



**DSV** anerkannt  
(Deutscher Segler-Verband)



**DMVY** anerkannt  
(Deutscher Motoryachtverband)



Mitglied im **VDS**  
(Verband Deutscher Sportbootschulen)



## Stellungnahme zum

### Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr für eine Verordnung zur Neuregelung von Vorschriften in der Sportschifffahrt und zur Änderung von Vorschriften im Schifffahrtsrecht

Das Bundesministerium für Verkehr hat unter dem 16.10.2015 den oben genannten Entwurf zum Zwecke der Verbändebeteiligung veröffentlicht. Der Entwurf sieht u.a. tiefgreifende Veränderungen für das Ausbildungs- und Prüfungswesen im Zusammenhang mit den bisher amtlichen Sportbootscheine Binnen- und See vor.

Kerninhalt der Verordnung ist eine Änderung des Prüfungswesens. Statt der bisherigen amtlichen Scheine, die durch Beliehene des Bundesministeriums für Verkehr, dem Deutschen Seglerverband und dem Deutschen Motoryachtverband, geprüft werden, sollen Verbandsscheine eingeführt werden, mit deren Erwerb die Befähigung zur Führung von Sportbooten auf Binnen- und Seeschifffahrtsstraßen erworben und nachgewiesen werden kann. Ziel der Änderung sei es, Bürokratie zurückzubauen, Verwaltungshandeln zu modernisieren und das Prüfungswesen anwenderfreundlicher zu gestalten.

Diesem Ziel wird der Entwurf aus meiner Sicht nicht gerecht. Stattdessen wird ein etabliertes, qualitativ hochwertiges, international anerkanntes und für alle Beteiligten anwenderfreundliches System ohne Not aufgegeben. Das System, welches an dessen Stelle eingeführt werden soll, wird – im Vergleich zum bisherigen System – nicht nur zu einer Qualitätsabwertung von Prüfung und Ausbildung führen, sondern folgende negativen Folgen haben:

- Es geht an den praktischen Anforderungen an Ausbildungs- und Prüfungswesen vorbei.
- Es werden unnötige Doppelstrukturen für den Erwerb verschiedener nautischer Befähigungsnachweise (die unter die Neureglung fallenden Verbandsscheine einerseits und Funkscheine, Fachkundenachweis, SKS, SSS und SHS andererseits) geschaffen.
- Es werden unnötige zusätzliche bürokratische Hürden sowie zeitlicher, organisatorischer und finanzieller Mehraufwand für Fahrerlaubnisbewerber, Ausbildungsbetriebe und Prüfer geschaffen.
- Es verzerrt den Wettbewerb zwischen Ausbildungsstätten im Binnenland und an der Küste zu Gunsten norddeutscher Sportbootschulen.

## Greubel Yachtsport GmbH

90489 Nürnberg  
Telefon: (0911) 588 26 26  
Telefax: (0911) 588 26 27  
Mobil: (0170) 381 30 24  
segelschule@greubel.de  
<http://greubel.de>

Nürnberg, den  
28.10.2025

Bankverbindung:  
Greubel Yachtsport GmbH  
Raiffeisenbank Gunzenhausen  
IBAN: DE927 606 9468 000 652 0529  
SWIFT/BIC: GENO DE 3301

Sitz der Gesellschaft:  
Nürnberg  
Amtsgericht Nürnberg  
HRB 16371

Geschäftsführer:  
Manfred Greubel

Unser Partner für Törns:



- Es vernichtet in vielen Fällen die wirtschaftliche Existenzgrundlage von Sportbootschulen im Binnenland, insbesondere in Süddeutschland existentiell und beschränkt diese ohne sachliche Rechtfertigung in deren Berufsausübungsfreiheit.

