

„Gewerbliche Sportschifffahrt Oberelbe“

Vertreten durch ihren Sprecher
Nicolaus Cüppers

Geschäftsführer des Unternehmens

ElbeTaxi Skipperservice UG & Co KG

Blasewitzer Str. 41
01307 Dresden

0351 417 24 24 40
post@elbe-taxi.de

Dresden, 01.03.2016

Stellungnahme

zum

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale
Infrastruktur für eine

**Dritte Verordnung zur Änderung der
Binnenschiffsuntersuchungsordnung und sonstiger
schifffahrtsrechtlicher Vorschriften**

(Stand 02/2016)

Die Bürgerinitiative „Gewerbliche Sportschifffahrt Oberelbe“ ist ein Zusammenschluss sächsischer Unternehmer, die Dienstleistungen im Bereich gewerblicher Sportschifffahrt anbieten und durch den vorliegenden Entwurf in ihrer Existenz bedroht sind.

Die gründete sich im März 2013 nach dem Bekanntwerden der kritisierten Änderungen der BinSchUO und hat seitdem wiederholt versucht, sich in die Gestaltung einer aus ihrer Sicht notwendigen Überarbeitung einzubringen.

1. Kurzfassung:

A . Allgemeine Würdigung des Entwurfs

Das BMVI hat bis zum heutigen Tag die der Änderung zugrundeliegenden Sicherheitsbedenken gegen Sportboote weder konkretisiert, noch irgendwie begründet. Vielmehr hat das BMVI bereits im Jahr 2004 mit der **Verordnung über die Bereitstellung von Sportbooten und den Verkehr mit Sportbooten (10. ProdsV)** im Einklang mit europäischem Recht sicherheitstechnische Normen für das Inverkehrbringen von Seriensportfahrzeugen gesetzlich bindend vorgeschrieben. Diese Normen gelten sowohl für privat als auch gewerblich genutzte Fahrzeuge (z.B. Vermietungsfahrzeuge). Vor diesem Hintergrund ist es völlig abwegig, den nach diesen Vorschriften des BMVI gebauten Serienfahrzeugen überhaupt irgendwelche Sicherheitsmängel zu unterstellen, die nach Meinung des BMVI auch nur dann bestehen, wenn das Fahrzeug mit einem professionellen Bootsführer auf Binnenwasserstraßen vermietet wird. Eine Vermietung des gleichen Fahrzeugs an Laien hingegen soll auf Binnengewässern sicherer sein, ebenso die Vermietung des gleichen Fahrzeuges mit oder ohne Bootsführer auf deutschen Seewasserstraßen. Für diese Logik kann es keine gerichtsfeste sachliche Begründung geben.

Auch auf Grund der lupenreinen Unfallstatistik bei der gewerblichen Beförderung von Personen mit Sportbooten gibt es diesbezüglich keinen Regelungsbedarf. Es wäre eher empfehlenswert, das Sicherheitsniveau der anderen Bereiche der Binnenschifffahrt anzuheben, auch wenn es schwierig sein dürfte, dort ein statistisch ähnlich hohes Sicherheitsniveau wie das unsere zu erreichen. Soweit für einen imaginären Gegenbeweis Statistiken von Traditionsschiffen auf Seewasserstraßen herangezogen werden, ist dies eine unglaubliche Tatsachenverzerrung.

B. Lösungsvorschlag

Eine weitere „Bagatellisierung“ von Fahrzeugen für nicht mehr als 12 Fahrgäste, soweit diese nach aktuellen technischen Normen für Sportboote gebaut und zugelassen sind, hätte seitens unserer Branche überregional breite Zustimmung. Der Widerstand gegen eine Neuregelung würde dadurch marginalisiert. Hierfür wären am vorliegenden Entwurf nur geringe Änderungen erforderlich, eine unmittelbare Einführung ohne großen Widerstand wäre zur Zufriedenheit aller Interessenträger gewährleistet. Wir stellen zwei einfache Varianten vor.

C . Warum Angebote für nicht mehr als 12 Personen nicht reguliert werden müssen

Soweit der Entwurf geeignet sein sollte, gewerblichen Transport von Personen mit Sportfahrzeugen weiterhin zu ermöglichen, jedoch auf einem höheren Sicherheitsniveau, wird das Ziel grundsätzlich verfehlt. Es wird jedoch langfristig erreicht, derartige Fahrzeuge überhaupt nicht mehr am Verkehr teilnehmen zu lassen. Dafür, dass dies zu einem Sicherheitsgewinn führt, gibt es jedoch keinerlei Anhaltspunkt oder gar Belege.

D . Kritische Würdigung unlogischer Bauvorschriften

Die Einzelnormen sind so gestaltet, dass durch eingearbeitete Umsetzungshemmnisse die Anschaffung eines Neufahrzeuges scheitern würde oder nur mit größeren Fahrzeugen umgesetzt werden könnte. Die Erleichterungen für kleinere Fahrzeuge sind minimal und schaffen keinerlei Anreize, von der Anschaffung größerer Fahrzeuge abzusehen. Dies ist genau das Gegenteil der Zielsetzung.

E . Kritische Würdigung der realitätsfernen Kostenschätzungen

Die Kosten, die durch die Einführung der Verordnung in der vorliegenden Form prognostiziert werden, halten selbst einer nur oberflächlichen Betrachtung nicht stand und beschönigen vermutlich wissentlich die Folgen ihrer Umsetzung.

F . Konkrete Einzelfallstudie der Wirkung der Verordnung

An einem konkreten Beispiel wird sehr schnell deutlich, wie die Verordnung in der Praxis an ihrem Ziel vorbei wirkt.

2. Ausführliche Begründung

A . Allgemeine Würdigung des Entwurfs

Seit Ende 2012 versucht der Ordnungsgeber, die gewerbliche Nutzung von Sportfahrzeugen zu reglementieren.

Die Notwendigkeit hierfür leitet er nach wie vor aus nur zwei, bisher durch keinerlei Fakten unterlegte imaginäre Notwendigkeiten ab:

- Beseitigung eines Sicherheitsgefälles zur Fahrgastschiffahrt
- Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen.

Zu letzterem hat ihn natürlich nie jemand ermächtigt. Auch hat er sich offenbar bisher nicht die Frage gestellt, wie denn ein Wettbewerb verzerrt werden könnte, zu dem alle Marktteilnehmer den gleichen Zugang haben. Denn soweit sich ein Marktteilnehmer benachteiligt fühlt, muss er sich die Frage gefallen lassen, was ihn denn bisher gehindert hat, ebenfalls in jenen Markt einzutreten.

Da das BMVI aber überhaupt nicht mit der wettbewerblichen Beeinflussung des Marktes auf den Binnenwasserstraßen beauftragt oder hierfür ermächtigt ist, kann die letztere der beiden oben genannten Begründungen ohnehin vom Tisch gewischt werden. Soweit das BMVI dies partout anders sieht, muss das eben später an anderer Stelle geklärt werden. Dennoch wäre das BMVI wohl gut beraten, jedwede Eingriffe gewerblicher Natur in den Markt zu unterlassen.

