

Bundesministerium für Verkehr
Referat WS 25
Z Hd. Frau Barbara Schäfer / Herrn Christian Hirte
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

**Verband Deutscher
Wassersport Schulen
e.V.**

Am Achalaich 24
D - 82362 Weilheim

Fon +49 881 9311-0
Fax +49 881 9311-15
Mail info@vdws.de
Web www.vdws.de

Weilheim, den 11.11.2025

Member of

**Stellungnahme des Verbandes Deutscher
Wassersportschulen (VDWS e.V.)**

zur

**„Verordnung zur Neuregelung von Vorschriften in der
Sportschiffahrt und zur Änderung von Vorschriften im
Schifffahrtsrecht“**

(Aktenzeichen: WS 25 502060101#00016#0006)



Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verband Deutscher Wassersportschulen (VDWS) dankt für die Möglichkeit, zum Referentenentwurf der „Verordnung zur Neuregelung von Vorschriften in der Sportschiffahrt und zur Änderung von Vorschriften im Schifffahrtsrecht“ in der Fassung vom 16.10.2025 Stellung nehmen zu dürfen. .

Als bundesweit tätiger Fachverband mit internationaler Ausrichtung, der seit Jahrzehnten Standards in der Ausbildung und Zertifizierung von Wassersportschulen setzt, begrüßen wir ausdrücklich die in der Verordnung vorgesehene Abschaffung der Beleihung sowie die Einführung von Verbandsscheinen als anerkannte Befähigungsnachweise.

1. Wegfall der Beleihung – ein richtiger und zukunftsorientierter Schritt

Der VDWS bewertet den geplanten Wegfall der Beleihung als konsequente und sachgerechte Maßnahme zur Entbürokratisierung und Modernisierung des Sportschiffrechts.

Das bisherige Beleihungsmodell hat in der Praxis zu erheblichen administrativen Aufwänden und der Bindung fachaufsichtsrechtlicher Kapazitäten geführt. Mit dem neuen System der staatlich anerkannten, aber verbandsautonomen Befähigungsnachweise wird ein flexibleres, schlankeres und zugleich verlässliches System geschaffen.

Der Wegfall der Beleihung stärkt die Eigenverantwortung der Fachverbände, entlastet die Verwaltung und fördert die Anpassungsfähigkeit an technologische und didaktische Entwicklungen, wie z. B. digitale Lern- und Prüfungsformate.

2. Anerkennung von Verbandsscheinen – Qualität durch Expertise

Der VDWS begrüßt ausdrücklich die vorgesehene Möglichkeit, Verbandsscheine durch das Bundesministerium anerkennen zu lassen. Diese Regelung erkennt die langjährige Erfahrung und etablierte Qualitätsarbeit der Wassersportverbände an.

Unsere bereits seit Jahrzehnten ausgestellten Befähigungsnachweise (Grundscheine) basieren auf international anerkannten Ausbildungsstandards, die sowohl die Sicherheit auf dem Wasser als auch den Schutz der Umwelt in den Mittelpunkt stellen.

Die im Entwurf vorgesehenen Qualitätsanforderungen an Prüfungsinhalte und -verfahren stellen sicher, dass der hohe Sicherheitsstandard in der Sportschifffahrt weiterhin gewahrt bleibt. Gleichzeitig ermöglicht das Modell die Integration innovativer Lehrmethoden und digitaler Prüfungsprozesse, was insbesondere jüngeren Zielgruppen den Zugang zum Wassersport erleichtert und die Attraktivität des Systems insgesamt erhöht.

3. Einheitliche Führerscheingrenze und Stärkung des Segelsports

Auch die vorgesehene Harmonisierung der Führerscheingrenzen sowie die bundesweite Vereinheitlichung des führerscheinfreien Segelns begrüßen wir ausdrücklich.

Diese Regelungen beseitigen bestehende Unklarheiten und tragen zu einem kohärenten, praxisgerechten Rechtsrahmen bei, der sowohl die Ausbildungspraxis als auch die Akzeptanz bei Wassersporttreibenden verbessert.

4. Bedeutung für Ausbildung, Tourismus und Sicherheit

Die Reform stärkt den organisierten Wassersport insgesamt. Durch die Verlagerung von Prüfungs- und Ausbildungsprozessen in die Verbände entsteht ein System, das durch Nähe zur Praxis, hohe Fachkompetenz und effiziente Qualitätskontrolle geprägt ist.

Zugleich wird die internationale Anschlussfähigkeit über die Gleichstellung mit dem ICC (International Certificate for Operators of Pleasure Craft) sichergestellt – ein wesentlicher Vorteil für die internationale Mobilität von Wassersportlern und für den Wassertourismus in Deutschland.

5. Empfehlungen und Anmerkungen

Aus Sicht des VDWS wären ergänzend folgende Aspekte prüfenswert:

- Eine klar strukturierte Anerkennungs- und Evaluationsrichtlinie für Verbandsscheine, die Transparenz und Rechtssicherheit für alle Beteiligten schafft.

- Die Sicherstellung, dass Übergangsregelungen (bis 01.01.2028) ausreichend kommuniziert und praxisnah gestaltet werden, um den Verbänden eine geordnete Umstellung ihrer Prüfungs- und Schulungsprozesse zu ermöglichen.
- Die Möglichkeit, digitale Prüf- und Schulungsinstrumente bereits in der Übergangszeit zu erproben und schrittweise zu integrieren.

Der VDWS unterstützt den eingeschlagenen Weg ausdrücklich. Die Verordnung stellt einen modernen, praxisgerechten und sicheren Rahmen für die Sportschiffahrt dar, der Bürokratie abbaut, Qualität stärkt und die Verbandskompetenz sinnvoll einbindet.

