

Bundesministerium für Verkehr

Referat WS 25

z. Hd. [REDACTED]

Robert-Schumann-Platz 1

53175 Bonn

München, Köln, 14. November 2025

Gemeinsame Stellungnahme des ADAC und VMWD zum Referentenentwurf der „Verordnung zur Neuregelung von Vorschriften in der Sportschifffahrt und zur Änderung von Vorschriften im Schifffahrtsrecht“

[REDACTED]

haben Sie herzlichen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme für den oben genannten Verordnungsentwurf, von der der ADAC e. V. und VMWD e. V. gemeinsam Gebrauch machen. Diese gemeinsame Stellungnahme wird ebenfalls von folgenden Organisationen mitgetragen: Dem Deutschen Tourismusverband, den IHKs Brandenburgs und Mecklenburg-Vorpommerns, der TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH, dem Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e. V. sowie der Wassertourismusinitiativen Nordbrandenburg und Brandenburg Süd-Ost.

Mit Hinblick auf den Beschluss der Bundesregierung vom November 2018 zur Transparenz geben wir hiermit unsere Einwilligung zur Veröffentlichung der Stellungnahme des ADAC e. V. sowie des VMWD e. V. im Rahmen des Rechtsetzungsvorhabens. Dies schließt die Veröffentlichung der Stellungnahme mit personenbezogenen Daten ausdrücklich mit ein.

Mit freundlichen Grüßen



Karsten Stahlhut

Geschäftsführer

Verband Maritime Wirtschaft e.V.



Dr. Steffen Häbich

Bereichsleiter Tourismus

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.

Verordnung zur Neuregelung von
Vorschriften in der Sportschiffahrt und zur
Änderung von Vorschriften im Schifffahrtsrecht

Az.: WS 25 502060101#00016#0006

Der Verband Maritime Wirtschaft Deutschland e.V. (VMWD e. V.) vertritt die Interessen von 800 direkten Mitgliedsunternehmen aus der Wassersportwirtschaft und weiteren, ihm angeschlossenen Verbänden und deren Mitgliedern. In Summe sind dies in etwa 2.000 maritime, meist mittelständische Unternehmen aus den Bereichen der Sportbootschulen, Charterunternehmen, Marinas, Kanubetriebe, Bootsimporteure und Bootsbauer. Der VMWD ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R007312. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz betrieben.

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschiffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Der ADAC e. V. und der VMWD e. V. bedanken sich für die Möglichkeit zur Kommentierung und nehmen wie folgt Stellung:

Übergeordnete Anmerkungen

Der ADAC und der VMWD begrüßen die mit der Verordnung angestrebte Harmonisierung der Regelungen für die Sport- und Freizeitschifffahrt durch die Bundesregierung ausdrücklich. Das BMV entspricht damit dem langehegten Wunsch von Seite der Nutzenden und der Branche, die Diversität der Regelungswerke im Bereich der Sportschifffahrt neu zu ordnen, zu modernisieren und zu vereinheitlichen. Ebenso unterstützen beide Verbände, dass der Verordnungsentwurf auf das Ziel einzahlt, Gefährdungspotentiale bei der Ausübung von Wassersport und Wassertourismus zu verringern.

Gleichzeitig gibt es aus Sicht von ADAC und VMWD partiell noch Optimierungsbedarf in Bezug auf den vorliegenden Referentenentwurf, der im weiteren Bearbeitungsprozess in den Fokus genommen werden sollte. Dies betrifft die folgenden übergeordneten Aspekte:

- **Einheitlichkeit der verwendeten Begriffe**

Begrifflichkeiten sollten prinzipiell durchgängig einheitlich verwendet werden, um Irritationen zu vermeiden. Ein Beispiel hierfür ist die übereinstimmende Verwendung der Begriffe Bootsführer & Schiffsführer, ferner Befähigungsnachweise und amtlich anerkannte Verbandsscheine sowie muskelkraftbetriebene Wasserfahrzeuge statt Sportboote. Wir möchten darüber hinaus darauf hinweisen, dass die weitergehenden Verordnungen, insbesondere SchSicherheitsVO, SchAusrüstungsVO, SeeSportbootVO diesbezüglich gegengeprüft und gegebenenfalls angeglichen werden müssen.