Auch bzgl. des behaupteten Sicherheitsgefälles gibt es seitens des BMVI neben der bloßen Behauptung trotz beharrlicher Nachfragen keinerlei weitere Begründung.

Dem Vernehmen nach sei mangels sachlich zutreffender Begründungen gelegentlich der Versuch unternommen worden, Unfallzahlen von auf hoher See fahrenden Traditionsschiffen heranzuziehen.

Dies ist natürlich ein ebenso enger kausaler Zusammenhang, wie den Neubau eines modernen typgeprüften Fertighauses im Stadtgebiet von Dresden zu untersagen, weil irgendwann im Erzgebirge mal das strohgedeckte Dach eines Bauernhauses Feuer gefangen hat.

Der Ordnungsgeber ist selbst verantwortlich für die Regeln, die für das Inverkehrbringen von Sportbooten gelten. Diese hat er selbst konform zu internationalen Regeln bereits 2004 in der **Verordnung über die Bereitstellung von Sportbooten und den Verkehr mit Sportbooten (10. ProdSV)** für privat und gewerblich genutzte Serienfahrzeuge gesetzlich verpflichtend vorgeschrieben. Dies gewährleistet eine umfassende Sicherheit marktüblicher Serienfahrzeuge. Wenn der Ordnungsgeber nach wie vor von einem Sicherheitsgefälle spricht, hätte er dies also selbst herbeigeführt. Und selbstverständlich würde das bedeuten, dass hierzulande der Käufer eines Serienfahrzeugs irgendwelchen vom BMVI pauschal behaupteten Sicherheitsrisiken genauso ausgesetzt wäre, wie ein gewerblicher Nutzer des gleichen Fahrzeugs. Wir bitten den Ordnungsgeber erneut sehr dringlich, sich die Erläuterung dieses Widerspruchs nicht erst für die unabwendbare gerichtliche Auseinandersetzung aufzuheben.

Der vorliegende Entwurf ist nicht geeignet, den seit Jahren dauernden Streit zwischen BMVI und der betroffenen Wirtschaft beizulegen. Zwar ist eindeutig die Absicht des Ministeriums erkennbar, den

Konflikt nunmehr rigoros durch Schaffung von Tatsachen zu beenden. Dies wird jedoch nicht zum Ende der Auseinandersetzungen führen. Zu groß sind die Einschränkungen für die Sportbootbetreiber, zu viel Unlogik ist in den Vorschriften enthalten, als dass dies unwidersprochen bleiben könnte.

Das nicht zu leugnende Ziel der Verordnung ist, unsere Branche zu beseitigen. Sie strotzt vor Alibi-Vorschriften, die die Anschaffung von neuen Fahrzeugen anhand vieler böswilliger Details verhindert, anstatt sie zu ermöglichen.

Soweit die Einzelnormen der Verordnung umsetzbar sind, werden sie nicht zu einer eigentlich wünschenswerten Entschärfung des Wettbewerbs mit der Fahrgastschiffahrt führen, den es in unserer Region ohnehin nicht gibt. Die Folge werden lediglich immer größere Sportfahrzeuge zur Beförderung von Fahrgästen sein. Der Verordnungsgeber unterschätzt offenbar nach wie vor die Entschlossenheit der von den Restriktionen bedrohten Unternehmer.

Der uns von Bundesminister Dobrindt und PStSek Ferlemann persönlich im Beisein von Mitgliedern des Deutschen Bundestages zugesagte Dialog hat übrigens zu keinem Zeitpunkt stattgefunden. In entsprechenden Briefwechseln durch Herrn Ferlemann stereotyp wiederholte diesbezügliche Formulierungen entbehren jeder Grundlage und wurden im Verlauf der Zeit nicht wahrer, je öfter sie wiederholt wurden.

Es ist eigentlich nicht unsere Aufgabe, den Entwurf unter juristischen Aspekten zu überarbeiten. Insbesondere wenn unsere diesbezüglichen Anmerkungen wie bisher ausschließlich dafür verwendet werden, Einzelheiten dann nachzuschärfen, anstatt objektiv einen sinnvollen Kompromiss zu suchen.

Nach wie vor hat unsere Branche eine lupenreine Unfallstatistik von 0 (in Worten NULL) Vorfällen mit Verletzten oder gar Toten. Dies kann kein anderer Bereich der Schifffahrt von sich behaupten. Schon gar nicht die Fahrzeuge, deren Regeln wir künftig ebenfalls unterworfen werden sollen. So gesehen wäre es sinnvoller, deren Sicherheitsniveau an das unsere anzupassen, und nicht umgekehrt.

Ein Regelungsbedarf für unsere Branche liegt daher nachweislich ebenfalls bei Null. Die Frage, weshalb dann dennoch vehement auf einer Regulierung bestanden wird, lässt sich nicht nur mit der hierzulande überbordenden generellen Regelungsbegeisterung erklären. Sie beantwortet sich aber, wenn eine Behörde, die lediglich zur Regelung von Sicherheitsfragen ermächtigt ist, immer wieder Begriffe wie „Wettbewerbsverzerrung“ und „verdeckte Fahrgastschiffahrt“ zur Rechtfertigung rein kaufmännisch begründbarer Restriktionen heranzieht.

Nachfolgend skizzieren wir einen Vorschlag, der innerhalb unserer Branche ohne größeren Widerstand akzeptiert würde, und zwar auch über unsere Region hinaus. Kerngedanken sind die folgenden Aspekte:

- Nur kleine Änderungen an dem vorliegenden Entwurf
- Daher keine aufwendige Überarbeitung nötig
- Sofortige Umsetzbarkeit zur Zufriedenheit aller Beteiligten
- Berücksichtigung des Sicherheitsgedanken im Sinne der Verwaltung
- Deregulierung für Sportfahrzeuge bei Beförderung von nicht mehr als 12 Fahrgästen
- Deutliche Verschärfung der Anforderungen an Fahrzeuge zur Beförderung von mehr als 12 Personen genauso wie vom Verordnungsgeber gewünscht
- Anreiz, auf die Anschaffung von größeren Fahrzeugen jenseits der 12-Personengrenze zu verzichten
- Dadurch völlige Beseitigung der für alle Seiten unangenehmen Wettbewerbssituation zwischen Sportschiffahrt und Fahrgastschiffahrt

Eine detaillierte Begründung inklusive unserer Kritik an den technischen und wirtschaftlichen Aspekten des derzeit vorliegenden Entwurfs kann im Einzelnen den darauf folgenden Kapiteln entnommen werden.