Wir begrüßen insbesondere:

- den Wegfall der Beleihung,
- die Etablierung von anerkannten Verbandsscheinen,
- die Digitalisierung von Ausbildungs- und Prüfverfahren,
- sowie die internationale Anschlussfähigkeit des Systems.

Der VDWS steht bereit, seine langjährige Erfahrung in der Ausbildung, Prüfung und Qualitätssicherung aktiv in den weiteren Prozess einzubringen.

Dennoch erlaubt sich der VDWS zu bestimmten Regelungsvorgaben sachkritisch Stellung zu nehmen:

I. Mitführungspflicht von Seekarten – Bedenken zur Aktualisierungsfrist

Der VDWS unterstützt das Ziel, die Mitführungspflicht für geeignete Seekarten in der neuen Sportschiffahrtsverordnung klar und praxisnah zu regeln. Allerdings sehen wir die im Entwurf vorgesehene Vorgabe, dass die letzte Aktualisierung der Seekarte nicht länger als zwei Monate zurückliegen darf, als nicht praxisgerecht und in Teilen widersprüchlich zur seemännischen Sorgfaltspflicht an.

Die seemännische Pflicht zur sicheren Navigation erfordert, dass der Schiffsführer die aktuellsten verfügbaren Informationen über das Fahrtgebiet berücksichtigt. Entscheidend ist dabei nicht ein fester Zeitraum seit der letzten Aktualisierung, sondern der tatsächliche Informationsstand über relevante Änderungen, wie Tonnenverlegungen, Untiefen oder Sperrgebiete.

Eine starre Frist von zwei Monaten führt in der Praxis zu rechtlicher Unsicherheit und kann im Einzelfall sogar sicherheitsmindernd wirken:

- Seekarten werden – insbesondere digital – fortlaufend aktualisiert. Eine zweimonatige Rückschau bildet nicht zwingend den tatsächlichen Stand ab.
- In der Ausbildung und Praxis wird ohnehin vermittelt, dass der Schiffsführer eigenverantwortlich sicherstellen muss, dass seine Navigationsmittel aktuell sind – unabhängig von einer formalen Frist.
- Zudem wird die im amtlichen Fragenkatalog gestellte Prüfungsfrage zum Gebrauch einer Seekarte ad absurdum geführt, wenn aktuelle „NfS“-Berichtigungen nicht mit eingearbeitet werden.

Ferner widerspricht die vorgesehene Formulierung in der Praxis dem Grundsatz, dass die Verantwortung für die Navigationssicherheit beim Schiffsführer liegt. Ein Schiffsführer, der trotz verfügbarer und veröffentlichter Aktualisierungen eine überholte Karte nutzt, handelt bereits nach geltendem Recht grob fahrlässig. Eine feste Zwei-Monats-Regelung ist hierfür weder notwendig noch sachgerecht.

Wir empfehlen daher:

Die Formulierung auf den Grundsatz der Verfügbarkeit und Aktualität relevanter nautischer Informationen abzustellen, beispielsweise:

„Der Bootsführer hat sicherzustellen, dass die zur Navigation verwendeten Seekarten und Navigationsmittel den für das befahrene Gebiet geltenden aktuellen Stand der amtlichen Bekanntmachungen berücksichtigen.“

Alternativ kann auf die Verpflichtung verwiesen werden, dass der Bootsführer die aktuellsten amtlichen Nachrichten für Seefahrer (NfS) bzw. entsprechenden digitalen Updates eingearbeitet haben muss.

Damit wird die seemännische Sorgfaltspflicht praxisgerecht, digital anschlussfähig und rechtssicher abgebildet, ohne in eine starre Zeitvorgabe zu verfallen, die die tatsächliche Sicherheitslage nicht verbessert.

II. Abgrenzung „Sport- und Freizeitwecke“ gemäß § (2) der See-Sportbootverordnung – Klärungsbedarf zur Fahrerlaubnispflicht

Der VDWS nimmt den in § 9 Abs. 2 der geplanten Sportschiffverkehrsverordnung enthaltenen Passus zur Kenntnis, wonach „auf Seeschiffverkehrsstraßen Sport- und Freizeitwecke nicht vorliegen bei kulturellen, politischen, religiösen, wissenschaftlichen, künstlerischen, wohltätigen oder humanitären Aktivitäten oder vergleichbaren ideellen Zwecken.“

Diese Formulierung wirft aus Sicht der Praxis wesentliche Auslegungsfragen auf, die für Schulen, Verbände und Veranstalter von Trainings-, Jugend- und Inklusionsprojekten erhebliche Bedeutung haben.

Insbesondere stellt sich die Frage, ob in solchen Fällen eine gewerbliche Fahrerlaubnispflicht nach der See-Sportbootverordnung ausgelöst wird, sobald der Zweck des Befahrens – etwa Jugendarbeit oder Umweltforschung – formal nicht mehr unter den Begriff „Sport und Freizeit“ fällt.

Der VDWS bittet daher um Klarstellung:

- Gilt in diesen Fällen die Fahrerlaubnispflicht nach § 15 See-Sportbootverordnung auch dann, wenn das Fahrzeug bauartlich und betrieblich einem Sportboot entspricht (z. B. Schulungs- oder Vereinsboote)?
- Ist die Absicht, eine nicht-kommerzielle, ideelle Tätigkeit zu fördern (z. B. Umweltbildungs-, Integrations- oder Jugendsegelprojekte), ausreichend, um den Zweck „Sport/Freizeit“ zu verneinen und somit eine gewerbliche Fahrerlaubnispflicht auszulösen?

Aus Sicht des VDWS wäre es weder sachgerecht noch verhältnismäßig, wenn gemeinnützige oder verbandlich organisierte Aktivitäten – etwa Segelcamps oder Jugendtrainings – als „nicht-sportlich“ eingestuft würden und dadurch zusätzliche, gewerbliche Anforderungen erfüllen müssten.