### **Forderungen:**

- Das Erfordernis, dass praktische Prüfungen auf Bundeswasserstraßen zu erfolgen haben, deren Geltungsbereich Gegenstand der Prüfung ist in Abschnitt 2 Nr. 3.3.<sup>1</sup>, muss gestrichen werden. Es verzerrt den Wettbewerb, bedroht die wirtschaftliche Existenz von Sportbootschulen im Binnenbereich und erschwert den Zugang zu den Fahrerlaubnissen für Bewerber.
- Satz 2 von Abschnitt 2, Nummer 2.2.5 wonach Vertreter der Ausbildungsstätte von der Prüfung ausgeschlossen sind, ist ersatzlos zu streichen oder auf theoretische Prüfungen zu beschränken.
- Abschnitt 2 Nummer 4.1., wonach je zehn Teilnehmern einer Praxisprüfung ein weiterer Prüfer erforderlich ist, ist ersatzlos zu streichen. Die Aufspaltung der Prüfungssysteme und Zuständigkeiten in Verbandsscheine für den Geltungsbereich Binnen und See einerseits und die übrigen nautischen Befähigungsnachweise (SRC, UBI, FKN, SKS) andererseits, die bisher von derselben Prüforganisation abgenommen werden in zwei unterschiedliche Systeme ist grundsätzlich zu überdenken. Dies führt zu ineffizienten Doppelstrukturen und erhöht den zeitlichen, organisatorischen und finanziellen Aufwand für Prüfungsteilnehmer und Ausbildungsstätten.
- Abschnitt 2 Nummer 1.4 ist dahingehend einzuschränken, dass Prüfer – wie bisher schon – lediglich nicht bei der Ausbildungsstätte tätig sein dürfen, die die jeweiligen Prüfungsteilnehmer ausgebildet hat. Ein Ausschluss sämtlicher Ausbildungstätigkeiten würde den infrage kommenden Personenkreis für Prüfer unnötig einschränken und diejenigen, die über die größte Erfahrung und Fachkunde im Prüfungsgebiet verfügen von der Tätigkeit ausschließen.
- Abschnitt 2 Nr. 1.3 ist so abzuändern, dass Prüfer weiterhin mindestens den Sportseeschifferschein (SSS) besitzen müssen, um als Prüfer für die vorgesehenen Verbandsscheine tätig werden zu dürfen. Die Befähigungszeugnisse nach der Binnenschiffs- oder Rheinschiffspersonalverordnung sind in der Praxis kaum verbreitet und hinsichtlich des Bereichs Seeschiffverkehrsstraßen im Vergleich zum Sportseeschifferschein als minderwertig anzusehen.
- Für die praktische Prüfung<sup>2</sup> für den Bereich Seeschiffverkehrsstraßen ist statt dem (optionalen) Schleusenmanöver das Anlegen einer Rettungsweiche als Prüfungsaufgabe beizubehalten. Schleusenmanöver sind für diesen Geltungsbereich nicht typisch und eignen sich wegen ihres zeitlichen

---

<sup>1</sup> Fundstellenangaben ohne explizite Angabe beziehen sich im Folgenden auf die Anlage 2 zu Artikel 1 des Verordnungsentwurfs, die die Einzelheiten zur Anerkennung von Verbandsscheinen regelt.

<sup>2</sup> Betrifft das Praxisprotokoll Seeschiffverkehrsstraßen

Aufwands nicht für Prüfungen. Das Anlegen von Rettungswesten ist von erheblicher Sicherheitsrelevanz und gehört deswegen weiterhin ausgebildet und geprüft.

- Für die praktische Prüfung für den Bereich Seeschiffahrtsstraßen unter Segel, ist das „Anlegen unter Segeln“ als Pflichtmanöver zu streichen oder durch „Anlegen unter Segeln an der Boje“ zu ersetzen. Das Anlegen unter Segeln für Fahrzeuge mit zusätzlichem Maschinenantrieb ist in den allermeisten Häfen aus gutem Grund verboten. Es gefährdet die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Hafen und entspricht deswegen nicht guter Seemannschaft. Das Anlegen unter Segeln an einer Boje ist dagegen gefahrlos möglich und kann bei einem Maschinenausfall sinnvoll sein. Bei den Prüfungen unter Antriebsmaschine sollte klargestellt werden, dass dort mit „Anlegen“ das Anlegen an einer ortsfesten Einrichtung (Steg/Hafen) gemeint ist.

