



Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
z. Hd. der Leiterin des Ref. WS-25  
Frau Ministerialrätin Barbara Schäfer

per Mail

Ihr Schreiben vom 21.02.2024  
Ihr Zeichen: WS25/6262.9/14

Berlin, 02.04.2024

### **Stellungnahme zum ersten Vorentwurf einer neuen Sportschifffahrtsverordnung**

Sehr geehrte Frau Schäfer,

vielen Dank für Ihr oben genanntes Schreiben.

Erneut wird unser Verband mit einem Regelungsvorhaben konfrontiert, der - wie langsam leider traurige Tradition - vor allem einer Linie kontinuierlich folgt. Nämlich der selektiven und einseitigen Gängelung und Behinderungen unserer Mitglieder bei der Ausübung ihres Gewerbes.

Die immer unverhohlener zur Schau gestellte negative Einstellung der im BMDV und dessen nachgelagerten Behörden in diesen Angelegenheiten befassten Personen uns gegenüber hat inzwischen leider wieder ein unerträgliches Ausmaß angenommen, auch abseits des hier vorliegenden Vorgangs.

Dabei war die Zusammenarbeit im Vorfeld der Novelle der BinSchUO von 2018 nach zähem Ringen am Ende recht zielorientiert und professionell.

Inzwischen werden unsere Einlassungen, soweit überhaupt spürbare Reaktionen wahrnehmbar sind, allerhöchstens zu unserem Nachteil ausgewertet, in dem auf unsere Hinweise hin einzelne von uns angesprochene Punkte zu unseren Ungunsten nachgeschärft werden. Ein gutes Beispiel hierfür sind unsere Hinweise an Ihr Haus aus dem vergangenen März 2023 zu §130 BinSchPersV und der nun geplanten Abschaffung eines Umtauschs des SBF in ein Kleinschifferzeugnis.

Noch nicht einmal eine Antwort erhielten wir auch auf unsere Stellungnahme zum Entwurf der Zweiten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Einführung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung und zur Änderung der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (Ihr AZ: WS 25/6262.2/2-6) vom 09.07.2021. Unsere damalige Einschätzung kann so falsch jedoch nicht gewesen sein, da sie mittlerweile durch mehrere gerichtliche Instanzen hindurch im Rahmen der Klage eines anderen Marktteilnehmers bestätigt wurde.

Eine Erkenntnis dahingehend, dass das unermüdliche selektive Behindern eines bestimmten Marktsegments der Personenschifffahrt unangemessen sein könnte, scheint sich daraus aber offenbar für Sie keinesfalls ableiten zu lassen.



Dies erkennt man sehr deutlich auch daran, dass Ihr Haus diesbezüglichen glasklaren richterlichen Urteilen nicht folgen möchte, sondern stattdessen mit immer neuen Steuermitteln immer neue Rechtsmittel erfolglos abarbeitet.

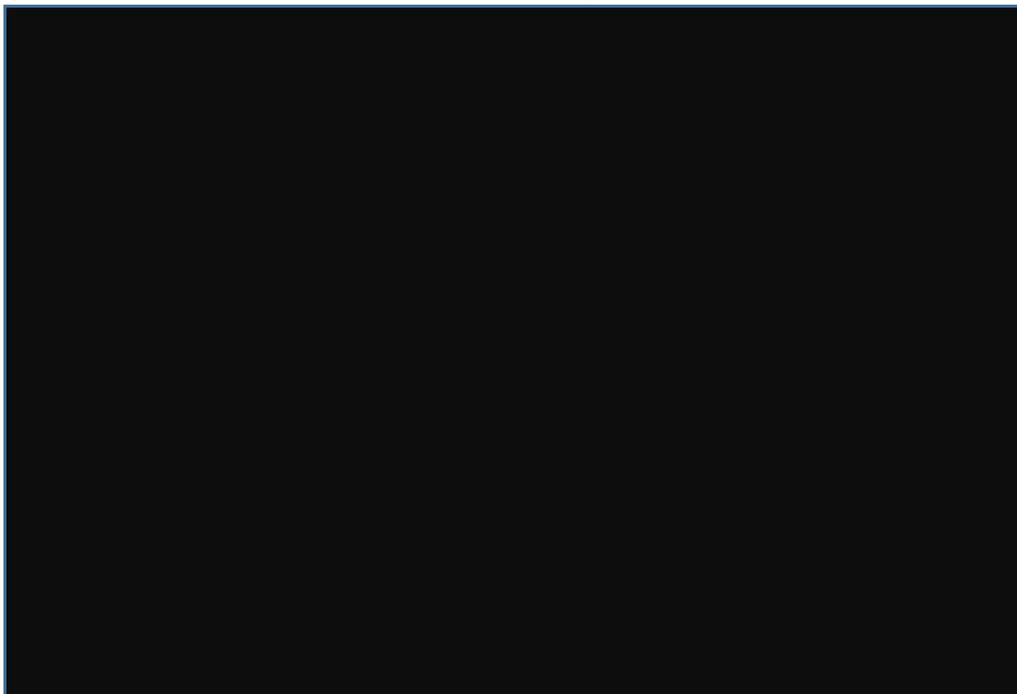
Mit gleichem Unverständnis nehmen wir zur Kenntnis, dass die Umsetzung der für uns seit der Novellierung der BinSchUO geltende Rechtslage (§34 BinSchUO, §8a BinSportbotVermVO) seitens der GDWS und der WSP proaktiv behindert und ignoriert wird. Dies ist umso erstaunlicher, als es in der Zeit von 2012 bis 2017 scheinbar keine dringendere Aufgabe gab, als imaginäre Gefahren für Fahrgäste auf unseren Fahrzeugen möglichst durch ein Verbot unserer Tätigkeit abzuwenden.