Diese Projekte dienen eindeutig der Förderung des Sports und der Ausbildung seemännischer Kompetenz und sollten daher weiterhin unter den Begriff der Sport- und Freizeitwecke fallen. Wir regen an, den Paragraphen klarstellend zu ergänzen, etwa in der Form:

„Sport- und Freizeitwecke liegen insbesondere auch dann vor, wenn die Fahrt der Ausbildung, dem Training, der Jugendarbeit, der Inklusion oder der Förderung des Wassersports dient, unabhängig von einer etwaigen Kostenbeteiligung der Teilnehmenden.“

Eine solche Präzisierung würde Rechts- und Planungssicherheit schaffen, die Gleichbehandlung gemeinnütziger Einrichtungen gewährleisten und die intendierte Entbürokratisierung konsequent fortführen.

III. Präzisierung zu § 15 Abs. 2, Ziff. 2 des Entwurfs

§ 15 Abs. 2, Ziff. 2 bedarf der Präzisierung. Der wasserwegrechtliche Begriff der Binnenwasserstr. umfasst auch einen Teil der Seeschiffahrtsstraßen bis zur Grenze der Seefahrt. Gemeint ist wohl die rein verkehrsrechtliche Einordnung, mithin der Begriff der Binnenschiffahrtsstraße.

IV. § 40 des Entwurfs - Ausrüstung für kleine Sportboote – Praxisferne Anforderungen und Notwendigkeit differenzierter Regelungen

Der VDWS nimmt mit erheblicher Sorge zur Kenntnis, dass der Entwurf der Sportschiffahrtsverordnung in § 40 sehr umfassende Anforderungen an die Ausrüstung kleiner Sportboote stellt, die ausdrücklich auch für muskel- oder windkraftbetriebene Boote gelten, etwa kleine Strandkatamarane, Jollen, offene Schulungsboote oder Surfbegleitfahrzeuge.

Die in Absatz 1 aufgeführte Ausrüstungsliste umfasst u. a.:

- einen Rettungsring mit 30 m Leine und selbstzündendem Nachtlicht,
- vier rote Handfackeln,
- Fernglas, Radarreflektor, Magnetkompass,
- Verbandskasten DIN 13157,
- Handlenzpumpe, Kappbeil, Bootshaken, Reservepaddel und
- eine Notsteuerung (Notpinne oder Notruder).

Diese Anforderungen sind – gemessen an der Art, Größe und dem Einsatzgebiet vieler kleiner Sportboote – realitätsfern und physisch nicht umsetzbar:

Kleine offene Sportboote, Strandkatamarane und Schulungsjollen verfügen über keinen Stauraum oder geschlossene Kajütenbereiche, um diese Ausrüstung sicher zu verstauen. Viele der genannten Gegenstände (z. B. Notruder, Radarreflektor, Fernglas) sind technisch oder sicherheitlich auf solchen Booten nicht sinnvoll einsetzbar. Bei der Nutzung im Küstenbereich, in Strandnähe oder in Ausbildungssituationen würde das Mitführen dieser Ausrüstung die Betriebssicherheit sogar beeinträchtigen – durch Überladung, Behinderung der Crew oder Gefahr des Verlusts über Bord.

Die Vorschrift steht damit im Widerspruch zur praktischen Ausbildungs- und Sicherheitsrealität des Strandwassersports.

Ein Rettungsring mit 30 m freiauslaufender Leine und Nachtlicht etwa ist auf einem offenen kleinen Katamaran oder einer Jolle nicht unterzubringen und nicht verwendbar. Ebenso sind pyrotechnische Notsignale auf einem Schulungsboot mit Jugendlichen weder zulässig noch praktikabel.

Wir weisen darauf hin, dass die seemännische Sorgfaltspflicht bereits heute verlangt, dass die Ausrüstung dem Fahrtgebiet, dem Bootstyp und der Besatzung angepasst ist. Diese differenzierte Betrachtung sollte in der Verordnung selbst verankert werden, statt durch starre Listen ersetzt zu werden.

Der VDWS regt an, § 40 wie folgt zu präzisieren und zu differenzieren:

- Eine klare Abstufung nach Bootskategorien und Fahrtgebieten, z. B.: „Die Ausrüstung kleiner Sportboote richtet sich nach Bauart, Einsatzzweck und Fahrtgebiet. Für Strand- und Schulungsboote, die ausschließlich in Küsten- oder Strandbereichen betrieben werden, kann eine den örtlichen Bedingungen angepasste Mindestausrüstung ausreichen.“
- Eine ausdrückliche Verweisung auf Absatz 4 („Ausnahmen“) mit einer praxisgerechten Öffnung: „Bei Booten ohne Stauraum oder bei ausschließlich küstennahen Einsätzen kann von den Anforderungen des Absatz 1 abgewichen werden, sofern eine den Sicherheitsanforderungen entsprechende alternative Ausrüstung mitgeführt wird.“
- Die Aufnahme einer Orientierungshilfe oder Anlage mit typischen Ausrüstungsempfehlungen für unterschiedliche Bootstypen (z. B. Katamaran, Jolle, SUP, Schulungsboot), um den Vollzugsbehörden und Verbänden Rechtssicherheit zu geben.

Die aktuell vorgesehene pauschale Ausrüstungspflicht für „kleine Sportboote“ ist nicht auf die Realität der Wassersportausbildung und des Küstenfreizeitsports übertragbar. Der VDWS spricht sich daher für eine differenzierte, einsatzbezogene Regelung aus, die die Sicherheitsinteressen wahrt, aber praktikabel und verhältnismäßig bleibt. Eine Überfrachtung kleiner Boote mit großschifftypischer Ausrüstung konterkariert das Ziel der Verordnung, nämlich Anwenderfreundlichkeit und Praxistauglichkeit.