### **Im Einzelnen:**

#### **1. Zur Einführung von Verbandsscheinen**

Die Abkehr vom bisherigen System der amtlichen Prüfungen durch Beliebhene des BMV hin zur Anerkennung von Verbandsscheinen wird kritisch gesehen. Nach dem Entwurf sollen, alle Wassersportverbände zukünftig Prüfungen durchführen und Verbandsscheine ausstellen dürfen, soweit sie die Vorgaben der Anlage 2 zu Artikel 1 des Entwurfs erfüllen und das Anerkennungsverfahren erfolgreich durchlaufen haben.

Aus Sicht des Ausbildungswesens besteht für diese Ausweitung der Prüfungsberechtigung kein Bedarf. Das bestehende Prüfungswesen hat sich bewährt, führt zu qualitativ hochwertigen – und vor allem (!) vergleichbaren – Prüfungsstandards und ist in der Praxis sowohl für die Ausbildungsstätten als auch die Prüfungsteilnehmer mit deutlich weniger finanziellem, organisatorischen und zeitlichen Aufwand verbunden, als das im Referentenentwurf vorgesehene System.

Darüber hinaus besteht eine beträchtliche Gefahr eines qualitativen Unterbietungswettbewerbs zwischen den zukünftigen Prüfungsorganisationen, die zu einer Entwertung der Befähigungsnachweise und Qualitätseinbußen bei Ausbildung und Prüfung führen wird. Bereits jetzt ist eine Praxis erkennbar, wonach Ausbildungsbetriebe von einer zur anderen Prüforganisation wechseln, weil sie sich dadurch eine höhere Bestehensquote ihrer Teilnehmer erhoffen.

Prüfungsorganisationen stehen nach meiner langjährigen Erfahrung zueinander im wirtschaftlichen Wettbewerb. Schulen, die regelmäßig eine hohe Zahl an Prüfungsteilnehmern zu Prüfungen anmelden, gilt es als Kunden zu binden. Die vorgeschlagene Änderung wird zu einer Vergrößerung dieses Wettbewerbs durch neue Prüfungsausschüsse führen, die sich auf dem Markt etablieren wollen und um Schulen werben müssen, die ihre Prüfungsteilnehmer nunmehr dort anmelden. Sollen die Prüfungsgebühren einheitlich bleiben, ist das einzige denkbare Argument für

einen solchen Wechsel die „Teilnehmerfreundlichkeit“ der durchgeführten Prüfungen, mithin die Bestehensquote, weil eine hohe Bestehensquote auf dem Markt ein wesentliches Alleinstellungsmerkmal von Ausbildungsbetrieben ist.

Die geplante Änderung wird daher den Wettbewerb zwischen den Prüfungsanbietern fördern, ohne hierdurch einen Mehrwert für Schulen und Prüfungsteilnehmer zu bieten. Stattdessen wird die Qualität der Prüfungen insgesamt zurückgehen und der Druck auf den einzelnen Prüfer „großzügig“ zu prüfen zunehmen. Dies geht zu Lasten der Sicherheit auf dem Wasser und von Ausbildungsstätten mit einem hohen Qualitätsanspruch, weil auch mit einem geringerem Ausbildungsaufwand ähnlich gute Bestehensquoten erzielt werden können.

## 2. Prüfungsorte

Bisher können Prüfungen für den Sportbootführerschein See für alle Interessenten in Deutschland wohnortnah auch an Binnengewässern oder im Urlaub im Ausland, z.B. am Mittelmeer erworben werden. Wir und (viele andere Sportbootschulen) bilden seit mehr als 35 Jahren Kandidaten für diese Fahrerlaubnis an Binnengewässern aus. Dort finden auch die Prüfungen statt.

In der Mehrheit der Fälle erwerben die Teilnehmer in einer Praxisprüfung die Befähigung für beide Sportbootführerscheine, d.h. für Binnen- und Seegewässer. Dementsprechend bieten wir – wie viele andere Schulen – kombinierte Kurse für den Sportbootführerschein Binnen und See an, um es unseren Kunden zu ermöglichen, mit möglichst geringem zeitlichem, organisatorischem und finanziellem Aufwand in einem Termin beide Berechtigungen zu erwerben.