- **Abschaffung des amtlichen Sportbootführerscheins (SBF)**

Wir halten nach wie vor die Beibehaltung eines amtlichen SBF für die bessere Lösung als seine Abschaffung. Allerdings sollten mehr Wettbewerbsmöglichkeiten geschaffen, Bürokratie abgebaut und ein durchdigitalisierter Prozess dafür geschaffen werden. Hierzu hatte sich der ADAC e. V. in einer umfassenden Stellungnahme bereits im Dezember 2024 ausführlich geäußert.

- **Ersatz des SBF durch amtlich anerkannte Verbandsscheine**

In dem Ersatz eines amtlichen Dokuments sehen wir die Gefahr, dass die Wertigkeit und Relevanz des Befähigungsnachweises leiden könnte. Der Verbraucher könnte darin beispielsweise das Signal sehen, dass eine fundierte Ausbildung zur Führung eines Sportbootes nicht so wichtig ist. Dies gilt es zu vermeiden, indem klare Vorgaben seitens des BMV bezüglich der Anerkennung sowie der Fach- und Rechtsaufsicht gesetzt werden. Über die Vorgaben des Referentenentwurfs hinaus muss der komplette Prüfungsprozess in einer Durchführungsrichtlinie detailliert

abgebildet werden, um eine einheitliche hohe Qualität auch weiterhin zu gewährleisten.

Zudem muss durch das BMV Sorge dafür getragen werden, dass sich durch die dann neuen amtlich anerkannten Verbandsscheine der Status der internationalen Anerkennung, geregelt in der UNECE_Resolution Nr. 40, unverändert weiter gilt.

- **Befähigungsnachweise**

Hinsichtlich der Befähigungsnachweise sollte es Ausbilderinnen und Ausbildern gestattet werden, auch als Prüferinnen und Prüfertätig zu sein, vorausgesetzt, ihre Neutralität gegenüber den zu Prüfenden ist gewährt. Eigene Auszubildende sollten daher von einer solchen Regelung ausgenommen sein. Ein nicht bestandener Prüfungsteil sollte einen Tag später wiederholt werden können. Das Internationale Zertifikat ICC muss zudem direkt mit dem Befähigungsnachweis ausgestellt werden. Prüfungsorte sind zwar grundsätzlich seitens der anerkannten Verbände festzulegen, es bedarf jedoch einer praxistauglichen Flexibilität bei der Streichung und Neubenennung von Prüfungsorten. Überdies muss der Befähigungsnachweis „See“ auch in Zukunft weiterhin auf Binnenschiffahrtsstraßen und anderen Binnengewässern erworben werden können. Gleiches muss umgekehrt für den Bereich „Binnen“ gelten. Ein Abrücken von der bisherigen Praxis ist hierbei weder zielführend noch eine Erleichterung für die Verbraucherinnen und Verbraucher.

- **Entziehung des Nachweises**

Hier plädieren wir für eine Regelung analog zu den im Straßenverkehr geltenden. Diese sind von den Verbraucherinnen und Verbrauchern gelernt und versprechen eine hohe Akzeptanz.

- **Ausrüstungsgegenstände**

Aufgrund des Umfangs der Verbesserungsvorschläge in diesem Bereich und der Widersprüchlichkeit des Themas im vorliegenden Referentenentwurf möchten wir hierfür unsererseits einen zeitnahen separaten Austausch über die Verbändeanhörung hinaus zwischen dem BMV und den relevanten Stakeholdern vorschlagen.

- **Kanus**

Das neu aufgenommene Gutachten für Kanus, Kajaks und ähnlichem schafft Überregulierung und bürokratischen Mehraufwand für die Hersteller. Hier sollte eine vom Hersteller erstellte Risikoanalyse im Sinne des Produktsicherheitsgesetzes ausreichend sein.

- **Charterscheinstrecken**

Um die aktuelle „Grauzone“ regulatorisch zu lösen, schlagen wir vor, auf sogenannten Charterscheinstrecken den Gelegenheitsverkehr auf Sportbooten bis maximal 12 Personen explizit mit in die SpSchV aufzunehmen und somit zuzulassen. Dies schafft aus unserer Sicht mehr Sicherheit, unter anderem bei Schulklassen oder Filmteams.