V. Ausrüstung von Segelfahrzeugen bei der Vermietung auf Binnenschiffahrtstraßen - § 35 des Entwurfs

§ 35 der Entwurfsfassung statuiert in Abs. 1 die Mindestausrüstung für vermietete Sportboote unter Antriebsmaschine. Abs. 2 der Vorschrift bezieht sich nach dem Wortlaut ausdrücklich auf muskelbetriebene Sportboote. Offensichtlich ist hier eine redaktionelle Lücke für Sportboote unter Segel entstanden, die derartige Fahrzeugkategorien hinsichtlich ihrer Ausrüstung gar nicht umfasst.

VI. Anlage 2 Abschnitt 2 – Voraussetzungen zur Anerkennung von Verbands-scheinen: Unklare Nachweisführung und praxisferne Prüferanforderungen

Der VDWS begrüßt grundsätzlich, dass die Verordnung in Anlage 2 Abschnitt 2 klare Qualitätsanforderungen an die Prüferinnen und Prüfer von Verbands-scheinen stellen möchte.

Dies dient der Sicherung der Prüfungsqualität und der Vergleichbarkeit der Befähigungsnachweise. Gleichwohl weisen mehrere Punkte in der aktuellen Fassung erhebliche Unklarheiten und Widersprüche auf, die einer praxisgerechten Umsetzung entgegenstehen.

Nach Nummer 1.2 der Anlage 2, Abschnitt 2 - soll der antragstellende Verband nachweisen, dass die eingesetzten Prüfer „zur Durchführung der Prüfung befähigt sind“. Weder der Wortlaut der Verordnung noch eine begleitende Verwaltungsvorschrift definieren jedoch, wie dieser Nachweis konkret zu führen ist:

Soll der Nachweis in Form von Ausbildungszertifikaten, internen Schulungs-protokollen oder durch externe Anerkennungen erfolgen? Welche Dokumentations- oder Meldepflichten entstehen hieraus für den Verband gegenüber dem BMDV? Wie wird die Gleichwertigkeit unterschiedlicher verbandsspezifischer Prüferausbildungen festgestellt?

Ohne eine konkrete Definition des Nachweisverfahrens ist eine einheitliche Anwendung der Vorschrift nicht gewährleistet. Dies schafft Rechtsunsicherheit sowohl für die Verbände als auch für die zuständigen Behörden.

Der VDWS empfiehlt daher, eine klarstellende Ergänzung aufzunehmen, etwa:

„Der Nachweis der Befähigung der Prüfer gilt als erbracht, wenn der Verband eine dokumentierte, verbandseigene Prüferausbildung und regelmäßige Fortbildung nachweist, deren Inhalte den in Anlage X festgelegten Mindestanforderungen entsprechen.“

Nach Nr. 1.1.2 der Anlage 2, Abschnitt 2 sollen Prüfer für segelnde Wasserfahrzeuge im Besitz eines Sportküstenschifferscheins mit der Antriebsart Segel sein. Diese Anforderung ist in der vorliegenden Form nicht sachgerecht und nicht verhältnismäßig, insbesondere wenn es sich um Binnenprüfungen handelt:

Der SKS ist ein Befähigungsnachweis für küstennahe Fahrtgebiete; seine Inhalte und Anforderungen gehen weit über die Befähigung hinaus, die für die Abnahme von Segelprüfungen auf Binnenrevieren erforderlich ist.

In der Ausbildungspraxis von Verbänden, wie dem VDWS, werden Prüfungen häufig auf Binnengewässern oder Strandrevieren im küstennahen Bereich abgenommen, bei denen vertiefende Kenntnisse im Umfang des Prüfungstoffes eines Sportküstenschifferscheins nicht erforderlich sind.

Eine starre Pflicht zum SKS für alle Segelprüfer würde faktisch einen Großteil der qualifizierten Prüfer ausschließen, ohne dass hierdurch ein Sicherheitsgewinn entstünde.

Nach Nr. 1.4 der Anlage 2, Abschnitt 2 sollen Prüfer „nicht einer Tätigkeit als Ausbilder im Wassersport nachgehen“. Auch diese Regelung ist aus Sicht der Praxis nicht umsetzbar und systemwidrig:

In nahezu allen Wassersportverbänden sind Prüfer auch als erfahrene Ausbilder tätig. Der vollständige Ausschluss von Ausbildern würde die Prüferbasis erheblich verkleinern und die Durchführung von Prüfungen faktisch unmöglich machen.

Im Sinne der Qualitätssicherung genügt es, wenn eine personelle Trennung zwischen Prüfung und Ausbildung in derselben Veranstaltung gewährleistet wird – nicht jedoch ein generelles Berufsverbot für Ausbilder.

Die Anforderung, dass bei Prüfungen stets ein ausgebildeter Ersthelfer anwesend sein muss, ist sachlich richtig, da sie der Sicherheit dient.

Allerdings sollte klargestellt werden, dass der Prüfer selbst diese Qualifikation erfüllen kann (z. B. durch regelmäßige Erste-Hilfe-Schulungen gemäß DGUV V1 § 26), und kein zusätzlicher Ersthelfer erforderlich ist, wenn der Prüfer entsprechend ausgebildet ist.

Dies würde die Vorschrift praktikabel gestalten, ohne das Sicherheitsniveau zu mindern.

Der VDWS hält die in Anlage 2 Abschnitt 2 formulierten Prüferanforderungen in der jetzigen Fassung für unpräzise, teilweise überzogen und praxisfern.