Unseren Vorschlag möchten wir mit einer sehr eindringlichen Warnung an den Verordnungsgeber verbinden. Aus der Aktenlage, insbesondere dem Verlauf der Entwicklung des Referentenentwurfs in Verbindung mit unseren bisherigen Einlassungen, geht eindeutig hervor, dass der Verordnungsgeber bisher unsere Hinweise nur insoweit dankend umgesetzt hat, als sie zu einer Verschärfung der künftigen Rechtslage und einer Konkretisierung von Restriktionen zu unseren Ungunsten führten, und dies obendrein mit nichttechnischen oder ganz ohne Begründungen.

Der folgende Vorschlag basiert auf einer sehr weitgehenden Deregulierung von Angeboten im Bereich von nicht mehr als 12 Fahrgästen. Unserer Meinung nach stellen diese Angebote keinen spürbaren Wettbewerb zur Fahrgastschiffahrt dar. Eine solche Deregulierung führt auch nicht zu Sicherheitsproblemen, da das Inverkehrbringen von neuen Sportfahrzeugen durch die Verordnung über die Bereitstellung von Sportbooten und den Verkehr mit Sportbooten (10. ProdSV) bereits auf einem hohen und den europäischen Normen entsprechendem Sicherheitsniveau gesichert ist. Eine Beschränkung der Verwendung solcher Sportfahrzeuge für Angebote für nicht mehr als 12 Fahrgäste stellt daher ein mehr als ausreichendes Sicherheitsniveau her. Nicht umsonst ist diese Grenze auch in den europäischen Normen zu Patentregeln enthalten.

Gleichzeitig wird dem Gedanken Rechnung getragen, dass sich künftig grundsätzlich keine weiteren Fahrzeuge auf dem Markt etablieren sollten, die an die Fahrgastzahlen der Fahrgastschiffe heranreichen, ohne deren Sicherheitsauflagen erfüllen zu müssen.

Umgekehrt geben die Vorschriften auch den Fahrgastreedern die Möglichkeit, zu den gleichen erleichterten Bedingungen ebenfalls kleinere Fahrzeuge bis 35 Fahrgäste anzuschaffen, soweit sie dieses Segment für attraktiv halten.

Eine Komplett-Regulierung auch des Segments von 1 bis 12 Fahrgästen ist nach wie vor nicht glaubhaft vermittelbar, solange gleichartige Fahrzeuge in einem Massenmarkt und in Einklang mit sämtlichen nationalen und internationalen Vorschriften für das Inverkehrbringen von Sportbooten auch zur gewerblichen Vermietung an Laien munter zugelassen werden.

Dies vorausgeschickt, schlagen wir Änderungen am vorliegenden Entwurf in zwei verschiedenen Varianten wie folgt vor:

B . Lösungsvorschlag

Variante 1

Artikel 1 BinSchUO

§ 4a Absatz 2 erhält folgende **zusätzliche Ziffer 8:**

„auf einem Sportfahrzeug, was nach dem 31.12.2012 erstmalig gemäß den Vorschriften der Verordnung über die Bereitstellung von Sportbooten und den Verkehr mit Sportbooten (10. ProdSV) in Verkehr gebracht wurde und über ein Bootszeugnis nach §3 Absatz 1 Satz 2 gemäß Sportbootvermietungsverordnung verfügt, sofern außer der Besatzung nicht mehr als 12 Personen befördert werden.“

Diese Regelung ermöglicht Angebote im Segment mit nicht mehr als 12 Fahrgästen außerhalb der BinSchUO. Gleichzeitig stellt sie durch den Bezug zur 10. ProdSV sicher, dass nur Fahrzeuge, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen und ein marktübliches Sicherheitsniveau bereits

nachgewiesen haben, verwendet werden können. Die Verwendung von überalterten Fahrzeugen, Eigenbauten und Einzelanfertigungen ist hingegen ausgeschlossen. Zusätzliche Sicherheitsvorgaben und Ausstattungsmerkmale, die im gewerblichen Betrieb erforderlich sind, können im Bootszeugnis erfolgen.

Artikel 2 Änderung sonstiger schiffahrtsrechtlicher Vorschriften

§ 2 Änderung der Binnenschifferpatentverordnung

3. Dem § 19 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Abweichend von § 11 Absatz 3 ~~können~~ **sind auch** Fahrzeiten **anrechenbar**, ~~die auch auf~~

1. einem Sportfahrzeug mit weniger als 20 Metern Länge, das am 31. Dezember 2012 über ein Bootszeugnis nach § 3 Absatz 1 Satz 2 der Binnenschiffahrt Sportbootvermietungsverordnung verfügt hat und **ausschließlich** mit Gestellung des Sportfahrzeugführers vermietet worden ist oder

2. einem Sportfahrzeug mit weniger als 20 Metern Länge, das **ausschließlich** mit Gestellung des Sportfahrzeugführers vermietet werden sollte, und für das bis zum 31. Dezember 2012 ein Bootszeugnis nach § 3 Absatz 1 Satz 2 der Binnenschiffahrt Sportbootvermietungsverordnung beantragt, das Zeugnis aber erst nach dem genannten Stichtag ausgestellt wurde,

geleistet ~~wurden~~ **wurden**. Die Fahrzeiten nach Satz 1 Nummer 1 und 2 können abweichend von § 11 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang XI § 3.01 Nummer 3 Satz 2 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung auch durch die Vorlage von Arbeitsverträgen oder Bescheinigungen des Arbeitgebers nachgewiesen werden; hieraus müssen mindestens die ~~Namen~~ **Kennzeichen** der Fahrzeuge, auf denen die Fahrten geleistet wurden, ~~die konkreten Fahrzeiten~~ **und die Art der Beschäftigung ersichtlich sein.**“

Unabhängig von der Ausnahmeregelung der neuen Ziffer 8 des §4a wäre es erforderlich, die Patentregeln so zu gestalten, dass eine Erlangung eines Patents möglich ist, um Fahrzeuge für mehr als 12 Fahrgäste zu betreiben.

Die bisherige Formulierung könnte so ausgelegt werden, dass nur künftige Fahrten anrechenbar sind. Dies ist mit Sicherheit eine ungewollte Unschärfe, die aber in der Praxis dazu führen würde, dass zwar nach Inkrafttreten der Verordnung Neuzulassungen von Fahrzeugen für die Beförderung von Personen nach der BinSchUO möglich wären, diese von den Unternehmen aber während der Dauer von vier Jahren nicht bewegt werden dürften. Dies wäre völlig unsinnig und ist mit Sicherheit vom Verordnungsgeber so nicht beabsichtigt.

In diesem Zusammenhang muss klargestellt werden, dass eine detaillierte Rekonstruktion eines Schifferdienstbuches oder eines adäquaten Nachweises für zurückliegende Jahre, in der es keine Aufzeichnungspflichten gab, natürlich völlig unmöglich ist und daher nur dem Grunde nach erfolgen kann.