Dies wäre in Zukunft nicht mehr möglich. Denn Abschnitt 2, Nummer 3.3 sieht vor, dass praktische Prüfungen auf Bundeswasserstraßen zu erfolgen haben, deren Geltungsbereich Gegenstand der Prüfung ist. Ausnahmen bestehen nach Nummer 3.4. nur für Segelprüfungen (nicht für Motorbootprüfungen). Dies bedeutet:

- Prüfungen dürfen nur noch im Inland abgenommen werden und können nicht mehr wie bisher auch im Urlaub, z.B. am Mittelmeer erworben werden.
- Die Prüfung zum Sportbootführerschein See hat auf Seeschiffahrtsstraßen zu erfolgen, die zum Sportbootführerschein binnen auf Binnenschiffahrtsstraßen. Dies gilt ausnahmslos für Prüfungen, die zur Berechtigung mit Antriebsmaschine führen sollen (was die weit überwiegende Mehrheit ist).

a) Dies ist nicht nur für Führerscheinbewerber vor allem im Süden Deutschlands eine erhebliche Verschlechterung der Situation. Will man – was die Regel ist – als Führerscheinbewerber beide Berechtigungen erwerben, so müssten in Zukunft zwei Praxisprüfungen an

unterschiedlichen Prüfungsorten abgelegt werden, statt bisher einer einheitlichen am gleichen Tag und am gleichen Ort. Dies obwohl sich die Prüfung für den Geltungsbereich See nur dadurch von der Prüfung für den Geltungsbereich Binnen unterscheidet, dass die Prüfungsaufgabe „Steuern nach Kompass“ ein Pflichtmanöver und kein (optionales) weiteres Manöver darstellt. Wird dieses Manöver in der Prüfung zum Erwerb der Fahrerlaubnis für den Geltungsbereich Binnen geprüft, müssen in Zukunft zwei inhaltlich identische Prüfungen an unterschiedlichen Orten abgelegt werden, um die Fahrerlaubnis für beide Geltungsbereiche zu erwerben. Eine Anerkennung von bereits geprüften Fertigkeiten ist nur für die Theorieprüfung vorgesehen (Abschnitt 3, Nummer 1.2).

Führerscheinbewerber aus dem Süden Deutschlands und im übrigen Binnenland würden hierdurch in Zukunft erheblich benachteiligt. Sie müssten eine weite Anreise zu einer Ausbildungs- und Prüfungsstätte an den Küsten auf sich nehmen, um den Sportbootführerschein See zu erwerben. Wie dies aus Sicht süddeutscher Führerscheinbewerber das Prüfungswesen anwenderfreundlicher machen soll, erschließt sich nicht. Das Gegenteil ist der Fall, die Neuregelung würde den Zugang zu den Sportbootführerscheinprüfungen für Prüfungsbewerber finanziell, organisatorisch und zeitlich erheblich erschweren.

- b) Sportbootschulen im Binnenland würde hiermit vielfach die wirtschaftliche Existenzgrundlage entzogen: Meine Schule erwirtschaftet 30 Prozent ihres Kurs-Umsatzes mit der Ausbildung zum Sportbootführerschein See (unter Antriebsmaschine). Nicht nur dieser Umsatzanteil würde mit der Neuregelung für mich und alle vergleichbaren Ausbildungsbetriebe im Binnenland wegbrechen.

Es steht zu zudem zu befürchten, dass Führerscheinbewerber zukünftig auch die Ausbildung zum bisherigen Sportbootführerschein Binnen an norddeutschen, küstennahen Schulen absolvieren werden, wenn sie zum Erwerb des Befähigungsnachweises für Seeschiffahrtsstraßen zukünftig ohnehin dorthin reisen müssen. Reviere an den Küsten verfügen im Unterschied zu Ausbildungsbetrieben im Binnenland nämlich vielfach über Zugang sowohl zu Binnen- als auch zu Seeschiffahrtsstraßen (z.B. Hamburg mit Elbe und Binnenalster) und können im Unterschied zu den Mitbewerbern aus dem Binnenland weiterhin eine einheitliche Ausbildung und Prüfung für beide Befähigungsnachweise anbieten.

