



Stellungnahme der Gewerkschaft der Polizei (GdP)

zum Referentenentwurf des
Bundesministeriums für Verkehr

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

Berlin, 14.11.2025
Abt. Innenpolitik
Referat 33, AL3

I. - Hintergrund

Als Vertretung von über 210.000 Beschäftigten aus Polizei- und Sicherheitsbehörden in Deutschland nimmt die Gewerkschaft der Polizei (GdP) regelmäßig zu politischen Gesetzesinitiativen Stellung, die einen Bezug zum polizeilichen Arbeitsalltag aufweisen. Vor diesem Hintergrund bedanken wir uns für die Möglichkeit, unsere Expertise zum vorliegenden Entwurf beizutragen.

II. - Zum Entwurf

Der vorliegende Entwurf zur Neuregelung von Vorschriften in der Sportschiffahrt zielt auf die Zusammenführung und Modernisierung bestehender Regelungen in diesem Bereich.

Aus Sicht der GdP ist dieses Vorhaben in seinem Grundsatz zu begrüßen, da es auf Vereinfachung und Entbürokratisierung setzt und die Rechtslage für Bürger:innen sowie für Vereine übersichtlicher gestalten möchte.

Allerdings weist der Entwurf gravierende rechtshandwerkliche Lücken und inhaltliche Widersprüche auf, die das erklärte Ziel der Vereinfachung und Entbürokratisierung sowohl für Wassersportler:innen als auch für wasserpolizeiliche Vollzugskräfte konterkariert. Aus Sicht der GdP bedarf der vorliegende Referentenentwurf daher einer grundlegenden Überarbeitung.

Die GdP unterstützt die zugrundeliegende Idee der Verordnung, Verwaltungsvorgänge im Bereich der Sportbootführerscheine zu vereinfachen und klare Zuständigkeiten zu schaffen, grundsätzlich. Dies muss jedoch auf dem Fundament einer kohärenten Rechtsgrundlage geschehen, die der Komplexität der zu regelnden Gebiete gerecht wird.

Zuvorderst dürfen mit verschlankten Prozessen keine Einsparungen bei der Sicherheit und den Ausbildungsstandards einhergehen. Ebenso müssen Zuständigkeiten klar erkennbar und Befähigungsnachweise laufend überprüft werden.

Auch vor diesem Hintergrund enthält der Entwurf aus Sicht der GdP Schwachstellen, die einer Nachbesserung bedürfen.

II.1. - Im Allgemeinen:

■ Weitere Privatisierung des Prüfungswesens

Die Übertragung von Prüfungs- und Erlaubnisbefugnissen auf weitere private Verbände birgt das Risiko einer Qualitätsminderung und erschwert eine einheitliche Kontrolle. Der Staat darf seine Verantwortung für die Überwachung von Ausbildungs- und Prüfstandards nicht aus der Hand geben. Die Gewährleistung einer notwendigen Kontrolldichte wird jedoch durch die anzunehmende Vielzahl an zur Ausstellung von Verbandsscheinen berechtigten Verbänden nur schwer möglich sein. Ein Mindestkriterium muss ein staatlich kontrollierter und standardisierter Ausbildungsprozess für Prüfer:innen, sowie für gewerblich tätige Ausbilder:innen sein, die eine Abnahme von Verbandsscheinen bzw. die gewerbliche Ausbildung zum Erhalt eines Verbandsscheines durchführen. Auch Sportbootschulen sollten einem staatlich festgelegtem und entsprechend zertifizierten Ausbildungsstandard unterworfen werden.

■ **Fehlende Kontrollmöglichkeiten für Vollzugsbehörden**

- 1) Die wasserschutzpolizeiliche Perspektive fehlt im vorliegenden Entwurf verbreitet. Ohne Möglichkeiten zur zentralen Datenabfrage kann die Wasserschutzpolizei vor Ort beispielsweise kaum prüfen, ob ausgestellte Befähigungsnachweise Gültigkeit besitzen. Insbesondere § 23 SportSchV muss daher um eine Möglichkeit zur flexiblen digitalen Einsichtnahme durch Polizist:innen ergänzt werden.
- 2) Die Streichung von Ordnungswidrigkeitstatbeständen, etwa im Zusammenhang mit Vermietungen von Sportbooten in § 52 Abs. 2, würde darüber hinaus bestehende Sanktionsmöglichkeiten schwächen und die Durchsetzung polizeilicher Maßnahmen erschweren.

