

Dt. Ruderverband e.V., Ferd.-Wilh.-Fricke-Weg 10, 30169 Hannover

Bundesministerium für Verkehr

Referat WS 25

Abteilung Wasserstraßen, Schifffahrt

Per E-Mail: ref-ws25@bmdv.bund.de

**Fachressort Ruderreviere, Umwelt, Technik
und Klima**

Michael Stoffels
Fachressortvorsitzender

14. November 2025

Seite 1/5

Stellungnahme des Deutschen Ruderverbandes zum Referentenentwurf der Verordnung zur Neuregelung von Vorschriften in der Sportschifffahrt und zur Änderung von Vorschriften im Schifffahrtsrecht vom 16.10.2025

Sehr geehrte Damen und Herren,

ergänzend zur Stellungnahme des Deutschen Olympischen Sportbunds vom 14.11.2025, dessen Argumente und Forderungen übernommen werden, übersende ich Ihnen die Stellungnahme des Deutschen Ruderverbandes mit der Bitte um Berücksichtigung.

Es bestehen keine Einwände gegen die Veröffentlichung der Stellungnahme im Internet.

Die Stellungnahme konzentriert sich auf

1. die Verständlichkeit des Referentenentwurfs in Hinblick auf die Definitionen für Ruderboote in Verbindung mit Vermietung und erforderlichen Erklärungen,
2. die 15 PS-Regelung für die Fahrerlaubnispflicht und
3. den Nachweis der Fahrerlaubnis und die Anerkennung von Verbandsscheinen

Teil 1.

§ 2 Nr. 10 Vermietung

Bei den im Deutschen Ruderverband (DRV) organisierten etwa 480 Rudervereinen ist es üblich, dass bei Wanderfahrten oder Regatten **§ 2 Nr. 1** (Sport- und Freizeitnutzung) gegen ein kleines Entgelt oder im Tausch Boote an Gruppen von Mitgliedern eines DRV-

Deutscher Ruderverband e.V.
Ferdinand-Wilhelm-Fricke-Weg 10
30169 Hannover
T +49 (0)511 980 940 -0 / Fax: -25

Amtsgericht Hannover, VR 3047
Steuernummer: 25/206/21626
UID: DE115665464

Vertretungsberechtigter Vorstand
Vorstand n. § 26 BGB:
Alexander Kersten
Robert Sens
Sina Burmeister

Bankverbindung
Sparkasse Hannover
IBAN: DE06 2505 0180 0000 1238 62
SWIFT-BIC: SPKHDE2HXXX

Internet
 rudern.de
 info@rudern.de
 rudern.de
 rudern

Rudervereins verliehen werden, um lange Transporte gleichwertiger Boote zu vermeiden, ohne dass ein Mitglied des verleihenden Vereins teilnimmt („Rollsitzgeld“). Einige Vereine erheben sogar von ihren eigenen Mitgliedern und bei Gemeinschaftswanderfahrten oder Rengemeinschaften entsprechende Beträge. Der Deutsche Ruderverband empfiehlt für den Verleih von Booten an Mitglieder eines anderen Vereins zurzeit 5 Euro pro Bootsplatz oder Rollsitz, unabhängig von Alter und Art des Bootes.

Die Formulierung der gewerbsmäßigen Nutzung in **§ 2 Nr. 3** schließt nicht aus, dass diese ohne Gewinnerzielungsabsicht gegenüber einem unbestimmten Personenkreis (oder sind Mitglieder eines DRV-Vereins ein definierter Personenkreis?) angebotene nachhaltige Dienstleistung zu einem erhöhten Aufwand bei den Herstellern der Boote und der Vereine bei diesem Verleih/Tausch führt.