Die Sportbootschulen mit eigenen Ausbildungsstätten (wie meine) hatten in den beiden zurückliegenden Jahren konjunkturbedingt und wegen des harten Wettbewerbs mit Online-Bootsschulen ohnehin mit großen wirtschaftlichen Herausforderungen zu kämpfen. Die wirtschaftlichen Auswirkungen der dargestellten Änderungen würden meiner Schule und vielen anderen, an Binnenrevieren gelegenen, die wirtschaftliche Existenzgrundlage entziehen.

- a) Die Regelung ist auch sachlich nicht gerechtfertigt.

Zum einen wird die Abkehr vom hoheitlichen Prüfungssystem damit begründet, dass unter dem bisherigen Ausbildungs- und Prüfungssystem ein so hoher Sicherheitsstandard der Sportbootnutzung auf dem Wasser besteht, dass die Fortführung eines amtlichen Prüfungsregimes zur Aufrechterhaltung dieses Sicherheitsniveaus nicht erforderlich sei<sup>3</sup>. Es ist also nicht ersichtlich, welcher sicherheitsrelevanter Mehrwert mit dieser Erschwerung des Erwerbs des Befähigungsnachweises für Seeschiffahrtsstraßen verbunden wäre, der diesen schwerwiegenden Eingriff in die Berufsausübungsfreiheit von Sportbootschulen im Binnenland und die Zugangerschwerung für Führerscheinbewerber rechtfertigen könnte.

- b) Zum anderen macht es für die zu prüfenden praktischen Fertigkeiten, die sich zwischen den beiden Befähigungsnachweisen ausschließlich durch das zusätzliche Erfordernis der Handhabung eines Kompasses unterscheiden, keinen Unterschied, ob sie in Süß- oder Salzwasser geprüft werden. Als Beispiel: Die hydrologischen und verkehrsrechtlichen Gegebenheiten (Seegang, Wettereinflüsse, Notwendigkeit und Möglichkeit terrestrischer Standortbestimmung, Vielrichtungsverkehr, Kennzeichnung und Vorhandensein von Gefahrenstellen) des Bodensees oder des Chiemsees (Binnengewässer) sind denen eines maritimen Reviers sehr viel ähnlicher als die des Nord-Ostsee-Kanal oder der Schlei (Seeschiffahrtsstraße). Die Wasserfläche der Großen Breite an der Schleich (Seeschiffahrtsstraße) ist beispielsweise nur unwesentlich größer als die des Großen Brombachsees im Fränkischen Seenland (Binnenrevier), wobei die bayerischen Binnenseen auch keine geeigneten Prüfungsreviere für den Geltungsbereich Binnen wären. Denn sie sind auch keine Binnenschiffahrtsstraße.

### 3. Prüfungsdurchführung

- c) Bisher fand die praktische Prüfung auf Motorbooten unter Anwesenheit des Ausbilders oder eines anderen Vertreters der Ausbildungsstätte statt. Dieser trug während der Prüfung als Schiffsführer die verkehrsrechtliche Verantwortung für das Prüfungsfahrzeug.

Nach Abschnitt 2, Nummer 2.2.5 sind Ausbilder oder Vertreter der Ausbildungsstätte von der Prüfung ausgeschlossen. Es stellt sich somit die Frage, wer bei praktischen Prüfungen zu fahrerlaubnispflichtigen Fahrzeugen dann zukünftig Schiffsführer sein soll. Der Prüfling kann es aus rechtlichen Gründen nicht sein. Ihm fehlt (noch) die nötige Berechtigung. Dem Prüfer ist es nicht zuzumuten die Verantwortung für ein ihm unbekanntes Fahrzeug in einem ihm unbekannten Revier mit ihm unbekannten Personen zu übernehmen. Dies wäre auch nicht sachgerecht, da das Ausbildungsboot in der Regel im Eigentum

---

<sup>3</sup> Begründung A.II, S. 108. Der Zirkelschlüssigkeit dieser Argumentation ist sich der Verfasser des Referentenentwurfs offenbar nicht bewusst.

der Ausbildungsstätte steht und dort ausgebildetes Personal zur Verfügung steht, die Fahrzeug, Revier und Besatzung kennen.