- **Wassermotorräder**

Der Referentenentwurf ist in Bezug auf Wassermotorräder sehr restriktiv gefasst und schränkt deren Nutzungsmöglichkeiten sehr stark ein. Wir schlagen daher vor, Wassermotorräder vom Grundsatz her genauso zu behandeln wie Sportboote.

- **Anker und Schleusenmanöver**

Die optional vorgesehene Durchführung von Anker- und Schleusenmanövern im Rahmen der praktischen Prüfung in Abhängigkeit der lokalen Gegebenheiten führt aus unserer Sicht zu einer generellen Ungleichbehandlung der Sportbootführerschein-Anwärterinnen und Anwärter. Es müssen für alle gleiche Prüfungsbedingungen herrschen, die die Bedingungen auf allen Prüfungsgewässern berücksichtigen und sich einheitlich in Prüfungssituationen auf diesen abbilden lassen.

- **CE-Kennzeichnung**

Diese kann aus unserer Sicht nicht als Fahrtauglichkeitsnachweis herangezogen werden, da es nicht im Sinne der Richtlinie ist, Boote zu einem späteren Zeitpunkt als bei Inbetriebnahme oder Inverkehrbringen konform zu kennzeichnen. Zwar ist die Konformitätserklärung ein dauerhaftes Dokument, kann aber nicht über den wirklichen Zustand des Bootes und damit dessen Sicherheit Auskunft geben.

Ferner sind ADAC und VMWD gerne bereit, dem weiteren Prozess im Sinne aller wassersportlichen Akteure ebenso wie der Verbraucherinnen und Verbraucher konstruktiv zu begleiten und möchten dem BMV ihre fachliche Unterstützung, beispielsweise bei der Etablierung eines „Experten-Kontrollgremiums Sportschiffahrt“ anbieten.

Im Einzelnen nehmen ADAC und VMWD zum Referentenentwurf wie folgt Stellung:

Aufgrund des Umfangs der Verordnung erlauben wir uns, die dezidierte Kommentierung analog zur übersandten Synopse des BMV vorzunehmen.

~~Rot~~ = streichen
Grün = ergänzen

Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
	§2	§2 Nr. 15	Liegestelle: die Stelle an der Bundeswasserstraße , an der das Wasserfahrzeug übernommen wird.		Es gibt auch Liegestellen an kommunalen oder Landesgewässern, an denen Boote übernommen werden können.
	§2	§2 Nr. 27	offene Feuerstelle: eine Einrichtung, die mit Hilfe unterschiedlicher Brennmaterialien offene Flammen erzeugt und deren Brennkammer nicht abgeschlossen und gegen Funkenflug gesichert ist, insbesondere ein Gasgrill, ein Holzkohlegrill oder vergleichbare Geräte,	offene Feuerstelle: eine Einrichtung, die mit Hilfe unterschiedlicher Brennmaterialien offene Flammen erzeugt und deren Brennkammer nicht abgeschlossen und gegen Funkenflug gesichert ist, insbesondere ein Gasgrill, ein Holzkohlegrill oder vergleichbare Geräte. Ein fest verbauter Gasherd und ein sogenannter Lotus-Grill, der mit einem abgeschlossenen Kohlekorbbetrieben wird, sind keine	Diese Präzisierung trägt dazu bei, den Interpretationsspielraum möglichst klein zu halten.

~~Rot~~ = streichen
Grün = ergänzen

Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
				offenen Feuerstellen im Sinne der Verordnung.	
	§7	§7 (1)	(1) Wassermotorräder dürfen über die Vorgaben des § 6 Absatz 1 hinaus im Bereich der Seeschiffahrtsstraßen und der seewärts angrenzenden Gewässer des deutschen Küstenmeeres nur in Betrieb genommen werden, wenn sie mit einem gültigen amtlichen Kennzeichen nach § 4 Absatz 1 in Verbindung mit Anlage 1 der Binnenschiffahrt-Kennzeichnungsverordnung [...] versehen sind. § 9 der Binnenschiffahrt-Kennzeichnungsverordnung gilt für Wassermotorräder nach Satz 1 entsprechend.		Es gibt aus Sicht von ADAC und VMWD keinen nachvollziehbaren Grund, für Wassermotorräder ein amtliches Kennzeichen vorzusehen, statt die gleichen Regelungen anzuwenden wie die für Sportboote geltenden.

