

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Joachim Hacker, Sören Bartol, Sabine Bätzing-Lichtenthäler, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/9442 –**

### **Geplante Neuregelung für Sportbootführerscheine und Charterscheine**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Fraktionen der CDU/CSU und FDP haben die Bundesregierung im Antrag „Neue Impulse für die Sportbootschifffahrt“ (Bundestagsdrucksache 17/7937) unter anderem aufgefordert, die Regelungen für die Sportbootführerscheine im Hinblick auf eine Anhebung der Grenze für die Führerscheinplicht auf 11,4 kW (15 PS) zu ändern sowie die Gebiete für die Charterscheinregelung auszuweiten.

In einer Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages wurden seitens der eingeladenen Sachverständigen, vor allem in Bezug auf die genannten Forderungen, erhebliche Bedenken geäußert. So hat die Wasserschutzpolizei Brandenburg – in Abstimmung mit den Wasserschutzpolizeien der anderen Länder – eine Anhebung der PS-Zahl für die Führerscheinplicht allenfalls in Kombination mit der Einführung eines Mindestalters und einer Versicherungs- sowie Kennzeichnungspflicht befürwortet. Auch die Ausdehnung der Gebiete für die Charterscheinregelung auf die Ostsee und Binnenwasserstraßen mit gewerblichem Verkehr wurde wegen der erhöhten Anforderung an Schiffsführer mehrheitlich abgelehnt.

Der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) sowie mehrere Wassersportspitzenverbände haben sich im Rahmen der Anhörung ebenfalls kritisch zu der geplanten Neuregelung geäußert und befürchtet, dass eine Anhebung der Grenze für die Führerscheinplicht auf 11,4 kW (15 PS) erhebliche Auswirkungen auf den Wassersport und Wassertourismus haben wird. Sollten künftig deutlich schnellere und schwerere Boote ohne Führerschein gefahren werden, so wäre der nichtmotorisierte Wassersport der Gefahr ausgesetzt, auf mehr ungeübte Bootsführer zu treffen, die die grundlegenden Verhaltensregeln auf dem Wasser nicht beherrschen.

Trotz der Bedenken der Sachverständigen wurde der Antrag auf Bundestagsdrucksache 17/8482 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP am 26. Januar 2012 beschlossen. Dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung obliegt nunmehr die Änderung der für die Sportbootschifffahrt geltenden Verordnungen.

1. Welche Verordnungen und Gesetze werden im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) derzeit im Einzelnen überarbeitet, um die im Antrag „Neue Impulse für die Sportbootschifffahrt“ auf Bundestagsdrucksache 17/7937 enthaltenen Forderungen umzusetzen?

Neben den beiden Sportbootführerscheinverordnungen See und Binnen sind das die See-Sportbootverordnung, die Binnenschifffahrt-Sportbootvermietungsverordnung sowie die Binnenschifferpatentverordnung.

2. Welche Änderungen sind im Einzelnen geplant?

Die Prüfung zur Umsetzung der angesprochenen Forderung des Deutschen Bundestages nach Anhebung der Führerscheinfreigrenze läuft noch. Es liegt ein Verordnungsentwurf vor, der sich in der Abstimmung befindet. Zur Ausweitung der Charterscheinregelung siehe die Antwort zu Frage 7.

3. Wann sollen die geplanten Änderungen in Kraft treten?

Es ist angestrebt, die Änderungen im Führerscheinrecht noch in dieser Wassersportsaison in Kraft treten zu lassen.

4. Wie gedenkt die Bundesregierung, den in der Anhörung geäußerten Bedenken der Sachverständigen Rechnung zu tragen?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) nimmt die geäußerten Bedenken ernst. Sollten aufgrund der anstehenden Änderungen tatsächlich negative Auswirkungen in Bezug auf die Unfallhäufigkeit und -schwere festzustellen sein, wird das BMVBS die entsprechenden Konsequenzen ziehen.

5. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Erhöhung der PS-Zahl für die Führerscheinpflcht mit der Einführung eines Mindestalters oder einer Versicherungs- und/oder Kennzeichnungspflicht für Sportboote zu kombinieren?