Im Rahmen jener Novellierung der BinSchUO wurde seinerzeit ein Rechtsrahmen gesetzt, in dem neben gewissen Bestandsschutzregelungen auch künftig neu auf den Markt strebende Angebote unter Auflagen ermöglicht wurden. Nämlich einerseits die Einführung von Fahrgastbooten, die in der Praxis bekanntlich bisher nicht anzutreffen sind, und des Gelegenheitsverkehrs nach BinSportbootVermVO unter eigentlich sehr einfachen und leicht überprüfbaren Voraussetzungen.

So ist es in vielen Fällen innerhalb von Sekunden rein optisch oder durch UKW-Ansprache möglich, einzuordnen, ob es sich bei einem mit 20 Personen besetztem Partyboot, welches mit Schiffsführer vermietet wird, um ein legales oder ein illegales Angebot handelt. Es gibt eigentlich nichts Einfacheres als das:

Ist es ein Baujahr nach 2018, kann es keinen Bestandsschutz haben. Ist es mit mehr als 13 Personen besetzt, kann es sich nicht um Gelegenheitsverkehr handeln, erst recht nicht wenn das Fahrzeug keine Funkanlage hat.

Gibt man in einer Suchmaschine seiner Wahl nur ein paar Wortfetzen wie Partyboot Berlin ein, erhält man sofort überwiegend zumeist noch dreist beworbene Angebote wie dieses:





Ein 2018 gebautes Fahrzeug mit Kennzeichen nach der Sportbootvermietungsverordnung kann unter keinen Umständen legal mit Schiffsführer für Gruppen von mehr als 12 Personen vermietet werden. So einfach ist das. Derartige Angebote haben sich in den letzten Jahren aber dennoch inflationär vervielfacht. Dies ist genau das Gegenteil von dem, was erreicht und erlaubt werden sollte. Immer größere Fahrzeuge kamen auf den Markt, je teurer desto besser. In den allermeisten Fällen wird unverhohlen darauf hingewiesen, dass man derartige Fahrzeuge natürlich nicht selber fahren kann. Dann ist gelegentlich vom inkludierten „Eventmanager mit Bootsführerschein“ die Rede, der im Preis enthalten ist. Funkanlagen, ja selbst zugelassene Rettungsringe sucht man an solchen Fahrzeugen in der Regel vergeblich.

Regelmäßig wird der Einsatz eines mitvermieteten Schiffsführers verschleiert. In diesem Fall sieht sich die Exekutive erklärtermaßen außerstande, eine illegale Verwendung derartiger Fahrzeuge festzustellen, geschweige denn zu ahnden oder zu sanktionieren. Gerüchtweise ist es darüber hinaus im Bereich Berlin sogar wiederholt dazu gekommen, dass Bootszeugnisse behördenseitig mit Genehmigungen für derlei Geschäftsmodelle ausgestattet wurden, die sich abseits des gesetzlich Erlaubten bewegen.