Eine Beschränkung auf Fahrzeuge, die **ausschließlich** mit Gestellung eines Bootsführers vermietet worden sind, ist praktisch nicht möglich, da dieses Kriterium weder nachweisbar ist noch jemals Voraussetzung nach früherer Rechtslage war. Dort gab es niemals die Vorgabe, ein Fahrzeug, was mit Gestellung eines Bootsführers vermietet wurde, nicht auch ohne Bootsführer vermieten zu dürfen. Daher handelt es sich um ein völlig neu eingeführtes Kriterium und kann jetzt nicht völlig überraschend bestandsschutzschädlich sein.

Im Übrigen haben Kleinfahrzeuge gemäß KIFzKV-BinSch oder BinSch-SportbootVermV keine Namen, sondern Kennzeichen, wie dem Ordnungsgeber bekannt sein sollte.

Variante 2

Alternativ könnten auch Fahrzeuge für nicht mehr als 12 Fahrgäste in § 8.01 aus dem Geltungsbereich der Verordnung genommen werden. Dadurch würden weitere Sonderregelungen für Fahrzeuge mit nicht mehr als 12 Fahrgästen entbehrlich.

§ 8.01

Im Sinne dieses Kapitels ist:

*„Sportfahrzeug zur Beförderung von Fahrgästen“ ein Sportfahrzeug **zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen** mit einer Länge von weniger als 20 Metern ohne Ruder und Bugspriet, **ausgenommen ein Segelsurfbrett.**“*

Diese Regelung schließt Sportfahrzeuge zur Beförderung von nicht mehr als 12 Fahrgästen von den folgenden Vorschriften aus.

§ 8.07 Fahrgasträume

*9. Auf jedem Sportfahrzeug zur Beförderung von Fahrgästen muss mindestens eine Toilette vorhanden sein. **Auf einem Sportfahrzeug zur Beförderung von bis zu 12 Fahrgästen kann auf eine Toilette verzichtet werden, wenn anderweitig eine Toilette innerhalb von 15 Minuten erreichbar ist.***

Durch Nichtanwendung bei Sportfahrzeugen mit nicht mehr als 12 Fahrgästen werden entsprechende Sonderregelungen entbehrlich.

§ 8.09 Maschinenbauliche Anforderungen

5. Auf einem Sportfahrzeug zur Beförderung von ~~mehr als 12~~ Fahrgästen darf nur ein Verbrennungsmotor eingesetzt werden, der mit einem Brennstoff betrieben wird, dessen Flammpunkt über 55° C liegt.

~~6. Sofern auf einem Sportfahrzeug zur Beförderung von bis zu 12 Fahrgästen als Antrieb ein Benzinmotor eingesetzt wird, ist es verboten, an Bord zu rauchen oder ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden.~~

Durch Nichtanwendung bei Sportfahrzeugen mit nicht mehr als 12 Fahrgästen werden entsprechende Sonderregelungen entbehrlich.

§ 8.13 Ankerrüstung

*~~Ein Sportfahrzeug zur Beförderung von nicht mehr als zwölf Fahrgästen muss mit einem Anker mit einer Masse von mindestens 25 kg ausgerüstet sein.~~ Ein Sportfahrzeug zur Beförderung von **mehr als zwölf** Fahrgästen muss mit zwei Ankern ausgerüstet sein. Ein Anker muss in diesen Fällen eine Masse von mindestens 25 kg und ein zweiter Anker muss mindestens eine Masse von 20 kg haben. Die Ankerketten müssen eine Mindestlänge von 40 m und eine Mindestbruchkraft von 9 kN haben. Seile oder Drahtseile anstelle der Ankerketten sind zulässig und müssen die gleiche Bruchfestigkeit wie Ankerketten haben, jedoch muss ihre Länge mindestens 20 Prozent größer sein.*

Durch Nichtanwendung bei Sportfahrzeugen mit nicht mehr als 12 Fahrgästen werden entsprechende Sonderregelungen entbehrlich.

Artikel 2 Änderung sonstiger schifffahrtsrechtlicher Vorschriften

§ 2 Änderung der Binnenschifferpatentverordnung

Wie in Variante 1

C . Detaillierte Begründung, warum Angebote für nicht mehr als 12 Personen nicht reguliert werden müssen

Insgesamt darf festgehalten werden, dass der neue Entwurf eine höhere Qualität aufweist als frühere Versionen. Dies ist offenkundig auch unseren Beiträgen zur Diskussion zu verdanken.

Die Konsolidierung bisher unterschiedlicher Fahrzeugklassen wie Taxiboote und Kleine Fahrgastschiffe zu einer einheitlichen neuen Fahrzeugklasse ist geeignet, viele Inkonsistenzen bisheriger Regelungen zu beseitigen. Insofern sind wir froh, mit unserer Stellungnahme zum vorigen Entwurf beigetragen zu haben, einige Defizite zu beseitigen. So werden sich sicherlich die Sportvereine freuen, dass sie zukünftig im Gegensatz zu professionellen Anbietern auch weiterhin mit muskelbetriebenen, völlig unsicheren, hölzernen Drachenbooten unbehelligt Fahrgastschiffahrt bis 12 Personen betreiben dürfen.

Ebenso ist der Wille erkennbar, zwischen größeren und kleineren Fahrzeugen anhand von Fahrgastzahlen zu unterscheiden.

Dieser positive Aspekt wird leider völlig durch die Einzelvorschriften konterkariert, die im Einzelnen mit kleineren Fahrzeugen nicht umsetzbar sind und künftige Neubauten wohl eher in die größere Fahrzeuggruppe (über 12 Fahrgäste) drängen werden. Dies läuft einer Hauptintension der Verordnung, nämlich den Wettbewerb zur traditionellen Fahrgastschiffahrt zu beseitigen, leider absolut zuwider.

Die Verordnung würde geradezu erzwingen, dass neue Fahrzeuge überwiegend für die größere Kategorie (bis 35 Fahrgäste) angeschafft und gebaut werden, da die Erleichterungen für kleine Fahrzeuge zu keinem angemessenen Vorteil bei einer Anschaffung gegenüber den größeren Fahrzeugen führen. Vielmehr sind etliche Bauvorschriften so gestaltet, dass sie überhaupt nur mit größeren Bauformen realisiert werden können und so die Fahrgastzahlen ganz automatisch in die Höhe treiben.

Nach wie vor ist zu erkennen, dass es sich bei dem Entwurf um ein regelrechtes „Lex Berlin“ handelt, dass in erster Linie die dort entstandene Situation beseitigen soll, dabei aber völlig unberücksichtigt lässt, dass in anderen Regionen wie hier in Sachsen derartige Probleme überhaupt nicht bestehen. Abgesehen davon ist es auf der gesamten Welt völlig normal, dass auch kleinere Serienfahrzeuge für kleine Gruppen zum Transport oder auch im rauen Alltag von Behörden und NGOs eingesetzt werden. Nur in Deutschland soll das nun unmöglich werden.