In der Binnenschifffahrt existiert aufgrund der Vorgaben der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung sowie der Polizeiverordnungen für Rhein, Mosel und Donau bereits gegenwärtig für Rudergänger ein Mindestalter von 16 Jahren. Hieran soll festgehalten werden. Die Regelungen im Seebereich sollen hieran angeglichen werden. Eine Versicherungspflicht wird nicht eingeführt. Die Regelungen zur Kennzeichnungspflicht werden vorerst nicht geändert.

6. Wenn nein, warum nicht?

Im Vorfeld des Bundestagsbeschlusses „Neue Impulse für die Sportbootschifffahrt“ geäußerte Forderungen nach Einführung einer obligatorischen Haftpflichtversicherung in der Sportschifffahrt werden nicht umgesetzt. Dem BMVBS liegen keine Angaben darüber vor, dass eine fehlende Haftpflichtversicherung in der Vergangenheit die Schadensregulierung bei Unfällen in der Sportschifffahrt verhindert hätte. Darüber hinaus würde eine gesetzlich angeordnete Versicherungspflicht für Bootseigner bzw. Schiffsführer von Sport-

booten eine Ungleichbehandlung gegenüber der Berufsschifffahrt bedeuten. Dort existiert derzeit keine Versicherungspflicht<sup>1</sup>.

Das BMVBS strebt an, künftig die Regelungen zur Kennzeichnungspflicht von Sportbooten zu vereinheitlichen, um Unterschiede im See- und Binnenbereich zu beseitigen und eine anwenderfreundlichere Regelung zu schaffen.

7. Auf welche konkreten Reviere und Wasserstraßen soll die Charterscheinregelung ausgedehnt werden?

Die Charterscheinregelung soll für den Binnenbereich als nächstes ausgedehnt werden auf die/den

Oranienburger Kanal von km 21,01 bis km 28,77,

Oranienburger Havel von km 0,13 bis km 3,91

(beide Wasserstraßen gehören zur Havel-Oder-Wasserstraße),

Peene (nunmehr Gesamtstrecke von km 2,50 bis km 98,16; bisher galt die Regelung nur von km 2,50 bis km 34,9 bzw. bis km 98,16 für Inhaber des Sportbootführerscheins-See),

Saale von km 20,00 bis km 89,20 (damit fast die komplette Saale, nur der Bereich von km 115,22 bis km 124,16 fallen weiterhin nicht unter die Regelung),

Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) von km 45,11 bis km 130,16 und

die komplette Hohennauener Wasserstraße.

Inwiefern die Charterscheinregelung auf Seeschifffahrtsstraßen ausgeweitet werden kann, bedarf noch weiterer Prüfung.

8. Wie hoch ist der gewerbliche Schiffsverkehr auf diesen Wasserstraßen bezogen auf die Anzahl der Schiffe und Tonnage pro Jahr?

Bei den Wasserstraßen(-abschnitten), auf die die Charterscheinregelung ausgedehnt werden soll, handelt es sich um Wasserstraßen ohne bzw. ohne nennenswerten Güterverkehr. Auf diesen Wasserstraßen ist auch nicht mit relevanten Zuwächsen des Güterverkehrs zu rechnen, zumal die Infrastruktur nur den Verkehr kleiner Fahrzeuge mit geringem Tiefgang zulässt. Dies gilt insbesondere für den Oranienburger Kanal, die Oranienburger Havel sowie die Hohennauer Wasserstraße. Auf der Peene, der Saale und der SOW findet Güterverkehr in sehr geringem Umfang statt. Nach Zahlen des Statistischen Bundesamts wurden auf der Peene im Jahr 2010 rd. 10 000 Tonnen und auf der Saale rd. 8 000 Tonnen transportiert. Auf dem relevanten Abschnitt der SOW zwischen Kersdorf und Eisenhüttenstatt wurden nach der Schleusenstatistik zwischen 97 000 Tonnen (Kersdorf) und 40 000 Tonnen (Eisenhüttenstadt) transportiert. Die Prognose bis 2025 geht für die drei letztgenannten Wasserstraßen von ungefähr gleichen Güterzahlen aus.

9. Welche Prognosen zur zukünftigen Entwicklung des gewerblichen Schiffsverkehrs liegen dem BMVBS für diese Wasserstraßen vor?

Siehe die Antwort zu Frage 8.