Rot = streichen
Grün = ergänzen

Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
	§7	§7(2)	Absatz 1 gilt nicht für Wassermotorräder, die durch Führen einer Flagge oder durch Aufschriften als Wasserrettungsfahrzeuge einer als gemeinnützig anerkannten Körperschaft gekennzeichnet sind.		Das Wort „Flagge“ ist sehr weit gefasst. Eine Präzisierung ist hier dringend angebracht.
§8		§8(1)	Auf Sportbooten unter deutscher Flagge hat der Bootsführer dafür zu sorgen, dass eine geeignete Seekarte für das zu befahrende Gebiet an Bord mitgeführt wird. Die letzte Aktualisierung der Seekarte darf nicht länger als zwei Monate zurückliegen .	Auf Sportbooten unter deutscher Flagge hat der Schiffs führer dafür zu sorgen, dass eine geeignete Seekarte für das zu befahrende Gebiet an Bord mitgeführt wird. Die letzte Aktualisierung der Seekarte darf bei • Papierseekarten nicht länger als 12 Monate zurückliegen.	1. Die gängigen Verlage bringen i.d.R. jährlich neue Karten heraus. 2. Für elektronische Seekarten gibt es regelmäßige Updates, die eingespielt werden können. Der Aufwand bei großen Flotten ist allerdings sehr hoch und in einer zu hohen zeitlichen Frequenz nicht realisierbar. Mit der vorgeschlagenen Lösung hätten die Charterunternehmen die

~~Rot~~ = streichen
Grün = ergänzen

Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
				Elektronischen Seekarten nicht länger als 3 Monate zurückliegen	Wahl und es wäre für alle praktikabel.
	§9	§9(2)	Auf Seeschiffahrtsstraßen liegen Sport und Freizeit Zwecke nicht vor bei kulturellen, politischen, religiösen, wissenschaftlichen, künstlerischen, wohltätigen oder humanitären Aktivitäten oder vergleichbaren ideellen Zwecken.	Auf Seeschiffahrtsstraßen und Binnenschiffahrtsstraßen liegen Sport und Freizeit Zwecke nicht vor bei kulturellen, politischen, religiösen, wissenschaftlichen, künstlerischen, wohltätigen oder humanitären Aktivitäten oder vergleichbaren ideellen Zwecken.	Die Einschränkung auf Seeschiffahrtsstraßen ist nicht nachvollziehbar – Binnenschiffahrtsstraßen sollten ebenso erfasst sein.
	§10	§10(2)	Wer ein Wasserfahrzeug führt, muss hierzu körperlich und geistig geeignet sein, insbesondere über		Verweis auf Anlage 4 fehlt.

~~Rot~~ = streichen
Grün = ergänzen



Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
			ausreichendes Seh- und Hörvermögen verfügen.		
	§12	§12 (2)	Die Anerkennung wird befristet für höchstens 5 Jahre und unter dem Vorbehalt des Widerrufs erteilt und kann verlängert werden	Die Anerkennung der Verbände zur Ausstellung von amtlich anerkannten Verbandsschein wird befristet für höchstens 5 Jahre und unter dem Vorbehalt des Widerrufs erteilt und kann verlängert werden	Missverständliche Beschreibung und Bitte um Klarstellung: die Befristung auf höchsten 5 Jahre bezieht sich nach unserem Verständnis ausschließlich auf die Anerkennung der Verbände, die anerkannte Verbandscheine ausstellen, nicht auf den Verbandsschein an sich. (Das BMV hatte diesbezüglich bereits am 10.11.2025 eine Korrektur angekündigt)
	§12	§12(4) Nr. 3	Probefahrten von Verkäufern und Werkstattleitern mit Kunden;	Probefahrten, sowie Fahrten zu Werbe- und Informationszwecken, zur Produktvorstellung und zu Demonstrationszwecken, wissenschaftliche Zwecke, kulturelle, religiöse, politische Zwecke, sowie Fahrten zur journalistischen	Der bisherige Kreis ist zu eng gefasst.

Rot = streichen
Grün = ergänzen



Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
				Recherche von späteren Veröffentlichung in Medien aller Art.	
	§13	§13(3)		Neu: Keiner Fahrerlaubnis nach dieser Verordnung bedürfen: Personen mit Wohnsitz außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung, die sich nicht länger als ein Jahr im Geltungsbereich dieser Verordnung aufhalten, sofern im Wohnsitzstaat keine Fahrerlaubnis für das zu führende Sportboot erforderlich ist,	Bisherige Regelung sollte beibehalten werden.

