



Dachverband des motorisierten Wassersports in Deutschland  
Mitglied in der Union Internationale Motonautique, der European Boating Association  
und im Deutschen Olympischen Sportbund

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Referat WS 25

**DMYV Geschäftsstelle**  
Gerhard Militzer  
Vinckeuffer 12 – 14  
47119 Duisburg  
Telefon: (02 03) 8 09 58 – 20  
Telefax: (02 03) 8 09 58 – 58  
E-Mail: militzer@dmyv.de

Duisburg, 02.04.2024

**Erster Vorentwurf Sportschifffahrtsverordnung;  
Aktenzeichen: WS25/6262.9/14**

Sehr geehrte Frau Schäfer,

wir bedanken uns für die Übersendung des o.g. Vorentwurfs zur Sportschifffahrtsverordnung mit der Möglichkeit zur Stellungnahme.

Nachfolgende Stellungnahme des Deutschen Motoryachtverbandes e.V. ist mit dem Deutschen Segler-Verband e.V. abgestimmt und mit dessen Stellungnahme identisch.

Der Deutsche Motoryachtverband e.V. (DMYV) ist im Lobbyregister unter der Registernummer R005355 und der Deutsche Segler-Verband e.V. (DSV) ist unter der Registernummer R000586 vollständig eingetragen.

Die beiden Verbände sind u.a. seit Jahrzehnten mit der Durchführung von Sportbootführerscheinprüfungen betraut; seit den 1970er Jahren sind die Verbände im Seebereich und seit Ende der 1980er Jahre im Binnenbereich beliebt. Die Historie hat gezeigt, dass die Verbände diese öffentliche Aufgabe mit hoher fachlicher Kompetenz – insbesondere aufgrund der Sachnähe zum Segel- bzw. motorisierten Wassersport – zuverlässig ausüben. Die Verbände haben bundesweit flächendeckend Prüfungsausschüsse eingerichtet, so dass die notwendige Infrastruktur für die bundesweite Abnahme von Sportbootführer-

Geschäftsstelle:  
Vinckeuffer 12 – 14  
47119 Duisburg  
Telefon (02 03) 8 09 58-0  
Telefax (02 03) 8 09 58-58  
www.dmyv.de  
info@dmyv.de

Bankverbindung  
Bank für Schifffahrt  
BIC: GENODEF1LER  
IBAN: DE69 2859 0075 3341 8500 00  
Steuer-Nr. 134/5774/0494

scheinprüfungen gegeben ist. Für die Verbände sind in diesen Prüfungsausschüssen rund 750 Prüferinnen und Prüfer tätig.

Die Qualität des Sportbootführerscheinprüfungswesens wird u.a. durch umfangreiche Assessments und regelmäßige (Nach-)Schulungen der Prüferinnen und Prüfer durch die Verbände gesichert. Die Verbände führen im Rahmen ihres Qualitätsmanagements u.a. unangekündigte Kontrollen bei ihren Prüfungsausschüssen durch. Zudem wurde beim DSV am 16. Juli 2010 für den Bereich des Sportbootführerscheinwesens ein Qualitätsmanagementsystem eingeführt. Dieser Bereich ist seitdem gemäß DIN EN ISO 9001:2015 zertifiziert.

Vor diesem Hintergrund stehen die beliebten Verbände weiterhin gerne für die Wahrnehmung der öffentlichen Aufgabe zur Verfügung und streben das Fortführen dieser erfolgreichen gemeinsamen Zusammenarbeit an.

Die beliebten Verbände nehmen zu dem Vorentwurf wie folgt Stellung:

## 1. Digitalisierung

Auch wir sehen die Digitalisierungsnotwendigkeiten und begrüßen, dass Sie die Hürde des Unterschriftserfordernisses (§ 12 Abs. 2 a.E.) aufgehoben und nunmehr auch für die beliebten Verbände das elektronische Antragsverfahren ermöglicht haben. Wir bitten dies entsprechend bei der Ersatzausfertigung (§16) zu berücksichtigen bzw. zu ermöglichen.

