

Die Diskussion ist wieder eröffnet

Wenn auch nicht ganz neu, so doch nun in vieler Munde: Die Diskussion um die Sportbootführerscheine in Deutschland.

Aktueller Auslöser für die öffentliche Diskussion ist scheinbar ein Artikel in der Yacht Nr. 02/07. Hier werden die Thesen von einigen Interessenverbänden aufgegriffen, die sich dafür aussprechen den Zugang zum Wassersport zu erleichtern. Dieses ist grundsätzlich eine gute Idee, es stellt sich jedoch die Frage, ob die bereits angedachten Lösungen zum Ziel führen. Die öffentliche Diskussion im Internet <http://forum.yacht.de/showthread.php?t=88651> entfernt sich auch immer mehr vom ihrem eigentlichen Ziel.

Im Einzelnen:

Auf Initiative des Bundesverkehrsministeriums haben Verbände aus Wassersportwirtschaft und Schiffbau sowie der ADAC in einem Positionspapier revolutionäre Vorschläge zur Neuordnung des Führerscheinwesens gemacht.

Die wichtigsten Standpunkte der neuen Diskussion in Kürze:

Zusammenlegung der Sportbootführerscheine Binnen und See, unter Einbeziehung des Sachkundenachweises für Signalmittel (Pyroschein). Prüfungen sollen im Multiple-Choice-Verfahren abgenommen und die Funkprüfung und –ausbildung wesentlich vereinfacht werden. Zudem wird die generelle Abschaffung der Führerscheinplicht für Fahrzeuge bis 15 PS (bisher 5 PS) innerhalb einer 6-Meilen-Zone vorgeschlagen.

Quelle: Forum Yacht

Dieser Vorschlag bedeutet im Klartext:

15 PS wurden hier gefordert, um Boote im Notfall schneller aus der Gefahrenzone bringen zu können als mit den jetzt in Deutschland erlaubten führerscheinfreien 5 PS. Besser wäre es aus unserer Sicht jedoch, erst gar nicht in die Gefahrenzone zu geraten. Oder andersherum: Ein Schlauchboot mit 15 PS motorisiert ist ca. 45 - 50 km/h schnell. Das ist schon recht fix. Der Fahrzeugführer muss somit in der Lage sein, potentielle Gefahrensituationen vorausschauend erkennen zu können.

Die 6 Meilen Zone bedeutet im Bereich der Nordsee: Alle von der Berufsschiffahrt vielbefahrenen Ansteuerungen (Ems, Jade, Weser und Elbe) wären ohne Führerschein mit einem Boot dessen Geschwindigkeit um 50 km/h beträgt zu befahren.

Wenn wir es richtig verfolgt haben, dann ist die jetzige Diskussion (zumindest in Fachkreisen) nicht neu, sie wurde nun jedoch von den Interessenvertretern u. a. dem Deutscher Tourismusverband e.V. durch in Auftrag gegebene Positionspapiere (siehe LINK) gut vorbereitet publiziert.

Es begann bereits vor vielen Jahren. Ausfluss aus dem angestrebten „leichteren“ Zugang in den Wassersport war der Charterschein. Dieser zunächst auf 3 Jahre befristete Modellversuch versetzte die Bootsvermieter seit 1. Mai 2000 in die Lage, nach einer „gründlichen Einweisung“ ihre Kunden auch ohne Sportbootführerschein Binnen auf bestimmten Gewässern auf die Menschheit los zu lassen. Die hierfür vorgeschriebene Einweisung soll drei Stunden betragen. Danach durfte der Charterer zunächst ein Boot von bis zu 13 Meter Länge mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 12 km/h führen. Bis zu 10 Personen durften an Bord sein.

Voraussetzung für die Freigabe eines Gewässerabschnittes für das Schippern mit Charterschein war, dass keine Begegnung zwischen Berufs- und Sportschiffahrt stattfinden kann. Somit sind Gewässer auf denen auch die Berufsschiffahrt unterwegs ist von dieser Charterscheinregelung ausgenommen.

In diesen Bereichen wird es auch weiterhin die Führerscheinplicht geben. Oft wird in der jetzigen Diskussion auf die Führerscheinegeln im Ausland verwiesen. Was jedoch unerwähnt bleibt ist, dass England gerade krampfhaft versuche eine Führerscheinplicht einzuführen.

In der Zeit vom 24. bis 26. Januar 2007 hat sich auch der 45. Verkehrsgerichtstag in Goslar mit der Sicherheit in der Sportschiffahrt beschäftigt. Daraus entstanden folgende Empfehlungen.

Arbeitskreis VIII - Sicherheit in der Sportschiffahrt

Empfehlung des Arbeitskreises

1. Der Arbeitskreis empfiehlt eine weitergehende Zusammenführung der Rechtsvorschriften über Sport- und Freizeitschiffahrt im Seebereich mit dem Ziel größerer Transparenz und Klarheit.
2. Die Eigenverantwortung in der Sportschiffahrt sollte – auch durch die Fortführung einer Sicherheitsbroschüre und andere öffentlichkeitswirksame Maßnahmen – weiter gestärkt werden. Gute Seemannschaft erfordert u.a. eine umfassende Reiseplanung, eine Sicherheitseinweisung vor Fahrtantritt sowie eine geeignete Ausrüstung von Sportfahrzeugen.
3. Zur Ausrüstung gehören insbesondere Radarreflektor, GPS-Empfänger mit MOB-Taste und UKW-Funkgeräte, die auch im Cockpit bedient werden können, sowie Rettungswesten und Sicherheitsleinen. Die Einführung einer verbindlichen Ausrüstungspflicht für diese Gegenstände sollte geprüft werden. Die Verwendung von Sicherheitsleinen und das Tragen von Rettungswesten wird dringend empfohlen.
4. Die Befähigung der Sportbootführer sollte verbessert werden. Dazu gehören eine qualifizierte Ausbildung als Voraussetzung für die Zulassung zur Prüfung für Fahrerlaubnisse sowie Auffrischkurse. Dabei muss guter Seemannschaft in der Ausbildung und Prüfung größeres Gewicht beigemessen werden. Das schließt für den Erwerb des Sportbootführerscheins ausreichende praktische Erfahrungen sowie Übungen zum Verhalten in Notfällen und zur Rettung über Bord gegangener Personen ein.
5. Ein besonderes Augenmerk bei Ausbildung und Prüfung ist auf das Zusammenspiel mit der Berufsschiffahrt zu richten. Führer von Sportbooten müssen unter anderem ausreichende Kenntnisse über Manövrier- und Sichtbeschränkungen von großen Schiffen insbesondere in den Revieren besitzen.

Die Empfehlungen des 45. Verkehrsgerichtstages finden sich unter www.deutsche-verkehrsakademie.de

Diese Forderungen stehen jedoch ein wenig im Widerspruch zu den Forderungen der Interessenverbände aus der Wassersportwirtschaft ! Als Dritten lassen wir mal die Leute vom Fach zu Worte kommen, die einen Überblick über das Gefahrenpotential im Wassersport haben.

Seenotretter bergen 50 Skipper und Besatzungen aus Nord- und Ostsee

25.07.2005: Bremen/MVr Seenotretter an Nord- und Ostsee haben derzeit alle Hände voll zu tun. Allein am vergangenen Wochenende mussten die Einsatzkräfte der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) etwa 30 Mal die Leinen losmachen.

Sie waren im Einsatz um rund 50 Freizeitskipper und Bootsbesatzungen in Seenotfällen zu helfen, wie DGzRS-Sprecher Andreas Lubkowitz am Montag in Bremen bilanzierte.

