



Verband Deutscher Sportbootschulen e.V.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Dr. Martin Thiele  
Ref. WS 26  
Invalidenstrasse 44

10115 Berlin

Bad Dürkheim, 19. Februar 2024

Stellungnahme zum Referentenentwurf:  
„Erste Verordnung zur Änderung schiffssicherheitsrechtlicher Vorschriften“

Sehr geehrter Herr Dr. Thiele,  
sehr geehrte Damen und Herren,

herzlichen Dank für die Übermittlung des Referentenentwurfs sowie der Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme.

Wir begrüßen ausdrücklich die Initiativen zur Minimierung von Risiken sowie die deutliche Unterscheidung zwischen kommerzieller Nutzung und dem Gebrauch von Fahrzeugen zu Zwecken des Sports und der Freizeitgestaltung.

Jedoch erkennen wir eine Problematik in der nicht eindeutigen Abgrenzung zwischen nicht-kommerzieller und kommerzieller Nutzung.  
Eine Gleichbehandlung ist somit erschwert und bei der Kategorisierung der Fahrzeuge, die bei kommerzieller Nutzung in diese Verordnung fallen, wird keine angemessene Verhältnismäßigkeit berücksichtigt.

Der Verband Deutscher Sportbootschulen e.V. repräsentiert über 200 Sportbootschulen an rund 400 Standorten überwiegend in Deutschland aber auch im europäischen Ausland und er ist als Verband im Lobbyregister des Deutschen Bundestages eingetragen.

Auf den nachfolgenden Seiten erhalten Sie fristgerecht unsere Anmerkungen und noch offene Fragen zum Referentenentwurf zu Ihrer Kenntnisnahme.



Verband Deutscher Sportbootschulen e.V.

Wir bieten uns sehr gerne an, Sie bei der weiteren Überarbeitung der Änderungen für die gewerbliche Sportschiffahrt zu unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen

VERBAND DEUTSCHER SPORTBOOTSCHULEN e.V.

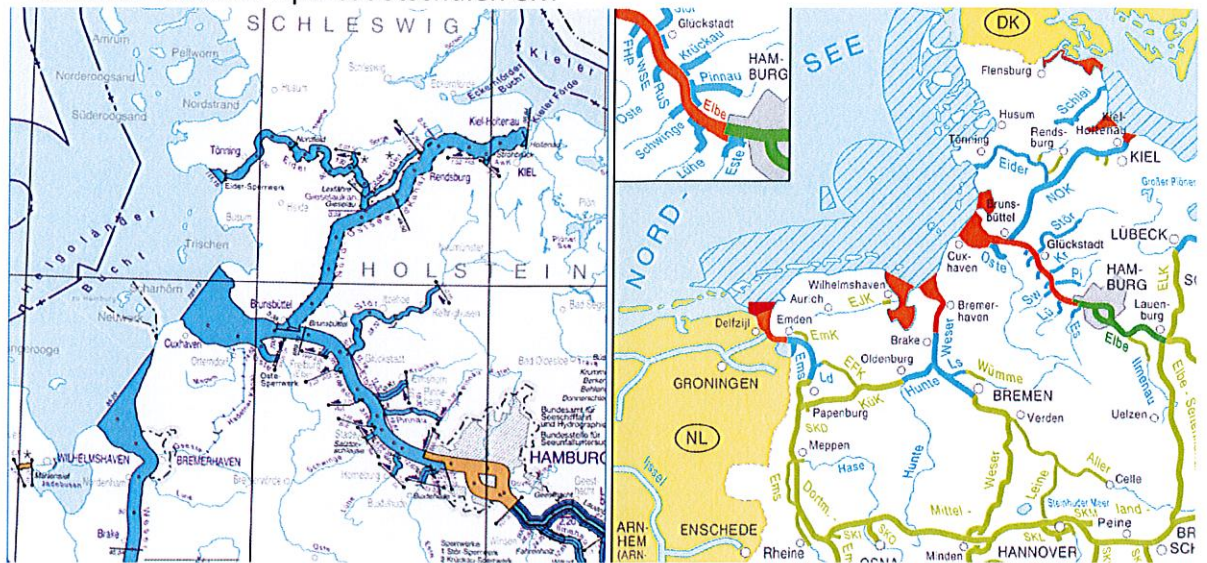
Frank Lochte  
Präsident

Katja Kleine Jäger  
Geschäftsführerin

## Definitionen und Begriffsbestimmungen

- Die Änderung der Definition des **Kleinfahrzeuges** ist missverständlich:  
Galt dieser Begriff bisher für Frachtschiffe bis BRZ 100 ist es jetzt ein Frachtschiff mit einer Länge unter 24 m. Im Kontext der Binnen- und Sportschiffahrt ist ein Kleinfahrzeug ein Fahrzeug unter 20 m gemäß § 1.01, Absatz 14 der BinSchStrO
- Fallen **alle Fahrzeuge zwischen 3,60 und 8 m, die gewerblich für Sport- und Freizeitwecke verwendet werden** gemäß „Teil 6 - Sicherheitsanforderungen an Frachtschiffe alle Fahrzeuge“ unter diese Regel?  
Gilt das auch für bei gewerblicher Nutzung für:
  - a) Segelfahrzeuge, wie Strandkatamarane, Jollen, Drachenboote, ...
  - b) Begleitbooten wie Rib's, Festrumpfschlauchboote o.ä, Rettungsboote für die SegelausbildungSind Segelsurfbretter, die im Sinne der SeeSchStrO nicht als Fahrzeuge gelten, aber im Sinne der KVR von dieser Regelung ausgeschlossen?
- Alt: für Sport und Freizeitwecke gebaut  
Neu: Jetzt zählt der „überwiegende“ Einsatzzweck, was ist überwiegend?
- Ausbildungsschiffe bis 15m und über 15m (bis 24m?)  
Sportausbildungsfahrzeuge (S.121, 135)  
**Welche Länge zählt? LWL, LüA, Rumpflänge?**
- Genaue Abgrenzung des Geltungsbereiches:  
Binnen / See, Wasserstraßen Zonen 1 und 2