VII. Anlage 2 Abschnitt 2 – Sachliche Voraussetzungen: Fehlende Systematik, Praxisferne und Widersprüche zur Ausbildungspraxis - Segelteil

Der VDWS erkennt das Anliegen der Verordnung an, die Prüfungsverfahren für Verbandsscheine auf einheitliche, nachvollziehbare Grundlagen zu stellen. Gleichwohl weist der Entwurf in mehreren Punkten gravierende inhaltliche Unstimmigkeiten und praxisfremde Festlegungen auf, die in ihrer jetzigen Form weder realistisch umsetzbar noch seemännisch begründbar sind.

Fehlende Systematik – Notwendigkeit eines einheitlichen Segelscheins unabhängig vom Revier

Die vorgesehene Trennung von „Binnen-“ und „See-“Prüfungsinhalten bzw. Segelscheinen ist aus fachlicher Sicht nicht sachgerecht.

Seemannschaft, Navigation, Sicherheitsbewusstsein und Umweltverantwortung sind reviersübergreifende Kompetenzen, die nicht durch eine formale Binnen-/See-Grenze künstlich getrennt werden sollten.

Ein einheitlicher Segelschein – mit definierter Erweiterung für Seeschiffahrtsstraßen – wäre deutlich sachgerechter und moderner.

Die Befähigung zum Führen eines Segelboots hängt nicht vom Gewässertyp ab, sondern von den Fertigkeiten und Kenntnissen des Schiffsführers. Eine Trennung erzeugt stattdessen:

- Doppelstrukturen bei Ausbildung und Prüfung,
- Mehrkosten und bürokratischen Aufwand für Lehrende und Lernende,

- und eine systematisch unbegründete Abgrenzung, die dem Ziel der Verordnung – Vereinheitlichung und Entlastung – zuwiderläuft.

Der VDWS regt daher an, zu prüfen, ob die Verordnung den Weg zu einem einheitlichen „Verbandsschein Segeln“ eröffnen kann, der allenfalls – soweit überhaupt sachlich begründet - modular erweiterbar ist (z. B. Zusatzmodul „Küste/See“).

Die vorgeschriebene Mindestlänge von über 7,5 m für Segelprüfungsboote im Geltungsbereich der Seeschiffahrtsstraßen ist zudem weder seemännisch notwendig noch organisatorisch praktikabel.

- In der praktischen Segelausbildung werden sichere und realitätsnahe Manöver auch auf kleineren, seegängigen Booten (6 – 7 m) gelehrt und geprüft.
- Eine starre Längenbegrenzung schließt zahlreiche bewährte Ausbildungsyachten aus und würde für viele Wassersportverbände einen erheblichen Mehraufwand und Kostenanstieg bedeuten.
- Der seemännische Erkenntnisstand spricht klar dagegen: Die Länge eines Bootes ist kein verlässliches Kriterium für seine Eignung zur Prüfung bestimmter Manöver.

Darüber hinaus ist es nicht seemännisch geboten, Segelyachten über 7,5 m ohne Maschinenunterstützung in einem Seehafen anzulegen.

Die Formulierung, dass „Pflichtmanöver nicht unter Zuhilfenahme der Antriebsmaschine geprüft werden dürfen“, ist daneben auch didaktisch und sicherheitsfachlich fragwürdig.

Gerade im SKS-Prüfungswesen wird aus Sicherheitsgründen das Ein- und Auslaufen unter Maschine ausdrücklich gelehrt.

Das sichere Bedienen einer Antriebsmaschine gehört zur seemännischen Grundkompetenz eines Skippers – auch bei primär segelnden Fahrzeugen.

In der Ausbildungspraxis ist es zwingend erforderlich, dass Teilnehmer das Zusammenspiel von Segel- und Motorantrieb beherrschen, insbesondere beim An- und Ablegen in engen Hafengebieten.

Das völlige Ausschließen der Maschine in Prüfungen vermittelt ein realitätsfernes Bild der Schiffsführung und widerspricht etablierten Lehrplänen (z. B. SKS).

Hier wäre eine praxisgerechte Regelung geboten:

„Pflichtmanöver sind überwiegend unter Segel, sicherheitsrelevante Hafenanöver können unter Zuhilfenahme der Antriebsmaschine erfolgen.“

Das Verbot, bei Prüfungsmanövern die Antriebsmaschine einzusetzen, widerspricht damit elementarer seemännischer Praxis und sicherheitsorientierter Ausbildung.

Der VDWS empfiehlt daher:

- den Wegfall der Mindestlängenregelung,
- sowie die Möglichkeit, Manöver unter Segel oder Maschine nach Sicherheitslage und Ausbildungsziel zu bewerten.

VIII. Verbot Ausbilder als Prüfer - 2.2.5 der Anlage 2, Abschnitt 2

Das in 2.2.5 der Anlage 2, Abschnitt 2 vorgesehene Verbot, dass Ausbilder oder Vertreter der Ausbildungsstätte an Prüfungen teilnehmen dürfen, ist in dieser Absolutheit nicht umsetzbar. In der Realität der Verbandsarbeit existiert kein bundesweites Netz hauptamtlicher Prüfer, die vollständig von Ausbildungsstätten getrennt sind.

Die derzeitige Formulierung würde die Durchführung von Prüfungen massiv erschweren oder faktisch unmöglich machen, insbesondere in kleineren Revieren und bei Verbänden mit ehrenamtlicher Prüferstruktur.

Sachlich gerechtfertigt ist allein, dass ein Prüfer keine eigenen Schüler prüfen darf, nicht jedoch, dass er nicht an derselben Ausbildungsstätte tätig sein darf.

Dieses Prinzip – Trennung von Lehr- und Prüfungsverhältnis, nicht von Institution – ist bewährt, kontrollierbar und rechtssicher.

Der VDWS bittet daher um Anpassung:

„Ausbilder dürfen nicht an der Prüfung solcher Teilnehmenden mitwirken, die sie selbst ausgebildet haben. Eine generelle institutionelle Trennung ist nicht erforderlich.“

Diese Regelung würde Qualität sichern, aber die flächendeckende Prüfungsdurchführung gewährleisten.