<sup>1</sup> Im Rahmen der Umsetzung europäischer Vorgaben wird künftig im Seebereich eine Versicherungspflicht für Seeschiffe ab 300 BRZ (Bruttoraumzahl) eingeführt für sog. Seeschäden; für Seeschiffe, die für mehr als zwölf Fahrgäste zugelassen sind, ist ebenfalls eine Haftpflichtversicherung zur Abdeckung von Personenschäden geplant. Die Sportschifffahrt ist hiervon im Regelfall nicht betroffen.

10. Auf welchen Bundeswasserstraßen werden weniger als 0,5 Millionen Tonnen Güterverkehr pro Jahr befördert?

Eine nach dem Güterverkehrsaufkommen sortierte Wasserstraßenübersicht liegt nicht vor. Grundsätzlich kann jedoch festgehalten werden, dass in den für den Sportbootverkehr relevanten Revieren auf Wasserstraßen der Klasse III (= für kleinere Binnenschiffstypen geeignet) und darunter nur in sehr geringem Umfang Güterverkehr stattfindet. In jedem Fall liegt er deutlich unterhalb eines Gütertransports von 0,5 Mio. Tonnen Güterverkehr pro Jahr, i. d. R. sogar deutlich unter 0,1 Mio. Tonnen pro Jahr.

11. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die erwarteten Zuwächse in der Sportbootschifffahrt durch die neuen Regelungen für Sportbootführerscheine?

Die Folgen der Wirtschaftskrise, der bereits in der Freizeitschifffahrt spürbare demographische Wandel (das Durchschnittsalter der Bootseigner liegt bei 56 Jahren) sowie konkurrierende Freizeitangebote haben die Sportschifffahrt in den letzten Jahren beeinflusst. Inwiefern daher Zuwächse zu erzielen sind, bleibt abzuwarten.

12. Wie wird die Bundesregierung im Falle eines erhöhten Sportbootaufkommens den daraus resultierenden Gefahren für Schutzgebiete entgegenzutreten?

Der Erlass von Befahrensregelungen zum Schutz von Flora und Fauna ist bereits gegenwärtig ein geeignetes Mittel, um Gefährdungen der Schutzgebiete angemessen zu begegnen.

13. Welche Auswirkungen auf den Wassersport und den Wassertourismus erwartet die Bundesregierung nach Inkrafttreten der geplanten Änderung der Verordnung?

Die Motoren- und Bootsbauerbranchen werden sich aller Voraussicht nach auf die Neuerung in Bezug auf die Führerscheinfreigrenze einstellen. Hierdurch wird sich ein neues Marktsegment eröffnen. Sollte es zu einem wassertouristischen Zuwachs kommen, dürfte hiervon in erster Linie die Charterbranche profitieren. Mittelbar positiv dürfte sich ein Zuwachs im Charterbereich auch auf das Gaststätten- und Hotelgewerbe an den wassertouristisch interessanten Regionen an Nord- und Ostsee bzw. Brandenburg auswirken.

14. Beabsichtigt die Bundesregierung, für Wasserfahrzeuge, die ohne Führerschein gefahren werden dürfen, eine Geschwindigkeitsbeschränkung einzuführen, und wie hoch soll diese sein?

Derzeit ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h geplant.

15. Wie hoch ist bundesweit der Anteil der Bundeswasserstraßen, für die eine Geschwindigkeitsbegrenzung gilt?

Wie hoch ist daran der jeweils bundesweite Anteil für Bundeswasserstraßen, auf denen eine Beschränkung

- a) von 12 km/h oder weniger,

- b) zwischen mehr als 12 km/h und 20 km/h,
- c) zwischen mehr als 20 km/h und 25 km/h  
gilt?

Grundsätzlich ist auf den Seeschiffahrtsstraßen immer mit einer sicheren Geschwindigkeit zu fahren, um Sog und Wellenschlag zu vermeiden. Konkrete lokal begrenzte Geschwindigkeitsbegrenzungen auf einzelnen Abschnitten von Seeschiffahrtsstraßen ergeben sich aufgrund der Bekanntmachungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Nord bzw. Nordwest auf folgenden Seeschiffahrtsstraßen:

- Peenestrom (18,5 km/h),
- Ostansteuerung Stralsund (zwischen 8 km/h und 18,5 km/h),
- Nordansteuerung Stralsund (zwischen 8 und 18,5 km/h),
- Warnow (12 km/h), Trave (zwischen 8 und 15 km/h),
- Neustädter Bucht (15 km/h),
- Kieler Förde (zwischen 10 und 18,5 km/h),
- NOK (zwischen 12 und 15 km/h),
- verschiedene Nebenfahrwasser der Elbe (mehrheitlich 8 km/h),
- Hunte 10 km/h,
- Lesum, zwischen dem Sperrwerk und der Einmündung von Hamme und Wümme 12 km/h,
- Wümme 8 km/h.