II.II. - Im Spezifischen:

■ **§ 2 - Begriffsbestimmungen**

- Zunehmend werden Wasserfahrzeuge (vorr. Sport- oder Hausboote) sowohl auf dem Wasser als auch am Ufer rein zu Wohnzwecken genutzt und somit nicht für wassersportliche Aktivitäten im eigentlichen Sinne. Fragen der Technischen Ausstattung, der Entsorgung von Abfällen und Schwarz- bzw. Grauwasser und Fragen der Nutzung von Wasserflächen (z. B. Pachtzahlungen) sind auch im vorliegenden Entwurf ungeklärt. Es wird vor diesem Hintergrund angeregt, für die Nutzung von Wasserfahrzeugen zu Wohnzwecken entsprechende Regelungen zu erarbeiten und zu ergänzen.
- Zur Gewährleistung einer EU-weiten Harmonisierung und zur allgemeinen Erhöhung der Sicherheit sollte sich die Definition eines Sportbootes nach dem Inhalt der EU-Sportboot-Richtlinie (2013/53/EU) richten.

■ **§ 10 - Fahrerlaubnispflicht; Anforderungen**

An dieser Stelle sollte eine umfassende Definition des Begriffes des Fahrzeugführers vorgenommen werden. Ebenfalls sollte in diesem Paragraphen auch die Funktion des Rudergängers umrissen und hinsichtlich der schifffahrtsrechtlichen Eignungsausschlusskriterien umfassend negativ abgegrenzt werden. Dies geschieht in unzureichender Form im Entwurf unter § 18 (3).

■ **§ 11 Ziffer 2 - Ausnahmen von der Fahrerlaubnispflicht**

Die Formulierung dieses Abschnittes ist missverständlich und lässt den Schluss zu, dass Jedermann im Bereich von freigegebenen Charterstrecken Sportboote ohne Fahrerlaubnis auch über der 11,03 kW-Grenze fahren darf. Es muss deutlich werden, dass sich die Regelung nur auf die Nutzung von Charterbooten bezieht.

■ **§ 12 Absatz 1 - Nachweis der Fahrerlaubnis, Anerkennung von Verbandsscheinen, Geltungsbereich**

Das Design des Qualifikationsnachweises muss fälschungssicher sein bzw. das Fälschen oder Verfälschen signifikant erschweren. Die Informationen über die physischen Echtheitsindikatoren müssen allen Vollzugskräften in der operativen Kontrolltätigkeit zur Verfügung stehen. Im operativen Vollzug festgestellte Fälschungen sollten zentral erfasst und deren Fälschungsmerkmale allen Vollzugskräften verfügbar gemacht werden. Entsprechende Regelungen fehlen im Referentenentwurf.

Die Einheitlichkeit der Ausführung von Verbandsscheinen wird hingegen begrüßt. Laut

Muster ist jedoch kein Passbild vorgesehen, wie es z. B. beim Sportbootsführerschein üblich ist. Das erschwert bei Kontrollen die Prüfung, ob der Inhaber mit dem Berechtigten übereinstimmt. In dieser Form ausgestellte Verbandsscheine sollten daher nur in Verbindung mit einem amtlichen Lichtbildausweis Gültigkeit besitzen.

■ **§ 12 Absatz 4 - Nachweis der Fahrerlaubnis, Anerkennung von Verbandsscheinen, Geltungsbereich**

Die unter Ziffer 1 - 5 benannten Tätigkeiten sind aktuell als gewerbliche Tätigkeiten eingestuft und bedürfen eines Kleinschifferzeugnisses. Wenn diese Regelung geöffnet werden sollte, werden bei Ziffer 1a und 2 Abstriche in der Sicherheit gesehen. Sowohl für Ausbilder:innen in der gewerblichen Bootsführerausbildung als auch für Einweiser:innen sollten in diesem Fall einheitliche und verbindliche Standards und Qualifikationsnachweise etabliert werden.

■ **§ 18 Absatz 3 - Pflichten des Schiffsführers und Eigentümers**

Absatz 3 ist nach Auffassung der GdP unter § 10 zu regeln.

■ **§ 21 - Sicherstellung von Befähigungszeugnissen**

Die Sicherstellung der Fahrerlaubnis sollte analog zur Sicherstellung des Führerscheins im Straßenverkehr erfolgen. Festgeschrieben werden sollte in diesem Kontext das Ruhen der Befähigung nach Sicherstellung des Verbandsscheines bzw. ICCs. Zur Vereinfachung des Regelwerks sowohl für Sportbootführer:innen als auch für Polizeikräfte sollten Verbandsscheine und ICCs gleich behandelt werden.