IX. Fehlende bundesweite Verfügbarkeit und realistische Umsetzbarkeit – Anlage 2, Abschnitt 2 – 3.3

Besondere Sorge bereitet uns die vorgesehene Verpflichtung, Prüfungen ausschließlich auf Bundeswasserstraßen durchzuführen, deren Geltungsbereich Gegenstand der jeweiligen Prüfung ist. Wir sind der Auffassung, dass dies in der Praxis nicht umsetzbar und sachlich nicht begründet ist.

- Eine solche Regelung würde dazu führen, dass praktische Prüfungen nicht mehr auf Landes- oder Kommunalgewässern abgelegt werden könnten, auf denen bisher ein erheblicher Teil der Ausbildung und Prüfung stattfindet.
- Zudem wären Prüfungen im europäischen Ausland künftig ausgeschlossen, obwohl diese seit Jahren in enger Kooperation mit anerkannten deutschen Ausbildungsstätten erfolgreich durchgeführt werden.
- Besonders gravierend ist, dass Inlandsschulen für den Seebereich keine Prüfungen mehr durchführen könnten, da ihnen naturgemäß der Zugang zu Seeschiffahrtsstraßen fehlt – umgekehrt gälte dasselbe für Küstenschulen im Binnenbereich.

Dies stellt eine erhebliche Abkehr von der bewährten bisherigen Verfahrensweise dar und ist weder sachlich noch normativ gerechtfertigt. Ein derartiger Bruch mit der Ausbildungspraxis würde die bundesweite Ausbildungsstruktur empfindlich schwächen und den Zugang zu Prüfungen für viele Bewerber erheblich einschränken.

Vorschlag:

Die Vorschrift sollte dahingehend angepasst werden, dass praktische Prüfungen auf geeigneten Gewässern durchgeführt werden können,

- deren nautische und hydrologische Bedingungen den Anforderungen des jeweiligen Geltungsbereichs gleichartig sind, oder
- die durch den prüfenden Verband als gleichwertig angesehen und dokumentiert werden.

Diese Regelung entspricht der bisherigen Praxis und gewährleistet zugleich die notwendige Flexibilität sowie bundesweite Prüfungsmöglichkeiten.

X. Notwendigkeit eines gestuften und sukzessiven Aufbaus - Anlage 2, Abschnitt 2 – 3.2

Ein bundesweites digitales Prüfungs- und Anerkennungssystem kann nicht kurzfristig eingeführt werden.

Der Entwurf setzt mit Anerkennung des Verbandes ein flächendeckend funktionierendes, technisch stabiles und organisatorisch einheitliches Prüfungsangebot voraus.

Eine solcher Systemanforderung erfordert:

- die technische Entwicklung und Testung digitaler Plattformen,
- die Schulung und Zertifizierung der Prüfer,
- und den bundesweiten Aufbau einer einheitlichen Prüfungsverwaltung

Die Einführung digitaler Prüfungen muss sukzessive erfolgen, begleitet durch Pilotphasen, Evaluierung und verbindliche Übergangsregelungen, um Qualität und Verfügbarkeit sicherzustellen. In der Aufbauphase sollte zunächst eine bundeslandweite Etablierung des Prüfungsangebotes mit dem Bestreben einer bundesweiten Einrichtung als Voraussetzung möglich sein.

XI. Überzogene und teils sachfremde Prüferanforderungen

Die in Anlage 2, Abschnitt 2 – 3.7 des Entwurfs formulierten Anforderungen an Prüfer gehen weit über das hinaus, was für eine ordnungsgemäße Prüfungsdurchführung erforderlich oder praxisgerecht ist.

Insbesondere die geforderten Kenntnisse in

- Datenschutz,
- Korruptionsprävention,
- Jugend- und Erwachsenenpädagogik sowie
- interkultureller Kompetenz

sind weder sachlich begründbar noch organisatorisch umsetzbar.

Diese Anforderungen betreffen inhaltlich Verwaltungs- und Lehrtätigkeiten, nicht aber die Durchführung standardisierter Prüfungen nach festgelegten Kriterien. Es ist unklar, in welchem Umfang und auf welche Weise diese Zusatzkenntnisse erworben und nachgewiesen werden sollen.

Die Prüferqualifikation sollte vielmehr auf fachlich und praktisch relevante Kompetenzen beschränkt bleiben, insbesondere:

- sichere Kenntnisse der verkehrsrechtlichen Grundlagen,
- nachgewiesene Erfahrung im Führen von Wasserfahrzeugen im relevanten Geltungsbereich.

Die derzeitige Formulierung ist unverhältnismäßig und steht in keinem Verhältnis zum tatsächlichen Aufgabenprofil der Prüfer.

XII. Unklare und sachlich zweifelhafte Anforderungen an Prüferfahrung Anlage 2, Abschnitt 2 – 3.7 c)

Die im Entwurf enthaltene Forderung, dass Prüfer über „Erfahrung im Führen von Wasserfahrzeugen über 8 m Länge“ verfügen müssen, ist nicht sachgerecht. Für die Sportbootführerscheine Binnen und See existiert keine vorgeschriebene Mindestlänge des Prüfungsbootes.

Eine solche Voraussetzung würde zahlreiche erfahrene und langjährig bewährte Prüfer ausschließen, ohne dass daraus ein erkennbarer Qualitätsgewinn entstünde.

Der Nachweis praktischer Erfahrung sollte sich am Antriebs- und Einsatzbereich des jeweiligen Scheins orientieren, nicht an einer pauschalen Fahrzeuglänge.