Auf der Elbe haben die Anbieter seit Jahren peinlich genau darauf geachtet, dass ein Wettbewerb zur Fahrgastschiffahrt überhaupt nicht erst entsteht, in dem die Fahrzeug- und damit die Gruppengrößen keinesfalls Ausmaße annehmen, die für die Fahrgastschiffahrt spürbar wären. Dass es überhaupt in einer einzigen Region der Bundesrepublik zu solch einer Wettbewerbssituation gekommen ist, ist einzig und allein dem Versagen der dort zuständigen Zulassungsbehörde, und damit einer dem Verordnungsgeber nachgelagerten Verwaltung zuzuschreiben, die es überhaupt erst möglich gemacht hat, Sportboot-Einzelbauten mit zulässigen Fahrgastzahlen jenseits der 25 auf den Markt zu bringen.

Wir hätten uns gewünscht, dass unsere in den letzten Jahren seit Aufkommen der Diskussion immer wieder eindringlich vorgetragene Hinweise dieser Art in irgendeiner Form berücksichtigt worden wären.

Völlig unverständlich ist uns daher, wieso nicht die durchaus notwendigen Anpassungen des Sicherheitsniveaus für Fahrzeuge mit größeren Fahrgastzahlen in der Verordnung geregelt werden, gleichzeitig jedoch Anreize geschaffen werden, nur kleinere Gruppengrößen in diesem Segment zu bedienen, in dem hierfür realistische und wirtschaftlich attraktive Rahmenbedingungen geschaffen werden. Dies würde in keiner Weise zu Sicherheitsdefiziten führen, denn es ist wohl davon auszugehen, dass die Hersteller von Sportbooten weltweit auf Grund ohnehin bestehender Vorschriften in der Lage und gezwungen sind, sichere Serienfahrzeuge zu konstruieren und auf den Markt zu bringen. Auch dies liegt übrigens im Verantwortungsbereich des Ordnungsgebers. Denn die von ihm jetzt diffus vorgetragene Sicherheitsdefizite von Serien-Sportfahrzeugen könnten nur aus generell mangelhafter Zulassungsvoraussetzung für Sportfahrzeuge resultieren, für die ebenfalls der Ordnungsgeber selbst zuständig ist. Die glasklar definierten Voraussetzungen in der Verordnung über die Bereitstellung von Sportbooten und den Verkehr mit Sportbooten (10. ProdSV) hat er selbst mitgezeichnet und vermutlich wohl auch federführend ausgestaltet. Dennoch zu behaupten, diese nach seinen eigenen Regeln zugelassenen Fahrzeuge wiesen nicht näher definierte Sicherheitsrisiken auf, ist alleine für sich genommen schon ein Skandal. Kein einziges der massenhaften Serienfahrzeuge, wie sie vor wenigen Wochen z.B. auf der „Boot Düsseldorf“ auf den Markt gebracht wurden, wäre demnach sicher. Denn keines davon wäre in der Lage, die Bestimmungen für Sportboote zur Beförderung von Fahrgästen zu erfüllen.

Durch die weltweit wohl einmaligen Restriktionen wird künftig in keinem Fall ein Serienfahrzeug zum Einsatz kommen können, sondern nur aufwändig konstruierte Einzelanfertigungen, für die es nur in Deutschland Verwendung gibt. Die Verordnung wird damit genau das Gegenteil ihres Ziels erreichen, da es ab sofort weder lohnt oder überhaupt möglich wäre, Fahrzeuge für kleine Fahrgastgruppen anzuschaffen, die keine Konkurrenz zu Fahrgastschiffen wären. Fahrgastzahlen von 35 Personen liegen aber durchaus in einem für die traditionelle Fahrgastschiffahrt nicht völlig uninteressanten Marktsegment. Gruppengrößen von nicht mehr als 12 Fahrgästen sind hingegen für die Fahrgastschiffahrt vermutlich uninteressant. Auch wenn sicherlich argumentiert werden könnte, dass jeder einzelne verlorene Fahrgast schmerzt, werden sich kleinere Gruppen für individuelle Events oder private Feiern wohl kaum als Fahrgäste eines größeren Schiffes einreihen, sondern eher auf anderen Aktivitäten an Land ausweichen. Insofern wird von Fahrzeugen mit nicht mehr als 12 Personen ein Umsatzsegment bedient, was der traditionellen Fahrgastschiffahrt ohnehin nicht einer Erschließung zur Verfügung steht. Und selbst wenn das der eine oder andere Fahrgastreder anders sähe, stünde es ihm jederzeit frei, ebenfalls in dieses Angebotssegment einzutreten.

Durch eine „Bagatellisierung“ von Fahrzeugen für nicht mehr als 12 Personen würde sich der Widerstand seitens der betroffenen Wirtschaft gegen die neue Verordnung über Nacht marginalisieren, da auch in der Branche Sportfahrzeuge mit mehr als 12 Fahrgästen durchaus kritisch betrachtet werden.

Weiterhin würden wohl die meisten betroffenen Unternehmen künftig auf die Verwendung von Fahrzeugen mit nicht mehr als 12 Personen zurückgreifen. Nun wird das Gegenteil gefördert, da sich die technischen Bauvorschriften umso leichter und wirtschaftlicher erfüllen lassen, je größer ein Fahrzeug geplant wird. Soweit der Ordnungsgeber erwartet, dass sich die betroffenen Unternehmer künftig anderen Geschäftsfeldern zuwenden und Verkäufer oder Taxifahrer werden, ist er weltfremd.

Es wäre sinnvoll gewesen, eine Vermietung von Fahrzeugen mit Bootsführer bei nicht mehr als 12 Fahrgästen einfach in der Sportbootvermietungsverordnung angesiedelt oder ganz unreguliert zu lassen, gleichzeitig aber den bezüglich der zugelassenen Personenzahl immer weiter ausufernden Mietfahrzeugzulassungen Einhaltung zu gebieten. Es hätte hierfür genügt, die Anzahl der Fahrgäste an Bord von Mietfahrzeugen auf 12 zu begrenzen, denn mehr Fahrgäste kann eine unerfahrene Person auf einem Fahrzeug egal welcher Größe ohnehin nicht koordinieren oder gar sicher transportieren. Es bliebe dann im Ermessen des Vermietungsunternehmens, ob er es für sicherer erachtet, sein Fahrzeug aus Sicherheitsgründen ggf. nur mit Bootsführer zu vermieten. Hierfür müssten Fahrzeuge für nicht mehr als 12 Fahrgäste einfach vom Geltungsbereich der BinSchUO ausgenommen werden.

Durch den vorliegenden Entwurf jedoch werden die bereits laufenden und ausschließlich zu Gunsten unserer Branche entschiedenen Gerichtsverfahren auf unerträgliche Weise wieder in Gang gesetzt und durch weitere Instanzen getrieben. Ein Ende der Rechtsunsicherheit ist damit erneut in weite Ferne gerückt. Es darf wohl angenommen werden, dass Gerichte auch zukünftig der Ansicht folgen, ein erfahrener Bootsführer sei im Zweifel sicherer als ein unerfahrener, auch und gerade bei einem Mietfahrzeug.