■ **§ 23 - Register**

Der Entwurf beinhalten an dieser Stelle keine Regelungen zur Datenauskunft für Polizeikräfte. Die wasserschutzpolizeilichen Vollzugskräfte benötigen eine praktikable, digitale und ständige Abfragemöglichkeit analog zum ZEVIS im Straßenverkehr, welche auch Fahrverbote erfasst und ausweist. Ebenfalls muss eine Zusammenführung bestehender Register vorgenommen werden.

■ **§ 28 Abs. 1 Nr. 3 - Nachweis über die Fahrtauglichkeit**

Ein Wasserfahrzeug bis 24m Länge, das nicht der Richtlinie 2013/53/EU entspricht, sollte nicht Regelungsgegenstand des hier vorliegenden Verordnungsentwurfes sein. An dieser Stelle soll auf die Kommentierung des § 2 verwiesen sein.

■ **§ 31 - Kennzeichnung**

Nach dem vorgesehenen Wegfall des Bootszeugnisses und dessen Ersatz durch einen Fahrtauglichkeitsnachweis stellt sich die Frage nach der praktischen Umsetzung der in § 31 geregelten Kennzeichnungspflicht an der Küste.

Mit dem Bootszeugnis wird bisher für an der Küste vermietete Boote das entsprechende Vermietungskennzeichen zugeteilt. Im Verordnungsentwurf fehlt die Regelung über das Verfahren der Zuteilung des in § 31 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b) näher beschriebenen amtlichen Kennzeichens, den Nachweis über das zugeteilte Kennzeichen durch den Inhaber (z. B. Kennzeichen-Ausweis) und ein Register, in dem die Fahrzeuge mit Kennzeichen und Eigner bzw. Vermieter aufgeführt werden. Im Allgemeinen könnte hier eine Harmonisierung der

Kennzeichen-Regelung auf See- und Binnengewässern einen sinnvollen Beitrag zur besseren Verständlichkeit leisten.

■ **§ 32 Absatz 3, Ziffer 3 c - Pflichten des Vermieters**

Die Übergabe jedes motorisierten Wasserfahrzeuges an Personen unter 16 Jahren ist grundsätzlich abzulehnen.

■ **§ 32 Absatz 7, Ziffer 2 - Pflichten des Vermieters**

Dieser Teil bezieht sich auf eine vorgeschriebene Mindestbesatzung und ist somit fehlerhaft, da im Entwurf keine Mindestbesatzung geregelt ist. Der Begriff „Besatzung“ oder „Mindestbesatzung“ ist in § 2 des Entwurfs nicht definiert und bleibt damit unbestimmt. Das Muster der Fahrtauglichkeitsbescheinigung (Anlage 8 des Entwurfs) enthält ebenfalls keine Angaben zu einer Mindestbesatzung. Selbiges trifft auf § 33 Abs. 2 Nr. 2 des Entwurfs zu.

■ **§ 33 Absatz 2, Ziffer 8**

Die Forderung des jederzeitigen Tragens einer Rettungsweste für Kinder unter 12 Jahren oder Nichtschwimmer auf Mietbooten wird als Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit ausdrücklich begrüßt.

■ **§ 36 Absatz 2 - Charterbescheinigung**

Die Aushändigung der Zweitschrift der Charterbescheinigung zur Prüfung auch an die Wasserschutzpolizei muss im Sinne der Erleichterung der Ermittlungen z. B. nach Schiffsunfällen oder bei Ordnungswidrigkeiten möglich sein.