Dies hat dazu geführt, dass sich in kürzester Zeit wieder eine derart große Anzahl rechtlich eigentlich unzulässiger Angebote etabliert hat, die möglicherweise zahlenmäßig bereits die der legalen Angebote ebenbürtig ist.

Es wiederholt sich also eine Entwicklung, die bereits 2012 zu einer späten Überreaktion der Behörden geführt hat, die von uns nur sehr mühsam und unter unvorstellbaren materiellen Aufwendungen und Umsatzeinbußen wieder eingefangen werden konnte.

Ein weiterer Faktor, der diese Fehlentwicklung ganz erheblich begünstigt, ist die mit Ansage zelebrierte Weigerung der zuständigen Behörden, die mühsam erarbeitete Rechtslage durchzusetzen. Die Mitglieder unseres Verbandes setzen sich für ein hohes Qualitätsniveau ein, weshalb wir auch ein ureigenes, vitales Interesse daran haben, dass sich derartige Fehlentwicklungen eben gerade nicht manifestieren. Aus diesem Grund haben wir unermüdlich bei den zuständigen Behörden nachgefragt und auf Überprüfung offenkundig fragwürdiger Angebote wie dem oben abgebildeten gedungen.

Zur Antwort bekamen wir zunächst die regelmäßig als Rechtfertigung für behördliche Handlungsdefizite vorgetragene Erklärung der ständigen Überlastung genannt. Selten jedoch ohne eine höhnische Einordnung dieses Nichtstuns. Demnach seien unsere geltenden Bestandsschutzregelungen ja ohnehin nur der Lohn einer damals ebenso rechtsmissbräuchlich praktizierten Geschäftstätigkeit unsererseits gewesen. So das nachfolgende Zitat aus einer Mail an uns, als Antwort auf eine Anfrage nach den Ursachen der völligen Wirkungslosigkeit der gesetzlichen Neuregelungen. Der nach eigenem Bekunden einzige zuständige Beamte innerhalb der GDWS schrieb uns hierzu unter anderem:

*„Wie Sie wissen hat es ähnliche Umgehungen der gültigen Rechtslage auch schon früher gegeben, was dann bei der späteren Änderung der Vorschriften sogar noch, für mich unverständlich, mit Übergangsregelungen belohnt wurde.“ (Hervorhebung durch den Verfasser, im Original nicht vorhanden)*

Nicht nur, dass diesem Beamten nicht klar zu sein scheint, dass vor 2012 mangels irgendwelcher Verbote überhaupt irgend eine Rechtslage hätte umgangen werden können oder müssen, er ordnet völlig



unangemessen und keinesfalls neutral ein, die bestehenden Übergangsregelungen seien eine ungerechtfertigte Belohnung für rechtsmissbräuchliches Verhalten.

An anderer Stelle schreibt uns der gleiche Beamte:

*„Selbstverständlich haben Kontrollen und auch Sanktionen in diesem Bereich stattgefunden. Wenn uns konkrete Hinweise auf Verstöße von Firmen oder Fahrzeugen hatten, wurden diese auch konkret angeschrieben.“*

Dazu muss man wissen, dass wir in Zusammenarbeit mit einem weiteren Schifffahrtsverband den Behörden eine ausführliche Liste mit Fahrzeugen zugearbeitet hatten, denen man die Verstöße von weitem ansah. Dazu ausführliche Recherchen zu den jeweiligen Baujahren, der Art der Angebote und technische Details. Doch auch heute, etwa 1,5 Jahre später, ist nicht eines dieser Angebote vom Markt genommen oder auch nur abgeändert worden.

Der vorliegende Verordnungsentwurf konnte uns daher kaum noch im negativen Sinne überraschen, wenn der gleiche Beamte schon damals ankündigte:

*„Sowohl die Kontrollen als auch die Sanktionen sind mit dem zuständigen Fachreferat des Bundesministeriums abgestimmt. Erkenntnisse fließen auch in die Neufassung der Vorschriften für Sportboote ein. In diesem Bereich bin ich mit Kollegen der Wasserstraßen und Schifffahrtsämter Mitglied einer Arbeitsgruppe mit dem Ministerium.“*

Das beruhigt. Wozu jetzt aber dieser ausführliche Vortrag zu dieser ungelösten Problematik, die sich ja offenkundig in den geplanten Neuregelungen überhaupt nicht widerspiegelt? Gerade weil sie das nicht tut. Es gibt eine Rechtslage, die seitens der Exekutive erklärtermaßen nicht durchgesetzt werden kann, soll oder will, und daran soll offenbar auch nichts geändert werden.