Es ist wohl nicht unwahrscheinlich, dass an diesem Aspekt eine dauerhafte Aufrechterhaltung der neuen Regeln unhaltbar sein dürfte. Denn auf der ganzen Welt, und übrigens selbst auf deutschen Seegewässern, ist ein Chartern mit Skipper die normalste Sache, die man sich vorstellen kann. Warum der Verordnungsgeber dennoch unbeirrt nur für deutsche Binnenwasserstraßen einen Sonderweg installieren möchte, ist rational nicht nachzuvollziehen.

Soweit sich der Verordnungsgeber in der Begründung seiner Vorgehensweise auch regelmäßig auf Analogien zum Personenbeförderungsgesetz bezieht, drängt sich die Frage auf, wieso es auf der Straße möglich ist, normale Serien-PKW als Taxi und Mietwagen mit Fahrer einzusetzen.

Würde man die Logik der neuen Regelungen auf die Straße übertragen, dürfte kein einziger Serien-PKW als Taxi oder Mietwagen verwendet werden. Vielmehr müssten Taxis und Mietwagen nach Bauvorschriften für Reisebusse extra angefertigt und abgenommen werden.

Bzgl. der Wasserstraßen soll jedoch ein solcher Sonderweg gegangen werden, der obendrein noch skurrile Details beinhaltet. So ist uns z.B. keine Vorschrift bekannt, die das Rauchen in einem PKW verbietet, wenn dieser von einem Benzinmotor angetrieben wird.

Ein weiteres, neu in den Entwurf eingeflossenes und ihn damit extrem verschärfendes Detail ist der Verlust des Bestandsschutzes bei Veräußerung des Fahrzeuges. Die Person des Eigners ist kein Sicherheitsmerkmal eines Fahrzeuges. Eine vergleichbare Regelung findet sich daher folgerichtig auch nicht in den Vorschriften über die Übergangsregelungen für Fahrgastschiffe. Dort ist es vielmehr gängige Praxis, gezielt Gebrauchtfahrzeuge zu erwerben, um den härteren aktuellen Bauvorschriften der BinSchUO zu entgehen.

Und wie sollte sich die formulierte Voraussetzung, es müsse sich um Fahrzeuge handeln, die bisher ausschließlich mit Fahrer vermietet worden sein, dokumentieren lassen? Da es für Vermietungsfahrzeuge bis zum Stichtag der Neuregelung überhaupt keine rechtliche Einschränkung gab, sie ausschließlich oder überwiegend mit Fahrer zu vermieten, gab es erst recht keine entsprechenden Dokumentationspflichten. Wieso sollte überhaupt auf einmal eine Eigenschaft relevant werden, die bisher überhaupt nicht Voraussetzung für den völlig legalen Geschäftsbetrieb und daher auch schon früher nicht verpflichtend zu erfüllen war? Eine Unterscheidung zwischen Mietfahrzeugen nach dem Kriterium, ob und wie oft und in welchem Anteil ein Mietfahrzeug früher mit oder ohne Bootsführer vermietet wurde, gab es nicht.

Im früheren §8 Abs. 5 SportbootVermVO waren Dokumentationspflichten verankert, soweit sich der betroffene Unternehmer im Geschäftsmodell der Sportbootvermietungsordnung angesiedelt sah. Entsprechende Aufzeichnungen waren jedoch für maximal ein Jahr aufzubewahren. Diese Dokumentations- und Aufbewahrungsfrist entfiel mit Einführung der umstrittenen Neuregelung zum Anfang des Jahres 2013. Es ist also schwerlich möglich, einen Sachverhalt nachträglich dokumentieren zu müssen, dessen Dokumentation durch die seit drei Jahren geltende Rechtslage nicht nur nicht mehr vorgesehen, sondern ganz ausdrücklich beseitigt wurde.

Die gleichen Widersprüchlichkeiten sind im Bereich der Patentregelungen vorzufinden. Auch dort wurde der Entwurf in einem wesentlichen Aspekt deutlich verschärft, in dem nunmehr ein viel detaillierterer Nachweis der Fahrzeiten gefordert wird. Auch hier gilt, dass man wohl schwerlich im Nachhinein Dokumentationspflichten generieren kann, die für den in Rede stehenden Zeitraum ebenfalls vom Ordnungsgeber zuvor ausdrücklich beseitigt wurden.

Wenn von vereinfachten Nachweispflichten gesprochen wird, können unmöglich im gleichen Atemzug detaillierte nachträgliche Aufzeichnungen längst vergangener Jahre gefordert werden, von deren Erfordernis im betreffenden Zeitraum niemand etwas wusste. Zur Illustration möge man sich bitte vorstellen, man würde gesetzlich verpflichtet, nachträglich für einen PKW ein Fahrtenbuch der vergangenen vier Jahre anzufertigen, für das eine Aufzeichnungspflicht für genau diesen Zeitraum zuvor vom Gesetzgeber zielgerichtet unterbunden wurde. Dazu wäre wohl niemand in der Lage.

Überhaupt ist die Formulierung so missverständlich gestaltet, dass im schlimmsten Fall sogar nur zukünftige Fahrten anrechenbar sind. Dass es unlogisch ist, ab morgen Fahrzeuge vorzuschreiben, deren Fahrerlaubnis jedoch frühestens in vier Jahren erlangt sein kann, liegt auf der Hand. Wir gehen hier von einer zu korrigierenden Gedankenlosigkeit aus. Anderenfalls wäre es eine erneute jahrelange Marktbehinderung.

Mit dem Tunnelblick auf die Beseitigung der Berliner Marktsituation scheint dem Ordnungsgeber überhaupt an wenigen Stellen bewusst gewesen zu sein, dass es anderswo Unternehmen gibt, die regelmäßig neue, kleine Fahrzeuge als Ersatz für Altfahrzeuge anschaffen möchten.

D. Kritische Würdigung unlogischer Bauvorschriften

Wie bereits mehrfach erwähnt, sind die zukünftig vorgesehenen Bauvorschriften sehr undifferenziert und benachteiligen trotz einiger Erleichterungen Fahrzeuge mit nicht mehr als 12 Fahrgästen überproportional.

Die meisten kleinen Sportfahrzeuge richten sich selbst aus einem Krängungswinkel von 45 Grad problemlos selbständig wieder auf.

Dies wird durch einen möglichst niedrigen Schwerpunkt in Verbindung mit einem adäquaten Rumpfquerschnitt erreicht. Dies ist weltweiter Stand der Technik und wird millionenfach bei Seriensportfahrzeugen hunderter international erfolgreich tätiger Werften angewandt.

