

## **Antrag**

**der Abgeordneten Patrick Döring, Hans-Michael Goldmann, Detlef Parr, Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP**

### **Sport- und Freizeitschiffahrt in Deutschland erleichtern**

Der Bundestag wolle beschließen:

#### **I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:**

Die Regelungen in der deutschen Sport- und Freizeitschiffahrt zur Erlangung eines Führerscheins sind verwirrend und überkomplex. Im europäischen Vergleich hat Deutschland die mit Abstand strengsten Vorschriften, ohne dass dadurch ein deutlicher Sicherheitsvorteil gewonnen würde. Während z. B. in Großbritannien, Irland und Skandinavien keinerlei Führerscheinplicht besteht, müssen in Deutschland für Boote mit mehr als 3,68 KW (5 PS) Leistung unterschiedliche Führerscheine für die Binnen- und Seeschiffahrt erworben werden. Neben amtlich vorgeschriebenen Führerscheinen existieren amtlich empfohlene Verbandszertifikate und unterschiedlichste Regelungen auf Bundes- und Landesgewässern.

Eine Zusammenfassung der Amtlichen Bootsführerscheine Binnen und See erscheint daher unbedingt sinnvoll. Dies führt zwar zu einem etwas erweiterten Umfang dieser Prüfung. Im Vergleich zu dem Aufwand, der bisher betrieben werden muss, um – wie 95 Prozent aller Sportbootführer – die Führerscheine Binnen und See zu erwerben, wäre der Prüfungsumfang jedoch deutlich geringer, da redundante Inhalte entfallen. Damit wird eine unnötig hohe Einstiegschürde in die Sport- und Freizeitschiffahrt gesenkt und mittelbar auch die Entwicklung des Wassersports auch unter touristischen Gesichtspunkten in Deutschland gefördert.

Dies bedeutet keinen Verlust an Sicherheit. Die Erfahrungen belegen, dass Sicherheit in der Sport- und Freizeitschiffahrt nicht durch eine restriktive Füh-

erscheinregelung erreicht wird. Im Gegenteil produziert dies bisweilen sogar kontraproduktive Effekte: So sind Boote mit weniger als fünf PS in Gefahrensituation eigentlich allgemein untermotorisiert, werden aber durch die Eigner nicht aufgerüstet, um der Führerscheinplicht auszuweichen. Eine internationale Studie zu Führerscheinregelungen in 30 Ländern hat deutlich aufgezeigt, dass es keinen direkten Zusammenhang zwischen den Führerscheinvorschriften und der Unfallhäufigkeit gibt. Dies wird auch durch die Erfahrungen mit den Charterregelungen in Deutschland nachgewiesen: Auf den für diese Regelung zugelassenen Wasserwegen sind die Unfallzahlen für Charterer ohne amtlichen Sportbootführerschein (Charterbescheinigung) kaum höher als die von Charterern mit Sportbootführerschein: Auf 7 500 Charterverträge kamen 2005 nur 70 Unfälle, davon 83 Prozent mit weniger als 1 000 Euro Schaden. 34 dieser Unfälle wurden von Fahrern mit Charterbescheinigung verursacht, die 41 Prozent aller Verträge ausmachten; 36 Unfälle gingen auf das Konto von Fahrern mit Sportbootführerschein (59 Prozent aller Charterverträge).

Dies zeigt eindrücklich, dass es bei der Sport- und Freizeitschiffahrt dort, wo das Risiko- und Gefährdungspotential generell niedrig ist, es weniger darauf ankommt, dass der Bootsführer einen Führerschein besitzt, sondern dass die Teilnehmer umsichtig handeln und die notwendigen praktischen Kenntnisse präsent sind, die z. B. für die Charterbescheinigung durch eine konzentrierte mehrstündige theoretische und praktische Einweisung vermittelt werden.

Wo das Risiko- und Gefährdungspotential höher ist – auf stark befahrenem oder wildem Gewässer oder auf hoher See –, ist eine gute Ausbildung indes sinnvoll. Allerdings gilt auch hier, dass die Vermittlung praktischer Grundlagen wichtiger ist als theoretisches Wissen. Denn anders als im Straßenverkehr wird die Bootsführung im Bereich der Sport- und Freizeitschiffahrt nur über wenige Wochen im Jahr ausgeführt. Auch sind Boote und Yachten in ihrer Konstruktion und Größe sowie insbesondere Manövrierfähigkeit sehr unterschiedlich. Die praktische Grundlagenausbildung muss deshalb bei der Ausbildung und Prüfung stärker gewichtet werden. Bereits vorhandene praktische Vorkenntnisse können deshalb auch ganz oder teilweise von der Verpflichtung zur praktischen Ausbildung entbinden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- so schnell wie möglich das erfolgreiche Modell des Charterscheins auf weitere gefährdungsarme Strecken auszudehnen und die führerscheinfreien Reviere zu touristisch und wirtschaftlich interessanten Streckennetzen zu verknüpfen; dies gegebenenfalls auch unter Einbeziehung kurzer, mäßig befahrener Strecken von Wasserstraßen der Berufs- und Verkehrsschiffahrt;
- unter Berücksichtigung internationaler Erfahrungswerte zu überprüfen, ob eine Bindung der Mindestausrüstungsstandards für Sportboote, insbesondere Charteryachten, an das jeweilige Fahrtgebiet anstatt an die Schiffsgröße sinnvoll ist;
- des Weiteren einen über die 5-PS-Regelung hinausgehenden unregulierten Einstiegsbereich in die Sport- und Freizeitschiffahrt zu definieren. Die Führerscheinplicht darf nur für Fahrzeuge bzw. Verkehrsflächen mit wesentlichem Gefährdungspotential verpflichtend sein. Die Definition des Gefährdungs- und Risikopotentials muss unter Berücksichtigung internationaler Erfahrungswerte erfolgen;
- die amtlichen Bootsführerscheine Binnen und See zu einem Allgemeinen Amtlichen Bootsführerschein (AAB) zusammenzufassen;
- die Ausbildung und Prüfung zum AAB stärker auf relevante praktische Grundfähigkeiten abzustellen und im Sinne eines modularen Aufbaus des

Systems die Ausbildungsverpflichtungen bei vorhandenen praktischen Vorkenntnissen zu reduzieren. Eine praktische Einweisung ist als Äquivalent zu einem theoretischen Sachkundenachweis z. B. für die Funkzeugnispflicht zu akzeptieren;

- in die Diskussions- und Entscheidungsprozesse zu diesen Fragen alle interessierten Kreise und Verbände einzubeziehen.

Berlin, den 11. Januar 2007

**Dr. Guido Westerwelle und Fraktion**

