



Liebe Vorstände, Seglerjugend, liebe Eltern und Leser der Newsletter,

hiermit erhaltet ihr den dritten Newsletter des HSeV im Jahr 2007.

Dieser Newsletter ist ein „Extra-Newsletter“ und hat im Wesentlichen die Diskussion um die neue Reglementierung im Wassersport zum Inhalt. Der Artikel in der Zeitschrift „Yacht“ hat doch viele Wassersportler verunsichert und zu vielen Anfragen an die Vereinsvorstände und an den Deutschen Segler-Verband geführt. Nachfolgend einige Informationen zu diesem Thema.

Wie immer sind wir an einem Feedback interessiert, um in Zukunft den Wünschen unserer Leser noch besser zu entsprechen.

Günther Probst, HSeV

### [Stellungnahme des DSV zum Thema „Reglementierungen“](#)

#### **Der Segelsport ist gegen neue Reglementierungen**

Einige Mitgliedsvereine haben sich nach Erhalt der unter diesem Titel veröffentlichten gemeinsamen Pressemitteilung des Deutschen Segler-Verbandes und der 16 Landesseglerverbände vom 31. März 2007 mit der Bitte um nähere Informationen an den DSV gewandt.

Dem kommt das Präsidium gerne nach und hat nachstehend die wichtigsten Positionen noch einmal erläutert.

#### **Der Deutsche Segler-Verband ist gegen neue Reglementierungen**

Beim Deutschen Segler-Verband hat es nie Zweifel an der klaren Haltung des Verbandes gegeben, dass er gegen neue Ausrüstungs-, Kennzeichnungs-, und Registrierungspflichten und Verschärfungen von Führerscheinvorschriften ist.

Im Einzelnen:

#### **Der DSV ist gegen neue Ausrüstungspflichten**

Nach der in mehreren Konferenzen vorgetragenen Auffassung des Deutschen Segler-Verbandes bedarf es zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Leichtigkeit des Sportbootverkehrs keiner neuen Ausrüstungspflichten. Auch die Unfallzahlen, soweit sie überhaupt für eine diesbezügliche Interpretation geeignet sind, geben dazu keinen Anlass.

Die Bemühungen des organisierten Segelsports gehen seit vielen Jahren dahin, in Eigeninitiative und Mitverantwortung für die Sicherheit des Schiffsverkehrs dazu beizutragen, dass eben kein Bedarf für verschärfende gesetzgeberische Aktivitäten entsteht. Der Verband gibt zum Beispiel eigene technische Empfehlungen für Sportboote heraus und bietet Sicherheitstrainings und Ausbildungen an.

Diese Eigeninitiative des Sports und die ständige Ausbildungs- und Aufklärungsarbeit in den DSV-Vereinen, Wassersportschulen und Ausbildungsstätten haben dazu beigetragen, dass die Sportschiffahrt in Deutschland auf einem hohen Sicherheitsniveau stattfindet. Dies findet von gesetzgeberischer Seite auch hohe Anerkennung und Akzeptanz.

## **Der DSV ist gegen neue Kennzeichnungs- und Registrierungspflichten**

Der Deutsche Segler-Verband ist seit vielen Jahren der Auffassung, dass die bestehende Kennzeichnung der seegehenden Fahrzeuge nicht geändert werden sollte.

Im Seebereich besteht seit vielen Jahren die bewährte Kennzeichnung der seegehenden Yachten mit Schiffsname und Heimathafen. Rechtsgrundlage ist das Flaggenrechtsgesetz. Diese weltweit übliche und vielfach verpflichtende Kennzeichnung der seegehenden Fahrzeuge gilt gleichermaßen für gewerbliche und für Freizeitfahrzeuge. Der DSV hält diese für gut und ausreichend.

Dementsprechend hat der DSV gemeinsam mit allen anderen im Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) zusammengeschlossenen deutschen Wassersportspitzenverbänden bereits sehr früh, nämlich in der in der gemeinsamen schriftlichen Stellungnahme vom 9.10.2006 ablehnend zu der in einem Positionspapier der Wirtschaftsverbände BWVS und DBSV sowie des ADAC vom 26. Juli 2006 geforderten Einführung einer neuen Kennzeichnungs- und Registrierungspflicht für Sportfahrzeuge im Seebereich Stellung genommen.

