



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

per Mail

Ihr Schreiben vom 16.10.2025
Ihr Zeichen: WS25/502060101#00016#0006

Berlin, 14.11.2025

Stellungnahme zum neuerlichen Entwurf einer neuen Sportschifffahrtsverordnung

Sehr geehrte Frau Schäfer,

gern nehmen wir die Gelegenheit zur erneuten Stellungnahme zu dem uns freundlicherweise übermittelten Entwurf der kommenden Sportschifffahrtsverordnung wahr.

Wir möchten uns zunächst sehr dafür bedanken, dass im vorliegenden Entwurf viele der von uns als praxisfern kritisierten Regelungen früherer Entwürfe – beispielsweise Zugelassene Stellen, Pflichten der Vermieter, Manövrierfähigkeit usw. – zur Entlastung der Branche gestrichen bzw. verbessert wurden. Diesen Schritt begrüßen wir ausdrücklich.

Nach wie vor sehr enttäuscht sind wir, dass mit dem Kleinschifferzeugnis erneut eine große finanzielle und bürokratische Hürde speziell als „Lex Bunte Flotte“ zu ausschließlich unserem Nachteil geschaffen wird. Unsere Kritik daran erneuern wir hier und verweisen auf unsere bisherigen schriftlichen und sonstigen in Gesprächen vorgetragenen Einlassungen. Dass nur wir künftig passend zum Gelegenheitsverkehr keine Gelegenheitskräfte mehr beschäftigen können, sondern unsere Bootsführer selbst kleinster 5m-Boote hunderte Kilometer weit zu Patentprüfungen zur WSV schicken sollen, ist schon bemerkenswert.

Gleichzeitig nehmen wir zur Kenntnis, dass der Gesetzentwurf eine Modernisierung der bisherigen Regelungen anstrebt und u.a. das bisherige Bootszeugnis durch ein Fahrtauglichkeitsattest ersetzen soll.

Obwohl die Vereinfachung der Verfahren zu begrüßen ist, enthält der vorliegende Entwurf aus unserer Sicht noch drei kritische Punkte, die den Betrieb, die Rechtssicherheit der Betreiber und die wesentlichen Ziele des Gesetzes selbst massiv gefährden.

1. Kritische Lücke bei der Übergangsregelung (Aushöhlung des Bestandsschutzes)

Der Kern des ersten Problems liegt in der Abschaffung des Bootszeugnisses, ohne einen adäquaten Mechanismus für die Aufrechterhaltung des Bestandsschutzes bis zum gesetzlich zugesicherten Datum im Jahr 2032 zu schaffen.

- **Zugesicherter Bestandsschutz:** Bisher war klar geregelt, dass Boote, die unter die alten Regelungen fielen (§ 34 BinSchUO), über ihr Bootszeugnis einen Bestandsschutz bis 2032 genießen.
- **Unzureichende Übergangsregelung:** Der Entwurf sieht nun vor, dass bestehende Bootszeugnisse nur bis zum Ende ihrer jeweiligen Gültigkeit weitergelten sollen.
- **Wegfall der Verlängerung:** Die bisherige Praxis, diese Bootszeugnisse zu verlängern, wird durch die ersatzlose Abschaffung des Instruments unterbunden. Gleichzeitig können keine neuen Bootszeugnisse mehr ausgestellt werden.

Dies führt zu folgender Situation: Einem Betreiber, dessen Bootszeugnis beispielsweise 2028 abläuft, würde der Bestandsschutz entzogen, obwohl dieser gesetzlich bis 2032 zugesichert war. Er kann das Zeugnis nicht mehr verlängern und fällt aus dem Schutz heraus.

Die Einführung des neuen Fahrtauglichkeitsattests löst dieses Problem nicht, da es den spezifischen Status des bisherigen Bestandsschutzes nicht automatisch oder lückenlos bis 2032 fortführt, da sich keinerlei Hinweise auf eine Gleichwertigkeit einer Fahrtauglichkeitsbescheinigung in § 34 BinSchUO finden.

2. Praxisferne ES-TRIN-Anforderungen und Verschärfung durch unklare Einbindung der Berufsgenossenschaft

Ein weiterer, höchst problematischer Punkt ist die Beibehaltung und geplante Verschärfung der Vorschrift, dass Sportboote im Gelegenheitsverkehr (neu § 37) die Anforderungen der Artikel **14.01 bis 14.06, 14.08, 14.09, 14.11 und 14.13 ES-TRIN** "sinngemäß" erfüllen müssen.

Das Grundproblem:

Diese Anforderung ist bereits geltendes Recht. Sie ist jedoch derart praxisfern und unbestimmt, dass sie in der Vergangenheit zu erheblichen Unsicherheiten führte und kaum konsequent durchgesetzt wurde. Die genannten ES-TRIN-Artikel sind für die gewerbliche Großschifffahrt konzipiert und lassen sich baulich nicht auf kleine Sportboote übertragen. Die Auslegung von "sinngemäß" bleibt völlig unklar.