■ **§ 40 - Ausrüstung für kleine Sportboote**

- Für jede Person an Bord sollte eine geeignete, zugelassene Rettungsweste mitgeführt werden. § 40 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b) des Entwurfs lässt jedoch „[...] für Personen, die nicht zur Besatzung gehören [...]“ eine verminderte Anforderung an das vorzuhaltende persönliche Rettungsmittel zu. Wie schon in der Kommentierung des § 32 angemerkt, ist der Begriff „Besatzung“ nicht definiert. Damit bleibt auch „Personen, die nicht zur Besatzung gehören“ ein unbestimmter Rechtsbegriff. Die vorgenommene Unterscheidung von Menschen nach ihrer Rolle an Bord ist bedenklich. Es sollte nicht zwischen verschiedenen Personengruppen unterschieden werden und stattdessen eine Regelung für alle Personen gelten.
- Die in § 40 Abs. 2 des Entwurfs geregelte Mindestausrüstung für kleine muskelkraftbetriebene Fahrzeuge bleibt hinter dem Regelungsgehalt der allgemeinen Verkehrsvorschriften (z. B. § 10 SeeSchStrO) zurück. In der Folge sind hier die Anforderungen an ein privat genutztes Fahrzeug höher als an eines in der gewerblichen Vermietung. Derselbe systematische Fehler wird auch durch die Ausnahmeregelung in § 40 Abs. 4 des Entwurfs ausgelöst.

■ **§ 41 - Ausrüstung für große Sportboote**

- Hier sollte die Verpflichtung zur Ausstattung mit und Nutzung von **AIS-Systemen** durch große Sportboote verbindlich festgeschrieben und ihre Deaktivierung außerhalb eines festen Liegeplatzes untersagt werden, um Ortbarkeit und Sicherheit zu gewährleisten.
- **Abs. 1 Nr. 5:** Es fehlt der Sammel-tank für Abwasser aus der Toilette (vgl. § 6b SchSV).

■ § 47 - Grundsatz Wassermotorradfahren

Grundsätzlich wird die Neuregelung begrüßt, es fehlen jedoch Ahndungsmöglichkeiten für die Regelungen aus § 47.

■ § 52 - Ordnungswidrigkeiten

§ 52 Abs. 2 nennt die Ordnungswidrigkeits-Tatbestände im Sinne von § 15 Abs. 1 Nr. 2 See-AufG. Diese beschränken sich auf einige wenige Regelungsinhalte im Teil Befähigungswesen. Dies hat zur Folge, dass Verstöße gegen vollziehbare Anordnungen nach § 4 des Entwurfs und sämtliche Verstöße gegen Vorschriften zur Vermietung von Sportbooten an der Küste nicht mehr geahndet werden könnten. Der Vollzug der Vorschrift durch die Wasserschutzpolizeien der Küstenländer wird damit stark eingeschränkt. Es kommt zu einer nicht hinnehmbaren Diskrepanz in der Behandlung von Verkehrsteilnehmern auf Binnen- gegenüber solchen auf Seeschiffahrtsstraßen. Hier handelt es sich um einen weitreichenden rechtssystematischen Bruch und einen Hauptkritikpunkt der GdP an dem vorliegenden Entwurf.

III. - Fazit

Vor dem Hintergrund der Häufung widersprüchlicher, unpraktikabler und unübersichtlicher Aspekte im vorliegenden Referentenentwurf lehnt die GdP diesen ab.

Wenngleich das Ziel einer einheitlichen Regelung für das Sportbootwesen grundsätzlich zu unterstützen ist, darf ein solches Vorhaben nicht zu Abstrichen in Aspekten der Sicherheit, der polizeilichen Vollzugsmöglichkeiten und der allgemeinen Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit der Regelungen führen.

Sport- und Erholungszwecke sowie wirtschaftliche Belange des Vermietungs- und Charterwesens werden im Referentenentwurf fälschlicherweise vorangestellt, während die Sicherheit auf Wasserstraßen als lediglich sekundäre Priorität gelesen werden kann.

Ferner wird die vorgenommene Zusammenfassung der Regelungen zur Sportschiffahrt auf Binnen- und Seegewässern und die vorhandenen Trennlinien als unübersichtlich und unscharf kritisiert.

Insbesondere aus Perspektive der Wasserschutzpolizeien im Seegebiet werden hinsichtlich einer, durch § 52 Abs. 2 des Entwurfs bedingten, weitreichenden Lücke in den Ahndungsmöglichkeiten im Bereich der Ordnungswidrigkeiten schwerwiegende Bedenken gesehen. So würde das Vertrauen in den Rechtsstaat und in seine Vollzugskräfte untergraben, die Arbeit der Wasserschutzpolizeien erschwert und der Durchsetzung zu ahnender Delikte die Rechtsgrundlagen entzogen.

Die GdP regt vor diesem Hintergrund eine grundlegende Überarbeitung dieses Vorhabens dringend an. Wir stehen bereit, dem Ordnungsgeber unsere Expertise im weiteren Verlauf des Verfahrens weiterhin zur Verfügung zu stellen.