In der Erörterung mit Bundestagsabgeordneten hat der DSV-Generalsekretär deutlich gemacht, dass der Wunsch der Wirtschaftsverbände, zuverlässige Marktdaten aus einem solchen Pflichtregister zu bekommen, es auf keinen Fall rechtfertigen kann, dem Verbraucher die Kosten und Lasten einer neuen Bootsregistrierung aufzubürden.

Die Wirtschaftsverbände BWVS und DBSV und der ADAC sind diesen Argumenten leider nicht gefolgt und haben ihre Forderung mit der Bitte um Prüfung an Frau Staatssekretärin Roth herangetragen. Der DSV hat auch dort seine Sicht deutlich gemacht.

Die wirtschaftlichen Interessengruppen, die einen solchen direkten Zugriff auf Markt- und Bootsdaten anstreben, betreiben ihr Anliegen im Übrigen nicht nur gegenüber dem Gesetzgeber, sondern auch in entsprechenden Presseaktivitäten.

## **Der DSV ist gegen eine Verschärfung von Führerscheinvorschriften**

Der Sportbootführerschein-See gilt seit seiner Einführung räumlich für die deutschen Seeschiffahrtsstraßen innerhalb eines Bereichs von 3 Seemeilen. Außerhalb dieses Bereichs besteht keine Führerscheinplicht.

Der Deutsche Segler-Verband empfiehlt - unverändert seit vielen Jahren - die weiterführenden freiwilligen Befähigungsnachweise Sportküstenschifferschein, Sportseeschifferschein, Sporthochseeschifferschein.

Der Deutsche Segler-Verband sieht - vor allem vor dem Hintergrund der Unfallstatistik - keinen Anlass, diese Führerscheinvorschriften zu verschärfen. Die geringen Unfallzahlen und die Bereitschaft der Sportbootführer, sich fundiert mit nautischen Rahmenbedingungen ihres Sports vertraut zu machen, sprechen im Gegenteil eindeutig dagegen.

Diesen Sachzusammenhang hatte der Präsident des Deutschen Segler-Verbandes der YACHT-Redaktion auch bereits vor ihrem ersten Artikel zu diesem Thema in einem 4-seitigen e-mail ausführlich dargelegt und diese Erläuterung mit der ausdrücklichen Bitte verbunden, die Zusammenhänge auch den Lesern zugänglich zu machen. Leider hat die YACHT in ihren Artikeln weder die Erläuterungen des DSV, noch ein mehrstündiges persönliches Gespräch des DSV-Präsidenten mit dem Verleger und der Chefredaktion wiedergegeben.

Falls Sie sich auf direktem Wege näher informieren möchten, empfehlen wir die DSV-Homepage [dsv.org](http://dsv.org). Dort findet sich unter „Sicherheit in der Sportschiffahrt“ eine entsprechende Zusammenfassung der in den jüngeren Fachtagungen und Konferenzen erörterten Themen und die dazu vertretene Haltung des DSV. Ferner ist dort unter „Der Segelsport ist gegen neue Reglementierungen“ die gemeinsame Presseerklärung des DSV und der 16 Landesseglerverbände vom 31.3.2007 veröffentlicht.

Weitere Hintergrundinformationen zu laufenden Themen der Interessenvertretung finden Sie bei Eingabe von Suchwörtern wie „Wassertourismus, Kennzeichnungspflicht, Schleusengebühren, Nutzungsentgelte“.

Hamburg, den 27.4.2007  
Präsidium

## Die Crew der Segelyacht „Tamako“ schrieb an Minister Dietzel

Die Crew der Segelyacht „Tamako“, eine von 55 Yachten, die an der 16. Hessenregatta auf der Ostsee teilnahmen und für den Segel-Club Edersee startete, richtete am 23.5.07 von Warnemünde ein Schreiben an den hessischen Umweltminister Wilhelm Dietzel und brachte ihre Sorge über eine geplante Überregulierung zum Ausdruck. Auch betonte sie die Umweltverträglichkeit des „sanften Sports“ Segeln, der besonders im ländlichen Bereich um den Edersee einen erheblich positiven Einfluss auf den Tourismus ausübt. Sie beklagte das offensichtliche Desinteresse der Koalitionspartner CDU und SPD an einer fachlichen Information und bat den Minister um einen Gesprächstermin mit dem Vorstand des SCE.

## Regierungsfractionen wollen Wassertourismus und Wassersport stärken

(Quelle: Homepage des Deutschen Seglerverbandes)

Die CDU/CSU-Bundestagsfraktion und die SPD-Bundestagsfraktion haben am 22. Mai 2007 einen gemeinsamen Antrag – Bundestagsdrucksache 16/5416 - an den Bundestag gerichtet, der sich mit der Stärkung des Wassertourismus und des Wassersports beschäftigt.