~~Rot~~ = streichen
Grün = ergänzen



Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
	§14	§14(1)	Ein Nachweis nach § 13 Absatz 4 oder 5 kann auf Antrag in ein ICC umgeschrieben werden.		Der ICC sollte wie bisher bei dem amtlichen SBF direkt mit der Ausstellung des Verbandsscheins vergeben werden. Für die Verbraucherin und den Verbraucher sollte jedenfalls kein zusätzlicher Aufwand entstehen. (Das BMW hatte diesbezüglich bereits am 10.11.2025 eine Korrektur angekündigt)
	§16	§16	(1) Der Antrag nach § 14 Absatz 1 ist elektronisch über das Verwaltungsportal des Bundes an die zuständige Behörde zu richten. (2) Der Antrag muss folgende Angaben, Erklärungen und Unterlagen enthalten: 1. Vor- und Nachname, Geburtsdatum, Geburtsort und Anschrift des Antragstellers,		Obsolet, da das International Certificate of Competence (ICC) inkludiert ist.

~~Rot~~ = streichen
Grün = ergänzen

Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
	§20 / §21				1. Entziehung des Nachweises: Hier ist nicht definiert, ob der Entzug für immer oder zeitlich befristet erfolgt. 2. Ruhen des Nachweises: Die Abgrenzung zur Entziehung ist nicht definiert. Die Notwendigkeit erschließt sich uns bis dato nicht. 3. Unbefristetes Ruhen des Nachweises: Der Unterschied zum Entzug ist unklar. Wir empfehlen, sich an den anerkannten Regelungen des Straßenverkehrs zu orientieren.
	§22		Die zuständige Behörde kann dem Inhaber eines anerkannten Verbandsscheines das Befahren der Bundeswasserstraßen untersagen, wenn er sich als unzuverlässig erwiesen hat.	Die zuständige Behörde kann dem Inhaber eines anerkannten Verbandsscheines das Befahren der Bundeswasserstraßen als Schiffsführer untersagen, wenn er sich als unzuverlässig erwiesen hat.	1. Hier wird auf einmal vom <i>anerkannten Verbandsschein</i> gesprochen. Nicht <i>mehr vom Nachweis oder Befähigungszeugnis</i>. Der Verständlichkeit halber sollte das vereinheitlicht werden.

~~Rot~~ = streichen
Grün = ergänzen

Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
					2. Ein grundsätzliches Verbot, auf Wasserstraßen unterwegs zu sein, war sicher nicht gemeint.
	§23	§23(1)	Die zuständige Behörde führt ein Register über Inhaber eines durch deutsche Behörden oder Verbände ausgestellten ICC. Zu diesem Zweck dürfen folgende Daten verarbeitet werden:		Klärung notwendig, wo die zentrale Stelle eingerichtet wird. Wir gehen davon, dass es sich um ein digitales Register handelt.
	§24	§24(3)	im Ausland für Sportboote, die die Bundesflagge führen und dort ihren ständigen Liegeplatz haben.		Frage/Klärung ggf. erforderlich: Inwieweit kann deutsches Recht verpflichtend in anderen Ländern durchgesetzt werden?
	§26	§26(4) Nr. 3	Die Manövrierfähigkeit ist durch eine zugelassene Stelle zu dokumentieren.		1. Müsste u.E. präzisiert werden, denn wer ist die zugelassene Stelle? 2. Der Satz käme besser unmittelbar nach Satz 1, Absatz 4.

~~Rot~~ = streichen
Grün = ergänzen

Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
	§26	§26(6)	Ein muskeltkraftbetriebenes Sportboot....	Ein muskeltkraftbetriebenes Wasserfahrzeug ...	Muskeltkraftbetriebene Sportboote gibt es nicht. Besser: ein muskeltkraftbetriebenes Wasserfahrzeug.
	§26	§26(8)	Die technische Zulassung nach Absatz 1 für das Wasserfahrzeug erlischt, wenn an den ihr zugrunde liegenden Merkmalen des Wasserfahrzeugs, insbesondere an dessen Konstruktion, dessen Einrichtungen, dessen Maschinenanlage, dessen Ausrüstung oder sonstigen Gegenständen ohne Genehmigung der zugelassenen Stelle Änderungen vorgenommen werden.	„... insbesondere an dessen Konstruktionen, dessen sicherheitsrelevanten Einrichtungen, dessen Maschinenanlage, dessen sicherheitsrelevanter Ausrüstung oder sicherheitsrelevanten sonstigen Gegenständen ohne Genehmigung ...“	Präzisieren, dass es um die sicherheitsrelevanten Einrichtungen und Ausrüstungen geht.