Um keinen Medienbruch im Rahmen der Digitalisierungsumsetzung zu haben, müsste das Einreichen der Unterlagen (insbesondere auch des medizinischen Tauglichkeitsnachweises) elektronisch ermöglicht werden.

Wünschenswert wäre auch die Ermöglichung der Einführung eines elektronischen Führerscheins, der alle amtlichen und amtlich anerkannten Befähigungsnachweise in der Sportschiffahrt umfasst. Um eventuelle Herausforderungen aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten (BMDV, BMI) zu lösen, schlagen wir eine „Wallet“-Lösung vor, bei welcher die Bürgerinnen und Bürger ihre Befähigungsnachweise aus der Sportschiffahrt auf einen Blick und in einem Endgerät mitführen könnten.

## 2. Theorieprüfung

Bezüglich der Theorieprüfung sehen wir deren Erhalt als zwingend für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Wasserflächen an. Der gemeinsam genutzte Verkehrsraum von Berufs- und Sportschiffahrt und die Komplexität der verschiedenen Verkehrsbegegnungen/-situationen erfordern ein breit gefächertes theoretisches Wissen. Dabei müssen Schiffsführer eines Sportbootes oder Wassermotorrades nicht nur ihr eigenes Fahrzeug sicher fahren kön-

nen, sondern sie müssen auch das Verhalten und die Führung der Berufsschiffe antizipieren können, um Gefahrensituationen zu vermeiden. Dies kann nicht ausschließlich im Rahmen einer Praxisprüfung umfänglich und praxisnah abgefragt werden. Die Annahme, dass ein Erlangen dieser zwingend notwendigen Kenntnisse lediglich im Rahmen eines Selbststudiums ohne daran anschließende amtliche Theorieprüfung erfolgen könne, halten wir für höchst unrealistisch.

Die Verbände erarbeiten derzeit – unabhängig vom Vorentwurf dieser Verordnung – eine Digitalisierungsstrategie, die eine zeitgemäße, bürgernahe und digitale Theorieprüfung ermöglicht. Analog zur Kfz-Führerscheinprüfung soll künftig die Möglichkeit bestehen, die theoretischen Prüfungsinhalte an digitalen Endgeräten abzulegen.

Neben der Veranschaulichung durch Bewegtbilder, die zum besseren Verständnis verschiedener (und komplexer) Verkehrssituationen realistischer dargestellt werden können, resultiert aus einer Digitalisierung eine bürgerfreundliche Handhabung, da eine Auswertung (Ergebnis und ggfs. Fehlerhinweise für eine optimierte Prüfungsnachbereitung) sofort nach Prüfungsende zur Verfügung gestellt werden könnte.

### 3. Sportbootführerschein mit der Antriebsart unter Segel

Wir sehen die Abschaffung des Sportbootführerscheins im Binnenbereich mit der Antriebsart unter Segel als unverantwortlich.

Das Bürokratieentlastungsgesetz soll zwar „überflüssige“ Bürokratie abbauen, darf aus Sicht der Verbände jedoch nicht dazu führen, dass die Sicherheit von Verkehrsteilnehmern diesem Anspruch geopfert wird. Vor dem Hintergrund diverser schwerer Seeunfälle und den vergleichbaren Anforderungen sollte der Sportbootführerschein unter Segel neben dem Binnenbereich auch für den Seebereich vorgeschrieben werden.

Aus der Historie wird am Beispiel Berliner Gewässer ersichtlich, dass 1989 bei Inkrafttreten der Neufassung der SportbootFüV-Bin die „Berliner Landesgewässer“ nicht mehr als Landesrecht, sondern als Bundesrecht geregelt werden sollten. Die betroffenen Bundeswasserstraßen zeigten ein zwingendes Erfordernis für eine Fahrerlaubnispflicht für die Antriebsart unter Segel. Die räumliche Enge als auch starke Massierung von Wassersportlern bestanden bereits im Jahre 1989 und machten Segelnachweise erforderlich. Seitdem hat sich die Lage zunehmend verschärft, da sich die Anzahl der Wassersportler samt Schiffsverkehr stetig erhöht hat. Am Beispiel Berlin zeigt sich, dass Berlin zwar über eine große Wasserfläche verfügt, diese aber von einem erheblichen Schiffsverkehr (Güter-/Personentransport; Fährverkehr; Binnenkreuzfahrtschiffe u.v.m.) und dazukommenden Wassersportlern genutzt wird.