Denn in Teil 4 Vermietung des Referentenentwurfs wird in **§ 24 Geltungsbereich und § 25 Anforderung an Mietfahrzeuge** u. a. für muskelbetriebene Boote bei der Sport- und Freizeitnutzung eine Herstellererklärung nach dem Muster der Anlage 7 verlangt, dass

1. das Wasserfahrzeug über einen ausreichenden Restauftrieb verfügt, der ihn auch im vollgeschlagenen Zustand schwimmfähig hält,
2. das verwendete Baumaterial sicherstellt, dass das Wasserfahrzeug sicher betrieben werden kann und
3. die Stabilität des Wasserfahrzeugs im Hinblick auf die für es zulässige Personenanzahl gegeben ist.

Eine Hochrechnung der bei den Mitgliedsvereinen des Deutschen Ruderverbandes vorhandenen Renn- und Trainingsruderbooten ergibt eine Zahl von über 2.000 erforderlichen Herstellererklärungen, die den Rudervereinen zugestellt oder von ihnen eingefordert werden müssten.

Der DRV besteht aus etwa 480 Mitgliedervereinen mit 86.000 Mitgliedern. Ein Ruderverein mit 650 Mitgliedern wie der Neusser Ruderverein besitzt 90 Rennruder- und 65 Trainingsboote, die jährlich genutzt werden, also etwa 25 Boote pro 100 Mitglieder vom Einer über die meistgenutzten Vierer mit oder Fünfer ohne Steuermann zum Achter mit Stm. oder Barken und Kirchbooten mit bis zu 15 Plätzen im Boot. Das wären bei 86.000 Mitgliedern etwa 21.500 Boote, von denen etwa 10 % (2.150) pro Jahr in irgendeiner Form für Wettkämpfe oder Wanderfahrten ausgeliehen werden. Die Eigenschaften dieser Boote ändern sich über viele Jahre nicht, so dass eine Wiederholung der Herstellererklärung keinen Sinn macht.

Außer in der Zeit der Umstellung von Holzbooten auf Kunststoffboote Ende der 70-er-Jahre sind keine Ruderboote bekannt, die die oben genannten drei Kriterien nicht erfüllen würden. Abgesehen von nicht mehr existierenden Bootswerften wären die von dem etwa ein Dutzend aktiven Werften vor allem aus Deutschland, aber auch aus Ländern wie Österreich, Niederlanden, Italien, China, USA hergestellten Sportruderboote allen Verantwortlichen in den Rudervereinen vertraut, so dass zumindest eine rückwirkende Erklärung außer dem großen bürokratischen Aufwand für Hersteller und Vereine dazu führen könnten, dass die nachhaltige Verleih- oder Vermietpraxis durch die Rudervereine aus Haftungsgründen nach **§ 52 Ordnungswidrigkeiten** zukünftig unterbunden wird.

Dies gilt erst recht für

§ 26 Technische Zulassung und Anforderung

In der EU-Sportboot-Richtlinie 2013/53/EU heißt es:

Diese Richtlinie gilt nicht für folgende Produkte:

a)...

i) ausschließlich für Rennen bestimmte und vom Hersteller entsprechend gekennzeichnete Wasserfahrzeuge, einschließlich Rennruderbooten und Trainingsruderbooten.

De facto sind alle von den Rudervereinen verwendeten Boote mindestens als Trainingsruderboote zu betrachten, auch wenn sie zum Training im Breitensport, in der Ausbildung und auf Wanderfahrten verwendet werden. Der Bewegungsablauf ist der gleiche wie in den bei klassischen Regatten verwendeten Rennbooten.

Im Referentenentwurf der Sportboot-Verordnung wird nun über die §§ 24/25 hinaus in **§ 26 Abs. 6** für diese Sportboote zusätzlich ein Gutachten verlangt:

*Ein muskelkraftbetriebenes Sportboot, für den ein Nachweis über die Fahrtauglichkeit ausgestellt werden soll und das den Anforderungen der Verordnung über Sportboote und Wassermotorräder in Verbindung mit der Richtlinie 2013/53/EU nicht entsprechen muss, muss über einen ausreichenden Restauftrieb verfügen, der ihn auch in überflutetem **und vollbesetztem** sowie ausgerüstetem Zustand schwimmfähig erhält. Der ausreichende Restauftrieb, die geeigneten Maßnahmen, das höchstzulässige Beladungsgewicht und die daraus resultierenden Beladungszustände sind im **Gutachten nach § 28 Absatz 1 Nummer 3** zu dokumentieren.*