Alle zu unserem Nachteil in den Entwurf eingearbeiteten Einschränkungen wirken ausschließlich gegen unsere Mitglieder, weil sie sich seit Jahr und Tag an gesetzliche Regelungen halten. Sie lösen nicht ein Problem mit den zahlreichen Unternehmen, die sich mit Ansage diesen Regelungen entziehen. Die Arbeit seriöser Unternehmen wird verkompliziert und verteuert, während man sehenden Auges eine Graumarkt unangetastet gedeihen lässt, der sich um Regelungen nicht kümmert.

Unter dem Deckmantel der „Entbürokratisierung“ werden zahlreiche erschwerende Rahmenbedingungen erschaffen, wobei jedoch die tatsächlich auftretenden Probleme der derzeitigen Rechtslage mit keiner Silbe angefasst werden.

Alle anderen, denen Gesetze weniger bindend erscheinen, werden auch künftig mit der gleichen Taktik ihre unlauteren Angebote am Markt halten können, da es sich schlicht seit Jahren bewährt hat, gesetzliche Regelungen zu umgehen, und die Exekutive ihr völliges Unvermögen, die geltende Rechtslage durchzusetzen, nicht nur faktisch bewiesen, sondern auch immer wieder explizit erklärt hat, wohingegen die Legislative sich lieber von vornherein an den seriösen und damit leichter greifbaren Unternehmen abarbeitet.



Es wäre ein Leichtes gewesen, jetzt bspw. die Vermieter zu verpflichten, ihre Mieter einen Nachweis führen zu lassen, dass sie den Schiffsführer selbst stellen, in dem man dokumentiert, wer denn eigentlich jeweils mit welchem Führerschein Schiffsführer des gemieteten Fahrzeugs sein soll. So oder auch anders ließe sich völlig simpel sowohl vor Ort bei einer Kontrolle oder auch im Nachgang feststellen, ob der jeweilige Schiffsführer wirtschaftlich eher dem Vermieter oder dem Mieter zuzuordnen ist. Ganz nebenbei legte dies auch noch fiskalische Verschleierungen trocken, die viele der phantasievoll gestalteten „Vertragsverhältnisse“ zwangsläufig kollateral mit sich bringen, wenn man dauerhaft leugnen muss, einen Schiffsführer zu stellen.

All das wäre mit wenigen Sätzen möglich gewesen. Wenn es denn gewollt gewesen wäre. Stattdessen behauptet das Anschreiben zum Entwurf

*„Nicht mehr erforderliche Bescheinigungen, wie z.B. das bisher für die Vermietung eines Wasserfahrzeugs notwendige Bootszeugnis, werden abgeschafft.“*

Ist das wirklich beim Entwerfen dieser Verordnung niemandem aufgefallen, dass dieses Bootszeugnis nicht abgeschafft, sondern durch ein Dokument ersetzt wird, was exakt den gleichen Inhalt hat wie bisher, nur einen ironischerweise mehr als doppelt so langen, sperrigen Namen trägt? Zur Entbürokratisierung?

Dass die Erlangung des bis auf den neuen Namen weitgehend inhaltsgleichen Dokuments hingegen deutlich erschwert und um weltfremde Voraussetzungen wie zu messende Anhaltewege angereichert werden soll, rundet das Bild ab. Ebenso wie der auch ungeprüft mit Sicherheit anzunehmende Umstand, dass die Ausstellung durch die „Zertifizierte Stelle“ ein Vielfaches mehr kosten wird als die Ausstellung des bisherigen Bootszeugnisses. Wobei wir nicht vergessen haben, dass sich dessen Preis auch gerade erst vervierfacht hatte. Dass es dafür künftig nur noch halb solange gelten darf wie bisher, dient der Entbürokratisierung wohl ebenfalls kaum. Regelungen für eine Verlängerung eines auslaufenden Bootszeugnisses, die Voraussetzung für eine zeitliche Ausschöpfung der Bestandsschutzregelungen nach § 34 BinSchUO wären, sucht man ebenfalls vergeblich im Entwurf.