Das war etwa doppelt so häufig wie an "normalen" Wochenenden. Derzeit sind aufgrund von Ferien und Segelsaison besonders viele Freizeitsportler auf dem Wasser.



Foto: Archiv

Die Einsätze wurden vor allem wegen starken Windes und zahlreicher Havarien notwendig. Viele Sportboote trieben nach Schäden an Besegelung und Ruderanlagen, nach Mastbrüchen, Motorschäden und aufgrund von Navigationsproblemen hilflos in der See. "Einige Skipper haben sich aber auch überschätzt und waren dann völlig überfordert", sagte Lubkowitz auf Nachfrage.

So trieb am Samstagnachmittag bei starkem Westwind zwischen Kühlungsborn und der Insel Poel vor Rerik eine Segelyacht manövrierunfähig in den Brandungsgürtel vor der mecklenburg-vorpommerschen Ostseeküste. Bei der "Summerwind" war nach Ausfall der Ruderanlage und der Motorsteuerung auch die Ankerleine gerissen, sie drohte nach Angaben des Sprechers voll Wasser zu schlagen und zu sinken.

Mit Unterstützung des Bundespolizeischiffes BP 22 "Neustrelitz" und des Zollbootes "Hiddensee" konnte die Besatzung des Seenotrettungsbootes "Woltera" aus Kühlungsborn längsseits gehen und zwei Kinder von dem Havaristen übernehmen. Die beiden Erwachsenen blieben an Bord und unterstützten die Bergungsarbeiten. Die Segelyacht wurde freigeschleppt und nach Kühlungsborn gebracht.

In letzter Minute barg die Besatzung des Seenotrettungsbootes "Wilma Sikorski" von der DGzRS-Station auf der ostfriesischen Insel Wangerooge am Freitagabend drei Segler aus Wilhelmshaven. Ihre Yacht war im Seegatt zwischen Spiekeroog und Wangerooge nach Grundberührung leckgeschlagen und voll Wasser gelaufen, wie Lubkowitz berichtete. Als die Retter eintrafen, hielten sich die Crewmitglieder am treibenden Wrack fest. Kurz nachdem sie geborgen waren, ging die Yacht vollends unter.

MVregio Bremen hb/mv

Oftmals wird die Hilfeleistung der DGzRS für die Freizeitkapitäne also auf Grund von Navigationsfehler, mangelnder Seemannschaft und Motorproblemen erforderliche. Das könnte jetzt als Argument gegen den Führerschein herangezogen werden so unter dem Motto: „Siehste, die geraten in Seenot trotz Führerschein!“ Hier gilt es nach unserer unbedeutenden Meinung wirklich anzusetzen – jedoch durch der Verbesserung der bereits bestehenden Ausbildung. Eine verbesserte Ausbildung bedeutet auch ein Mehr an Sicherheit - für alle Wassersportler. Das gute Angebot ist gegenwärtig jedenfalls in etlichen Sportbootschulen schon vorhanden. Ob der Skipper es annimmt liegt in seinem Ermessen.

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Februar 2007 (Seite 4 von 16)

Bei der Wahl einer Ausbildungsschule sollte der angehende Skipper jedenfalls auf eine fundierte Ausbildung sowohl in Theorie als auch in Praxis sowie ein gutes Erweiterungsangebot der Schule und erst in zweiter Linie auf den Preis achten. Die Freude über eine billige Ausbildung währt maximal bis zum ersten Unfall. Geiz ist heilbar – spätestens nach der Begegnung mit dem Seenotkreuzer der DGzRS.

Für alle unerschrockenen - oder interessierten - Leser haben wir hier noch eine kurze Zusammenstellung der Beiträge im Zusammenhang mit der Vorbereitung zur gegenwärtigen Diskussion zusammengestellt. Wir wollen versuchen, einen neutralen Überblick über die Entwicklung zu geben, wenn wir uns an der einen oder anderen Stelle eines Kommentars jedoch nicht enthalten konnten.

Die Vereinigung Deutscher Yacht-Charterunternehmen e.V. gab in einer Pressemitteilung 03/2002, bekannt:

Das im Jahr 2000 begonnene Modellprojekt, Hausbootreisen ohne amtlichen Sportbootführerschein mit dem sogenannten "Charterschein" erleben zu können, befindet sich nun bereits im dritten Jahr. Der Erstversuch des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, der sich an die erprobten Regelungen im benachbarten Ausland (z.B. Frankreich) anlehnt, gilt bereits heute unter Anbietern, Tourismusregionen und Verkehrssicherheitsexperten als guter Erfolg.

Anwendung findet die Regelung auf exakt definierten Gewässerabschnitten in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern sowie einem Teilabschnitt der Saar bis zur französischen Grenze. Die hier ansässigen Yachtcharterunternehmen konnten ihre Umsätze in den Jahren 2000 und 2001 um rund 20% steigern. Für das Folgejahr sind weitere Umsatzzuwächse in Höhe von ca. 17-18% zu erwarten. Das Investitionsvolumen für neue Boote in den betroffenen Regionen beläuft sich allein bei den marktführenden Anbietern in Deutschland bei rund 15 Mio. € für das Jahr 2002 wird ein Anstieg des Bootsaufkommens auf insgesamt 400 Hausboote geschätzt.

Die Anzahl der Arbeitsplätze in den Stützpunkten konnte um rund 25% gesteigert werden.

Die Wasserschutzämter und -polizeien in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und dem Saarland bescheinigen der laufenden Charterscheinregelung ebenfalls gute Erfolge. Gefährdungen der Verkehrssicherheit auf den betroffenen Gewässern wurden nicht festgestellt; die Charterscheininhaber haben sich mit ihrem Verhalten auf dem Wasser generell als diszipliniert und umsichtig und der jeweiligen Situation gewachsen gezeigt.

Schließlich heißt "führerscheinfreies" Fahren auf den Flüssen und Seen nicht etwa Skippern ohne jegliche Kenntnis der Materie. Vielmehr wird dem Charterkunden eine umfassende theoretische und praktische Unterweisung in die Führung des jeweiligen Bootes und das wasserstraßenbezogene Verkehrsverhalten gegeben. Die Einweisung hat eine Dauer von mindestens drei Stunden und findet unmittelbar vor dem Beginn des Hausbooturlaubs statt. Damit kann so mancher Charterscheinbesitzer eine bessere Kenntnis seines gemieteten Bootes und der geplanten Strecke vorweisen als ein ungeübter Führerscheininhaber.

(Anmerkung des Autors: Spätestens hier fragen wir uns nun: Muss nicht derjenige, welcher einem Skipper das Boot übergibt diesen grundsätzlich in das Schiff einweisen? Wie kann somit ein „ungeübter Patentinhaber“ weniger können als ein „Charterscheininhaber“? Wird hier etwa permanent die Pflicht zur Einweisung der Schiffsführer bei den „Patentinhabern“ vernachlässigt oder ist diese Aussage nur Stimmungsmache?)

Die beteiligten Yachtcharterunternehmen erwarten für die kommenden Jahre einen weiteren hohen Anstieg der Investitionstätigkeit in den betroffenen Tourismusregionen. So sollen beispielsweise von den marktführenden Anbietern mittelfristig rund fünf bis zehn neue Charterstützpunkte an den Gewässern eröffnet werden. Hierfür wird allerdings die notwendige Planungssicherheit gefordert.

