sind. Ein jüngeres Beispiel ist die gerade vor kurzem umgesetzte stärkere Gewichtung des Praxisteils in der Prüfung zum Sportbootführerschein-See. Der DSV sieht keine Notwendigkeit einer Begrenzung der Gültigkeitsdauer von Sportbootführerscheinen. Der Sportbootführerschein-See gilt räumlich für die deutschen Seeschiffahrtsstraßen (3 Seemeilen). Außerhalb der 3-Seemeilen-Zone besteht keine Führerscheinplicht. Der DSV empfiehlt die weiterführenden freiwilligen Befähigungsnachweise Sportküstenschifferschein, Sportseeschifferschein, Sporthochseeschifferschein.

Aus dem Zusammenhang dieser Diskussion wird deutlich, weshalb sich der DSV nicht an der Ausarbeitung von politischen Forderungen zur Abschaffung der Führerscheinplicht bis 15 PS Motorleistung und für alle Sportboote innerhalb einer 6-Seemeilen-Linie vor der Küste beteiligt. Man kann sich nicht glaubwürdig um Sicherheit auf dem Wasser kümmern und an solchen Ideen mitarbeiten. Hier mögen die Initiatoren für sich sprechen.

Gebühren und Abgaben

Auch in anderen Bereichen geht es um Übernahme von Eigenverantwortung. Die beiden Wassersportverbände DSV und DMVYV zahlen seit vielen Jahren die deutschen Schleusen- und Hebewerksgebühren für die gesamte in- und ausländische Sportschiffahrt als Jahrespauschale und ersparen damit einerseits der Schifffahrtsverwaltung das teure und aufwändige Erheben der Einzelgebühren und andererseits den Wassersportlern das gefährliche Hinauf- und Herunterklettern an den glitschigen Schleusenleitern. Eine faire Mitfinanzierung dieser Pauschale durch die Verbände und Unternehmen, deren Charterkunden die Schleusen ebenfalls in Anspruch nehmen, würde der DSV begrüßen.

Nutzungsentgelte

Seit vielen Monaten verhandeln DSV und DMVYV gemeinsam mit dem Deutschen Olympischen Sportbund über die Nutzungsentgelte für bundeseigene Wasser- und Landflächen. Hier geht es um die Existenz hunderter Vereine, die mit ihrem ehrenamtlich betreuten Sporthäfen das Rückgrat der deutschen Wassersportinfrastruktur bilden. Im Nebeneffekt profitieren davon übrigens auch Gewerbebetriebe. Die Sportverbände tragen einen Teil der Verwaltungsaufgaben und haben auf diese Weise erreichen können, das - neben vielen anderen Vorteilen - die bereits festgelegte Entgeltobergrenze nachträglich und rückwirkend von 3,50 € auf 2,20 € je Quadratmeter abgesenkt wurde.

Funkzeugnisse

Am 1. Oktober 2007 treten die neu gefassten Fragenkataloge für die Funkzeugnisse Short Range

Certificate (SRC) und Long Range Certificate (LRC) in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt wird nach dem neuen Katalog der Seefunktexte geprüft. Auf Initiative des DSV wurde dieser Katalog von 51 auf 27 Texte reduziert. Es wurden insbesondere die Texte gestrichen, die wenig Bezug zur Sportschifffahrt hatten.

Sachkundenachweis

Das gesamte Waffenrecht ist seit den Ereignissen in Erfurt erheblich verschärft worden. Die für erforderlich gehaltene Rechtsetzung zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit ist leider noch nicht abgeschlossen. Hiervon ist – als ein kleiner Teil des Ganzen - auch der Sachkundenachweis betroffen. Da die Änderungen im Waffenrecht vermutlich noch längere Zeit dauern werden, haben sich die Verbände DMYV und DSV im Interesse der Wassersportler entschlossen, die Fachkundeprüfungen für Handseenotsignalmittel nach dem Sprengstoffrecht im Frühjahr dieses Jahres wieder aufzunehmen.

Wenn Sie mehr über Arbeit und Initiativen des Deutschen Segler-Verbandes zum Thema „Sicherheit in der Sportschifffahrt“ erfahren möchten, geben Sie doch mal Suchbegriffe ein wie: „Sicherheit“, „Führerscheine“, „Kennzeichnung“, „Wassertourismus“, „Ausrüstung“, „Funk“, Nutzungsentgelte“ oder „Schleusengebühren“.

Positionen einzelner Gruppierungen aus 2006 und Ergebnisse von Fachtagungen, Informationsgesprächen und Konferenzen, die im Laufe des Jahres 2006 und Anfang 2007 zum diesen Themenkomplexen stattgefunden haben, sind unter anderem veröffentlicht worden in:

- Positionspapier Deregulierung im Bereich der Sportschifffahrt und des Wassertourismus (vorgelegt von Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V. (ADAC), Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. (BWVS), Deutscher Boots- und Schiffbauer-Verband (DBSV) vom 26. Juli 2006

mit Anlage:

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ergebnisprotokoll vom 21. April 2006 der Sicherheitskonferenz für die Sportschifffahrt im Seebereich vom 6. April 2006 im BMVBS in Bonn

- Positionspapier Maritime Infrastruktur, vorgelegt von Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V. (ADAC) – Bereich Sportschifffahrt -, Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. (BWVS), Bundesvereinigung Kanutouristik e.V. (BKT) Deutscher Kanu-Verband (DKV), Deutscher Motoryachtverband (DMYV) Deutscher Segler-Verband (DSV), Industrie- und Handelskammer Potsdam, Wassertourismusinitiative Brandenburg AG vom 19. Oktober 2006

- Stellungnahme des Deutschen Olympischen Sportbundes für den Wassersport zum Positionspapier „Deregulierung im Bereich der Sportschifffahrt und des Wassertourismus“ vom 9.10.2006

- Deutsche Verkehrsakademie, Ergebnisse des 45. Verkehrsgerichtstages – Arbeitskreis VIII

- Artikel „Nicht nur zum Schein“ in der YACHT-Beilage „DSV-Spezial“ vom 12. Februar 2007 (Hamburg, im Februar 2007)