



Frau

Staatssekretärin Susanne Henckel

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

Invalidenstraße 44

10155 Berlin

Köln, 14. März 2023

Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.

Gunther-Plüschow-Straße 8

50829 Köln

„Erste Verordnung zur Änderung rheinschiffrechtsrechtlicher Vorschriften und weiterer Vorschriften des Binnenschiffrechts“

Sehr geehrte Frau Staatssekretärin Henckel,

die unterzeichnenden Verbände und Institutionen sind ein Querschnitt des Wassertourismus und des Wassersports in Deutschland. Gemeinsam vertreten wir mehrere tausend KMU (u.a. Charterunternehmen, Bootsbauer, Werften, Marinas, Ausbildungsbetriebe für Wassersport, Kanu-Schulen, Tauchsportindustrie) sowie mehrere Millionen Wassersportler in Deutschland.

Die bisherige Zusammenarbeit mit dem BMDV war für uns stets partnerschaftlich und an der Sache orientiert auf Augenhöhe. Der gegenseitige Austausch mit dem WS25 und dem WS13 in vielen Fällen vorbildlich.

Als Verbände für die Wirtschaft und den Verbraucherschutz ist es unser ureigenstes Interesse, für hohe Sicherheitsstandards auf dem Wasser einzustehen. Dazu standen und stehen wir immer fest an der Seite des BMDV, wenn es um sinnvolle Überarbeitungen oder Erneuerungen der uns betreffenden Verordnungen geht. Zahlreiche Impulse der Verbesserung, auch durch neue Regulierung und höhere Anforderungen bringen wir konstruktiv ein.

Was wir allerdings im aktuellen Fall des §130 BinSchPersV auf unsere Branche zukommen sehen, steht unseres Erachtens in keinem Verhältnis.

Auf die Frage, welchen Anlass es für die Einführung eines Kleinschifferzeugnisses in Form des §130 gibt, wurde uns im Rahmen der „boot“ Düsseldorf mitgeteilt, dem BMDV seien „die Hände gebunden und man setzt nur die Richtlinie (EU) 2017/2397 um“.



Dort allerdings steht schon im Geltungsbereich (Artikel 2 (1)a), dass die Richtlinie nur für „Schiffe mit einer Länge von 20 Metern oder mehr“ Gültigkeit hat und somit die meisten Sportboote wohl aus diesem Raster herausfallen werden.

Weiterhin ist anhand der Richtlinie klar erkennbar, welche Bereiche der gewerblichen Berufsschifffahrt in den Geltungsbereich fallen sollen und welcher Personenkreis betroffen ist.

In einem am 15. Februar stattgefundenen Austausch spielte die EU-Richtlinie plötzlich nur noch eine sehr untergeordnete Rolle. Im Ergebnis des Gespräches wurde der §130 zwar im neuen Entwurf etwas „entschärft“, aber nicht, wie von uns erhofft, außer Kraft gesetzt.

Laut Aussage der Kolleginnen und Kollegen wurde im Zuge der Überarbeitung des §130 lediglich ein weiterer, über die EU-Richtlinie hinaus gehender „Regulierungsbedarf“ gesehen.

Die Frage, ob es Statistiken oder Meldungen, z.B. von Vorfällen oder gar Unfällen gäbe, die eine derart ausufernde Regelung rechtfertigen, wurde verneint. Das überrascht uns nicht, denn nach Rücksprache mit den maritimen Versicherungen gab es tatsächlich keine nennenswerten Schadensfälle.

Auch nach Rücksprache mit den Kollegen der Wasserschutzpolizei der Region Nord-Ost sehen diese keinen derartigen, zusätzlichen Regelungsbedarf.

Neben zahlreichen Widersprüchen und Kollisionsnormen mit anderen, durchaus sinnvollen Verordnungen, wird der §130 BinschPersV in Zukunft

1. deutlich steigende Personalkosten in den Unternehmen verursachen
2. zu einem nationalen und internationalen Wettbewerbsnachteil führen
3. den Fachkräftemangel einer ganzen Branche im ländlichen Bereich verschärfen (insbesondere in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern)
4. den Wunsch nach einer Harmonisierung der Führerscheine auf EU-Ebene konterkarieren
5. überregulieren, obwohl Deregulierung das Ziel ist
6. die ohnehin stark belastete GDWS an ihre Grenzen bzw. darüber hinausbringen (während das WS25 im Jahr 2021 von rund 20 Kleinschifferzeugnissen im Jahr ausging, rechnen wir aufgrund der Verordnung von 20.000 + X)
7. ...

ohne auch nur einen einzigen plausiblen und sachlich nachvollziehbaren Vorteil zu bieten. Zumindest konnte seitens der Kolleginnen und Kollegen aus WS25 bisher kein konkreter Anlass genannt werden.

Aus diesem Grund handelt es sich u.E. hierbei nicht wirklich um einen „Regulierungsbedarf“, sondern eher um einen für Fachleute nicht nachvollziehbaren Wunsch nach zusätzlicher Regulierung, welche einer Prüfung auf Verhältnismäßigkeit sicher nicht standhalten würde, gibt es doch bisher keine negativen Erfahrungen, die für eine Einführung sprächen.



Grundsätzlich hat der Verordnungsgeber im Rahmen seiner Gesetzgebungskompetenz stets den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im Rahmen des ihm zustehenden Ermessens zu beachten. Insbesondere müssen betroffene Grundrechte sowie weitergehende formelle und materielle Voraussetzungen beachtet werden.

Es bleibt zu konstatieren, dass das Kleinschifferzeugnis nicht der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt dient. Es wurde anlässlich der mit der Umsetzung der genannten Richtlinie verbundenen Neustrukturierung der Berufsqualifikationen eingeführt, ohne dass es hierzu belastbare Gründe, Unfallstatistiken etc. gibt oder gab.

Zudem erscheint die Verordnung zu § 130 BinSchPersV auch formell rechtswidrig:

Es wurde vom Referat WS25 eingeräumt (siehe Protokoll vom 21.02.2023 auf Seite 6), dass die Sportbootverbände im Vorfeld der Einführung zum Kleinschifferzeugnis, also schon bei Erlass der „Verordnung zur Neuregelung befähigungsrechtlicher Vorschriften in der Binnenschifffahrt“ im Jahre 2021, hätten beteiligt werden müssen. Die Anhörung ist indessen unterblieben. Vielmehr wurde das Kleinschifferzeugnis ohne belastbare Prüfung der Erforderlichkeit und Angemessenheit umgesetzt sowie erst im späteren Verlauf auf Initiative der Verbände in einen Dialog eingetreten.

Eine Anhörung der involvierten Verbände zum Kleinschifferzeugnis hätte jedoch bereits im Jahre 2021 nach §§ 47 Abs. 1 i.V.m. 62 Abs. 2 GGO erfolgen müssen.

Daher ersuchen wir Sie höflich, die Angelegenheit erneut zu prüfen und den §130 vorerst per Erlass auszusetzen, um gemeinsam mit uns eine tragfähige Lösung, die das ursprüngliche Ziel gemäß Richtlinie (EU) 2017/2379 auch erreicht, zu erarbeiten.

Dazu stehen wir Ihnen alle jederzeit gerne zur Verfügung, auch in einem persönlichen Gespräch.

Wir danken Ihnen für Ihr Verständnis und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Karsten Stahlhut

Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.

Geschäftsführer

Robert Marx

Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.

Präsident



