

STELLUNGNAHME

Stellungnahme

des Gesamtverbandes der
Deutschen Versicherungswirtschaft
Lobbyregister-Nr. R000774

zur Verordnung zur Neuregelung von Vorschriften in
der Sportschifffahrt und zur Änderung von Vorschriften
im Schifffahrtsrecht

Inhalt

1. Einleitung	3
2. Neuordnung des Führerscheinwesens	4
3. Internationale Anerkennung	6
4. Erleichterung bei Mietbooten	6
5. Haftpflichtversicherung	6



**Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft
e. V.**

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, D-10002 Berlin
Telefon: +49 30 2020-5000 · Telefax: +49 30 2020-6000
Lobbyregister-Nr. R000774

Rue du Champ de Mars 23, B-1050 Brüssel
Telefon: +32 2 28247-30 · Telefax: +49 30 2020-6140
ID-Nummer 6437280268-55
www.gdv.de

Ansprechpartner

Abteilung Haftpflicht-, Kredit-, Transport-
, Luftfahrt-, Unfall- und Rechtsschutzver-
sicherung, Assistance, Statistik

E-Mail

S1@gdv.de

Zusammenfassung

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. begrüßt die Initiative zur Neuregelung von Vorschriften in der Sportschifffahrt und zur Änderung von Vorschriften im Schifffahrtsrecht. Der mit dem Referentenentwurf (Bearbeitungsstand 16.10.2025) des Bundesministeriums für Verkehr erstrebten Rechts- und Verwaltungsvereinfachung wird zugestimmt.

Grundsätzlich begrüßt wird die Vergrößerung des Kreises von Anbietern im Zusammenhang mit der Durchführung von Prüfungen und der Erteilung von Fahrerlaubnissen für Wasserfahrzeuge. Dies kann durch die Ausschreibung der Beleihung geschehen. Wenn Wassersportverbände die Möglichkeit erhalten, ihre Verbandsscheine anerkennen zu lassen, kommt der Qualifikation der Prüfer und den Prüfungsinhalten besondere Bedeutung zu. In diesem Zusammenhang sieht der Verband Anpassungsbedarf bei den geplanten Regelungen. Der Verband spricht sich dabei unter anderem für differenzierte risikoadäquate Prüfungsinhalte für Sportfahrzeuge unter Segel, hochmotorisierte und geringmotorisierte Boote aus.

Bei der internationalen Anerkennung von Verbandsscheinen werden Hürden gesehen. Vor der Abschaffung des Bootszeugnisses wird eine weitere Überprüfung angeregt.

Die geplante Regelung zum Nachweis der Haftpflichtversicherung von Wassersportverbänden erachten wir als nicht erforderlich. Sollte sie dennoch beibehalten werden, wäre sie aber in der Praxis umsetzbar.

Gern nimmt der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. zum Referentenentwurf für eine Verordnung zur Neuregelung von Vorschriften in der Sportschifffahrt und zur Änderung von Vorschriften im Schifffahrtsrecht (Bearbeitungsstand 16.10.2025) wie folgt Stellung:

1. Einleitung

Im GDV organisierte Versicherer bieten Versicherungsschutz im Zusammenhang mit dem Sportboot. Dieser Versicherungsschutz umfasst insbesondere Produkte der Wassersportkaskoversicherung für den Schutz des Sportbootes als solches sowie der Haftpflichtversicherung für den Schutz bei Haftung wegen Schädigung Dritter. Bei der Bewertung der dabei versicherten Risiken spielen auch Fragen in sportbootbezogenen Regelwerken eine Rolle.

Die geplante Sportschifffahrtsverordnung fasst mehrere Verordnungen im Bereich der Sport- und Freizeitschifffahrt in einem einzigen Regelwerk zusammen. Die damit verbundene Rechts- und Verwaltungsvereinfachung wird begrüßt. Anwenden wird das Auffinden der einschlägigen Regeln erleichtert, wenn anstatt mehrerer Regelwerke mit verschiedenen, sich gegenseitig beeinflussenden oder überschneidenden Regelungen nur ein Regelwerk eingesehen werden muss und einheitliche Begriffsbestimmungen geschaffen werden.