XIII. Qualitätssicherung und Ausbildungsnachweis

Wie bereits in unserer vorangegangenen Stellungnahme dargelegt, muss die theoretische Ausbildung durch qualifizierte und interaktive Lernformen erfolgen. Da der Bund keine Unterrichtsform vorschreiben kann, sollte dennoch sichergestellt werden, dass nur Teilnehmende mit einer nachgewiesenen qualitätsgesicherten Ausbildung zur theoretischen Prüfung zugelassen werden.

Konkret schlagen wir vor:

„Zur Zulassung zur theoretischen Prüfung hat der Prüfling eine Bescheinigung über die Teilnahme an einer qualitätsgesicherten theoretischen Ausbildung vorzulegen. Diese Ausbildung muss in einer Form erfolgt sein, die den interaktiven Austausch zwischen Lehrenden und Lernenden ermöglicht und die nach den Qualitätsstandards der anerkannten Wassersportverbände durchgeführt wurde.“

Damit wird der Qualitätsmaßstab der anerkannten Verbände zum Standard erhoben und verhindert, dass unbetreute Massenkurse mit rein automatisierten Lernsystemen die Ausbildungspraxis unterlaufen.

Denn in den vergangenen Jahren ist ein deutlicher Trend zu rein digitalen Schulungsangeboten entstanden, bei denen Teilnehmende theoretische Inhalte ohne persönliche Betreuung oder pädagogische Begleitung absolvieren. Diese Angebote erreichen teils mehrere tausend Teilnehmende, oftmals ohne Interaktion, Rückfragen oder Lernerfolgskontrolle im eigentlichen Sinn.

Das Ergebnis sind Prüflinge, die die theoretische Prüfung zwar bestehen, aber wesentliche Zusammenhänge der Seemannschaft, Navigation oder Sicherheitsvorschriften nicht verstanden haben.

Dies steht dem Ziel der Sportbootführerscheinausbildung – nämlich der sicheren und verantwortungsvollen Teilnahme am Verkehr auf Binnen- und Küstengewässern – diametral entgegen.

Anerkannte Ausbilderinnen und Ausbilder leisten hier seit Jahrzehnten pädagogische und fachliche Arbeit, die weit über reine Wissensvermittlung hinausgeht.

Diese Qualität darf durch die Einführung rein digitaler Prüfungen nicht unterlaufen werden.

Die anerkannten Fach- und Bootsverbände haben bereits umfangreiche Qualitätsanforderungen für die Anerkennung von Ausbildungsstätten festgelegt- so insbesondere im Rahmen der QAW:

Diese umfassen:

- Mindestanforderungen an Unterrichtsumfang und Inhalte,
- pädagogische Eignung der Lehrkräfte,
- Interaktivität und Nachvollziehbarkeit des Lernerfolgs,
- sowie die Verpflichtung zu einer kontinuierlichen Qualitätskontrolle.

Diese Standards haben sich seit Jahren bewährt und tragen entscheidend zur Sicherheit im Wassersport bei.

Demgegenüber stehen zahlreiche Anbieter ohne Verbandszugehörigkeit, die ausschließlich automatisierte Online-Schulungen anbieten und damit ein reines „Klick-Lernen“ ohne pädagogischen oder sicherheitsbezogenen Wert betreiben.

Um sicherzustellen, dass auch künftig die Qualität der theoretischen Ausbildung gewährleistet bleibt, schlagen wir folgende gesetz- oder verordnungsnaher Ergänzung vor:

„Zur Zulassung zur theoretischen Prüfung hat der Prüfling eine Bescheinigung über die Teilnahme an einer qualitätsgesicherten theoretischen Ausbildung vorzulegen.

Diese Ausbildung muss in einer Form erfolgt sein, die den interaktiven Austausch zwischen Lehrenden und Lernenden ermöglicht und die durch anerkannte Ausbilder/Ausbildungsstätten nach den Qualitätsstandards der anerkannten Verbände durchgeführt wurde.“

Wir unterstützen selbstverständlich die Digitalisierung der Prüfungsorganisation, warnen aber entschieden vor einer Aushöhlung der Ausbildungsqualität durch unkontrollierte, rein digitale Massenangebote.

Die Verantwortung, ein Sportboot sicher und regelkonform zu führen, erfordert mehr als das Bestehen einer reinen Onlineprüfung.

Sie setzt fundiertes Wissen, Verständnis und Verantwortungsbewusstsein voraus – Werte, die nur durch qualifizierten Unterricht, persönlichen Austausch und praxisnahe Schulung vermittelt werden können.

Daher bitten wir das Bundesverkehrsministerium, im weiteren Verfahren sicherzustellen, dass der Zugang zur theoretischen Prüfung an eine qualitätsgesicherte, interaktive Ausbildung gekoppelt bleibt und damit die hohe Ausbildungsqualität im deutschen Wassersportwesen auch künftig erhalten wird.

XIV. Kritik an der Ausgestaltung des praktischen Prüfungsteils

Der Entwurf sieht vor, dass in der praktischen Prüfung künftig auch Anker- und Schleusenmanöver als Prüfungsbestandteile aufgenommen werden sollen („... Anker- und Schleusenmanöver sind, wo möglich, einzubinden.“). Diese Regelung ist in mehrfacher Hinsicht nicht sachgerecht, praktisch nicht umsetzbar und bildungssystematisch verfehlt.

Bereits die Formulierung „wo möglich“ zeigt, dass diese Manöver nicht flächendeckend prüfbar sind.

Denn:

- Auf zahlreichen Landes- und Kommunalgewässern existieren keine Schleusen, sodass eine Einbindung solcher Manöver faktisch ausgeschlossen ist.
- Auch auf vielen Binnenrevieren gibt es keine geeigneten Ankergründe, insbesondere nicht für Leichtgewichtsanker, wie sie in der Sportschiffahrt überwiegend eingesetzt werden.
- Ein Ankermanöver erfordert zudem erheblichen Zeitaufwand, da es erst dann als beendet gilt, wenn nach Ankerpeilung feststeht, dass der Anker hält – dieser Prozess kann, abhängig von Revier, Wassertiefe, Wind, Strömung und Untergrund, nicht in ein standardisiertes Prüfungsformat integriert werden.