Der Antrag ist unterzeichnet von:

den Abgeordneten Renate Blank, Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Klaus W. Lippold, Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof), Georg Brunnhuber, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Peter Götz, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Norbert Königshofen, Dr. Andreas Scheuer, Ingo Schmitt (Berlin), Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storzjohann, Volkmar Vogel, Gerhard Wächter, Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und der Fraktion der CDU/CSU

den Abgeordneten Annette Faße, Hans-Joachim Hacker, Sören Bartol, Uwe Karl Beckmeyer, Christian Carstensen, Rainer Fornahl, Stephan Hilsberg, Ernst Kranz, Heinz Paula, Bernd Scheelen, Rita Schwarze-lühr-Sutter, Jörg Vogelsänger, Petra Weis, Dr. Margrit Wetzel, Heidi Wright, Dr. Peter Struck und der Fraktion der SPD

Hier der Antrag im Wortlaut:

### **Attraktivität des Wassertourismus und des Wassersports stärken**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Deutschland hat ein rund 10.000 km langes zusammenhängendes Wasserwegenetz, zahlreiche Seen sowie rund 23.000 Quadratkilometer Seewasserstraßen. In diesen Wassergebieten betreiben über 6 Millionen Menschen Wassersport: sie surfen, tauchen, segeln, angeln, fahren Kanu, Motorboot oder Wasserski. Die Nachfrage nach Kreuzfahrten wächst. Die Donau gehört mit 67.000 Passagieren jährlich zu den beliebtesten Kreuzfahrtrouten, die Tendenz ist steigend. Aktivitäten wie Freizeitschiffahrt, Kanufahrten, Bootscharter und Traditionsschiffahrt klettern ebenfalls stetig in der Beliebtheitsskala der Sportler und Touristen.

Es gibt somit zusätzlich zur Berufsschiffahrt einen regen Wassertourismus und zahlreiche Wassersportler auf unseren Flüssen und Seen und auf Nord- und Ostsee. Allerdings fehlen Basisdaten zur Anzahl, Ausstattung und Größe der Wasserfahrzeuge im Seebereich, die aus wirtschafts-, umwelt-, und sicherheitspolitischen Gründen notwendig sind und in Zukunft erhoben werden sollen.

Die Potentiale für den Tourismus und den Wassersport sind bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Zielgerichtete Marketingmaßnahmen der Deutschen Zentrale für Tourismus, die von der Bundesregierung mitfinanziert wird, sorgen dafür, dass mehr und mehr Menschen auf diese Möglichkeiten aufmerksam werden und diese nutzen. Auf das Potential des Wassertourismus hat die Studie „Grundlagenuntersuchung Wassertourismus in Deutschland“ aufmerksam gemacht, die das damalige Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit im Jahr 2003 mitfinanzierte.

Aufgrund des hohen Nutzungsgrades der Wassersportgebiete sind verbindliche Regeln erforderlich, insbesondere damit bei der Ausübung des Wassersports Risiken für Mensch und Umwelt minimiert werden. Gleichzeitig ist es angesichts des boomenden Wassertourismus und der Attraktivität der Angebote ausländischer Wettbewerber notwendig, geltendes Recht kontinuierlich zu aktualisieren und zu modernisieren. Es werden Vereinfachungen angestrebt, die den Sicherheitsaspekten nicht widersprechen.

Die Voraussetzungen für das Führen von Sportbooten auf See- bzw. auf Binnenwasserstraßen sind beispielsweise so unterschiedlich, dass sie verschiedene Ausbildungs- und Prüfungsgänge erfordern. Das Angebot freiwilliger Weiterbildungsmaßnahmen soll dazu beitragen, das praktische und theoretische Wissen der Bootsführer auf einem aktuellen Stand zu halten.

Auf geeigneten Gewässern ist verstärkt die führerscheinfreie Führung von Hausbooten zugelassen worden. Diese Ausweitung der Charterscheinregelung wurde nach dem erfolgreichen Abschluss der Pilotprojekte auf der Müritz und anderen Gewässern in den neuen Bundesländern sowie auf der Lahn und im Saarland zügig umgesetzt. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung prüft regelmäßig Anträge, die zu einer weiteren Freigabe von Binnengewässern zur Nutzung mit führerscheinfreien Hausbooten gestellt werden.