Die Vergrößerung des Kreises von Anbietern im Zusammenhang mit der Durchführung von Prüfungen und der Erteilung von Fahrerlaubnissen für Wasserfahrzeuge zu Sport- und Freizeitwecken wird grundsätzlich begrüßt. Aus Sicht des Verbandes ist in diesem Zusammenhang maßgeblich, dass dies nicht zu Lasten von Sicherheit und Leichtigkeit des Wasserstraßenverkehrs geht. Die Qualität der Ausbildung sowie das Prüfungsniveau dürfen nicht durch einen in der Sache nachvollziehbaren angestrebten Bürokratieabbau reduziert werden. Die hinreichende Verkehrssicherheit auf Binnen- und Seeschifffahrtsstraßen muss erhalten bleiben.

Nach geltendem Recht werden Prüfungen für den amtlichen Sportbootführerschein durch die zwei Wassersportverbände Deutscher Motoryachtverband und Deutscher Seglerverband als Beliehene durchgeführt. Damit besteht ein etabliertes System, welches staatliche Aufsicht und verbindliche Prüfungsstandards verbindet. Diese Einheitlichkeit ist gute Grundlage für eine Ausbildung, die Theorie, Praxis und Sicherheitsbewusstsein in einen nachvollziehbaren und überprüfbaren Rahmen stellt. Diese Struktur mit zwei Stellen, die Prüfungen durchführen, gewährleistet verbindliche Prüfungsstandards, die mit eher geringem Aufwand nachvollzogen und überprüft werden können. In dieser Struktur gelingt es den interessierten Kreisen, auch unter Einbindung der Versicherungswirtschaft, sich zum einheitlich strukturierten Ausbildungssystem und zu Aspekten aus der Praxis der Versicherung (etwa Schadenerkenntnisse, Schadenentwicklung) auszutauschen.

Die Stellungnahme behandelt vorrangig Fragen der Neuordnung des Führerscheinwesens. Darüber hinaus werden auch Fragen in Zusammenhang mit der

Veränderung bei Mietbooten und mit der Haftpflichtversicherung behandelt.

2. Neuordnung des Führerscheinwesens

Das neue System des Führerscheinwesens im Wassersportbereich sieht die Abschaffung der Beleihung und die Anerkennung von Verbandsscheinen vor. Der amtliche Sportbootführerschein wird abgelöst durch Befähigungsnachweise von Verbänden, die als Fahrerlaubnis ausreichen.

2.1 Bedeutung der vorgesehenen Neuordnung für die Tragung von Risiken durch Versicherer

Die Neuordnung des Führerscheinwesens durch Abschaffung der Beleihung und Schaffung der Möglichkeit von Verbandsscheinen wirkt sich auf den Umgang der Versicherer mit Wassersportrisiken aus. Bei Zulassung einer Vielzahl von Anbietern wird der zuvor bestehende einheitliche Ausbildungs- und Prüfungsrahmen aufgelöst. Es besteht die Gefahr, dass dadurch die Qualitätssicherung erschwert wird, da die Tätigkeit einer Vielzahl von Verbänden betrachtet und bewertet werden muss – auch von Anbietern ohne Erfahrung mit der Organisation und der Abnahme von Prüfungen. Für die Rückkopplung aus der Praxis, auch aus der Versicherungswirtschaft, wären keine zentralen Ansprechpartner in zwei Stellen mehr vorhanden. Dies könnte in der Folge zu einem Qualitätsverlust der Ausbildung und zu weniger befähigten Schiffsführern führen, was die Sicherheit aller auf Gewässern beeinträchtigt.

