

**per Mail**

Bundesministerium für Digitales und Verkehr BMDV  
Referat WS 26

Robert Schuman Platz 1  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn

Member of



Weilheim 18. März 2024

**Betr. Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung  
schiffssicherheitsrechtlicher Vorschriften**

**Ihre Mail vom 11.03.2024**

Sehr geehrte Damen und Herren  
Sehr geehrter Herr Dr. Thiele

wir bedanken nochmals für den konstruktiven Austausch anlässlich der Videokonferenz am 11.3.2024. Ihrer Bitte folgend haben wir in Ergänzung zu unserer Stellungnahme vom 15.2.2024 nachfolgend nochmals unsere Position zu ihren einzelnen Vorschlägen aufgelistet.

Zunächst verweisen wir auf ihre o.g. Mail in der sie schreiben:

*"Wir haben intensiv darüber gesprochen, ob und welche Regelungen für Ausbildungsfahrzeuge mit einer Länge von 3,6 bis 8 m gelten könnten. Bei Ihnen bestand weitestgehend Konsens, dass die entworfenen Regelungen zu pauschal seien. Zu berücksichtigen seien Umstände wie Fahrtgebiet, Nutzung des Fahrzeugs sowie auch die Antriebsart."*

**Korrektur**

Wir finden die entworfenen Regelungen nicht als zu pauschal, sondern für den Bereich der Ausbildung in Wassersportschulen als völlig realitätsfern und als nicht verhältnismäßig.

## **Zum Kompromissvorschlag Ausbildungsfahrzeuge von 3,6 bis 8 m**

### **VDWS**

Grundsätzlich entspricht ihre Gliederung nach Einzelfahrzeug und "Fahren im Verband" nicht der Praxis im Schulbetrieb, da es keine festen Abgrenzungen zwischen beiden Unterrichtsformen gibt. Insbesondere der Vorschlag, dass bei Einzelfahrzeugen keine Änderungen vorgenommen werden und die unverhältnismäßigen Auflagen bestehen bleiben sollen, lehnen wir insgesamt ab.

Das Referat WS 25 regt für Ausbildungsfahrzeuge mit einer Länge von 3,6 bis 8 m an,

### **BMDV**

a) Fahrzeuge unterliegen der Zeugnispflicht sowie einer Erstuntersuchung

### **VDWS**

Das wird aus Kostengründen und unnötiger zusätzlicher Bürokratie für die Ausbildungsbetriebe abgelehnt. Für kleine Betriebe kann das Existenz gefährdend sein. Die Boote der Schulen haben eine CE Zertifizierung die eine sichere Nutzung und die maximale Personenzahl in den jeweiligen Seegebieten bescheinigt.

### **BMDV**

b) Ausbildungsfahrzeuge werden von der regelmäßigen Untersuchungspflicht befreit.

### **VDWS**

Dem stimmen wir zu.

### **BMDV**

c) Verpflichtung zur Mitführung folgender Ausrüstungsgegenstände:

Kapitel 3, Regel Fahren im Verband (beim Fahren im Verband betreut ein Ausbilder mehrere Fahrzeuge)

### **VDWS**

Grundsätzlich entspricht ihre Gliederung nach Einzelfahrzeug und Fahren im Verband nicht der Praxis im Schulbetrieb. Es ist weltweit gängige Praxis, dass die Lehrer ihre Schulungsboote auf dem Wasser betreuen, egal ob als Einzelfahrzeug oder beim Fahren im Verband. Und es handelt sich in beiden Fällen um die gleichen Boote, die je nach Situation einzeln oder im Verband unterrichtet werden.

## **Nr. 8 Rettungsmittel - Rettungsringe: 1**

Erleichterung: Ausrüstung nur auf einem Fahrzeug

### **VDWS**

Im Rahmen der Ausbildung und Vermietung auf dem Wasser ist es für alle Teilnehmer obligatorisch eine Rettungsweste zu tragen. Ein Rettungsring bietet keine zusätzliche Sicherheit und kann auf kleinen Booten auch nicht untergebracht werden. Das wird sowohl für Einzelfahrzeuge als auch für Fahren im Verband abgelehnt.