Eine weitere Unschärfe des Anschreibens bezieht sich auf den Themenbereich „Umschreibung“. Die soll nämlich nur da noch erfolgen, wo sie wirklich notwendig ist. Also, zwingend notwendig: Bei in den Ruhestand gehenden Beamten. Die müssen zwingend einen vom Steuerzahler (umgangssprachlich verbreitet, aber faktisch unrichtig: auf Staatskosten) bezahlten Führerschein mit in die wohlverdiente Altersfreizeit nehmen können

*„...da die betroffenen Personen bei dem Ausscheiden aus dem Dienst diesen Schein abgeben müssen.“*

Genau das richtige Signal. Bei Unternehmern und deren Angestellten, die nachweislich etwas dringender auf ihr Befähigungszeugnis angewiesen sind als pensionierte Beamte, ist dies offenbar nicht so zwingend nötig, da für diese Gruppe jegliche Umschreibungsmöglichkeiten aus dem Gesetz wieder herausgestrichen werden. Was nur deshalb überwiegend klaglos funktioniert, weil das neue, von fast allen Verbänden in der Luft zerrissene Kleinschifferzeugnis nun doch nur für eine ganz bestimmte Berufsgruppe kommt. Und wir alle ahnten schon, welche das sein könnte. Natürlich wir.



In der Tat waren wir wohl die Einzigen, die im Rahmen der Rechtsetzung der BinSchPersonalV nicht gegen die Einführung des Kleinschifferzeugnisses interveniert haben. Denn grundsätzlich begrüßen wir es, wenn Profis eine höhere Qualifikation haben als Amateure. Unsere Zustimmung erfolgte aber unter der selbstverständlichen Annahme, dass eine Einführung eines solchen Befähigungszeugnisses marktgerecht erfolgen würde. Dies wäre gesichert gewesen, wenn es flächendeckend für eine sehr große Anzahl Betroffener bzw. alle gewerblichen Schiffsführer eingeführt worden wäre. Und zwar zu den im Rahmen der Rechtsetzung der BinSchPersV ausgehandelten und zugesagten Bedingungen. Insofern bleibt die Verwaltung auch hier wieder ihrer negativen Haltung uns gegenüber treu, in dem sie nun, da das Kleinschifferzeugnis nur noch uns betrifft, konsequenterweise natürlich auch sämtliche Erleichterungen zu dessen Erlangung aus der BinSchPersV streichen möchte.

Und zwar nicht nur in Bezug auf Umtauschmöglichkeiten, sondern auch in Bezug auf Übergangsfristen, Tauglichkeitsuntersuchungen und weitere kostentreibende Details.

Alle diese offenkundig gegen unser Geschäftsmodell maßgeschneiderten Änderungen sprechen von einer abgrundtiefen Wirtschafts- und Bürgerfeindlichkeit, die uns sprachlos macht.

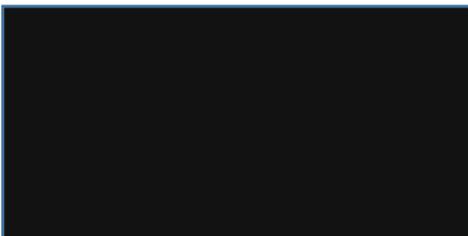
Wir halten in jedem Fall über das geplante Verbändegespräch hinausgehende bilaterale Erörterungen für zwingend notwendig, da der Umfang der von uns kritisierten Inhalte in jedem Fall den Rahmen einer großen Gesprächsrunde sprengt.

Wir bitten daher sehr dringend um ein Gesprächsangebot.

Weiterhin fügen wir eine Anlage bei, die auch auf weitere Ungereimtheiten des Entwurfs oder der bisherigen Regelungen hinweisen möchte.

Uns so allumfassend negativ über den vorliegenden Entwurf zu äußern bedauern wir, bitten aber angesichts der für unsere Mitglieder drohenden wirtschaftlichen und organisatorischen Konsequenzen hierfür um Nachsicht und Verständnis.