Die Empfehlungen des Verkehrsgerichtstags in Goslar gilt es in die Entscheidungsfindung zur Aktualisierung und Modernisierung der Gesetze und Verordnungen einzubeziehen. Dies betrifft insbesondere die Verbesserung der Befähigung der Bootsführer durch eine reformierte Ausbildung, die Zusammenführung der Rechtsvorschriften und die Stärkung der Eigenverantwortung durch verbesserte Informationen. Die zielgerichtete Aktualisierung von Gesetzen bedarf einer klaren Datengrundlage in Form einer Unfallstatistik, in der Unfälle mit Sportbooten gesondert aufgeführt werden. Diese Datengrundlage gibt es bisher nicht.

Weiter besteht Handlungsbedarf bei der derzeitigen Erarbeitung einer Trinkwasserverordnung aus Kleinanlagen und nicht ortsfesten Anlagen (DIN 2001) um zu vermeiden, dass Vercharterer von Booten für die gesamte Dauer einer Bootsvermietung für die Qualität des Trinkwassers an Bord verantwortlich sind. Der Vermieter des Bootes kann während der Zeit der Vercharterung nur bedingt Einfluss auf die Qualität des Trinkwassers an Bord nehmen.

Durch die Auslastung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist nicht immer gesichert, dass Bootszeugnisse rasch (beispielsweise zu Saisonbeginn) ausgestellt werden können. Durch die Zulassung zertifizierter privater Besichtigter kann eine zügige Bearbeitung der Anträge gewährleistet werden.

Die Versorgung der Sportschifffahrt mit Treibstoff erfolgt über Wassertankstellen in den Yachthäfen und über Bunkerschiffe, die vorwiegend die gewerbliche Schifffahrt betanken. Nach dem Energiesteuergesetz (EnergieStG) vom 5. Juli 2006 ist die gewerbliche Schifffahrt mit steuerbegünstigtem (rot eingefärbtem Diesel) zu betanken. Aus Kostengründen verzichten viele Bunkerschiffe darauf, weiterhin zusätzlich versteuerten Dieselmotorkraftstoff für die Sportschifffahrt bereit zu stellen. Dadurch wird das notwendige, flächendeckende Netz an Betankungsstationen in einigen Regionen reduziert.

Übergeordnetes Ziel ist es, den Wassertourismus und den Wassersport unter Beachtung der Sicherheitserfordernisse attraktiver zu machen, indem nicht mehr zeitgemäße Regeln angepasst oder aufgehoben werden. Bei der Erarbeitung neuer Vorschriften soll die Orientierung an der Praxis im Vordergrund stehen. Alle Fragen der notwendigen Infrastruktur und des gemeinsamen Marketings müssen zwischen Bund und Ländern koordiniert werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. gemeinsam mit Vereinen, Sport-, Wirtschafts- und Ausbildungsverbänden eine öffentlichkeitswirksame Kampagne zur Erhöhung des Sicherheitsbewusstseins in der Sportschifffahrt zu initiieren. Dazu ist das vorhandene Informationsmaterial zu überarbeiten und zusammenzufassen;
2. alle die Sportschifffahrt betreffenden Gesetze und Verordnungen jeweils frühzeitig auf den Internetseiten des BMVBS unter der Rubrik Wassersport zu veröffentlichen;
3. der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen den Auftrag zu erteilen, gemeinsam und in Abstimmung mit den Ländern eine zentrale Unfalldatenbank zu erstellen, in der die Unfälle mit Sportbooten gesondert erfasst werden;
4. bei der Erarbeitung der Trinkwasserverordnung DIN 2001 die besonderen Bedingungen bei der Vercharterung von Booten zu berücksichtigen;
5. durch die Zulassung privater Besichtigter die Wasser- und Schifffahrtsämter bei der Erteilung von Bootszeugnissen zu entlasten;
6. die Rechtsvorschriften über die Sport- und Freizeitschifffahrt im Seebereich zusammenzuführen;
7. Zulassungskriterien und Prüfungsinhalte für den Erwerb eines Sportbootführerscheins grundsätzlich zu überprüfen, um veränderten Anforderungen im Wassertourismusbereich gerecht zu werden. Dabei ist der Praxisanteil zu erhöhen, der theoretische Teil zu reduzieren. Die Prüfungsinhalte der unterschiedlichen Führerscheine sind besser aufeinander abzustimmen, damit gleichartige Prüfungsgegenstände gegeneinander anerkannt werden können. Die Fragenkataloge sind – wie bei den Fahrerlaubnisprüfungen im Straßenverkehr – im Multiple-Choice-Verfahren durchzuführen. Die Sport-, Wirtschafts- und Ausbildungsverbände sind entsprechend anzuhören;