### Anzahl der Fahrzeuge

Der Verordnungsentwurf hat die Zahl von 600 Schiffen als Grundlage für die damit verbundenen Gebühreneinnahmen herangezogen. Die zusätzlich benötigten Personalressourcen und die damit verbundenen Kosten sind in der Verordnung nicht erwähnt.

Es sind ca. 35 Standorte von VDS-Mitgliedsschulen betroffen mit geschätzten 2 bis 3 Ausbildungs- oder Begleitbooten unter 8 m, 5 bis 10 Segeljollen und anderen Wassersportgeräten. Nur für die VDS-Schulen sind das bereits 70 bis 105 zusätzliche motorisierte Fahrzeuge und 200 bis 350 Segeljollen, Katamarane etc.

In Deutschland gibt es drei weitere Verbände, in denen Sportbootschulen organisiert sind sowie Vereine und weitere Schulen, die gegen Entgelt in der Wassersportausbildung tätig sind. Insgesamt kann an der Küste mit 150 bis 250 Einrichtungen mit 300 bis 500 Maschinenfahrzeugen und 600 bis 900 Segeljollen gerechnet werden.

### Finanzieller Aufwand

Sollten auch Segeljollen von dieser Verordnung betroffen sein, ist die finanzielle Belastung für einige Schulen nicht nur erheblich, sondern auch ungerecht verteilt. Es ist schwer zu vermitteln, warum eine Schule, die direkt an der Ostsee Ausbildung macht hohe Kosten für die Abnahme der Schiffe zu tragen hat, während eine Schule, die wenige Kilometer weiter im Binnenland tätig ist, davon nicht betroffen wäre.

### Neu

Besichtigt werden auch Schiffe zwischen 3,6 und 8m.

Die Übergangszeit bis zur Zeugnispflicht soll 18 Monate nach Inkrafttreten der neuen Verordnung betragen.

Diese Frist wäre nicht nur für die Betreiber dieser Schiffe zu kurz, sondern sicher auch für die ausführenden Organe (BG-Verkehr?).

- Ist eine CE-Kennzeichnung ( zu Freibord, Stabilität...) ausreichend
- Wie verhält es sich bei RIB's, die Segelkurse o.ä. begleiten?
- Wasserski u.ä. Zugboote?
- Sind Schiffe ohne CE nach Übergangszeit nicht mehr einsetzbar?



- Funkausrüstung. Hand UKW unter 6m auch auf Jollen? Was ist z.B. mit AIS?

#### **Wichtige Änderungen für Ausbildungsfahrzeuge über 8m:**

Bestandsschutz: Übergangsregelung, bis 2033 sollen die bisherigen Kriterien gelten.

Bis wann müssen die Schiffe dann zugelassen sein? Bei Inkrafttreten dieser Verordnung oder 2032?

Darüber hinaus wären nachfolgende Punkte noch zu klären:

- Sind bei CE-Kennzeichnung auch weiterhin alle baulichen Regelungen (Freibord, Stabilität, Blenden für Kunststofffenster, Kollisionsschotts...) inbegriffen?
- Sollen ab einer Länge von 15m das Kollisionsschott auch für Sportausbildungsfahrzeuge gelten? Das würde bedeuten, dass keine Segelyachten aus dem Serienbau über 15m Länge als Sportausbildungsfahrzeuge eingesetzt werden könnten!
- Ein nachträglicher Einbau eines Kollisionsschotts würde die Stabilität verändern und damit würde, nach unserer Einschätzung, die CE-Zertifizierung erlöschen.
- Kompassregulierung auch für GFK-Yachten von offizieller Stelle? Normalerweise liegt die Deviation bei diesen Schiffen um und bei Null, die Ablesegenauigkeit eines bislang zugelassenen Magnetkompasses bei +/- 5°.
- Sturmfock /Trysegel für alle Fahrtgebiete (A-C)? Ist das Trysegel im Fahrtgebiet C sinnvoll oder sind 2 – 3 Reffreihen oder ein Rollgroßsegel nicht viel sicherer? Jede moderne GFK-Segelyacht ist bei Starkwind oder Sturm mit einer Sturmfock auch ohne Großsegel sicher zu manövrieren.
- Wie soll die Rigg-Prüfung bei Alumasten durchgeführt werden? Gelegter Mast? Dabei sind Schäden in den Drähten der Wanten schlechter zu erkennen als am getrimmten Rigg.
- Besichtigung immer an Land? Oder an Land und Wasser? Alle 3 Jahre?
- Funkbesichtigungen alle drei Jahre oder jährlich?