Die Verschärfung im Entwurf:

Statt diesen unhaltbaren Zustand durch praxisnahe Regeln für Sportboote zu beenden, sieht der Entwurf nun eine zusätzliche Verschärfung vor. Die "zugelassene Stelle" (Sachverständiger) soll die

Berufsgenossenschaft (BG) beteiligen und den Nachweis "auf Vorschlag der zuständigen Berufsgenossenschaft" erteilen.

Diese Neuregelung verschlimmert die Situation massiv:

- **Unklare Kompetenz:** Die Formulierung "auf Vorschlag" ist rechtlich extrem schwammig und gleichzeitig weitreichend. Es ist unklar, ob die BG hier ein Vetorecht erhält oder ob der "Vorschlag" bindend ist.
- **Neue Abhängigkeit:** Der Unternehmer kann sich nicht mehr auf das Urteil eines zugelassenen Sachverständigen verlassen. Dieser muss sich nun faktisch eine "Erlaubnis" bei der BG einholen, deren Ermessensspielraum bei der Auslegung der praxisfernen ES-TRIN-Regeln völlig ungeklärt ist.
- **Keine Lösung:** Das Kernproblem – die technische Unanwendbarkeit von Großschiffverkehrsregeln auf Sportboote – wird nicht gelöst. Stattdessen wird eine weitere, unklare administrative Hürde geschaffen.

3. Fehlende Abgrenzung zur "verdeckten Personenbeförderung"

Ein einhelliger Wunsch aller Beteiligten im Gesetzgebungsverfahren war es, die weit verbreitete Praxis der "verdeckten Personenbeförderung" effektiv zu unterbinden. Das Hauptproblem war stets die exekutive Unmöglichkeit, vor Ort nachzuweisen, ob ein Sportboot "mit" Schiffsführer (also Personenbeförderung) oder "ohne" (Bareboat-Charter) vermietet wurde.

Der neue Entwurf vermag dieses zentrale Problem nicht zu beheben, obwohl dies eine wesentliche Vorgabe war.

- Der Entwurf verlangt neuerdings, im Mietvertrag den Schiffsführer zu benennen. Dies ist richtig und wichtig, greift allein jedoch viel zu kurz.
- Es fehlt die **zwingende Verpflichtung des Vermieters**, den Mieter unmissverständlich darauf hinzuweisen, dass er – sofern es sich nicht um Gelegenheitsverkehr nach § 37 handelt – die **volle Verantwortung für den Schiffsführer** übernimmt, selbst wenn dieser vom Vermieter nur "vermittelt" wurde.
- Solange diese Abgrenzung fehlt, wird die bisherige Umgehungspraxis unverändert fortbestehen.

Um das Geschäftsmodell der verdeckten Personenbeförderung auszutrocknen, muss die Exekutive einen klaren Ansatzpunkt erhalten.

Forderungen

Wir bitten den Sie dringend, den Gesetzentwurf an diesen Stellen nachzubessern:

1. Sicherung des Bestandsschutzes:

Es muss eine unmissverständliche Übergangsregelung geschaffen werden, die den einmal gewährten Bestandsschutz für alle Inhaber eines gültigen Bootszeugnisses lückenlos bis zum 31.12.2032 sichert, unabhängig vom individuellen Ablaufdatum des aktuellen Dokuments.

2. Praxisgerechte technische Anforderungen statt ES-TRIN:

Der pauschale Verweis auf die genannten ES-TRIN-Artikel für Sportboote muss gestrichen werden. Die nun geplante, unklare Zwangsbeteiligung der Berufsgenossenschaft ist ebenfalls abzulehnen. Wir fordern stattdessen die Entwicklung spezifischer, verhältnismäßiger und praxisnaher technischer Anforderungen, die exakt auf die Besonderheiten der Fahrgastbeförderung mit Sportbooten zugeschnitten sind.

3. Wirksame Unterbindung der verdeckten Personenbeförderung:

Es muss eine verpflichtende Angabe im Mietvertrag eingeführt werden, die klar deklariert, ob es sich um eine Miete im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs (nach § 37) handelt oder nicht. Nur durch eine solche Deklarationspflicht (ggf. ergänzt um die o.g. Aufklärungspflicht des Vermieters) erhält die Exekutive einen Ansatzpunkt, um Umgehungsgeschäftsmodelle zu erkennen und zu unterbinden.

Wir bitten höflich um Berücksichtigung unserer Anmerkungen im weiteren Gesetzgebungsverfahren. Gegen die Veröffentlichung dieser Stellungnahme im Rahmen des Verfahrens haben wir keine Einwände.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Bunte Flotte Schifffahrtsverband e.V.



Nicolaus Cüppers
Vorsitzender