8. die Einbeziehung des Sachkundenachweises für pyrotechnische Signalmittel in Form einer Einweisung in die Prüfungsinhalte für die amtlichen Sportbootführerscheine zu prüfen;
9. ein freiwilliges Weiterbildungsangebot der Ausbildungsstätten weiterhin zu unterstützen;
10. die Einführung einer Kennzeichnungspflicht im Seebereich analog zum Binnenbereich zu prüfen, wobei dem bürokratischen und finanziellen Aspekt große Bedeutung zuzumessen ist. Parallel ist die Flaggenzertifizierung durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie im Sinne einer De-regulierungsmöglichkeit in die Prüfung einzubeziehen;
11. eine Überprüfung der Fragenkataloge zum Erhalt der Funkzeugnisse vorzunehmen mit dem Ziel, den Inhalt auf für die Handhabung des Funkverkehrs notwendige Fragen zu begrenzen;
12. die bestehenden verbindlichen Ausrüstungsstandards zu überarbeiten, um klare und übersichtliche Vorgaben zu erzielen. Zusätzlich soll eine Informationskampagne, die gemeinsam mit den Verbänden vorbereitet und durchgeführt wird, die Einhaltung der freiwilligen Sicherheitsstandards fördern;
13. vor dem Hintergrund der durch das EnergieStG vom 5. Juli 2006 eingetretenen Änderung zu überprüfen, wie eine Versorgung der Sportboote mit Dieseltreibstoff in solchen Regionen erleichtert werden kann, in denen es zu unzumutbaren Versorgungsengpässen gekommen ist.

Die für die vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlichen Haushaltsmittel sind durch Umschichtung innerhalb der betroffenen Einzelpläne bereitzustellen.

Berlin, den  
Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und Fraktion  
Dr. Peter Struck und Fraktion

### **Stellungnahme des Deutschen Segler-Verbandes:**

Der Deutsche Segler-Verband begrüßt die parlamentarische Initiative, die wesentliche Anliegen der Wassersportverbände aufgreift und unterstützt die unter II. zusammengefassten Forderungen 1., 2., 4., 5., 6., 8., 9. und 13.

Bei der Forderung 3 (Auftrag zum Aufbau einer zentralen Unfalldatenbank) ist wichtig, näher zu definieren, was als „Unfall“ betrachtet wird. Vorgänge des Sportgeschehens, wie z.B. eine gekenterte Regattajolle sind keine „Verkehrsunfälle“. Zu Forderung 7 begrüßt der Deutsche Segler-Verband, dass die Sportverbände anzuhören sind. Der Forderung 10 (Einführung einer neuen Kennzeichnungspflicht im Seebereich analog der Kennzeichnungspflicht im Binnenbereich) wird erneut widersprochen. Dies ist weder erforderlich noch sinnvoll, weil es im Seebereich eine international einheitliche und weltweit gebräuchliche Kennzeichnung der Yachten mit Schiffname und Heimathafen gibt. Es gibt keinen Grund, deutsche Bootseigner zu „gläsernen Wassersportlern“ zu machen. Die von Wirtschaftsverbänden geforderten Marketingdaten können, wie in anderen Branchen auch, durch Marktstudien erhoben werden. Echte Sicherheits- oder gar Umweltprobleme, die ein Zwangsregister erfordern würden, sind in den zurückliegenden Jahrzehnten nicht bekannt geworden. Wer Wassertourismus und Wassersport wirklich fördern und nicht zum seelenlosen Vorgang degradieren will, sollte im Übrigen akzeptieren, dass zum Segelsport auch eine Segelkultur gehört: Yachten haben Namen, nicht Nummern! Die Forderung 11 (Überprüfung der Fragenkataloge zum Erhalt der Funkzeugnisse) wird begrüßt. Dies ist auch in der Vergangenheit vom Deutschen Segler-Verband empfohlen und – in Teilbereichen – bereits erreicht worden. Die Forderung 12 (Überarbeitung der Ausrüstungsstandards) darf nicht zu gesetzlichen Verschärfungen führen. Einem erfolgreich funktionierendem System der Eigenverantwortung und der praktizierten Guten Seemannschaft ist der Vorzug vor neuen Reglementierungen zu geben.

Hamburg, 23. Mai 2007  
DEUTSCHER SEGLER-VERBAND