## **Nr. 8 Fallschirmsignale, Handfackeln und Rauchtöpfe**

Erleichterung: Ausrüstung nur auf einem Fahrzeug

### **VDWS**

Da die Ausbildung auf Kleinfahrzeugen immer im ufernahen Bereich erfolgt, der Ausbilder immer in der Nähe der Schüler ist und zudem per Handsprechgerät mit der Station am Land verbunden ist, sind die genannten Notsignale nicht notwendig. Zudem gilt für pyrotechnische Seenotsignale und Handfackeln ein Mindestalter von 18 Jahre und es ist ein Fachkundenachweis für Seenotsignalmittel notwendig. Das wird sowohl für Einzelfahrzeuge als auch für Fahren im Verband abgelehnt.

## **Nr. 8.2 Arbeitssicherheitsweste**

Bei Sportausbildungsfahrzeugen muss für jede an Bord befindliche Person die Arbeitssicherheitsweste mit Sicherheitsgurt und Gurtleine sowie Karabinerhaken nach DIN EN ISO 12402-2:2021-04 mit einem Mindestauftrieb von 150N mitgeführt werden.

### **VDWS**

Dieser Vorschlag ist auf Kleinfahrzeugen nicht anwendbar. Es gibt keine bekannten Szenarien, die das Tragen einer Arbeitssicherheitsweste mit Sicherheitsgurt und Gurtleine sowie Karabinerhaken erforderlich machen würde. Es gibt auf Jollen, offenen Kielboote oder Strandkatamarane auch keine Sicherungspunkte für das fixieren von Karabinerhaken.

Ein normales sicheres Segeln wäre damit nicht möglich, in verschiedenen Situationen wie z.B. bei Kenterungen (was bei Jollen und Katamaranen immer wieder passiert) wäre es lebensgefährlich. Daher ist der Vorschlag aus Sicherheitsgründen abzulehnen. Auch Trapezsegeln ist mit solch einer Weste unmöglich. Unsere Ablehnung gilt selbstverständlich sowohl für Einzelfahrzeuge als auch für Fahren im Verband.

### **Nr. 9.1 UKW-Sprechfunkgerät**

Abweichend von Regel 9.1.1 muss bei Fahrzeugen mit einer Länge von weniger als 6 m a) ein tragbares UKW-Sprechfunkgerät mit einer Sende- und Empfangseinheit für Überlebensfahrzeuge mit Reservebatterie für Notfälle, die über ein nicht ersetzbares Siegel verfügt, an Bord vorhanden sein und b).....

#### **VDWS**

Für diese Ausrüstung fehlt auf den Kleinfahrzeugen schlichtweg der Platz und es ist auch nicht für den Schulbetrieb geeignet. Da die Ausbildung auf Kleinfahrzeugen immer im ufernahen Bereich der Schule erfolgt, der Ausbilder immer in der Nähe der Schüler ist und per Handsprechgerät mit der Station am Land verbunden ist, ist das UKW Sprechfunkgerät nicht notwendig. Das wird sowohl für Einzelfahrzeuge als auch für Fahren im Verband abgelehnt.

### **Nr. 9.1 Satelliten-Notfunkbake**

b) eine Satelliten-Notfunkbake (EPIRB) mit integralem globalem Navigationssatellitensystem (GNSS) frei aufschwimmbar in einer Selbstauslösungseinrichtung installiert sein.

#### **VDWS**

Da die Ausbildung auf Kleinfahrzeugen immer im ufernahen Bereich der Schule erfolgt, ist eine Satelliten-Notfunkbake nicht notwendig. Das wird sowohl für Einzelfahrzeuge als auch für Fahren im Verband abgelehnt.

### **Nr. 9.1 Funkantenne am Mast**

Bei Segelfahrzeugen, bei denen die Funkantenne am Mast angebracht ist, ist eine Notantenne vorzusehen.

#### **VDWS**

Auf den Kleinfahrzeugen der Ausbildung gibt es keine Funkantenne am Mast, weil das 1. die Bootskonstruktion nicht hergibt und weil es 2. für die üblicherweise eingesetzten Handsprechgeräte nicht notwendig ist. Unsere Ablehnung gilt selbstverständlich sowohl für Einzelfahrzeuge als auch für Fahren im Verband.