Diese Anforderung (... einen ausreichenden Restauftrieb verfügen, der ihn auch in überflutetem **und vollbesetztem** sowie ausgerüstetem Zustand schwimmfähig erhält) wird sowohl vom Welt-Ruderverband in seinen FISA-Guidelines als seit 2014 auch vom Deutschen Ruderverband in seiner DRV-Sicherheitsrichtlinie gestellt. Allerdings ist dazu bisher kein Gutachten über die Herstellererklärung bzw. -Plakette im Boot hinaus erforderlich.

Diese Anforderung wird grundsätzlich bei allen Sportruderbooten eingehalten. Manövrierfähig sind Sportruderboote damit bis auf wenige Ausnahmen nicht mehr. Im Teil 2 wird auch ausgeführt, dass die meisten Havarien mit einem Sportruderboot nicht zum Vollschlagen, sondern zur Kenterung führen, bei der es zur Selbstrettung auf die Schwimmfähigkeit von Boot und Mannschaft ankommt.

§ 25 Abs. 2

Absatz 1 gilt nicht für

ein Windsurfbrett, Stehpaddelbrett oder vergleichbares Fahrzeug ohne Antriebsmaschine, ...

Hinweis: Es gibt auch mit einer vollwertigen Rudereinrichtung ausgerüstete Boards.

§ 35 Ausrüstung an Bord

§ 35 Abs. 2: An Bord eines muskelkraftbetriebenen Sportbootes muss abweichend von Absatz 1 mindestens folgende Ausrüstung an Bord vorhanden sein:

- 1. für jede Person an Bord eine Rettungsweste nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 oder eine Schwimmhilfe der Norm DIN EN ISO 12402-5, Ausgabe April 2021, und*

2. *geeignete Vortriebsmittel, mindestens ein Paar schwimmfähige Paddel, Doppel- oder Stechpaddel oder ein Paar Riemen.*

Die meisten Ruderer besitzen eine persönliche Rettungsweste und bringen sie bei Bedarf bei der Ausleihe eines Ruderbootes selbst mit.

Der Begriff für zwei Ruder pro Person lautet Skulls. Ruder für einseitiges Rudern heißen Riemen, davon sind mindestens zwei Ruderer mit je einem Exemplar erforderlich. Ein Ruderboot ohne Skulls oder Riemen ist nicht fahrbar. Skulls und Riemen sind über Ausleger und Dollen mit dem Boot fest verbunden.

Zusammenfassend enthält der Referentenentwurf bezogen auf die vereins- und verbandsgebundenen Ruderboote durch die Verkettung von Definitionen zahlreiche Ungereimtheiten, die mindestens zu Missverständnissen, neuen bürokratischen Herausforderungen für Hersteller und Nutzer und im schlimmsten Fall zur Behinderung der Ausübung des Rudersports führen.

Der Deutsche Ruderverband bittet in der neuen Sportboot-VO um eine durchgängig eindeutige und unbürokratische Darstellung der Pflichten und Rechte für muskelbetriebene Sportboote gemeinnützig anerkannter Organisationen. Zielführend könnten dazu eine Differenzierung der Regelungen für muskelbetriebene Sportboote und die Ausnahme gemeinnütziger Sportverbände und -vereine sein.

Teil 2.