~~Rot~~ = streichen
Grün = ergänzen

Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
	§28	§28(3)	für ein Wasserfahrzeug bis einschließlich 24 Meter Rumpflänge, das der Richtlinie 2013/53/EU nicht entsprechen muss, ein Gutachten einer zugelassenen Stelle nach §27,		Ein Gutachten für Kanus, Kajaks etc, würde Überregulierung bedeuten – eine vom Hersteller erstellte Risikoanalyse im Sinne des ProduktsicherheitsG sollte ausreichend sein.
	§32	§32(3)	Der Vermieter darf ein Wasserfahrzeug nicht übergeben - an ein Kind unter 12 Jahren, - an ein Kind unter 14 Jahren, wenn es sich bei dem Wasserfahrzeug um ein Sportboot mit Segel handelt, - an einen Jugendlichen unter 16 Jahren, wenn es sich um ein Wasserfahrzeug mit Antriebsmaschine handelt und keine	Der Vermieter darf ein Wasserfahrzeug nicht übergebenan - ein Kind unter 12 Jahren, - an ein Kind unter 14 Jahren, wenn es sich bei dem Wasserfahrzeug um ein Sportboot mit Segel handelt, - an einen Jugendlichen unter 16 Jahren, wenn es sich um ein Wasserfahrzeug mit Antriebsmaschine handelt	Die Aussage: „und keine Aufsichtsperson in Sicht-, Ruf- und Hörweite ist,“ sollte sich auf alle 3 Punkte beziehen!

Rot = streichen
Grün = ergänzen

Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
			Aufsichtsperson in Sicht-, Ruf- und Hörweite ist,	- [Absatz] und keine Aufsichtsperson in Sicht-, Ruf- und Hörweite ist,	
§32		§32(6) Nr. 1	Schiffsführer für das angemietete Fahrzeug im Mietvertrag festgelegt wird,		Die Zuschreibung der Verantwortung im Mietvertrag erhöht den bürokratischen Aufwand, ohne einen erkennbaren Mehrwert für die Beteiligten zu bergen. Zu berücksichtigen ist: Bei Buchung steht oftmals noch nicht fest, wie sich am Ende die Crew zusammensetzt. Dies ist gerade bei Vereinen so, die mehrere Boote für eine Flottillen-Törn buchen. Weiterhin kann ein bereits geplanter Schiffsführer bzw. eine -führerin kurzfristig durch Krankheit oder andere Verpflichtungen ausfallen.

~~Rot~~ = streichen
Grün = ergänzen

Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
					Daher wird die Festlegung eines Schiffsführers bzw. einer -führerin oft erst vor Ort vorgenommen und beim Vercharterer eingetragen, ebenfalls im Logbuch (verpflichtend). Der Vercharterer lässt sich dazu die Befähigungsnachweise zeigen und notiert die Nummern. Sollte es, was nicht ungewöhnlich ist, während der Charter zu einem kompletten Crewwechsel kommen, muss dies ebenfalls verpflichtend im Logbuch notiert werden. Bei eventuell auftretenden Schäden in einem solchen Fall ist das ein Binnenverhältnis der Chartercrews untereinander.
	§32	§32(6) Nr. 5b	der Nachweis über die Fahrttauglichkeit oder eine beglaubigte Kopie dieses Nachweises und		Hier droht eine Überregulierung. Beglaubigte Kopien der CE Zertifizierung bedeuten erheblichen Verwaltungsaufwand für die Vermieter mit wenig bis keinem Nutzen für die Beteiligten.