### **Nr. 9.2. Positionslaternen**

Die Anbringung der Positionslaternen und die erforderliche Schallsignalanlage müssen den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Kollisionsverhütungsregeln) entsprechen.

## **VDWS**

Wir stimmen der ersatzlosen Streichung zu.

### **Nr. 9.6 Sturmbesegehung und Try-Segel**

Alle Segelfahrzeuge müssen eine ausreichend dimensionierte Sturmbesegehung, insbesondere eine Sturmfock sowie ein Großsegel mit mindestens 2 Reffreihen, mitführen. Wenn das Großsegel mit einer Rollanlage ausgerüstet ist, muss ein unabhängig von der Rollanlage setzbares Try-Segel mitgeführt werden.

## **VDWS**

Wir stimmen der ersatzlosen Streichung zu.

### **Nr. 9.7 Schneideapparat**

Auf Segelfahrzeugen muss ein Schneideapparat für stehendes Gut vorhanden sein.

## **VDWS**

Für diese Ausrüstung fehlt auf den Kleinfahrzeugen schlichtweg der Platz und es ist auch nicht notwendig, denn es ist kein Szenario vorstellbar, wo man auf dem Wasser einen Schneideapparat einsetzen müsste. Umfangreiche Reparaturen erfolgen immer an der Station an Land. Unsere Ablehnung gilt selbstverständlich sowohl für Einzelfahrzeuge als auch für Fahren im Verband.

### **Nr. 9.8 (Hand-)Lenzpumpen**

Zusätzlich zu den nach Regel 7.5. geforderten (Hand-)Lenzpumpen müssen mindestens zwei Schlagpützen sowie geeignetes Material zur Leckbekämpfung an Bord vorhanden sein.

## **VDWS**

Wie, wo und wann sollte eine Lenzpumpe oder eine Schlagpütz auf einem Strandkatamaran mit Trampolin zum Einsatz kommen? Oder auf einer 4,23m großen Laser Jolle? Kleinfahrzeuge die in Strandnähe unterwegs sind haben ggf. eine Pütz (nicht mind. zwei), keinen Schlagpütz Eimer an Bord. Jollen verfügen zudem alle über eine Selbstlenzer Einrichtung.

Eine Leckbekämpfung, wenn es so einen Fall tatsächlich im Schulbetrieb geben sollte, findet an Land an der Station statt und definitiv nicht auf dem Wasser. Auch hier gilt unsere Ablehnung selbstverständlich sowohl für Einzelfahrzeuge als auch für Fahren im Verband.

## **VDWS**

Insgesamt sind sämtliche Punkte ihres Kompromissvorschlags der Seeschiffahrt bzw. seegängigen Yachten zuzuordnen und für Kleinfahrzeuge nicht umsetzbar. Das betrifft sowohl die Anwendung als auch die geforderte Ausstattung der Boote zwischen 3,6m und 8m. Nach wie vor fehlt es an einer, an der Realität orientierten Differenzierung von Berufsschiffahrt auf hoher See, Fährbetrieben oder Wassertaxis auf der einen Seite und von Kleinfahrzeugen im Ausbildungsbereich.

Zur Seefahrt sind Schiffe bestimmt, wenn sie entsprechend ihrem bestimmungsmäßigen Gebrauch geeignet sind, im Seebereich eingesetzt zu werden. Kleinstboote oder andere Schwimmkörper, die zum Einsatz auf See ungeeignet sind, sowie Schiffe, die zwar zur Seefahrt geeignet wären, dort aber überhaupt nicht eingesetzt werden wie z.B. Hafenfähren, sind nicht als zur Seefahrt bestimmt zu betrachten.

Daraus ergibt sich, dass es im gewerblichen Bereich eine Vielzahl unterschiedlicher Schiffstypen gibt, vom seegängigen Frachter oder Offshore Fähren bis zu den in den Wassersportschulen eingesetzten Jollen, offenen Kielboote und Strandkatamaranen, die jedoch ganz unterschiedliche Ausstattungen bedürfen.

Sie hatten ebenfalls um Antwort zu nachfolgenden Fragen gebeten.

## **BMDV**

a) Welche Kategorien können für Ausbildungsfahrzeuge mit einer Länge von weniger als 8 m unter Berücksichtigung von Länge, Nutzung und Antriebsart gebildet werden?