§ 11 Ausnahmen von der Fahrerlaubnispflicht

Der Deutsche Ruderverband hält die Führerscheinfreiheit bis 11,03 Kilowatt bzw. 15 PS bei motorisierten Wasserfahrzeugen auf vielen touristisch und wassersportlich genutzten Gewässern für schädlich. Vor allem im Umfeld der Ballungsräume behindern Partyflöße, Hausboote und Motorboote verschiedener Größenklassen (groß und langsam oder aber klein und schnell) die sportliche Betätigung von Ruderern und Kanuten durch mangelndes Verständnis der Verkehrsregeln, fehlende Rücksichtnahme in Form unnötigen Wellengangs, unangemessene Geschwindigkeit und vor allem Ungeschicklichkeit bei Schleusenvorgängen (wo ist die Bremse?). Auch wenn argumentiert wird, dass es seit Freigabe von 15 statt 5 PS keine signifikante Erhöhung der Unfälle mit solchen Booten gegeben habe, ist dies wohl vor allem der Vorsicht der anderen Verkehrsteilnehmer auf dem Wasser zu verdanken (z. B. niemals mit einem Ruderboot vor einem Hausboot in eine Schleuse fahren! Ruder halt, um durch schnelles Fahren entstandene Wellen durch Parallellegen und Abstützen abzufangen).

Die Unfallmeldeliste des Deutschen Ruderverbandes für Unfälle mit Rettungseinsatz für Ruderer und Ruderinnen enthält für die letzten 13 Jahre seit Einführung der 15-PS-Regel zwar keine Havarien mit Hausbooten, Partyflößen, Wassermotorrädern und Fun-Motorboote.

Allerdings gibt es zahlreiche Informationen zu Beinahe-Unfällen sowie Kollisionen ohne Personenschaden. Kenterungen und Vollschnagen von Ruderbooten durch erhöhten Wellengang durch Wind, Frachtschiffe und Sportmotorboote sind durchaus nicht ungewöhnlich, sind aber vor allem zur belebten Sommersaison durch richtiges Verhalten der

Rudermannschaft und auch in diesem Zustand schwimmfähigen Booten beherrschbar. Im Regelfall schwimmt die Mannschaft mit dem Boot als Rettungsmittel zum nächsten Ufer, kippt das Wasser aus und steigt zur Weiterfahrt wieder ins Boot ein. In den kälteren Jahreszeiten und auf wellenanfälligen Gewässern erhöhen Rettungswesten die Sicherheit.

Ich verweise hier auf eine TV-Reportage des ARD bzw. RBB:

<https://www.ardmediathek.de/film/rbb24-reportage-bootsalarm-chaos-auf-havel-und-spreewald/Y3JpZDovL3JiYi1vbmxpbmUuZGUvYm9vdHNhbGFyYS1jaGFvcy1hdWYtaGF2ZWwtdW5kLXNwcmVl>.

Des Weiteren verweise ich auf die Ihnen vorliegende Stellungnahme der Initiative IGeL vom 12.11.2025, insbesondere den darin enthaltenden Artikel von Dr. Harald Krebs aus der Fachzeitschrift Die Polizei 8/2024 „Führerschein für besondere Motorboote“. Hierin wird die mangelhafte statistische Grundlage als Argument für die Unfallfreiheit kritisiert.

In den Niederlanden wird die Führerscheinfreiheit für motorisierte Sportboote bis 20 m Länge auf eine Geschwindigkeit von max. 20 km/h begrenzt (Klein Vaarbewijs).

<https://www.rijksoverheid.nl/wetten-en-regelingen/productbeschrijvingen/klein-vaarbewijs>

Der Deutsche Ruderverband befürwortet die Rückkehr zur alten 5 PS-Regel oder zu einer Geschwindigkeitsregelung von max. 20 km/h wie in den Niederlanden.

Teil 3.

§ 10 Nachweis der Fahrerlaubnis; Anerkennung von Verbandsscheinen

Der Deutsche Ruderverband lehnt die Abkehr von der bisherigen Fahrerlaubnispflicht mit der Vergabe durch den Deutschen Motoryachtverband (DMYV) und den Deutschen Seglerverband (DSV) ab. Er befürchtet einen Qualitätsverlust gegenüber den bisherigen Fahrerlaubnissen durch die Vergabe der Verbandsscheine durch den möglicherweise billigsten Anbieter.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Michael Stoffels

Alexander Kersten (Vorstand)