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Februar 2007 (Seite 5 von 16)

Das Projekt "Charterschein" läuft mit dem laufenden dritten Modelljahr aus. Die Vereinigung Deutscher Yacht-Charterunternehmen e.V. – VDC – will nun zusammen mit dem DTV und den beteiligten Tourismusregionen dafür Sorgen tragen, dass der "Charterschein" auch zukünftig für Hausbootreisen in Deutschland ermöglicht wird. Erste Verhandlungen mit der zuständigen Behördenseite werden seit Anfang des Jahres 2002 geführt.

Quelle: <http://www.vdc.de/Inhalt/News/Presseberichte/20020411PMCharterschein.pdf>

Planungssicherheit jedenfalls wurde geschaffen. Nach dreijähriger Versuchsphase mit dem "Mini-Bootsführerschein" wurde die bisher befristete Regelung vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zum 1. Mai 2004 in dauerhaftes Recht umgesetzt - die "Binnenschiffahrts-Sportbootvermietungsverordnung" (BinSch-SportbootVermV) wurde entsprechend geändert.

Gleichzeitig wurden auch die Möglichkeiten der Hobbykapitäne mit der "Charterbescheinigung" erweitert: Jetzt darf das Boot 15 m lang sein und es dürfen sich 12 Personen an Bord befinden. Bei guten Wetterbedingungen darf jetzt auch der Binnensee Müritz durchfahren werden - allerdings nur in der Fahrrinne und wenn alle Personen an Bord Rettungswesten tragen. Dieser durfte im Modellversuch zunächst aus Sicherheitsgründen nicht befahren werden. Damit wurde eine weitere dringende Forderung der Hausbootvermieter erfüllt.

Natürlich wurde auch der Sicherheitsaspekt bedacht. Deshalb wurden einige Beschränkungen eingeführt: z. B. müssen Charterer sich telefonischer über Befahrbarkeit beim Unternehmen vor der Einfahrt (Wind, Wetter) erkundigen, Fahrverbot ab Windstärke 4, Fahrt nur entlang der Fahrinnenbezeichnung des westlichen Ufers, alle Personen müssen Rettungswesten tragen, telefonische Meldung beim Unternehmen am Zielort oder bei Fahrtunterbrechung.

Die "Charterbescheinigung" gilt allerdings nur für die jeweilige Mietdauer. Auch wenn ein Charterer noch im selben Jahr ein zweites Mal ein Hausboot mietet, muss er die Prozedur wieder von vorne anfangen. Doch muss nicht grundsätzlich eine Einweisung erfolgen?

Aber nicht nur in Mecklenburg-Vorpommern wurden zum 1. Mai 2004 weitere Wasserflächen freigegeben. Auch für Teilstrecken der Lahn und der Saale wurden Strecken freigegeben. Anders als bei der Müritz ist für die Lahn und für die Saale noch nicht sicher, ob dies auch so bleiben wird. In einer nun begonnenen weiteren dreijährigen Testphase wird hier erprobt, ob auch für diese Flüsse die "Charterbescheinigung" als Eignungsnachweis dauerhaft ausreichend sein kann.

Alle offiziellen Berichte zum Charterschein waren positiv. Soweit wir es verfolgt haben, gibt es keine Unfälle und auch keine Schäden. In nicht ganz so offiziellen Runden hört man dann schon mal die Aussage: Der Charterschein ist ein wirtschaftlicher Erfolg und es gab ja auch noch keine Toten. Das hört sich dann irgendwie schon ehrlicher an.

Auch ein Satz aus den Werbetexten in Mecklenburg Vorpommern gibt uns Anlass zum Nachdenken.

Durch das blaue Herz Mecklenburgs

Als Süßwasser-Kapitän ohne Patent über Müritz und Kleinseenplatte / 2500 Kilometer auf Seen, Flüssen und Kanälen

„Die Schleusen sind zunächst die größte Sorge des frisch angelernten Freizeitkapitäns. Bloß nicht mit der schwimmenden Ferienwohnung gegen das Schleusentor brummen. Aber die Schleusenwärter sind in der Regel nett, helfen mit mildem Lächeln. Was soll da schon ernsthaft passieren?“

Quelle: Klaus Thiele für main-rheiner.de

Könnte das milde Lächeln auch reine Verzweiflung sein oder gar nackte Angst um die Schleusentore?

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Februar 2007 (Seite 6 von 16)

Auch wird immer wieder der Zuwachs in den Wassersport durch den Charterschein betont und auf die steigenden Zahlen der Teilnehmer an den Führerscheinkursen hingewiesen. Spätestens da stellt sich den aufmerksamen Zuhörer die Frage, warum steigen die Teilnehmerzahlen in den Sportbootschulen, wenn der Charterschein so erfolgreich ist, oder fühlen sich die „Charterer“ etwa doch sicherer mit einem fundierteren Wissen?

In der Sportbootschule Hot Water, haben wir zumindest 5 „Charterer“ aus Mecklenburg-Vorpommern und einige Charter aus Holland und England in den Kursen gehabt.

Sie berichtete von ziemlich viel Stress bei den ersten Fahrten bis hin zu vollkommener Überforderung. Ein Ehepaar hat sich während des Bootsurlaubes fast getrennt, was sie auf vollkommene Überforderung mit der Situation zurückführten. Ständig gab es Streit bedingt dadurch, dass ihnen die einfachsten Grundsätze der Bootsführung nicht bekannt waren.

Sie wollten einen schönen gemeinsamen Erlebnisurlaub und es endete im Chaos. Freunde brachten sie dann darauf, dass dieses vielleicht an der mangelnden Ausbildung liegen könnte. Sie entschlossen sich daraufhin es doch noch einmal zu versuchen, aber nur mit einer fundierten Ausbildung. Während dieser erkannten sie vieles, was während des Chartertörns falsch gelaufen war. Der nächste Chartertörn lief dann wesentlich harmonischer ab, wenn er auch noch nicht perfekt war.

Glaubt man nun wiederum Berichten von erfahrenen Bootsbesitzern, die sich in der Region aufhielten, so lautet der einheitliche Tenor der Aussagen: „Alle Charterboote rot anmalen, damit man sie schon von weitem erkennt, und schnell aus der Schleuse flüchten kann, ehe die Charterer einlaufen und alles kurz und kein fahren.“

Zum Ende des Modellversuches gab es eine Grundlagenuntersuchung zum Wassertourismus in Deutschland (hier nur verkürzt mit dem Focus Führerscheine wiedergeben).

1. Positionspapier von Mai 2003 vorgelegt von:

Projektträger / Auftraggeber:

Hamburg Messe und Congress GmbH
St. Petersburger Straße 1, 20355 Hamburg
www.hamburg-messe.de

Deutscher Tourismusverband e.V.
Bertha-von-Suttner-Platz 13, 53111 Bonn
www.deutschertourismusverband.de

Förderung durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
www.bmwa.bund.de

Ist-Zustand und Entwicklungsmöglichkeiten

Schlüsselerkenntnis:

Die landesweiten Entwicklungsstudien in Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen und Sachsen-Anhalt zeigen deutlich: Überall dort, wo Gewässer vorhanden sind, gibt es auch Potenziale und Möglichkeiten, diese erfolgreich touristisch zu entwickeln – vorausgesetzt, die Rahmenbedingungen werden geschaffen, um den Markt zu erschließen.