## **VDWS**

Für Ausbildungsfahrzeuge zwischen 3,6m und 8m zusätzliche Kategorien einzuführen ergibt keinen Sinn, es besteht kein Regelungsbedarf.

## **BMDV**

b) Welche Ausrüstungsgegenstände werden auf Ausbildungsfahrzeugen derzeit auch ohne Regelung üblicherweise mitgeführt? Welche halten Sie ( ggf. abhängig von weiteren Umständen) für sinnvoll?

## **VDWS**

Jeder Teilnehmer trägt immer eine Schwimmweste und der Wetterlage angepasste Kleidung. Weitere Vorgaben sind nicht notwendig.

**BMDV**

c) Welche Ausrüstungsgegenstände können unter Berücksichtigung der Fahrzeugkategorien nicht mitgeführt werden?

**VDWS**

Alle von ihnen gemachten Vorschläge betreffen die Seeschifffahrt, gehen an der Realität der Wassersportausbildung vorbei und werden von uns abgelehnt.

**BMDV**

d) Können Sie den Fahrzeugkategorien Fahrbereiche (in Seemeilen vom Ufer) zuordnen, die ohne weitere Anforderungen und Ausrüstungsgegenstände sicher befahren werden können?

**VDWS**

Die Ausbildung findet in der Regel immer im ufernahen Bereich statt und wird entsprechend den Qualitätsstandards der Mitgliedsbetriebe immer sicher durchgeführt. Weitere Anforderungen sind nicht notwendig.

**BMDV**

e) Was verstehen Sie unter Ausbildung? Welche Einsatzarten, Fahrten, Verwendungen bzw. Dienstleistungen würden Sie darunter fallen sehen?

**VDWS**

Aus- und Fortbildung betrifft primär den Erwerb der Grundscheine und der staatlichen Führerscheine inklusive der Betreuung der Kunden. Hinzu kommen Manöver-, Skipper- und Regattatrainings.

**BMDV**

f) Halten Sie ein Handlot für entbehrlich?

**VDWS**

Ein Handlot auf Kleinfahrzeugen? Ist diese Frage tatsächlich ernst gemeint? Wann sollte man ein Handlot auf Jollen einsetzen? Es ist uns weltweit keine Schule bekannt, die ihre Boote mit einem Kleinlot ausstatten. Wozu sollte das auch notwendig sein?

Für alle mit dem Vorgang befassten sachkundigen Personen ist eine Zuordnung von Kleinfahrzeugen zwischen 3,6m und 8m zur Seeschifffahrt und zum Einsatz auf hoher See nicht nachvollziehbar. Hinzu kommen die Widersprüche und Kollisionen zu bestehenden Verordnungen.

Zusammenfassend nachfolgend nochmals die Vorschläge des BMDV die wir ablehnen:

- Kleinfahrzeuge sollen künftig der Schiffsicherheitsverordnung und nicht mehr der See-Sportbootverordnung unterliegen
- Sicherheitszeugnis incl. der Besichtigung vor Indienststellung
- Zwischenbesichtigung zwischen dem 2. und 3. Jahr
- Funkausrüstungspflicht für Kleinfahrzeuge
- Das führen der Bundesflagge analog der zur Seefahrt bestimmten Schiffe
- Die vorgelegte Ausrüstungsliste

Das Referat WS 25 im BMDV hat 2008 auf die Anfrage der See-BG mitgeteilt, dass der Erlass LS 23/48.57.50-01/03 vom 24.04.2003 aufrecht erhalten bleibt. Demnach ist für gewerbsmäßig zu Ausbildungszwecken genutzte Sportboote mit einer Rumpflänge von weniger als 8m kein Sicherheitszeugnis erforderlich. Gleiches gilt für Sportboote unter 8 m, die für ähnliche Sport- und Freizeitwecke im Sinne des § 2 Nr. 6 See-Sportbootverordnung gewerbsmäßig genutzt werden.