- d) Bisher finden an meinen Ausbildungsstandorten in Nürnberg und in Langlaur im fränkischen Seenland einheitliche, kombinierte Theorie- und Praxisprüfungen für folgende Scheine statt: (SBF-Binnen und SBF-See in Theorie und Praxis, Funkzeugnisse SRC und UBI, Fachkundenachweis und SKS-Theorie statt), welche die Teilnehmer in verschiedenen Kombinationen an einem Prüfungstag ablegen können. Dabei bewältigt eine Prüfungskommission bestehend aus zwei bis drei Prüfern all diese Prüfungen mit in der Regel zwischen 20 und 30 Prüflingen. Es kommt häufig vor, dass ein Kandidat zum Beispiel eine Prüfung zum Sportbootführerschein (Binnen und See) mit einer Funkprüfung oder einer Prüfung zum Fachkundenachweis verbindet, also nur einmal zu einer Prüfung anreisen muss.

Da die Prüfung zu den Funkzeugnissen, dem Fachkundenachweis und dem SKS von der Neuregelung nicht erfasst sind, bestünde in Zukunft ein gespaltenes Prüfungsregime mit ineffizienten Doppelstrukturen. Sinnvolle, unbürokratische teilnehmerfreundliche und ressourcenschonende Mehrfach- bzw. Kombinationsprüfungen wären mit der Neuregelung nicht mehr möglich. Es wären vielmehr gesonderte Prüfungstermine mit gesonderten Kommissionen erforderlich, was den Koordinationsaufwand für Ausbildungsstätte und Teilnehmer erheblich erhöhen würde. Auch insofern kann von einer Entbürokratisierung und anwenderfreundlichen Gestaltung der Neuregelung nicht die Rede sein. Die Neuregelung würde den Aufwand für die betroffenen Bürger vielmehr deutlich erhöhen.

- e) Weiterhin sieht Abschnitt 2, Nummer 4.1. vor, dass bei mehr als zehn Teilnehmern einer Praxisprüfung weitere Prüfer im Verfahren einzusetzen sind. Bisher prüft an meinen Standorten eine Kommission bestehend aus zwei Prüfern mit einem Prüfungsboot, einem Begleitboot für die Segelprüfungen, mehreren Segelbooten und einem Prüfungsraum an einem Tag bis zu 30 Teilnehmern verschiedener Prüfungen, wobei ein (bei kombinierten Segel- und Motorbootprüfungen zwei) Prüfer auf dem Wasser und ein weiterer im Prüfungsraum prüft. In Zukunft wären hierfür dann ein Vielfaches an Prüfern erforderlich, was die Prüfungsgebühren mindestens um das Doppelte in die Höhe treiben dürfte.

Gleichzeitig würde dies aber auch nicht zu einer Beschleunigung der Prüfung führen, wenn – wie oft – nur ein Prüfungsfahrzeug zur Verfügung steht, so dass die Praxisprüfer nicht parallel, sondern konsekutiv zum Einsatz kämen. Wie dies zu einer Entbürokratisierung und Erhöhung der Anwenderfreundlichkeit führen soll, erschließt sich ebenfalls nicht. Das Gegenteil ist der Fall wie die nachfolgende Beispielsrechnung zeigt:

| Szenario: 30 Gesamtteilnehmer legen 45 praktische (25 x Antriebsmaschine, 20 x Segeln) und 60 theoretische Teilprüfungen an einem Prüfungstermin ab. |                      |                                                   |                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------------------------------------------|----------------------|
| Bisher                                                                                                                                               |                      | Nach Referentenentwurf                            |                      |
| Prüfungsort                                                                                                                                          | Erforderliche Prüfer | Prüfungsort                                       | Erforderliche Prüfer |
| Prüfungsraum (Theorie) 60 Teilprüfungen                                                                                                              | 1                    | Prüfungsraum (Theorie) 60 Teilprüfungen           | 1                    |
| Motorboot (Praxis AM) 25 Teilprüfungen                                                                                                               | 1                    | Motorboot (Praxis AM) 25 Teilprüfungen            | 3                    |
| Begleitboot/Steg (Praxis Segeln) 20 Teilprüfungen                                                                                                    | 1                    | Begleitboot/Steg (Praxis Segeln) 20 Teilprüfungen | 2                    |
| Gesamt                                                                                                                                               | 3                    | Gesamt                                            | 6                    |

#### 4. Qualifikation der Prüfer

- a) Sämtliche mir bekannten Prüfer des Deutschen Seglerverbands oder des Deutschen Motoryachtverbands üben ihre Tätigkeit nebenberuflich aus. Denn von den Prüferhonoraren allein kann kein Prüfer seinen Lebensunterhalt bestreiten. Bei der Mehrheit der Prüfer handelt es sich um erfahrene Ausbilder anderer Ausbildungsstätten, deren Haupteinkommen aus der Ausbildertätigkeit stammt.