Weiter wird in diesem Papier ausgeführt:

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Februar 2007 (Seite 7 von 16)

Wenn auch (noch) nicht bundesweit belegt, zeigen die Primärdatenerhebungen in den Ländern:

Wassertourismus ist ein wachsender Markt, auf dem es sich erfolgreich agieren lässt. Die Nachfrage nach den wassertouristischen Angeboten ist nachweislich groß, mit steigender Tendenz, wie die Zählungen an Schleusen in den ostdeutschen Revieren und im Ruhrgebiet belegen. Danach sind beispielsweise mit Initiierung des Sportbootprojektes Ruhrgebiet im Jahr 2000, allein im Jahr 2001 ca. 1000 auswärtige Sportboote mehr an den Schleusen gezählt worden als im Jahr 2000. Die neuesten Zahlen der Wasser- und Schifffahrtsbehörden dokumentieren eine 40% Steigerung der Schleusungen von Sportbooten im Zeitraum 1999-2002 im Kanalnetz des Ruhrgebiets. Einzelne Yachtclubs verbuchten zudem eine deutliche Steigerung in der Anzahl ihrer Gästeübernachtungen. Verschiedene Schleusen in Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern haben in den letzten Jahren Zuwachsraten von geschleusten Sportbooten von 1/4 bis 1/3 zu verzeichnen. Mit 41.864 Sportbooten hat dabei die Schleuse Diemitz an der Müritz-Havel Wasserstraße einen neuen Höchstwert erreicht.

Beispielhafte wassertouristische Initiativen zur Verknüpfung landseitiger Angebote mit dem Erlebnis auf dem Wasser

In Bremen und der angrenzenden Teufelsmoor-Region mit ihren historischen Wasserwegebeziehungen wird die Verknüpfung von Tourismusangeboten auf dem Land und in der Stadt über traditionell genutzte oder ehemalige Wasserstraßen, u.a. mit Torfkähnen, bereits erfolgreich umgesetzt. Wassertouristische Projekte in den beteiligten Partnerstädten des Interreg IIIb-Projektes zu entwickeln und umzusetzen, die über die Standorte hinaus Wirkung haben, ist eines der Hauptziele des neuen Projektes. Das Projekt der Teufelsmoor-Region soll eines der Initiativen auf deutscher Seite sein. Dabei wird es vor allem darum gehen, die touristisch bedeutsamen Vermarktungspotenziale und das zur Region passenden Image (z.B. in Bremen & Region: Torfkahnfahrten, Moorsiedlungsentwicklung, Museum Universum und gepl. Visionarium) zu erkennen und weiterzuentwickeln und die Region letztendlich darüber wirtschaftlich zu stärken.

(Anmerkung des Autors: Dieses ist ein guter Ansatz. Der Bremer Bootsbau Vergesack war hier maßgeblich beteiligt. Leider befindet sich die Bremer Bootsbau Vergesack (BBV) seit März 2006 im Insolvenzverfahren. BBV Sailing ist eine Abteilung der Werft und somit auch betroffen. Zur Zeit sieht es so aus, als wenn allein der Geschäftsbereich BBV Sailing im vergangenen Jahr ca. 70.000,- € verloren hat.)

Schlussfolgerungen/Empfehlungen:

Lokale und regionale Initiativen, die es sich zum Ziel gemacht haben, den Wassertourismus zu entwickeln, sollten auf breiter Basis Unterstützung erfahren - sowohl in Bezug auf die finanzielle Seite als auch auf die Bereitschaft zu Kooperationen. Die Verknüpfung von wasser- und landseitigen Angeboten sowie deren Erreichbarkeit ist mit Sicherheit eine der Hauptaktivitäten, die zur Stärkung des deutschen Wassertourismus notwendig sind. Die vorhandenen Potenziale sollten genutzt werden, um die Regionen wirtschaftlich zu stärken.

Rahmenbedingungen

1. Rechtliche Rahmenbedingungen im Wassertourismus

Schlüsselerkenntnis:

Auf deutschen Gewässern gelten eine Vielzahl an gesetzlichen Bestimmungen, die für touristische Nutzer und insbesondere für Laien kaum noch zu durchschauen sind. Eine Vereinfachung der Regelungen wird von den meisten Wassersport- und den beiden Wassertourismusverbänden angestrebt und ist dringend erforderlich.

Erläuterungen:

Das Nutzungsrecht für deutsche Wasserstraßen ist sehr komplex. Insgesamt wird im deutschen Schifffahrtsrecht unterschieden zwischen Binnenschifffahrtsrecht und Seeschifffahrtsrecht. Entsprechend dieser Unterscheidung gelten in diesen beiden Bereichen unterschiedliche, vom örtlichen Bereich abhängige Verkehrsvorschriften, die in erster Linie zum Ziel haben, Gefährdungen für Mensch, Umwelt und Sachgüter zu vermeiden. Allein im Bereich der Binnenschifffahrtsstraßen des Bundes gibt es die Binnen-, Rhein-, Mosel- und Donauschifffahrtspolizeiverordnung mit jeweils regionalen Ergänzungen. Die Länder haben für ihre schiffbaren Gewässer eigene Landeschifffahrtspolizeiverordnungen, was das Befahren für Wassersportler schwierig gestaltet im Gegensatz zu den einheitlichen Regelungen im Straßenverkehr. Das dort zur Anwendung kommende internationale Verkehrsrecht ist bindend für alle Verkehrsteilnehmer. Ebenso gelten auf Nord- und Ostsee auch internationale Regeln neben dem deutschen Schifffahrtsrecht. Diese finden im nationalen Bereich jedoch nur Anwendung, wenn die nationalen Vorschriften (die Seeschifffahrtsstraßenordnung oder die Schifffahrtsordnung Emsmündung) keine speziellen Regelungen enthalten. Außerdem gelten besondere Befahrensregelungen für Nationalparke und Naturschutzgebiete. Hier bestehen zum Schutz von Flora und Fauna Befahrensvorschriften, die sowohl räumliche als auch zeitliche Vorgaben hinsichtlich des Aufenthaltes in Nationalparks und Naturschutzgebieten umfassen.

Die Seeschifffahrtsstraßenordnung (*SeeSchStrO*) gilt mit Ausnahme der Ems- und Ledamündung auf allen Seeschifffahrtsstraßen. In diesem Bereich gilt aufgrund einer bilateralen Vereinbarung zwischen dem Königreich der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland ein spezielles Schifffahrtsrecht, nämlich die Schifffahrtsordnung Emsmündung (*SchifffahrtsOEms*).

Die Bestimmungen der *SeeSchStrO* und die der *SchifffahrtsOEms* entsprechen sich allerdings inhaltlich weitestgehend.

Nach den neuen Verkehrsvorschriften auf den Binnenschifffahrtsstraßen außerhalb von Rhein, Mosel und Donau gelten sowohl für die Berufsschifffahrt als auch für die Sportschifffahrt seit dem 15. Oktober 1998 zusätzlich die im Folgenden zusammenfassend dargestellten Bestimmungen.

Neben allgemein gültigen Vorschriften für alle Binnenschifffahrtsstraßen gibt es auch regionale Unterschiede, um den Besonderheiten der einzelnen Wasserstraßen Rechnung zu tragen.