Den stetig wachsenden Nutzungszahlen bei gleichbleibenden Nutzungsflächen kann unseres Erachtens – und auch gemäß den unterschiedlichen örtlichen Kontrollbehörden, mit denen wir hierzu im Austausch stehen – nicht mit der Abschaffung der Fahrerlaubnispflicht unter Segel im Binnenbereich begegnet werden. Vielmehr sollte diese Fahrerlaubnis aufrechterhalten bleiben, da diese sicherstellt, dass Seglerinnen und Segler sich in den Verkehr integrieren und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist. Schiffsführer müssen solide Sachkenntnisse aufweisen, um Unfall-, Kollisions- und Verletzungsrisiken zu minimieren (Bsp.: Engstellen, wo die Berufsschiffahrt keine Ausweichmöglichkeit hat; hier müssen Kenntnisse vorhanden sein, um Kollisionen zu vermeiden). Zudem gilt es zu beachten, dass ein Segelboot durchaus die Geschwindigkeiten erreichen und damit einhergehend die kinetische Energie bzw. Gefahren eines entsprechend führerscheinpflchtigen motorisierten Sportbootes mit sich bringen kann. Erschwerend kommt hinzu, dass ein Segelboot nicht ohne Weiteres bzw. ohne Segelfähigkeiten aufgestoppt werden kann.

Auch aus diesen Gründen ist der Sportbootführerschein unter Segel im Binnenbereich – neben den Berliner und Brandenburger Gewässern – auf verschiedensten regionalen Gewässern als nachvollziehbarer Nachweis der Kenntnisse anerkannt und als Voraussetzung zur Nutzung der Wasserfläche (z.B. Steinhuder Meer) erforderlich.

Zusätzlich hat der Seeunfall „Silja“ gezeigt, dass eine fundierte seglerische Ausbildung auf allen Wasserflächen erforderlich ist, dieser allerdings auf freiwilliger Basis nicht genüge getan wird. Somit erhalten wir unsere Forderung bzgl. eines entsprechenden Befähigungsnachweises im Seebereich unter Segel aufrecht.

Zudem sei darauf hingewiesen, dass eine generelle Abschaffung eines amtlichen Befähigungsnachweises für das Führen von Segelbooten für die Bürgerinnen und Bürger Nachteile mit sich bringt, da der Sportbootführerschein unter Segel als Voraussetzung beim Chartern von Segelbooten – auch im Ausland – gefordert wird.

Generell gilt: Jede befähigte Person ist eine Verminderung des Gefährdungspotentials.

Natürlich sind wir auch für das Voranbringen des Bürokratieabbaus, dies darf aber nicht zum Abbau berechtigter Schutzinteressen führen.

#### 4. Wegfall des vorläufigen Sportbootführerscheins

Wir finden die Abschaffung des vorläufigen Sportbootführerscheins (vgl. § 8 Abs. 8 S. 2 SpFV) nicht nachvollziehbar und nicht bürgerfreundlich. Vielfach beantragen Bewerberinnen und Bewerber um die Erteilung einer Fahrerlaubnis simultan die Ausstellung des vorläufigen Führerscheins, weil sie bereits Sport-

boote gechartert haben und sogleich nach bestandener Prüfung mit diesen fahren möchten.

Auch im Ausland wird der vorläufige Sportbootführerschein ungeachtet der dort bestehenden rechtlichen Unverbindlichkeit oftmals als Nachweis der Befähigung anerkannt. Die Ausstellung des vorläufigen Sportbootführerscheins stellt also keine bürokratische Hürde dar, sondern folgt dem Bedarf vieler Bewerberinnen und Bewerber. Der vorläufige Führerschein wird von den Prüfungsausschüssen unkompliziert und schnell vor Ort ausgestellt. Er sollte daher unbedingt beibehalten werden.