Mit freundlichen Grüßen



Nicolaus Cüppers  
Vorsitzender

**Anlage 1:** Detailfragen zu einzelnen Fundstellen des Verordnungsentwurfs

**Anlage 1 zur Stellungnahme zum Entwurf einer neuen Sportschiffverkehrsverordnung:  
Detailfragen zu einzelnen Fundstellen des Verordnungsentwurfs**



Fundstelle Entwurf	Inhalt	Einordnung
§ 2	Begriffsbestimmungen (1) Im Sinne dieser Verordnung ist oder sind 1. Sport- und Freizeitzweck	<b>Definition fehlt!</b> Abgrenzung zum Gewerbe?
§ 2	8. Betriebsstätte: die Geschäftsstelle des Unternehmers, an der ein Wasserfahrzeug zur Vermietung angeboten oder der Mietvertrag unterzeichnet wird; die Betriebsstätte kann auch mehrere Orte umfassen,	Bei vielen Unternehmen handelt es sich rein um einen gemieteten Liegeplatz. Lediglich die Wasserfläche steht zur Verfügung. Ist das dem Ordnungsgeber bewusst?
§ 2	12. anerkannte Organisation: eine nach der Richtlinie 2009/15/EG anerkannte Klassifikationsgesellschaft, mit der ein Auftragsverhältnis im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG begründet worden ist oder eine Klassifikationsgesellschaft, die nach den jeweiligen Verfahren der EU anerkannt ist,	Wer wäre das derzeit genau?
§ 24	Zugelassene Stellen (1) Zugelassene Stellen für die Untersuchung eines Wasserfahrzeugs zur Vermietung <b>sind 1. bei einer Erstzulassung a) eine Konformitätsbewertungsstelle (notifizierte Stelle) nach Kapitel V der Richtlinie 2013/53/EU</b> oder b) wenn das Wasserfahrzeug nicht der Richtlinie 2013/53/EU unterliegt, eine anerkannte Organisation,	Wer wäre das derzeit genau?
§ 25	(4) Ein Wasserfahrzeug muss eine gute Manövrierfähigkeit haben. Gute Manövrierfähigkeit ist gegeben, wenn das Wasserfahrzeug: ... 2. <b>innerhalb von 2 Bootslängen aus voller Fahrt aufstoppt</b> und	Wie soll ein schnelles 5m langes Sportboot aus voller Fahrt in 10m stehen? Wer denkt sich so etwas aus? Welche nautischen Annahmen liegen dieser Messgröße zugrunde? Vor allem: Welche Unfall / Notfallstatistiken liegen dem zugrunde, die eine solche neue Kenngröße rechtfertigen könnten? Gibt es international ähnliche Regelungen? Gibt es geeichte Messverfahren?
§ 27	Erneuerung des Nachweises über die Fahrtauglichkeit ... Die <b>Gültigkeitsdauer darf fünf Jahre nicht überschreiten.</b>	Statt bisher 10 Jahren. Erhebliche Verschlechterung. Gab es dafür einen Anlass oder wie wird das begründet?

**Anlage 1 zur Stellungnahme zum Entwurf einer neuen Sportschiffahrtsverordnung:  
Detailfragen zu einzelnen Fundstellen des Verordnungsentwurfs**