~~Rot~~ = streichen
Grün = ergänzen

Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
	§33	§33(2) Nr. 8	ein Kind unter zwölf Jahren oder ein Nichtschwimmer in einem Wasserfahrzeug nur mitgenommen wird, wenn dieses oder dieser jederzeit eine Rettungsweste trägt, und		Empfehlung, diese Formulierung komplett zu streichen, da 1. nicht überprüfbar 2. dies in der Verantwortung der Erziehungsberechtigten / Aufsichtspersonen liegt. E-Roller, E-Bikes, und Fahrräder werden, vor allem von Teenagern, oftmals ohne Helm gefahren, obwohl die Gefahr für schwere Schäden bis hin zum Tod dort um ein Vielfaches höher ist.
	§35	§35(1) Nr. 4 / 6	1. ausreichende Anzahl Festmacheleinen; Schleppleinen, Fender; 2. ein Bootshaken; 3. ein Fernglas, dessen Vergrößerung sieben oder mehr beträgt und dessen Objektdurchmesser mindestens 50mm beträgt;		Zu 4: Festmacherleinen, Fender, Schleppleinen hat ohnehin jeder Skipper an Bord. Zu 6: Fernglas streichen,.

~~Rot~~ = streichen
Grün = ergänzen

Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
	§35	§35(1)	Der Rettungsring nach Satz 1 Nummer 2 muss sich ohne Verzögerung verwendungsbereit an einer geeigneten Stelle an Deck befinden und darf nicht in der Halterung befestigt sein:	Der Rettungsring nach Satz 1 Nummer 2 muss sich ohne Verzögerung verwendungsbereit an einer geeigneten Stelle an Deck befinden.	Formulierung anpassen, da alle Rettungsringe in dafür vorgesehenen Halterungen gehängt sind.
	§35	§35(4)	Zusätzlich zu der Ausrüstung nach Absatz 1 muss an Bord eines Sportbootes, das im Gelegenheitsverkehr betrieben wird , eine für die jeweils befahrene Wasserstraße zur Teilnahme am Binnenschiffahrtsfunk zugelassene Sprechfunkanlage an Bord vorhanden sein.	Zusätzlich zu der Ausrüstung nach Absatz 1 muss an Bord eines Sportbootes, das außerhalb von Strecken, die mit dem Charterschein befahren werden dürfen, [Verweis auf entsprechende Anlage, alternativ Begriffsdefinition am Anfang der VO] eine für die jeweils befahrene Wasserstraße zur Teilnahme am	Auf den Nebenwasserstraßen gibt es niemanden, der einem auf UKW antwortet. Empfehlung, die Charterscheinreviere ausdrücklich auszunehmen.

~~Rot~~ = streichen
Grün = ergänzen

Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
				Binnenschiffahrtfunk zugelassene Sprechfunkanlage an Bord vorhanden sein.	
	§37	§37(2)	Ein Sportboot darf im Gelegenheitsverkehr nur betrieben werden....	Ein Sportboot darf außerhalb der Binnenschiffahrtsstraßen, die mit Charterbescheinigung befahren werden dürfen (Anlage 13) im Gelegenheitsverkehr nur betrieben werden...	Begründung/Beispiel: Da die Charterscheinreviere besonders geschützte und einfach zu befahrende Gewässer sind, sind die Regelungen der ES-TRIN deutlich überzogen. Beispielhaft: Eine Schulkasse möchte im Rahmen des Biologieunterrichtes Gewässer-/Sedimentproben entnehmen. Dies sollte in den genannten Revieren auf Sportbooten im Gelegenheitsverkehr umsetzbar sein.
	§40		Kompletten Textvorschlag überprüfen		Grundsätzlich: Diese Formulierung sollten insgesamt noch einmal überprüft und überarbeitet werden in enger Abstimmung mit Experten präzisiert werden, da sie teils zu weitgehend

~~Rot~~ = streichen
Grün = ergänzen

Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
					oder gar unzutreffend sind. Der ADAC und der VMWD bieten dafür gerne ihre Unterstützung an. Automatikwesten auf Jollen zu tragen, wo kentern zur Ausbildung gehört, ergibt bspw. keinen Sinn. Ebenso ist es nicht sinnvoll und praktikabel, Handfackeln auf Jollen mitzuführen. Es bedarf klarerer und realistischerer Vorgaben in diesem Kontext.
	§41				Grundsätzlich: Wir empfehlen, im Expertenkreis die Zielsetzung dieser Vorgaben zu diskutieren und Konkretisierungen vorzunehmen. Der ADAC und der VMWD bieten dafür gerne ihre Unterstützung an. Beispiele, die aus unserer Sicht nicht zielführend sind: • Handfunkgerät für das Rettungsfloß • Notantenne