In den küstennahen Gewässern existieren grundsätzlich keine Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Der Anteil der Binnenschiffahrtsstraßen des Bundes, für die eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Kleinfahrzeuge von bis zu 12 km/h besteht, beträgt rund 40 Prozent. Der Anteil der Bundeswasserstraßen, für die eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Kleinfahrzeuge von 12 km/h bis zu 20 km/h besteht, beträgt rund 19 Prozent. Der Anteil der Bundeswasserstraßen, für die eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Kleinfahrzeuge von mehr als 20 km/h bis zu 25 km/h besteht, kann nicht benannt werden. Eine Geschwindigkeit von bis zu 25 km/h ist lediglich auf einem See oder einer seeartigen Erweiterung außerhalb des ufernahen Schutzstreifens (= eine 100 m breite parallel zur Uferlinie verlaufende Wasserfläche) mit jeweils einer Gewässerbite von mehr als 250 m zugelassen. Teilweise sind bestimmte Seen oder seeartige Erweiterungen ausgenommen. Die Seen und seeartige Erweiterungen sind darüber hinaus bereits in dem Anteil der Bundeswasserstraßen enthalten, für die eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Kleinfahrzeuge von bis zu 12 km/h besteht.

16. Welche Zahlen aus den letzten zehn Jahren liegen der Bundesregierung über festgestellte Geschwindigkeitsübertretungen durch Sportboote vor?

Dem BMVBS liegen Quartalsberichte einzelner Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen vor, die sich jeweils auf die Tätigkeitsberichte der örtlich zuständigen Wasser- und Schifffahrtspolizei (WSP) beziehen. Die Tätigkeitsberichte geben einen statistischen Überblick über sämtliche Einsätze und Maßnahmen, die von den jeweiligen WSPen im Berichtszeitraum im Rahmen ihrer Aufgaben durchgeführt wurden. Sie führen sämtliche Kontrollen, Beanstandungen nach dem Ordnungswidrigkeitenrecht, Straftaten, Unfälle und sonstige Maßnahmen auf. Eine Unterscheidung der jeweiligen Verstöße bzw. der Verursacher wird

nicht vorgenommen. Eine Auswertung anhand der geforderten Kriterien ist somit nicht möglich.

17. Wie hoch ist der Anteil der führerscheinfreien Boote an den festgestellten Geschwindigkeitsübertretungen bezogen auf die letzten zehn Jahre?

Siehe die Antwort zu Frage 16. Es liegen keine statistischen Auswertungen über festgestellte Geschwindigkeitsüberschreitungen bzw. dem Anteil der führerscheinfreien Sportboote an festgestellten Geschwindigkeitsüberschreitungen vor.

18. Wie viele Unfälle wurden von der Wasser- und Schifffahrtspolizei in den letzten zehn Jahren jeweils jährlich registriert, an denen Sportboote oder Charterboote beteiligt waren?

Wie viele der registrierten Unfälle ereigneten sich davon jeweils im Bereich von Schleusen?

Es liegen keine generellen statistischen Auswertungen über Sportbootunfälle vor. Lediglich das Land Brandenburg führt eine gesonderte Statistik über Unfälle mit Charterbooten und/oder Sportbooten. Insgesamt ereigneten sich im Zuständigkeitsbereich des Landes Brandenburg von 2003 bis 2011 – soweit polizeilich bekannt – 325 Unfälle mit Charterbooten. Davon besaßen in 108 Fällen die Unfallbeteiligten keinen Sportbootführerschein (vgl. § 9 der Binnenschifffahrt-Sportbootvermietungsverordnung). Im Jahr 2011 wurden erstmalig Schiffsunfälle statistisch erfasst für Unfälle mit führerscheinfrei zu führenden Sportbooten, da die Motorisierung bei maximal 5 PS lag. Die gesamte Entwicklung von Sportbootunfällen im Land Brandenburg liegt als Anlage bei.