Wie wir schon in unserer Stellungnahme vom 15.2.2024 umfassend dargelegt haben (auf die wir hier nochmals verweisen) lehnen wir den Verordnungsentwurf in seiner angedachten Form ab. Es gibt keine Notwendigkeit für neue Restriktionen aus sicherheitsrelevanten Gründen im Ausbildungsbereich und den behaupteten „Regulierungsbedarf“ gibt es aus Praxissicht nicht. Auch die im BSU Jahresbericht 2022 aufgeführten Unfallzahlen ergeben für eine Neuregelung keine belastbaren Hinweise.

Die vermeintlich Regulierungsbedarf auslösenden BSU-Berichte zu den Unfällen eines Arbeitsboots (BSU 218/21) und eines Wassertaxi (BSU 218/21) sind eindeutig dem gewerblichen Bereich zuzuordnen, aber nicht dem Ausbildungsbereich. Beim tödlichen Unfall der Silja handelte es sich um einen privaten nichtgewerblichen Segeltörn und die Defizite in der Ausrüstung und Seemannschaft sind ebenfalls nicht für Änderungen im Ausbildungssektor tauglich. Die Zeitschrift Yacht schrieb dazu:

### ***Eine fatale Selbstüberschätzung***

*Drei junge Segler, alle Anfang 20, sind auf der „Silja“ von Juist unterwegs nach Langeoog. Eine ganze Woche lang segelt das Trio gemeinsam entlang der Küste Ostfrieslands. Der Skipper hatte sich 30 Knoten (7 Bft) als Grenze gesetzt. Eine fatale Selbstüberschätzung im Seegatt. Die Yacht kentert südlich der Ansteuerung zum Seegatt Accumer Ee. Alle drei gehen über Bord. Eine halbe Stunde danach ist die „Silja“ gesunken. Die*



*Kriterien ‚Wind gegen Strom‘ und ‚mehr als zwei Stunden nach Hochwasser‘ hätten eine Änderung der Planung notwendig gemacht. Hätten der Skipper und seine Mitseglerin keine Rettungsweste getragen, wären sie wohl ebenfalls ertrunken, so die BSU. Vor allem aber: Hätten sie wenigstens Pyrotechnik an Bord gehabt, eine Notfunkbake oder gar ein UKW-Funkgerät, dann wären sie von den Rettern vermutlich wesentlich früher gefunden worden.*

Jetzt ist auch klar, was der Ursprung der vorgelegten Ausstattungsliste ist. Völlig unverständlich ist es jedoch, aus den Fehlern des Skippers bei dem tragischen Unglück eine Forderung nach weiterer Ausrüstung für Ausbildungsboote herzuleiten, Boote die niemals in solch eine Wettersituation kommen.

Tatsächlich gibt es weder Hinweise auf Sicherheitsprobleme durch gewerbliche Fahrten mit Sportbooten, noch konnten uns auch bis heute weder Unfallzahlen noch Statistiken zu sicherheitsrelevanten Situationen vorgelegt werden. Auch nach Rücksprache mit maritimen Versicherungen gibt es keine nennenswerten Schadensfälle, was auch von der Wasserschutzpolizei der Region Nord-Ost bestätigt wird.

Hiermit ersuchen wir Sie dringend, eine entsprechende Korrektur der geplanten Verordnung vorzunehmen.

**Eine einfache Lösung wäre der Hinweis, dass die zur Ausbildung bestimmten Kleinfahrzeuge von der SchSV nicht berührt werden.**

Erlauben Sie mir zum Schluss noch eine persönliche Anmerkung:  
Seit Jahren verspricht die Politik sich für den Abbau der Bürokratie und für Deregulierung einzusetzen. Dazu gibt es einen Bundestagsbeschluss (*Drucksache 17/7937 vom 29.11.2011 Neue Impulse für die Sportbootschifffahrt*) und ganz aktuell wurde im Bundestag das Gesetz zum Bürokratieabbau beschlossen. Das nun ein von der FDP geführtes Verkehrsministerium die maritime Wirtschaft immer wieder mit neuen Verordnungen und Auflagen belastet, so wie aktuell die SeeSchV, ist nicht nachvollziehbar. Die Nichteinführung von zusätzlicher Bürokratie verursacht keine Kosten, weder für das BMDV noch für die Schulbetriebe.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Weinhardt  
Ehrenvorsitzender VDWS e.V.



Rainer Beerfelde  
Referat Seerecht im VDWS e.V.