~~Rot~~ = streichen
Grün = ergänzen

Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
					• Ersatzstromquelle • Markierungsboje mit Stange und Flagge • Empfangsanlage • Satellitennotfunkbake • Toiletten, Wassertanks usw... • Sturmfock, Tryseel
	Teil 5/ Kapitel 3	\$47 (1)			Wanderfahrten wurden gestrichen. Das bedeutet, dass das Fahren von Wassermotorrädern nur noch auf ausgewiesenen „Rennstrecken“ erlaubt ist. Der überwiegende Teil der Wassermotorrad-Fahrer macht nach unseren Erkenntnissen jedoch Wanderfahrten. Wir empfehlen die Prüfung der Gleichbehandlung von Wassermotorrädern und

~~Rot~~ = streichen
Grün = ergänzen

Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
					Sportbooten, Lokal bzw. gewässerabschnittbezogen kann bei Bedarf mit Geschwindigkeitsbegrenzungen agiert wird.
	Anlage 2				Grundsätzlich gibt es hier mehrere Punkte, die in der Praxis nicht durchführbar erscheinen. Wir bitten um eine fachliche Überprüfung und Überarbeitung in Abstimmung mit Experten. ADAC und VMWD bieten gerne ihre Unterstützung hierfür an.
	Abschnitt 1	Ziffer 2.3.4			Die folgenden Punkte illustrieren den Änderungsbedarf beispielhaft: Prüfungsorte sollten zwar festgelegt sein, den Verbänden jedoch zugleich die notwendige Flexibilität gegeben werden begründete Veränderungen vorzunehmen.
	Abschnitt 2	Ziffer 1.1.2			Als grundsätzliche Voraussetzung den SKS für die Segelausbildung im Binnenbereich vorzugeben ist nicht zielführend

~~Rot~~ = streichen
Grün = ergänzen

Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
		Ziffer 1.4			Prüfer dürfen keiner Tätigkeit als Ausbilder nachgehen? Wer, wenn nicht die Ausbilder, sollen über das notwendige Wissen für Prüfer verfügen und warum?
		Ziffer 2.2.3			Ein nicht bestandener Prüfungsteil sollte bereits einen Tag später nachgeholt werden können. Viele Prüflinge nutzen den Urlaub, auch im Ausland, für die Prüfung.
		Ziffer 2.2.4			ICC sollte vollumfänglich anerkannt werden
		Ziffer 2.2.5			S. Hinweis zu Beginn der Stellungnahme
S. S.		Ziffer 3.3			S. Hinweis zu Beginn der Stellungnahme Die Neuregelung würde einem Großteil der Ausbildungsstätten die Geschäftsgrundlage entziehen und zugleich dem Verbaucher den Zugang zum Erwerb eines

~~Rot~~ = streichen
Grün = ergänzen

Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
					Verbandsscheins erheblich erschweren.
	NEU			Auf Charterschein Strecken darf Gelegenheitsverkehr auf Sportbooten bis maximal 12 Personen durchgeführt werden	Bisher gibt es eine „Grauzone“ für den Gelegenheitsverkehr auf Charterschein Strecken. Vorschlag: Der Schiffsführer benötigt dafür den SBFbinnen bzw. den neuen Befähigungsnachweis. Begründung/Beispiel: Eine Schulklasse möchte im Rahmen des Biologieunterrichtes Gewässer-/Sedimentsproben entnehmen. Dies sollte in den genannten Revieren auf Sportbooten im Gelegenheitsverkehr umsetzbar/klar geregelt sein! Siehe auch Kommentar §37(2) Es ist unklar, wer die Rechts- und Fachaufsicht für Anerkennung und Ausstellung der anerkannten

~~Rot~~ = streichen
Grün = ergänzen



Lfd Nr.	Referenzierter Paragraph bzw. Anhang	Referenzierter Absatz	Version 3. Entwurf	Textänderung	Kommentar
					Verbandsscheine übernimmt: das BMV oder die GDWS, ein übergeordnetes „Kontrollgremium“ bestehend aus unabhängigen Experten aus Behörden und Verbänden? Dies wäre zu präzisieren.