## 5. Umschreibung

Für die Neuregelung der Erteilung von Fahrerlaubnissen ohne Prüfung bzw. Umschreibung sehen wir keine Erforderlichkeit.

Sofern Befähigungsnachweise nicht als amtliche Berechtigungsscheine ausgegeben werden und zeitlich unbegrenzt gültig sind, besteht ein schutzwürdiges Interesse, dass diese in einen Sportbootführerschein umgeschrieben werden können. Aus Bürgersicht dürfte sich die Neuregelung mehr als Wegnahme ohne Erfordernis und weniger als Bürokratieabbau darstellen.

Es dürfte Konsens sein, dass Entbürokratisierung als Vereinfachung von Verwaltungsvorgängen verstanden wird und nicht als Abschaffung von Rechten.

Beispielhaft sei auf das Bodenseeschifferpatent in den Kategorien A und D hingewiesen, welches nach Lesart des Vorentwurfs offenbar nicht mehr umgeschrieben werden soll, da diese nicht zum Führen von Dienstfahrzeugen oder Wasserrettungsfahrzeugen berechtigen.

Es stellt aus unserer Sicht eine unzumutbare Belastung dieser Inhaberinnen und Inhaber dar, die zum Erwerb des amtlichen Sportbootführerscheins erneut eine Prüfung ablegen müssten, obwohl sie ihre Befähigung bereits unter Beweis gestellt haben. Es ist daher nicht nachvollziehbar, warum die Erteilung ohne Prüfung in diesen Fällen nicht mehr ermöglicht werden soll.

Darüber hinaus besteht auch das berechtigte Interesse von Inhaberinnen und Inhabern, diesen Befähigungsnachweis im Ausland zu nutzen. Dazu ist es grundsätzlich erforderlich, dass es sich bei dem Befähigungsnachweis um ein amtliches internationales Zertifikat handelt, damit es im Ausland Anerkennung findet. Dies kann nur durch die Ausstellung eines Sportbootführerscheins mit internationalem Zertifikat gewährleistet werden.

6. Neufassung § 15 Abs. 5 Satz 1 BinSchPersV

Wir begrüßen, dass den aufgezeigten Praxis Herausforderungen mit einer Eingrenzung des Anwendungsbereichs begegnet wurde. Bei unseren Gesprächen mit Ihrem Haus hierzu haben wir verstanden, dass Sinn und Zweck der Einführung dieses Befähigungsnachweises in erster Linie die Sicherheit von Personen bei einer entgeltlichen Personenbeförderung (Fahrgäste) ist. Somit gehen wir davon aus, dass Ausbildungsfahrten zum Erwerb von Befähigungsnachweisen in der Sportschiffahrt – sowohl in Vereinen als auch in Segel- bzw. Wassersport-schulen –, Trainings- und Übungsfahrten und Regattabegleitboote, die naturge-mäß (auch) Personen befördern, hiervon nicht erfasst sein sollen, selbst wenn die Organisatoren bzw. die Schiffsführer diese Fahrten im Rahmen ihrer ge-schäfts-/erwerbsmäßigen Tätigkeiten vornehmen.

Wir schließen uns diesbezüglich der Stellungnahme des ADAC, DTV und BVWW vom 28. März 2024 an, dass eine Negativliste möglichen Missverständnissen begegnen würde, und bitten diese um die vorgenannten Einsatzarten zu ergän-zen.

Vorliegend nehmen wir zu den Hauptpunkten des Vorentwurfs der Sportschiff-fahrtsverordnung Stellung. Die Kommentierung des Verordnungsentwurfs im Detail übersenden wir Ihnen im Rahmen des Anhörungsverfahrens, da diese mit etwaigen Änderungen/Anpassungen im Vorentwurf korrespondieren.

Gerne stehen wir Ihnen stets unterstützend zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Deutscher Motoryachtverband e.V.

Im Auftrag



Gerhard Militzer