Es scheint, die Regelungen bspw. zur Kippstabilität wurden aus einer Vorschrift für wesentlich größere Fahrzeuge schlicht abgeschrieben, obwohl dort ganz andere physikalische Größen einbezogen werden müssen. Denn bei größeren Fahrzeugen für große Lasten besteht nicht die Möglichkeit, den Schwerpunkt so niedrig zu halten wie bei Sportbooten. Daher ist die Forderung nach einer

Maximalkrägung von 7 Grad, noch dazu mit weitestgehend seitlich verlagertem Schwerpunkt, weder sinnvoll noch mit einem handelsüblichen Sportboot-Monorumpf umsetzbar.

Dies wird zusätzlich erschwert durch das gerade in unserem Revier unvermeidliche Erfordernis eines geringen Tiefgangs. Mit einer Konstruktion in Form eines Partyfloßes für 35 Personen in Multihull-Bauweise (Katamaran/Trimaran,...) ist dies viel leichter machbar. Begünstigt wird also nunmehr die Anfertigung von größeren Fahrzeugen. Vor dem Hintergrund, dass es gerade diese Art Fahrzeug war, die zu der wettbewerblichen Zuspitzung im Raum Berlin und damit zum Auslöser der Neuregelung geführt hat, ist dies unverständlich.

Die Vorgabe, kein Antriebssystem mit einer größeren Geschwindigkeit als 25 km/h gegen Wasser zuzulassen, wurde im Vergleich zum vorigen Verordnungsentwurf ebenfalls noch einmal verschärft (vorher: 30 km/h). Wieso es für eine bestimmte Fahrzeugart nicht ausreichen soll, die Höchstgeschwindigkeit wie für alle anderen Fahrzeuge auch mit örtlichen Beschilderungen an der jeweiligen Wasserstraße zu regeln, ist ebenfalls völlig unklar.

Fakt jedoch ist, dass 25 km/h eine Geschwindigkeit ist, die von vielen anderen Fahrzeugen, ja sogar führerscheinfreien Schlauchbooten, problemlos überboten wird. Abgesehen davon liegt sie unterhalb der Gleitschwelle der meisten Sportfahrzeuge, was wiederum zu einer erhöhten Wellenbildung und damit erhöhter Beeinträchtigung und Belästigung sowohl anderer Verkehrsteilnehmer als auch am Ufer führen muss.

Bezüglich des Rauchverbots auf Fahrzeugen mit Benzinmaschinen gestatten wir uns wie bereits erwähnt die Frage an das Verkehrsministerium, ob ähnliche Vorschriften auch für Straßenfahrzeuge vorgesehen sind, oder ob der Ordnungsgeber tatsächlich der Meinung ist, dass z.B. Benzinaußenbordmotoren heutiger Generationen aus den Häusern von Weltmarktführern wie Suzuki, Yamaha oder Mercury irgendeine sicherheitsrelevante Gefahrenquelle darstellen, von der wir wissen sollten.

Bezüglich der Ankerrüstung muss die Frage erlaubt sein, ob es im internationalen Vergleich irgendwo auf der Welt sonst noch eine Vorschrift gibt, die selbst für ein Sportboot für bspw. 8 Personen einen 25kg schweren Anker nebst 200kg schwerer Ankerkette vorschreibt. Der Germanische Lloyd schrieb bisher übrigens in seinen Zertifizierungen für derartige Boote einen 8 bis 10kg schweren Anker ohne Kette vor.

Die vorgeschriebenen Lenzpumpen mit einer Förderleistung von 150L pro Minute = 9.000 L pro Stunde existieren auf dem Weltmarkt nicht, schon gar nicht für die bei Sportbooten üblichen 12V-Anlagen.

Die vorgeschriebene Notstromversorgung wäre wohl vor diesem Hintergrund ebenfalls nur über einen Notstromgenerator mit aufwändiger Umformung realisierbar, wenn auch Pumpen, die es nur in 220V- oder 24V-Ausführung gibt und mehrere hundert Watt Leistungsaufnahme haben, über einen Zeitraum von 30 Minuten betrieben werden sollen. Und dies noch in Gewässern, auf denen man nie mehr als 30m vom Ufer entfernt ist, welches bei den heute regelmäßigen Pegelständen jederzeit fußläufig erreichbar wäre.

Für die Beförderung von nicht mehr als 12 Personen, wie z.B. im regelmäßig auftretenden Fall eines Hochzeitspaares, kann unmöglich ernsthaft eine Zweimann-Besatzung vorgeschrieben werden. Das ist tatsächlich grotesk. Wie schon sehr oft weisen wir auf die Möglichkeit der nationalen Sonderregelung bei Fahrzeugen mit nicht mehr als 12 Personen hin. Es ist mehr als entlarvend, wenn der Ordnungsgeber in mehreren Briefwechseln eben jene EU-Vorgabe zur Begründung seines Handelns heranzieht, ohne sie dann auch zweckgemäß und wirtschaftsfreundlich umzusetzen, sondern sich für die höchstrestriktive Auslegung entscheidet.

Die Befreiungsmöglichkeiten von einer Zwei-Personen-Besatzung sind derart eng gefasst, dass sie in der Praxis wohl kaum Anwendung finden können. Dies räumt der Verordnungsgeber im Erläuterungsteil der VO selbst ein. Ebenso unklar ist, wieso eine Ausnahmegenehmigung für ein Fahrzeug generell, also auch am Tag, ausgeschlossen ist, nur weil das Fahrzeug bei anderer Gelegenheit auch in der Nacht fahren kann.

E. Kritische Würdigung der realitätsfernen Kostenschätzungen

Die Erläuterung bzgl. wirtschaftlicher Belastungen führt aus, dass für Lenzeinrichtungen keine Belastungen für die Wirtschaft auftreten, da ja bereits Lenzeinrichtungen vorhanden seien, wo sie benötigt werden. Letzteres stimmt zwar. Allerdings schreibt die Verordnung Lenzeinrichtungen einer Dimension vor, die es auf dem Markt derzeit nicht gibt. Die handelsüblichen Lenzpumpen erreichen nicht ansatzweise die geforderte Fördermenge von 9.000 L / Stunde. Es ist schon eigentümlich, dass Hersteller von Yachten und Yachtausrüstungen weltweit offenbar eine andere Vorstellung von realistischen Dimensionierungen derartiger Pumpen haben als das BMVI. Anderenfalls hätten die Hersteller wohl solche Pumpen im Lieferprogramm.

Eine Förderpumpe mit einer Leistung von 9.000 Litern / h kann nicht mit den vorhandenen 12V-Bordnetzen betrieben werden, geschweige denn wie vorgeschlagen mit einer herkömmlichen Yachtbatterie als Notstromversorgung über eine Dauer von 30 Minuten. Hierfür ist wohl ein Generator (etwa EUR 1.000,-) erforderlich.

Es müssen also sämtliche vorhandenen marktüblichen Pumpen verworfen und zusätzlich ein Stromerzeuger angeschafft werden. Die Kosten hierfür belaufen sich bei den vom Verordnungsgeber zu Grunde gelegten Fallzahlen für Generatoren und möglicherweise mehreren Pumpen pro Fahrzeug auf mindestens EUR 200.000,-.