Abschnitt 2 Nummer 1.4 der Anlage 2 sieht vor, dass Prüfer nicht einer Tätigkeit als Ausbilder im Wassersport nachgehen dürfen.

Dies würde bedeuten, dass nur noch Personen mit fachfremden Hauptberufen oder Personen im Ruhestand einer Prüfertätigkeit nachgehen könnten. Die erfahrenen Wassersportprofis, die über die nötige seemännische und pädagogische Erfahrung verfügen, würden von einer Prüfertätigkeit hingegen ausgeschlossen. Es ist zu bezweifeln, dass sich bei dieser Vorgabe überhaupt genügend Prüfer finden werden, die bereit wären, ihre Ausbildungstätigkeit zu Gunsten einer Prüfungstätigkeit aufzugeben.

- b) Bisher ist fachliche Voraussetzung für eine Prüfungstätigkeit als Prüfer für SBF-Binnen und See, dass der Prüfer selbst (im Binnenbereich) über den SBF-Binnen verfügt und daneben (im Seebereich) über den Sportseeschifferschein (SSS).

Abschnitt 2 Nr. 1.3.14 sieht vor, dass Prüfer zukünftig im Besitz eines gültigen, nach der Binnenschiffspersonalverordnung oder Rheinschiffspersonalverordnung ausgestellten oder danach gültigen Befähigungszeugnisses sein muss, im Falle der Prüfung für den Geltungsbereich Seeschiffahrtsstraßen zusätzlich im Besitz einer besonderen Berechtigung für maritime Wasserstraßen. In der Sache handelt es sich dabei um das Sportpatent nach der Rheinschiffsverordnung

<sup>4</sup> Im Entwurf falsch nummeriert als 1.3. 1.1.1

oder das Sportschifferzeugnis nach der Binnenschiffspersonalverordnung.

Mir ist kein Wassersportprofi bekannt, der derzeit über diese Patente verfügt, da diese derzeit überhaupt nur in ganz wenigen Anwendungsfällen benötigt werden, nämlich zum Führen von Yachten zwischen 20 und 25 Metern auf Binnenschiffahrtsstraßen (bzw. zwischen 15 und 25 Metern auf dem Rhein). Diese Patente sind daher kaum verbreitet und völlig ungebräuchlich. Auch aus diesem Grund ist zu bezweifeln, dass sich zukünftig überhaupt eine ausreichende Zahl an Prüfern finden wird. Die bisher eingesetzten (erfahrenen) Prüfer dürften diese Vorgabe sämtlich nicht erfüllen.

Es handelt sich zudem um Befähigungszeugnisse, die ausschließlich auf Binnenschiffahrtsstraßen bezogen sind. Gerade mit Blick auf die Prüfungsqualifikation eines Prüfers für den Bereich Seeschiffahrtsstraßen, der Seemannschaft- und Navigationskenntnisse und -fertigkeiten für maritime Reviere prüfen soll, ist der bisher vorgesehene SSS das fachlich viel hochwertigere und sachnähere Befähigungszeugnis. Dessen Prüfung schließt die von einem Prüfer im Bereich Seeschiffahrtsstraßen zu prüfenden Inhalte mit ein und geht – anders als die zukünftig vorgesehenen Patente – weit darüber hinaus. Bei der den Prüfungsanforderungen für die „besonderen Berechtigung für maritime Wassersstraßen“ handelt es sich nach Anlage 16 der BinSchPersV um Kenntnisse, die den zu prüfenden Kenntnissen des Sportbootführerscheins allenfalls entsprechen, jedoch keinesfalls darüber hinausgehen.