Damit ist die Durchführung solcher Prüfungsmanöver nicht reproduzierbar und nicht standardisierbar, da sie stark von den örtlichen Bedingungen abhängt.

Der Zweck der praktischen Prüfung besteht darin, nachzuweisen, dass der Bewerber die grundlegenden, sicherheitsrelevanten Fahrmanöver beherrscht, die für die sichere Führung eines Sportbootes im jeweiligen Geltungsbereich erforderlich sind.

Dazu gehören u. a.:

- An- und Ablegen,
- Wenden auf engem Raum,
- Kurs halten und Kursänderung,
- Mann-über-Bord-Manöver,
- sowie sicheres Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern.

Diese Kernmanöver decken die Anforderungen an die Verkehrssicherheit und Schiffsführung vollständig ab.

Schleusen- und Ankermanöver hingegen sind Sondermanöver, die in der praktischen Ausbildung behandelt, aber nicht als Prüfungsmanöver abverlangt werden sollten.

Denn: Die Fähigkeit, ein Boot sicher zu führen, hängt nicht von der Verfügbarkeit oder Ausführung eines Schleusenmanövers ab.

Die bisherige Prüfungspraxis hat sich in Jahrzehnten bewährt und orientiert sich an sicherheitsrelevanten, reproduzierbaren und prüfungsgerechten Handlungskompetenzen. Die Aufnahme von Anker- und Schleusenmanövern bedeutet eine Abkehr von dieser bewährten Prüfungslogik, ohne dass hierfür eine nachvollziehbare, normative oder sicherheitsrelevante Begründung im Entwurf gegeben wird.

Eine derartige Erweiterung würde zudem zu nicht vergleichbaren Prüfungsbedingungen zwischen verschiedenen Revieren führen – und damit gegen den Grundsatz der Einheitlichkeit und Chancengleichheit der Prüfung verstoßen.

Empfohlene Formulierungsänderung im Entwurf:

„Im praktischen Teil der Prüfung muss der Bewerber nachweisen, dass er die zur sicheren Führung eines Wasserfahrzeugs notwendigen Fahrmanöver und Fertigkeiten beherrscht und zur Anwendung des theoretischen Wissens fähig ist.“

Anker- und Schleusenmanöver sind nicht verpflichtender Bestandteil der praktischen Prüfung.“

Diese Anpassung bewahrt die Einheitlichkeit der Prüfungsanforderungen, berücksichtigt unterschiedliche regionale Gegebenheiten und ermöglicht zugleich, dass derartige Manöver dort, wo sie sinnvoll durchführbar sind, weiterhin in die Ausbildung integriert werden können.

XV. Kleinschifferzeugnis und Personenbeförderung

Die im Entwurf unter „A. Allgemeiner Teil – II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs“ dargestellte Begründung führt zu einer gefährlichen Unschärfe zwischen Personenbeförderung, Ausbildung und sonstiger gewerblicher Nutzung – auch zu ideellen Zwecken - von Sportbooten. Diese Unklarheit muss in einer Stellungnahme unmissverständlich und kritisch adressiert werden.

Insbesondere die vorgesehene Differenzierung zwischen gewerblicher Nutzung, Ausbildung und Personenbeförderung bleibt unklar und kann zu erheblichen Fehlanwendungen in der Praxis führen.

Die Entwurfsbegründung lässt hinsichtlich der Fahrzeugeigenschaft vermissen, ob „eine reine Personenbeförderung ohne Ausbildung“ künftig nur noch mit Fahrzeugen erfolgen darf, „die den Grundsätzen der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO) § 31 ff. entsprechen oder allenfalls im Gelegenheitsverkehr betrieben werden.“

Es wird daher um Klarstellung gebeten, damit gewerbliche Anbieter im Falle einer Personenbeförderung wissen, welchen Voraussetzungen sie und ihr Fahrzeug unterliegen.

Der Verband Deutscher Wassersport Schulen (VdWS) bittet daher ausdrücklich um eine klare gesetzliche oder erläuternde Präzisierung, dass Personenbeförderung ohne Ausbildung nur zulässig ist,

- wenn das Fahrzeug den Anforderungen der BinSchUO entspricht, oder
- im klar abgegrenzten Rahmen des Gelegenheitsverkehrs mit gemieteten Sportbooten erfolgt.

Diese Klarstellung ist insbesondere für gewerbliche Anbieter, die Beförderungen im Rahmen von Schnupperangeboten, Törns oder Transfers anbieten, zwingend erforderlich, um Rechtssicherheit und Haftungsklarheit zu gewährleisten.

Schlussbemerkung:

Der vorliegende Entwurf enthält in seiner derzeitigen Fassung zahlreiche Punkte, die in der praktischen Umsetzung zu erheblichen Problemen, Wettbewerbsverzerrungen und Qualitätsverlusten führen würden.

Die Regelungen müssen praxisgerechter, stufenweise und unter enger Einbindung der anerkannten Wassersportverbände ausgestaltet werden. Nur so lässt sich sicherstellen, dass die Digitalisierung der Prüfungsverfahren nicht zu einer formalen Entwertung der Ausbildung, sondern zu einer qualitätsgesicherten Weiterentwicklung führt.

Wir bitten das Bundesverkehrsministerium daher, die genannten Punkte im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



Dietmar Damith
1. Vorsitzender / President
VDWS e.V.



Rainer Beerfelde
Referat Seerecht
VDWS e.V.

(Der VDWS erklärt sich mit der Veröffentlichung dieser Stellungnahme auf der Internetseite des BMDV einverstanden.)