- § 31           Haftpflichtversicherung Ein vermietetes Wasserfahrzeug muss über eine Haftpflichtversicherung für Schäden, die durch das Fahrzeug verursacht wurden, versichert sein.
- § 32 Satz 1       Der Unternehmer hat die Betriebsstätte, an der er ein Wasserfahrzeug zur Vermietung anbieten will, so rechtzeitig vor der Inbetriebnahme oder der Wiederaufnahme des Betriebes vor Beginn der Saison dem örtlich zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt anzuzeigen, dass eine Besichtigung vor der Eröffnung oder der Wiederaufnahme des Betriebes möglich ist
- § 32 Satz 2       Die Beauftragten des örtlich zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes sind berechtigt, die Betriebsstätte des Unternehmers während der üblichen Geschäfts- und Betriebszeit zur Vornahme von Prüfungen zu betreten.
- § 34 Absatz 5       Je nach Art und Umfang des Vermietungsbetriebs kann das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt davon Abweichendes bestimmen.
- § 34 Absatz 6 Ziffer 1       (6) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass 1. der für die Vermietung relevante Wortlaut dieser Verordnung in der geltenden und anzuwendenden Fassung und etwaige Anordnungen nach § 4 Absatz 1 an der Betriebsstätte zur Einsichtnahme ausgelegt werden...
- Gesetzliche Pflichtversicherungen gehen mit Kontraktionszwang für die Versicherer einher (siehe Krankenversicherung, KFZ Haftpflicht usw.), daher gibt es auch sehr wenige. Weiß die Versicherungswirtschaft davon? Weiß die Regierung davon? Gibt es entsprechende Tarife? Eine neue gesetzliche Pflichtversicherung fällt sicher nicht in die Regelungskompetenz des BMDV.
- „Rechtzeitig“ ist ein völlig indifferenter Begriff und gemessen an den Bearbeitungszeiten aktueller WSA-Prozesse für die Wirtschaft völlig unkalkulierbar und unzumutbar. Für einen Unternehmer sind 3 Tage möglicherweise rechtzeitig, während sich so mancher WSA Beamte vermutlich schon bei 3 Monaten Vorlauf überrumpelt fühlt. Und überhaupt: Häufig sind Bootsvermieter bei Marinas eingemietet. Die Betriebsstätte beschränkt sich dann auf eine definierte Wasserfläche, den Liegeplatz. Welche Eigenschaften / Beschaffenheiten sollen an ein paar qm Wasserfläche geprüft werden? Nennen Sie Beispiele.
- Die Betriebsstätte ist oft eine gemietete Wasserfläche in einer Marina. An einem normalen Geschäftstag ist den ganzen Tag über niemand auf der Steganlage, da die Fahrzeuge unterwegs sind. Welche Prüfungen sollten das sein? Nennen Sie Beispiele! Gibt es vergleichbare Regelungen in der Binnenschifffahrt? Wo kann man diese nachlesen?
- In welcher Form und in welchem Dokument erfolgt die „Bestimmung“ und welche Kriterien sind unter „Art und Umfang“ zu verstehen? Hier wird der Willkür Tür und Tor geöffnet. Genau dies war vor vielen Jahren der Einstieg in ein völliges Chaos bei Genehmigungen. Wirtschaft und Verwaltungen brauchen klare Vorgaben. „Kann-Bestimmungen“ sind der Wirtschaft nicht zumutbar.
- Es ist technisch nicht möglich, auf einer typischen Betriebsstätte (angemietete Wasserfläche in einer Marina) etwas auszulegen. Der VO Geber möge bitte auch selbst hinreichend genau definieren, welche Teile der VO genau für die Vermietung relevant sind. Geht es nicht um Bürokratieabbau? Wäre ein Verweis / QR Code / Link auf die Online-Fundstellen nicht zeitgemäßer?

**Anlage 1 zur Stellungnahme zum Entwurf einer neuen Sportschiffverkehrsverordnung:  
Detailfragen zu einzelnen Fundstellen des Verordnungsentwurfs**



§ 38 Absatz 2	Die zuständige Berufsgenossenschaft stellt eine Bescheinigung aus, aus der hervorgeht, dass das Sportboot die Anforderungen nach Satz 1 erfüllt. Die gültige Bescheinigung ist eine Voraussetzung für die Erteilung oder Erneuerung des Nachweises über die Fahrtauglichkeit und Bestandteil dieses Nachweises.	In Abwesenheit von Beschäftigten im Sinne des § 2 Absatz 2 des Arbeitsschutzgesetzes, also zB immer wenn Fahrzeuge vom Unternehmer selbst gefahren werden, oder der Unternehmer keine Mitarbeiter hat, fehlt es hier an der Regelungskompetenz der Berufsgenossenschaft, weshalb eine Bescheinigung derselben selbstverständlich nicht Voraussetzung für eine Erteilung oder Erneuerung einer Fahrtauglichkeitsbescheinigung eines Fahrzeuges werden kann, bei dem die Anwesenheit solcher Beschäftigter überhaupt nicht erforderlich ist.
§ 38 Absatz 3	Der Unternehmer hat den im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs abgeschlossenen Mietvertrag dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt, in dessen Amtsbezirk die Betriebsstätte liegt, auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.	An welcher Stelle ist für den Mietvertrag Schriftform vorgeschrieben? Ist dem Ministerium (auch für Digitales) bekannt, dass heutzutage derlei Buchungen oft rein online erfolgen und schlicht konkludent durch Onlinezahlung der Charter zustande kommen? Außerdem wurde hier auch eine Chance bei der Vertragsform vergeben. Man hätte Mindestinformationen abfragen können, um Mißbrauch zu vermeiden. Wenn nicht sogar eine zwingende Erklärung zum Schiffsführer und dessen wirtschaftliche Zuordnung. Hier läge der Schlüssel zur wirksamen Überprüfung des Gelegenheitsverkehrs!
Kapitel 7		Wo sind die bisherigen Regelungen zu Wanderfahrten?
§ 49	Die nach der Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung ausgestellten und am Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung gültigen Bootszeugnisse gelten bis zu ihrem Ablauf weiter.	Und danach? Diese Regelung ist inkompatibel mit dem Bestandsschutz des § 34 BinSchUO, der natürlich erhalten bleiben muss. Welches Procedere stellt sich der Ordnungsgeber für Fahrzeuge mit Bootszeugnissen, die demnächst auslaufen, vor? Hier wird versucht, den 2018 ausgehandelten Kompromiss auszuhebeln.
Anlage 8 Muster Ziffer 22	Bestandteil ist ... ein Auszug aus dem Schiffsregister	Schiffsregister? Für Sportboote unter 20M?