Darüber hinaus werden folgende Risiken gesehen:

- Eine unterschiedliche Umsetzung der Ausbildungsinhalte mehrerer Verbände führt zu variierenden Ausbildungsniveaus.
- Für Versicherer wird die Einschätzung von Befähigung und Risikoprofil der Schiffsführer erheblich komplexer, was faire und sachgerechte Prämiengestaltung erschwert. Versicherer können sich bei ihrer Risikobewertung weniger auf einen einheitlichen Ausbildungsstand verlassen.
- Im Schadenfall ist unsicherer, ob die erlangte Qualifikation tatsächlich als ausreichender Befähigungsnachweis gilt. Insbesondere in der Kaskoversicherung für Wassersportfahrzeuge erschweren uneinheitliche Standards die Schadenregulierung – auch zum Nachteil der Versicherten.
- Wegen der befristeten und widerruflichen Ausgestaltung der Anerkennung der Verbandsscheine können sich Versicherer weniger auf die wirksame Ausstellung der Verbandsscheine verlassen, da sie eine Ausstellung nach Ablauf der Befristung oder nach Widerruf nicht erkennen können. Auch ist unklar, ob vor Ablauf der Befristung oder Widerruf absolvierte Prüfungsteile gültig bleiben. Der Verbandsschein selbst kann von ausstellenden Wassersportverband gar nicht entzogen werden, da er kein Verwaltungsakt ist. Dies schafft Unsicherheit zum Beispiel bei der Frage einer etwaigen vorsätzlichen Herbeiführung des Versicherungsfalls wegen Fehlens der erforderlichen Fahrerlaubnis und damit verbundenen etwaigen Leistungskürzungen.
- Ein Wettbewerb unter Verbänden um möglichst „attraktive“ Prüfungsbedingungen könnte zu einem Absenken der Anforderungen und zu

Gefälligkeitsprüfungen führen.

2.2 Anmerkungen zur Ausgestaltung des Führerscheinwesens

Maßgebliches Kriterium für die Ausgestaltung des Führerscheinwesens ist nach Ansicht des Verbandes die Gewährleistung der Sicherheit auf den Gewässern. Um das dafür erforderliche Sicherheitsniveau sicherzustellen, erscheint die Führerscheinprüfung, konkret die Qualifikation der Prüfer und die Prüfungsinhalte, als entscheidender Umstand.

Zur Erreichung dieses Ziels hält der Verband vor allem die Durchführung von Sportbootführerscheinprüfungen durch Beliehene für geeignet. Die Beleihung gewährleistet die Kontrolle von und Aufsicht über Prüfungsinhalten und vermeidet einen Wettbewerb nach unten hinsichtlich Prüfungsinhalte und der Prüfungskosten. Eine Ausschreibung der Beleihung würde ermöglichen, dass sich neben den bisher beliehenen Verbänden weitere interessierte Verbände bei Prüfungen und Ausstellung von Führerscheinen einbringen können.

Für den Fall, dass diese Ausgestaltung nicht verfolgt wird, sind aus Sicht des Verbandes folgende Anforderungen an die Prüfer und die Prüfungsinhalte entscheidend.

Hinsichtlich der Prüfer halten wir für erforderlich, dass stärker auf die Sachkunde abgestellt und diese kontrolliert wird. Eine bloße Teilnahme des Prüfers an einer qualifizierten Aus- und Weiterbildung (Ziffer 1.3 Abschnitt 2 Anlage 2 zu § 12 Absatz 2; S. 49 des VO-Entwurfs) genügt dafür nicht. Die Befähigung des Prüfers sollte nur angenommen werden, wenn ein hinreichender Nachweis über dessen Sachkunde und deren Aufrechterhaltung besteht. Zudem ist lediglich eine Selbstverpflichtung des Wassersportverbandes vorgesehen (Ziffer 1.3, 1.4 Abschnitt 2 Anlage 2 zu § 12 Absatz 2; S. 49 des VO-Entwurfs)

Die Prüfung muss in organisatorischer und personeller Hinsicht strikt von der Ausbildung getrennt sein. Vorgesehen ist im Verordnungsentwurf in dieser Hinsicht, dass Prüfer nicht einer Tätigkeit als Ausbilder im Wassersport nachgehen dürfen (Ziffer 1.4 Abschnitt 2 Anlage 2 zu § 12 Absatz 2; S. 49 des VO-Entwurfs). Eine Mitgliedschaft in dem antragstellenden Wassersportverband bliebe davon unberührt. Es sollte überdacht werden, ob Beschränkungen hinsichtlich der Mitgliedschaft des Prüfers im antragstellenden Wassersportverband beziehungsweise dessen Gremien vorgesehen werden.