30 Ausführlich nachzulesen sind diese Regelungen beim Bundesministerium für Verkehr- Bau und Wohnungswesen (BVBW).³¹ Zusätzlich gelten für Kleinfahrzeuge und Sportfahrzeuge auf einzelnen Binnenschifffahrtsstraßen besondere Bestimmungen³², z.B.:

- Auf bestimmten Seen und seeartigen Erweiterungen gilt für Sportfahrzeuge mit in Betrieb gesetztem Verbrennungsmotor ein Nachfahrverbot sowie ein Fahrverbot außerhalb der Fahrrinne (z.B. auf dem großen Müggelsee).
- Für Kleinfahrzeuge mit Maschinenantrieb gelten auf deutschen Flüssen außerdem unterschiedliche Höchstgeschwindigkeiten. Diese liegen in der Regel bei 7 bis 16 km/h. Ausnahmen bilden der Schifffahrtsweg Rhein-Kleve (5 km/h) und der Neckar, ausgenommen Schleusenkanäle (18 km/h), sowie die Weser, ausgenommen Weserstrecke unter Nr. 14 (35 km/h).
- Für Sportfahrzeuge mit Maschinenantrieb beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Seen und seeartigen Erweiterungen außerhalb des ufernahen Schutzstreifens (im Gegensatz zur Uferregion) 25 km/h. Ausnahmen bestätigen auch hier die Regel.
- Als ufernaher Schutzstreifen gilt eine 100m parallel zur Uferlinie (Land-WasserÜbergang) verlaufende Wasserfläche.
- Für Kleinstfahrzeuge unter 20m gibt es eine Kennzeichnungspflicht. Hiervon ausgenommen sind „Kleinstfahrzeuge“. Die Kennzeichen wurden u.a. von den Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen, dem ADAC, dem Deutschen Motoryachtverband und dem Deutschen Seglerverband erteilt.

2. Führerscheinpflicht in Deutschland für die Nutzung von Sportbooten

Schlüsselerkenntnis:

Die bundesweit einheitliche Führerscheinpflicht in Deutschland für Sportboote wird unter Fachverbänden und Leistungs-Anbietern insbesondere für die Entwicklung des Tourismus auf deutschen Gewässern als Entwicklungshemmnis empfunden. Mit der bestehenden, sehr unflexiblen Führerscheinregelung für Sportboote hat Deutschland wenig Chancen, sich mit konkurrenzfähigen Angeboten auf dem europäischen Markt zu positionieren.

30 Vgl. BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR-, BAU UND WOHNUNGSWESEN 2001

31 Vgl. www.bmvbw.de/Wasser-.337.htm (11.12.02)

32 Vgl. EBD.

Erläuterungen

In Deutschland gilt auf den Bundeswasserstraßen die Führerscheinpflicht: Für das Führen von Sportbooten ab einer Motorleistung von 3,68 kW (= 5 PS) und einer Länge bis 15 m.³³ Die Länder haben teilweise noch eigene Regelungen.

Voraussetzung für das Führen von Sportbooten auf Binnenwasserstraßen des Bundes ist der „**amtliche Sportbootführerschein - Binnen (Motor/Segel)**“ (*SBF-Binnen*). Die Prüfung erfolgt vor einer amtlichen Prüfungskommission. Das Mindestalter zum Führen der oben dargestellten Sportboote auf deutschen Binnengewässern beträgt 16 Jahre (für Segelboote liegt es bei 14 Jahren, zum Absolvieren eines Surfscheins muss man in der Regel 14 Jahre sein).

Der Sportbootführerschein See (SBF-See) ist die amtliche Voraussetzung, um auf Küstengewässern Sportboote fahren zu dürfen, vermittelt jedoch keine tiefgehenden Kenntnisse, um auf dem Meer segeln zu können.

Dies leistet erst der Sportküstenschifferschein (SKS), der durch umfassende Theorie und Praxis alle Grundlagen vermittelt, um eine Segelyacht in Küstengewässern sicher führen zu können.

Der Sportbootführerschein See gilt nicht für den Binnenbereich.

Der SKS gilt für küstennahe Gewässer aller Länder innerhalb der 12 Seemeilen-Zone und ist das amtliche Gegenstück zum ehemaligen BR-Schein.³⁴ Anders als der BR-Schein, der ein reiner Segelschein ist, kann der SKS-Schein wahlweise für Sportboote unter Antriebsmaschine und für Sportboote unter Segel ausgestellt werden. **Der SKS-Schein ist zwar staatlich nicht zwingend vorgeschrieben, wird aber dennoch von vielen Chartergesellschaften beim Mieten eines Bootes im In- und Ausland verlangt. Wie das wohl kommt? Ob diese Vercharterer Angst um ihre Boote haben?**

Er bildet die Verbindung zwischen dem *SBF-See* und dem „**Sportseeschifferschein** (SSS) / **Sporthochseeschifferschein** (SHSS)“. Das Mindestalter liegt bei 16 Jahren, wobei zusätzlich der *SBF-See* sowie ein Nachweis von 300 Seemeilen (sm) Voraussetzung sind.

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Februar 2007 (Seite 10 von 16)

Der „**Sportseeschifferschein**“ (SSS) – für Führer von Yachten, Ausbildungs- und Traditionsschiffen im Küstenbereich - gilt auf Nordsee, Ostsee, Mittelmeer und Atlantik bis zu einem Küstenabstand von 30 sm. Neben dem Mindestalter (16 Jahre) muss ein Nachweis über 1000 sm erbracht werden. Im Gegensatz dazu gilt der „**Sporthochseeschifferschein**“ (SHSS) weltweit. Allerdings kann dieser erst nach erbrachten 1000 sm, nach Erwerb des Sportseeschifferscheins sowie einer theoretischen Prüfung erlangt werden. Zudem muss ein Mindestalter von 18 Jahren erreicht sein. Der SHSS ist zum Führen von gewerblich genutzten Ausbildungsyachten und gewerblich genutzten Sportbooten vorgeschrieben.

33 Eine Ausnahme bildet der Bodensee, wo eine Sondergenehmigung benötigt wird. Hier gilt das „Bodenseeschifferpatent der Kategorie D“. Dies bedeutet, dass Sportboote und Segelschiffe mit Maschinenantrieb über 4,4 kW (= 6 PS) nur geführt werden dürfen, wenn der Bootsführer ein Patent der Kategorie A hat.

34 Vgl. www.sportboot-see.de/docu/scheine_amtlich.htm-25k (24.1.03)
Strategiepapier Wassertourismus in Deutschland 2003

Auf gefahrlos zu befahrenden Wasserstraßen ist es im Rahmen eines bis 2004 laufenden Pilotprojektes der Bundesregierung **seit dem Jahr 2000 in Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und dem Saarland** erlaubt, Sportboote mit einem "einfachen" Charterschein zu führen, wenn bestimmte, regional unterschiedliche, Sicherheitsanforderungen beachtet werden. [Dies soll im Wesentlichen zur Förderung des Wassertourismus in diesen Ländern beitragen.](#)

Der Charterschein ist nur für gemietete Sportboote gültig, die eine Länge von 13 m und eine Geschwindigkeit von 12 km/h in stillem Wasser nicht überschreiten. Zusätzlich müssen sie haftpflichtversichert sein und dürfen auf höchstens 10 Personen zugelassen sein.³⁵ Die Voraussetzung für die Ausstellung eines Charterscheins ist eine Überprüfung der Befähigung des Sportbootführers für das jeweilige Sportboot und die zu befahrende Wasserstraße sowie eine gründliche Einweisung. [Der Charterschein stellt dabei keinen Ersatz für das normalerweise notwendige Befähigungszeugnis dar, sondern ist vielmehr eine amtlich anerkannte Bescheinigung über die Befähigung, das Sportboot im jeweils konkreten Einzelfall führen zu können.](#) Die verschiedenen Sonderregelungen auf deutschen Wasserstraßen und eventuelle Änderungen gibt das BVBW in Form von Merkblättern bekannt.

[Die Erfahrungen der drei beteiligten Bundesländer sind bislang ausnahmslos positiv. Eine Ausweitung der Regelung auch auf andere Bundesländer wird angestrebt. Langfristiges Ziel ist – analog zum französischen Führerscheinmodell – der Verzicht auf eine Unterteilung zwischen führerscheinpflchtigen und freien Gewässern.](#) Teilziele für die Neufassung der Charterscheinregelung sind:

- Verlängerung auf unbegrenzte Dauer,
- Erweiterung des Geltungsbereiches,
- Erweiterung der Einweisungen,
- Erweiterung der Boote.