Sollte der Verordnungsentwurf so umgesetzt werden, müssten erfahrene Prüfer, die diese Tätigkeit seit Jahren unbeanstandet mit großer Fachkompetenz ausführen aufwendig auf eigene Kosten nachgeschult und nachgeprüft werden. Auch dies ist nicht im Interesse einer Entbürokratisierung und anwenderfreundlichen Gestaltung des nautischen Fahrerlaubniswesens.

## 5. Prüfungsinhalte

Die vorgesehenen Prüfungsinhalte entsprechen weitestgehend den bisherigen, was zu begrüßen ist. Zu den Praxisanforderungen, die sich aus den Praxisprotokollen zu Abschnitt 4 der Anlage 2 ergeben, sind lediglich folgende Anmerkungen veranlasst:

- a) Es sollte klargestellt werden, dass das Anlegen und Ablegen in einem Hafen oder unter ähnlichen Verhältnissen an einer ortsfesten Einrichtung (Steg, Liegeplatz oder fest verankerten Schwimmplattform) zu prüfen sind. Teilweise werden solche Manöver in manchen Revieren derzeit an einer Boje geprüft, was den Anforderungen an einem Anlegen im Hafen in keiner Hinsicht entspricht. Werden solche Manöver nicht ausgebildet und geprüft stellt dies ein Sicherheitsrisiko dar und die Vergleichbarkeit von Prüfungsleistungen zwischen Prüfungsteilnehmern, die in einem Hafen anlegen mussten und solchen, die

dieses Manöver nur an einer Boje in der Prüfung vorgeführt haben, wäre nicht gewahrt.

- b) Anders als auf Binnenschifffahrtsstraßen sind Schleusen im Bereich der Gültigkeit der Seeschifffahrtsstraßenordnung eine seltene Ausnahme und nahezu ausnahmslos an der Nordsee anzutreffen. Die meisten unserer Teilnehmer setzen ihren Sportbootführerschein nicht in diesem Revier, sondern vor im Mittelmeerraum (Griechenland, Kroatien, Italien, Spanien) ein.

In sämtlichen touristisch relevanten Revieren dort sind mir keine Schleusen bekannt. Dieses Prüfungsmanöver hat daher für den Bereich der Seeschifffahrtsstraßen keine wirkliche praktische Relevanz und wird auch nur in sehr wenigen Revieren überhaupt ausgebildet werden können.

Auch die erheblichen Wartezeiten in und an solchen Schleusen dürften einem Einsatz als Prüfungsmanöver praktisch entgegenstehen<sup>5</sup>. Wichtiger wäre die Beibehaltung des Vorführens des Anlegens einer Rettungsweste. Letzteres ist von erheblicher sicherheitsrelevanter Bedeutung und sollte von jedem Inhaber eines Befähigungszeugnisses für Seeschifffahrtsstraßen sicher beherrscht werden.

- c) Für den – bisher nicht existenten – Befähigungsnachweis für Seeschifffahrtsstraßen unter Segeln ist das An- und Ablegen unter Segeln vorgesehen. Das An- und Ablegen unter Segeln ist in den meisten Häfen für Segelboote, die über eine Antriebsmaschine verfügen, was bei Prüfungsbooten von über 7,5 m Länge<sup>6</sup> regelmäßig der Fall ist, aus gutem Grund verboten. Solche Manöver beeinträchtigen wegen der im Vergleich zur Maschinenfahrt eingeschränkten Manövrier- und Reaktionsfähigkeit – ohne Not – die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in einem Hafen. Sie entsprechen daher nicht guter Seemannschaft. Wenn überhaupt, kann es sinnvoll sein, an Bojen unter Segeln anzulegen. Dieses Manöver entspricht aber im Wesentlichen dem als „weiteres Manöver“ vorgesehenen Aufschießers<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> Eine Praxisprüfung für den Sportbootführerschein See dauert je Kandidat derzeit ca. 10 bis 15 Minuten. Ein Schleusenmanöver dauert in Abhängigkeit von den Wartezeiten auf die Schleusenöffnung im besten Fall mindestens 30 Minuten in eine Richtung.

<sup>6</sup> Abschnitt 2 Nummer 2.2.1

<sup>7</sup> Im Entwurf fehlerhaft als „Aufschiesser“ geschrieben.