19. Welchen Sachstand hat die geplante Einrichtung einer zentralen Unfalldatenbank für die nach Bootstypen differenzierte Erfassung von Unfällen?

Der Referentenentwurf des Schiffsunfalldatenbankgesetzes wird zur Klärung von Einzelfragen zurzeit noch zwischen den betroffenen Ressorts abgestimmt. Inhaltlich werden nach derzeitigen Planungen im künftigen Unfallerfassungsbogen erstmalig auch reine Sportbootunfälle im See- und Binnenbereich erfasst. Dort soll u. a. auch festgehalten werden, ob eine Fahrerlaubnis erforderlich ist oder nicht und welche Unfallursachen vermutet werden.

20. Wie gedenkt die Bundesregierung, der durch die Änderung der Regelungen für Sportbootführerscheine zu erwartenden weiteren Zunahme von Gefahrensituationen für Nutzer von nichtmotorisierten Sportbooten Rechnung zu tragen?

Die derzeit geplanten Änderungen der Sportbootführerscheinregelungen zielen darauf ab, gerade keine erhöhten Gefahrensituationen zu verursachen.



Ministerium  
des Innern

**Unfälle im Bereich des Charterverkehrs soweit sie der Wasserschutzpolizei  
im Land Brandenburg bekannt wurden**

| Jahr | Verchar-<br>terung<br>gesamt | Mit<br>Charter-<br>schein | Unfälle<br>gesamt | Unfälle mit<br>Charter-<br>schein | Unfälle<br>ohne<br>Charter-<br>schein | >5 PS/Muskel/<br>Segel |
|------|------------------------------|---------------------------|-------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|------------------------|
| 2000 | 1150                         | 260                       | 14                | 4                                 | 10                                    | *                      |
| 2001 | 1550                         | 750                       | 15                | 5                                 | 10                                    | *                      |
| 2002 | 1790                         | 650                       | 15                | 5                                 | 10                                    | *                      |
| 2003 | 1999                         | 714                       | 18                | 5                                 | 13                                    | *                      |
| 2004 | *                            | *                         | 23                | 8                                 | 17                                    | *                      |
| 2005 | *                            | *                         | 12                | 4                                 | 8                                     | *                      |
| 2006 | *                            | *                         | 8                 | *                                 | *                                     | *                      |
| 2007 | *                            | *                         | 39                | 24                                | 25                                    | *                      |
| 2008 | *                            | *                         | 33                | 12                                | 21                                    | *                      |
| 2009 | *                            | *                         | 59                | 15                                | 44                                    | *                      |
| 2010 | *                            | *                         | 42                | 14                                | 28                                    | *                      |
| 2011 | *                            | *                         | 47                | 12                                | 28                                    | 7                      |

MI Referat IV/4.3

**2011 wurden erstmal Sportfahrzeuge welche vermietet werden, wo auf Grund der Motorisierung generell kein Führerschein (unter 5 PS) benötigt wird erfasst**


**Ministerium  
des Innern**
**Unfallursachen:**
**Hauptursache liegt im menschlichen Fehlverhalten**
**-unsichere Führung des Charterbootes (Unerfahrenheit)**
**-Verhalten unter besonderen Umständen (Streckenkenntnis)  
nautisches Fehlverhalten (Unkenntnis von Untiefen)**
**-Problem beim Anlegemanöver (Nichtbeachtung von Witterungseinflüsse  
wie Wind)**
**-Unsicherheiten und daraus entstehendes Fehlverhalten bei der Passage von  
Schleusen**

| Beteiligung | Kollision | Anfahung | Festfahung | Grundberührung | Sog u. Wellenschlag | sonstige |
|-------------|-----------|----------|------------|----------------|---------------------|----------|
| mit FS      | 4         | 11       | 8          | 1              | 2                   | 2        |
| ohne FS     | 1         | 8        | 0          | 1              | 0                   | 2        |
| > 5 PS      | 1         | 2        | 1          | 0              | 1                   | 2        |

MI Referat IV/4.3

**Unfallentwicklung im Zuständigkeitsbereich der WSP Land Brandenburg im Sportbootbereich  
Von 2003 bis 2011**

| 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 141  | 144  | 82   | 120  | 117  | 68   | 162  | 123  | 139  |