Exkurs: Führerscheinregelungen anderer europäischer Länder

Auch wenn sich durch die Entwicklungen im Rahmen der Europäischen Union Vereinfachungen im Bootstourismus ergeben haben, gelten (noch) keine einheitlichen EU-Richtlinien für Bootsführerscheine. So zählt Deutschland neben Griechenland, Spanien, der Türkei und Kroatien u.a. zu den Ländern, in denen eine generelle Führerscheinpflcht besteht. Im Gegensatz dazu ist das Führen von Sportbooten in Irland, Großbritannien, Belgien und Skandinavien ohne Führerschein möglich. In den Niederlanden besteht grundsätzlich Führerscheinpflcht für Fahrzeuge ab 15 m Länge und einer Motorleistung über 20 km/h. Durch den Umstand, dass die meisten Charterboote unter 15 m lang und die Motoren gedrosselt sind, fallen diese nicht unter die Führerscheinregelung und können problemlos gemietet werden.

35 Vgl. BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (2000)
(www.bmmbw.de/Wasser-.337.htm) (11.12.02)

36 Detaillierte Ausführungen hierzu sind der Konzeption zur Novellierung der Sportbootvermieterverordnung-Binnen vom VDC zu entnehmen (VDC 2000).

Schlussfolgerungen/Empfehlungen:

Eine Überarbeitung der Führerscheinregelung in Deutschland erscheint vor dem Hintergrund der durchweg positiven Erfahrungen des bundesdeutschen Pilotprojektes zum Charterschein und der schon langjährig positiven Erfahrungen des europäischen Auslandes mit differenzierten Führerscheinregelungen unbedingt geboten.

Empfohlen wird ein differenziertes Führerscheinsystem nach französischem Modell.

Reaktion auf dieses Grundsatzpapier:

21. November 2003

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein

Konzept zur Weiterentwicklung des Wassertourismus in Schleswig-Holstein

Veranlassung

Aktuelle Anlässe für die Erarbeitung eines Konzeptes zur Weiterentwicklung des Wassertourismus in Schleswig-Holstein sind zum einen die Grundlagenuntersuchung „Wassertourismus in Deutschland“, die im Mai 2003 der Öffentlichkeit vorgestellt worden ist, und das Themenjahr der Deutschen Zentrale für Tourismus 2004 „Faszination Wasser“. Auch die aktuelle Tourismuskonzeption der Landesregierung (Juni 2002) sieht Entwicklungspotenziale im Wassertourismus in Schleswig-Holstein. Als erstes Bundesland reagierte das Land Schleswig-Holstein sehr schnell auf die Grundlagenuntersuchung, die unserem Land sehr gute Potenziale in diesem touristischen Segment bestätigt. Die Ergebnisse wurden auf dem Workshop „Wassertourismus in Schleswig-Holstein“ im Juni 2003 vorgestellt und mit allen am Wassertourismus beteiligten Institutionen diskutiert.

Dem Antrag der Fraktion der CDU - Drucksache 15 / 2720 - an den Schleswig- Holsteinischen Landtag zur Entwicklung und Stärkung des Wassertourismus in Schleswig-Holstein liegen die Ergebnisse der bundesweiten Studie zugrunde.

3. Handlungsfeld: Begleitende Maßnahmen zur Stärkung des Wassertourismus

Die Befahrensregelungen sind ein schwieriges und komplexes Thema, das allein schon wegen der unterschiedlichen Zuständigkeiten nur gemeinsam mit den Ländern und mit dem Bund gelöst werden kann.

Wir werden aber in einem ersten Schritt die in unserem Land geltenden Regelungen transparenter für Besucher machen.

In den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und im Saarland wird zurzeit auf einigen Gewässerabschnitten in einem Pilotprojekt die Ausgabe von Charterscheinen erprobt. Die Sportbootvermietungsverordnung-Binnen (betrifft Bundeswasserstraßen) beinhaltet eine zunächst bis 30.04.2004 befristete Neuregelung, die es Vermietungsunternehmen ermöglicht, für die Fahrt mit gemieteten Sportbooten unter bestimmten Voraussetzungen einen Charterschein auszustellen. Bisher gibt es in dem Pilotprojekt und auch im europäischen Ausland positive Erfahrungen. Die Charterscheinregelung wird nach neuesten Informationen unbefristet fortgeführt. Wir werden Chancen und Möglichkeiten für die Ausgabe von Charterscheinen in Schleswig-Holstein prüfen. Dabei muss realistisch gesehen werden, dass in Schleswig-Holstein nur wenige Binnenwasserstraßen (Elbe-Lübeck-Kanal, Elbe tlw.) in Betracht kommen.

Quelle: http://landesregierung.schleswig-holstein.de/coremedia/generator/Aktueller_20Bestand/MWV/Information/Tourismus/PDF/WasTour_Konzept.property=pdf.pdf

Sportstaatssekretär Gorholt bei Ketziner Skippertreffen: 15 weitere Wasserwanderplätze an Wasserwanderrouten wurden realisiert

Pressemitteilung vom 25.06.2004

„Die geplante ‚Perlenkette‘ von Wasserwanderplätzen entlang der Hauptwasserwanderrouten wächst weiter. Das attraktive Netz unterschiedlich großer Wasserwanderplätze wurde im Jahr 2003 ergänzt. 15 Wasserwanderplätze konnten fertig gestellt und an 5 weiteren Wasserwanderplätzen konnte die Arbeit fortgeführt oder neu begonnen werden“, sagte Sportstaatssekretär Martin Gorholt, der morgen (26.6.04) das 14. Skippertreffen des Landesverbandes Motorbootsport in Ketzin eröffnen wird. „Wir setzen auch in Zeiten knapper Kassen Prioritäten in der Umsetzung des Wassersportentwicklungsplans. Dies liegt im Interesse sowohl der aktiven Wassersportler als auch der Erholung suchenden Touristen, und kommt somit dem Land wieder zugute. Wassersport und Wassertourismus sind als wichtige Wirtschaftsfaktoren des Landes Brandenburg anerkannt.“

Als zusätzliche Maßnahme zur Verbesserung der Attraktivität der brandenburgischen Gewässer wurden die Rahmenbedingungen zur Befahrung der schiffbaren Gewässer mit Charterschein liberalisiert. Während bis vor einigen Jahren generell der Sportbootführerschein zum Befahren der Gewässer erforderlich war, ist nunmehr eine Charterscheinregelung in Kraft getreten, die es ermöglicht, rund 350 km ohne Bootsführerschein mit dieser Genehmigung zu befahren.

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Februar 2007 (Seite 13 von 16)

Das gilt für ausgewählte Landesgewässer und einzelne Bundesgewässer im Land Brandenburg. Mit dem Charterschein dürfen bis 15 Meter lange Boote (gecharterte Boote) gefahren werden, deren Höchstgeschwindigkeit auf 12 h/km gedrosselt wurde. Eine Übersicht über die fährerscheinfreien Charterregionen gibt die folgende Internetadresse <http://www.reiseland-brandenburg.de> (Reisethema: Wasser).