Die unterschiedliche Behandlung des Führens von Sportfahrzeugen rein unter Segel und des Führens motorisierter Fahrzeuge ist aus Risikogesichtspunkten nachvollziehbar. Nicht befürwortet wird hingegen, dass das Führen von motorisierten Booten mit einer Nutzleistung bis 11,03 kW (15 PS) ohne Fahrerlaubnis zulässig ist. Auch beim Umgang mit solchen Fahrzeugen ist die Einhaltung komplexer Verkehrsregeln und das sichere Führen eines Wasserfahrzeugs erforderlich. Mit Blick auf Bootsgroße und Geschwindigkeit können auch solche Fahrzeuge erhebliche

Schäden verursachen. Dies gilt in vergleichbarer Weise für Sportfahrzeuge rein unter Segel. Angeregt wird daher ein Führerscheinsystem mit abgestuften risiko- adäquaten Ausbildungs- und Prüfungsinhalten für folgende Kategorien: motorisierte Fahrzeuge mit einer Nutzleistung über 11,03 kW (15 PS), motorisierte Fahrzeuge mit einer Nutzleistung bis 11,03 kW (15 PS), Sportfahrzeuge rein unter Segel. Ein differenzierendes System ist im Luftfahrtbereich etabliert. Dort ist das Führen von Fahrzeugen führerscheinpflichtig. Hinsichtlich Ausbildung und Prüfung wird zwischen Luftsportgeräten und Luftfahrzeugen unterschieden.

3. Internationale Anerkennung

Auch im Freizeit-Sportbootbereich ist der internationale Nachweis der Fahrerlaubnis von Bedeutung. Es ist fraglich, ob die vom Verordnungsentwurf vorgesehenen Verbandsscheine im Ausland anerkannt werden. Bereits die von Beliehenen ausgestellten amtlichen Sportbootführerscheine werden teilweise im Ausland nicht anerkannt, was mit einem abweichenden Ausbildungsniveau begründet wird. Es steht zu befürchten, dass Verbandsscheine, die nicht von Beliehenen ausgestellt werden, weniger Akzeptanz finden.

4. Erleichterung bei Mietbooten

Für Mietboote sind im Verordnungsentwurf Änderungen vorgesehen. Es ist geplant, das Bootszeugnis zum Zwecke des Bürokratieabbaus abzuschaffen. In der Praxis ist das Bootszeugnis als Nachweis der Erlaubnis der Vermietung eines Sportbootes anerkannt und verbreitet, da es Prüfungen des Schiffkörpers und der Ausrüstung unter Sicherheitsaspekten voraussetzt. Es ist im Entwurf der Verordnung und in der Begründung nicht ersichtlich, ob überprüft worden ist, dass die Fahrtauglichkeitsbescheinigung in gleicher Weise geeignet ist diesen Nachweis zu erbringen.

5. Haftpflichtversicherung

Positiv ist, dass die bisherige Regelung zur Haftpflichtversicherung gemäß Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung außer Kraft treten soll. Zum einen ist ihre Einhaltung in der Praxis schwer kontrollierbar, zum anderen bestehen bedarfsgerechte Versicherungslösungen auf freiwilliger Basis.

Haftpflichtversicherung für Wassersportverbände (Anlage 2 Abschnitt 2 Ziff. 5.3, S. 52 des VO-Entwurfs): Die geplante Regelung, nach der Wassersportverbände den Abschluss einer Haftpflichtversicherung nachzuweisen haben, ist aus unserer Sicht nicht erforderlich und würde zusätzlichen bürokratischen Aufwand verursachen. Sollte die Regelung dennoch beibehalten werden sollte, befürworten wir die geplanten Vorgaben und Formulierungen, da sie in der Praxis umsetzbar wären.

Berlin, den 14.11.2025

Für Barrierefreiheit stehen lassen und ausfüllen, ansonsten löschen:

Ansprechpartner:

Abteilung Haftpflicht-, Kredit-, Transport-, Luftfahrt-, Unfall- und

Rechtsschutzversicherung, Assistance, Statistik

E-Mail:
s1@gdv.de