## Anlage 1 zur Stellungnahme zum Entwurf einer neuen Sportschiffahrtsverordnung: Detailfragen zu einzelnen Fundstellen des Verordnungsentwurfs



### Warum ist das Kleinschifferzeugnis NUR noch für Gelegenheitsverkehr erforderlich?

§ 15 Absatz 5 Satz 1 wird wie folgt gefasst: „(5) Das Kleinschifferzeugnis berechtigt dazu, Fahrzeuge zu führen, auf dem entgeltlich oder anderweitig geschäfts- oder erwerbsmäßig Personen befördert werden (Fahrgäste), soweit die Fahrzeuge nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2017/2397 fallen und für sie nach anderen Vorschriften kein Schifferzeugnis erforderlich ist.“

### Wieso wird der seinerzeit kompromissfähige Status erneut zu unserem Nachteil geändert?

#### Welcher Arzt darf untersuchen:

(1) Die Tauglichkeitsuntersuchungen nach den §§ 21 und 22 dürfen vorbehaltlich des § 21 Absatz 5 nur von Ärzten oder Ärztinnen durchgeführt werden, die hierzu von der Berufsgenossenschaft zugelassen worden sind. ~~Abweichend von Satz 1 dürfen Tauglichkeitsuntersuchungen zum Erwerb des Kleinschifferzeugnisses auch von Personen durchgeführt werden, die einen Abschluss als Facharzt oder Fachärztin für Arbeitsmedizin besitzen oder eine Zusatz-Weiterbildung Betriebsmedizin abgeschlossen haben.~~

#### Kein Umtausch für Mitarbeiter im Bestand mehr vorgesehen:

#### § 130 Übergangsbestimmungen für Sportfahrzeuge und für Fahrzeuge unter 20 Metern Länge

(1) § 34 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung bleibt unberührt.

~~(2) Gewerblich, beruflich oder dienstlich genutzte Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 20 Metern, ausgenommen Fahrgastschiffe, Fahrgastboote, Sportfahrzeuge, die nach § 34 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung zur Beförderung von Fahrgästen eingesetzt werden, Schub- und Schleppboote, schwimmende Geräte sowie Fähren, können bis zum 17. Januar 2027 mit folgenden Fahrerlaubnissen geführt werden:~~

~~1.~~

~~auf Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 mit einer Fahrerlaubnis mit dem Geltungsbereich Seeschiffahrtsstraßen nach der Sportbootführerscheinverordnung,~~

~~2.~~

~~auf Wasserstraßen der Zonen 3 und 4 mit einer Fahrerlaubnis für Sportboote unter Antriebsmaschine mit dem Geltungsbereich Binnenschiffahrtsstraßen nach der Sportbootführerscheinverordnung.~~

~~(3) Im Falle des Absatzes 2 hat die zuständige Behörde bis zum 17. Januar 2027 ein Kleinschifferzeugnis mit dem entsprechenden Geltungsbereich auszustellen, wenn die antragstellende Person ihre Fahrerlaubnis nach Absatz 2 und einen Nachweis der gewerblichen, beruflichen oder dienstlichen Tätigkeit vorlegt und ihre Identität nachweist. Ein Tauglichkeitsnachweis ist nicht erforderlich, auch wenn die antragstellende Person das 60. Lebensjahr vollendet hat.~~