Quelle: <http://www.mbjs.brandenburg.de/sixcms/detail.php/161575>

2. Positionspapier vom 26. April 2006 vorgelegt von:

Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V. (ADAC) Bereich Sportschiffahrt Am Westpark 8, 81373 München

**Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. (BWVS)
Gunther Plüschow Straße 8, 50829 Köln**

**Deutscher Boots- und Schiffbauer-Verband (DBSV)
St. Petersburger Straße 1, 20355 Hamburg**

Im Jahr 2003 wurde eine durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit geförderte Grundlagenuntersuchung „Wassertourismus in Deutschland“ veröffentlicht. Als Maßnahmen zur Förderung des Wassertourismus wurden u.a. eine Liberalisierung der rechtlichen Rahmenbedingungen und die Einrichtung einer Koordinierungsstelle für wassertouristische Belange gefordert. Auf Initiative von Frau Annette Fasse, MdB fand im März 2006 ein Gespräch zum Thema „Koordination Sportbootverkehr und Wassertourismus“ statt, in dessen Verlauf sich die teilnehmenden Verbände darauf verständigt hatten, die relevanten Themen gemeinsam zu bearbeiten und gemeinsame Vorschläge zu den Themen „Maritime Infrastruktur“ und „Befahrensregelungen/Führerscheinwesen“ zu entwickeln.

Mit der Koordination der Arbeitsgruppe „Befahrensregelungen/Führerscheinwesen“ wurde Herr Karl Rakerseder, ADAC, Bereich Sportschiffahrt beauftragt. Anlässlich der Tagung der Arbeitsgruppe am 7. Juni 2006 wurde beschlossen, den Arbeitsauftrag aufgrund der Komplexität der Themen und ihre inhaltliche Verbundenheit zu erweitern und übergreifende Vorschläge für eine Deregulierung im Bereich der Sportschiffahrt und des Wassertourismus zu erarbeiten.

Im April 2006 hat auf Einladung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine Sicherheitskonferenz für die Sportschiffahrt im Seebereich stattgefunden. Diskutiert wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf See. Ähnliche Diskussionen werden ebenfalls im Referat Binnenschiffahrt geführt.

Text Ende

Voller Erfolg auf der Abschlusskonferenz am 24.11.2006 anlässlich der BootBerlin

Die Abschlusskonferenz auf der Messe Boot Berlin war mit rund 150 Teilnehmern die erfolg- und ausblickreichste Veranstaltung in der noch jungen Messegeschichte. Der Abschlusskonferenz vorausgegangen waren saisonal begleitend sechs Regionalkonferenzen in Rostock über Rheinsberg,

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Februar 2007 (Seite 14 von 16)

Beeskow, Radebeul und Belantis bei Leipzig bis Caputh bei Potsdam. Die zentralen Themen des Wassertourismus, die sich auf den Regionalkonferenzen in den unterschiedlichsten Bereichen herauskristallisierten, wurden auf der Abschlusskonferenz noch einmal mit hochkarätigen Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung vertieft und diskutiert.

Charterscheinregelung in Berlin

Einen Einstieg in die Thematik gab Dr. Dietrich Kalkum (Referatsleiter Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen, Berlin). Er begrüßte ausdrücklich eine Ausweitung des charterscheinfreien Fahrens auf bestimmten Berliner Gewässerabschnitten. Ein großes Problem stelle nach wie vor ein fehlendes Netz an Wassertankstellen für Berliner Gewässer dar, so Kalkum.

„W I S O“ und der Millionenschatz

Dr. Peter Danckert (MdB, Vorsitzender des Sportausschusses des Deutschen Bundestages) stellte gemeinsam mit Dr. Eckhard Fehse (Wirtschaftsdezernent Landkreis Oder Spree) eine der wasserreichsten Regionen im südöstlichen Brandenburg vor. Fehse erläuterte das so genannte „WISO“ Projekt (**W**assertourismus**I**nitiative**S**üd**O**st Brandenburg), in dem gemäß eines aktuellen Gutachtens nachgewiesen wurde, dass mit relativ geringem baulichen und finanziellen Aufwand eine Vernetzung und Umfahrung (Rundkurs) der wunderschönen Seenlandschaft möglich wäre (Baukosten rd. 5-6 Mio. Euro). Der kontinuierliche Rückgang von Sportbooten, die diese Region frequentierten, beruhe hauptsächlich auf der bisher fehlenden Vernetzung der Reviere. **„In den gesamten neuen Bundesländern liegt ein Millionenschatz begraben, der nur gehoben werden muss...“**, so Danckert.

Quelle: <http://www.mediamare.de/pdf/Endbericht%20Schlusskonferenz.pdf>

PRESSEINFORMATION

des Wasser- und Schifffahrtsamtes Eberswalde

in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
2006

Ab der kommenden Saison ist ein neuer, außerordentlicher, Wachstumsschub zu erwarten. **Im Frühjahr 2004 sollen die sogenannte Charterscheinregelung gemäß Sportbootvermietungsverordnung, nach dreijähriger Testphase verlängert und gleichzeitig die Reviere für das Fahren mit einem Charterschein deutlich erweitert werden.** Unter anderem stellt der neue Verordnungsentwurf zur Diskussion, die Müritz, künftig bei Schönwetterbedingungen, auch ohne Führerschein und ohne Lotsenpflicht überqueren zu dürfen. **Damit würde eine der wichtigsten Forderungen der Charterbootunternehmen erfüllt**, um künftig sogenannte One-Way-Touren für Charterboottouristen (ohne Sportbootführerschein) anbieten zu können (z.B. Anmietung eines Bootes in Schwerin und Rückgabe in Fürstenberg).

Der Region Nordbrandenburg und Südmecklenburg-Vorpommern kann damit endgültig der Durchbruch zum größten und attraktivsten Binnenwassertourismusrevier in Europa gelingen. Die Charterbootunternehmen gehen davon aus, dass mit dem Angebot von One-Way-Touren für Charterscheintouristen mindestens 300 neue Charterboote in Dienst gestellt werden.

Quelle: http://www.wsv.de/ftp/presse/00254_2006.pdf

Soweit die offiziellen Statements. Irgendwie können wir uns des Eindrucks nicht erwehren, dass hier die wirtschaftlichen Überlegungen über die Sicherheit von Wassersportlern gestellt werden. Wir hören offiziell keine kritischen Anmerkungen, nur hinter vorgehaltener Hand.

So gab es bei unserer letzten Weiterbildung eine Aussage zu einer Statistik der Wasserschutzpolizei in Mecklenburg-Vorpommern, wonach mehr Bootsführerscheininhaber als Charterscheinfahrer gegen

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Februar 2007 (Seite 15 von 16)

die Verkehrsvorschriften verstoßen. Auf unsere kritische Nachfrage wurde dann jedoch eingeräumt, dass es sich bei den in dieser Statistik aufgeführten Verstößen überwiegend um Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit handelt. Das rückt die gesamte Statistik gleich in ein anderes Licht. Denn wie will ein Charterscheinfahrer mit einen auf 12 Km/h gedrosseltem Boot solche Verstöße überhaupt begehen. Daran wird vielleicht schon ersichtlich, dass es sich bei diesen Aussagen häufig um eine gewisse Stimmungsmache handelt!

Feststellen lässt sich jedoch eins:

Nur gut ausgebildete Schiffsführer sollten auf das Wasser gelassen werden. Hier gilt es noch viel zu tun! Wie immer die Führerscheinregelung in Zukunft aussehen mag, darüber lässt sich sicher diskutieren. Bestehende Systeme werden durch Denkanstöße manchmal sogar besser! Was jedoch nicht passieren sollte ist, dass das Führerscheinwesen an die Bedürfnisse der Freizeitindustrie angepasst wird. Eher sollte es umgekehrt sein, dann wird auch die Sicherheit nicht zu kurz kommen.

Schwierig ist natürlich das unübersichtliche Führerscheinwesen im Wassersport. Hier müsste tatsächlich mehr Transparenz entstehen. Doch wer als Skipper fährt, trägt die Verantwortung für Besatzung und Schiff. Dieser Verantwortung muss sich der Skipper immer bewusst sein und auch stellen. Im Schadensfalle ist die Chance groß vor einem Seeamt zum Hergang und zur eigenen Qualifikation befragt zu werden. Wohl dem, der jetzt auf eine gute Ausbildung verweisen kann.

Aus unserer Sicht könnte sich das Führerscheinwesen im Wassersport folgendermaßen entwickeln.

Anpassung der Ausbildung und Prüfung an die tatsächlichen Erfordernisse in Revier. Im Hinblick auf das Führerscheinwesen an Land vielleicht so:

Klasse A Motorräder	Binnen A für Jetskis
Klasse B PKW bis 3,5 to	Binnen B für kleinere Boote
Klasse C LKW	Binnen C für größere Boote über 15 m
Klasse E (SEE) Anhänger über 750 Kg	Boote mit Anhänger? Nein für die Seegebiete
See A für	Jetskis im Seebereich (allerdings ohne Navigationsausbildung jedoch erhöhter Unterricht zum Gefährdungspotential) Es ist sowieso schwierig den Fahrern der Jetskis sinnvoll zu vermitteln, warum sie Navigation lernen müssen, wenn sie an der Küste fahren wollen. Aber irgend ein Hersteller wird sich sicher des Problems annehmen und ein Model mit Navi-Ecke entwickeln.
See B	für Boote im Seegebiet
See C	für Boote im Seegebiet mit Funkanlagen

Dies würde bedeuten: Es gibt zwei Führerscheine nach den Fahrgebieten abgestimmt auf die Anforderungen und das Gefährdungspotential des Reviers (See und Binnen). Würde dem Vorschlag der Freizeitindustrie gefolgt und die Scheine zusammengelegt, wird der Einstieg in den Wassersport eher schwieriger. Im Moment hat der Schüler die Wahl zwischen den beabsichtigten Fahrgebieten. Wer nur Binnen fahren möchte braucht sich mit dem Lehrstoff See nicht zu beschäftigen, oder eben umgekehrt. Bei einer Zusammenlegung der Scheine würde der Lernstoff zwangsweise auch zusammengelegt werden müssen und somit hätte der Schüler eher noch mehr zu lernen. Dies steht dann allerdings vollkommen im Widerspruch zur anfänglichen Forderung der Freizeitindustrie nach Vereinfachung des Einstieges in den Wassersport.

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Februar 2007 (Seite 16 von 16)

Ein wirklicher Regelungsbedarf besteht sicher in der Praxisausbildung. Hier müsste eine Mindeststundenzahl entsprechend dem Straßenführerschein festgelegt werden. Vor allem müssten Anforderungen an das Ausbildungsrevier festgeschrieben werden. Auch der Führerscheinen „Straße“ kann nicht in jedem Dorf ausgebildet und geprüft werden. Dazu muss es mindestens eine Ampel (Wechsellichtzeichenanlage), einen Fußgängerüberweg und ein Stoppschild geben. Für eine Ausbildung zum Sportbootführerschein See sollte zumindest auch mal ein Seeschiff im Begegnungsverkehr auftauchen! Was nutzt eine „Seeausbildung“ auf einem „Löschteich“? Schulen die sich gegenwärtig redlich bemühen mehr praktische Ausbildung anzubieten, haben immer wieder Schwierigkeiten, die Schüler von deren Notwendigkeit zu überzeugen und die dafür entstehenden Mehrkosten am Markt durchzusetzen. Bootseinsatz ist nun einmal teuer und solange auch „anerkannte Schulen“ eine praktische Ausbildung mit 15 Minuten durchführen – und die Schüler auch noch die Prüfung bestehen – hier sollten sich dann die Prüfer mal fragen wie das angehen kann, stehen die realen Schulen mit einer guten Praxisausbildung schon ziemlich auf verlorenem Posten.

Doch letztendlich ist es der Skipper und seine Crew, die die Spätfolgen einer solchen Ausbildung zu tragen haben. Solange es nur um finanzielle Verluste geht, lässt sich dies sicher regeln. Schlimm wird es, wenn Mitfahrer oder andere Verkehrsteilnehmer auf Grund billiger Ausbildungen zu Schaden kommen.

Es ist jedoch der „Schüler“ der die Wahl seiner Ausbildungsstätte trifft. Schüler und Ausbilder treffen sich hoffentlich mehrmals. Sowohl während als auch nach der Ausbildung. Eine gute Ausbildung erschließt sich dem Jungskipper spätestens wenn er alleine die Verantwortung für Schiff und Besatzung tragen muss. Wer zufrieden ist, wird dieses auch weitergeben. Schade ist nur, dass die unzufriedenen Schüler gelegentlich nicht mehr die Möglichkeit haben auf die Mängel in Ihrer Ausbildung hinzuweisen.

Ein weiteres Thema wären die „Funkscheine“. Lange lag die Prüfungsaufgabe bei der Reg TP – (Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post), mit Wirkung vom 13. Juli 2005 wurde sie in Bundesnetzagentur umbenannt. Bereits ab 01.01.2003 gab sie die Prüfungsaufgabe für die See- und Binnenfunkzeugnisse an die Dachverbände des Wassersports (Deutscher Motoryachtverband / Deutscher Segler-Verband) ab. Nachdem die Verbände nun die Prüfungen für die Seefunkzeugnisse übernommen hatten, wurde 2005 die 12. Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften in Kraft gesetzt. Diese Verordnung hatte erhebliche Auswirkungen auf die Sportschiffahrt. Unter anderem wurde festgelegt, dass „Führer von Sportfahrzeugen ihre Befähigung zur Teilnahme am mobilen Seefunkdienst und am mobilen Seefunkdienst über Satelliten entsprechend der funktechnischen Ausrüstung der von ihnen geführten Schiffe nachweisen müssen.“

Mir diesen schlanken Satz mussten auf einmal „alle Führer von Sportbooten“ ein Funkzeugnisse besitzen, wenn Funkgeräte an Bord waren. Als noch die Reg TP prüfte, war es Jahrelang auch ausreichend, wenn eine an Bord befindliche Person über das entsprechend Funkzeugnis verfügte. Ein Schelm wer hier etwas Böses denkt! Viele Familiencrews haben sich beispielsweise die Aufgaben an Bord geteilt. Der Mann hat den Sportbootführerschein, die Frau das Funkzeugnis oder umgekehrt. Nun musste mindestens einer an Bord über beide Schweine verfügen, sonst konnte er nicht als verantwortlicher Schiffsführer eingesetzt werden. Somit ist die Änderung der Verordnung für die Verbände wie eine Lizenz zum Gelddrucken.

Uns stellt sich die Frage, bedingt auch durch nicht ganz unwesentliche Beteiligung der Spitzenorganisationen des Wassersportes an den Änderung von Verordnungen, ob hier vielleicht auch ein kleines bisschen Eigeninteresse verfolgt wurde. Immerhin gehen die Prüfungszahlen für Sportbootführerscheine kontinuierlich zurück und die Verbände finanzieren sich zu Großteilen aus den Prüfungseinnahmen. Uns ist der Kurs der Verbände hier nicht ganz klar. Offiziell sprechen sie von Sicherheit, doch wie agieren sie hinter den für uns mehr oder weniger verschlossenen Türen?

An unsere Mitbewerber: Dieser Artikel ist geistiges Eigentum des Ausbildungsleiters der Sportbootschule **Hot Water** und nur mit unserer ausdrücklichen Genehmigung oder mit ausführlicher Quellenangabe ganz oder auch nur Auszugsweise zu übernehmen oder zu veröffentlichen.