Bzgl. Der Anker ausrüstung geht das BMVI davon aus, dass alle Fahrzeuge bereits Anker haben, Fahrzeuge über 12 Personen auch größtenteils schon Zweitanker haben daher nur sehr wenige Fahrzeuge einen zweiten Anker anschaffen müssten. Zwar stimmt es, dass alle Fahrzeuge über Anker verfügen. Jedoch dürfte kein einziges über einen Anker der geforderten Dimension verfügen, denn die Branche orientierte sich bisher an den Vorgaben des Germanisch Lloyd. Es dürfte kaum einen Fall geben, in dem von diesem für ein Fahrzeug von weniger als 15 Tonnen ein Anker von 25kg vorgeschrieben wurde. Ebenfalls waren bisher keine 40m langen Ankerketten vorgeschrieben, wengleich sicher viele Fahrzeuge über Kettenvorläufer für ihre Anker verfügten, keinesfalls aber von Ketten mit einer Länge von 40m und einer derartigen Überdimensionierung.

Daher ist auch hier wieder die Fallzahl von 140 zu Grunde zu legen, wobei nicht nur Kosten für den Anker, sondern auch für die Kette anfallen. Eine verzinkte Ankerkette mit einer Bruchlast von 12.000 kg wiegt etwa 6kg pro Meter und kostet etwa EUR 35,- pro Meter. Da alle Anker ausrüstungen wegen zu kleiner Dimension und nicht vorhandenen Ankerketten ausgetauscht werden müssen, eine derart überdimensionierte Anker ausrüstung jedoch nicht unter EUR 1.500,- zu haben ist, da schon die Kette EUR 1.400,- kostet, fällt hier ein Belastung von EUR 210.000,- an. A propos Belastung: Selbst ein kleines Sportboot mit einem Beispielgewicht von 1.500kg (Nutzlast etwa 600kg) müsste wie jedes andere 20 Tonnen schwerere Fahrzeug nach dieser Vorschrift eine Anker ausrüstung von 265kg mitführen. Das würde, von der technischen Unsinnigkeit abgesehen, wohl zu weiteren Kosten von EUR 2.000,- durch die Notwendigkeit einer elektrischen Ankerwinde angepasster Dimension führen. Also noch einmal Kosten für die Wirtschaft in Höhe von EUR 280.000,-.

Auf die Umsetzung einer Notstromversorgung wurde schon im Zusammenhang mit der Dimensionierung der Pumpen eingegangen. Yachtbatterien in der Art normaler Yacht-Starterbatterien scheiden völlig aus. In Frage kämen besagte Generatoren oder große Batteriebänke. Da es sich um

Notstrombetrieb von Pumpen und Sicherheitsanlagen handelt, liegt hier ein anderes Entladungsmuster als bei normalen Starterbatterien vor. Im Gegensatz zu diesen wird im Einsatzfall die Batterie kontinuierlich, dafür aber tief entladen. Normale Starterbatterien überstehen derartige Entladevorgänge nicht, sondern werden zerstört. Es müsste daher auf Gelbatterien zurückgegriffen werden, die um ein Vielfaches teurer sind als Starterbatterien. Um die für die Pumpen nötigen 200 bis 400 Ah vorzuhalten, müssten Marine-Gelbatterien für etwa EUR 1.000,- (und übrigens einem weiteren Mehrgewicht von mindestens 50 bis 100kg selbst bei kleinsten Booten) angeschafft werden. Das entspricht in etwa den oben bereits für Generatoren angesetzten Kosten. Ein Ansatz von einer 140-Euro-Yachtbatterie pro Fall zeugt von technischer Unkenntnis sowohl bzgl. der elektrischen Leistung der zu verwendenden Pumpen als auch bzgl. der Entladecharakteristik von Marineakkumulatoren.

Bzgl. der in Vorgabe 5 genannten Kostenschätzung von EUR 27,50 pro Schwimmfähigkeitsberechnung bitten wir um einen Hinweis, in welchem Land man eine solche Berechnung zu einem solchen Preis beauftragen kann. In Deutschland dürfte es schwierig werden, für knapp EUR 30,- ein Ingenieurbüro dafür zu gewinnen, innerhalb von einer Stunde eine solche Berechnung zu diesem Preis durchzuführen.

Unserer Recherche nach ist eine solche Leistung hierzulande für etwa EUR 800,- zu beziehen. Weitere Mehrkosten für die Branche daher $EUR\ 770,- \times 140 = EUR\ 107.800,-$.

In Vorgabe 11 – Kosten des Funkzeugnisses – wurden erneut keine Lehrgangskosten angesetzt. Damit ist die Kostenschätzung, wenn man die Fallzahl von 80 nicht anzweifelt, um EUR 1.600,- zu niedrig angesetzt, was aber im Vergleich zu den anderen Fehleinschätzungen zu vernachlässigen ist.

Die überraschendsten Einschätzungen enthält jedoch nach wie vor Vorgabe 17 (Patenterlangung). Zum einen wird dort unterstellt, der Qualifikationsunterschied zwischen einem Kapitän mit B-Patent und einem Sportbootführer mit SBF Binnen betrage nur 20 Stunden fleißigen Lernens. Wenn dem so wäre, stellt sich erneut die Frage, wieso das BMVI für Fahrgastzahlen von nicht mehr als 12 Personen um keinen Preis von den in der EU-Richtlinie vorgesehenen Erleichterungen für diese Personenzahl Gebrauch machen will. Ferner mag man sich als Sportbootbetreiber eigentlich gar nicht vorstellen, dass in den Ausbildungszentren der Binnenschifffahrt in mehreren Jahren Ausbildung nur Stoff von 20 Stunden vermittelt wird. Eine solche Kalkulation halten wir für eine sehr drastische Herabwürdigung der Qualität dieser Ausbildungen. Schon bei oberflächlicher Betrachtung der vermutlich über 1.500 Fragen zu den Patentprüfungen wird deutlich, dass die veranschlagte Zeit wohl kaum reicht, diese auch nur gründlich durchzulesen.

Völlig außer Acht gelassen wurde auch, dass für unser Revier, die Elbe, auch noch Streckenzeugnisse erworben werden müssen und das für sämtliche Prüfungen auch noch Reisen angetreten werden müssen, da hier derartige Prüfungen nicht abgenommen werden.

Hinzu kommt die Nachweispflicht rückwirkend für 720 Fahrtage, wofür der Verordnungsgeber kühne 30 Minuten veranschlagt. Dies entspricht einer Bearbeitungszeit von 2,5 Sekunden (!) pro Fahrtag. Es ist unverständlich, weshalb für das Eintragen einer Tagesfahrt in einem Schifferdienstbuch 5 Minuten angesetzt werden, für den gleichen Eintrag in einer Ersatzbescheinigung jedoch nur 25 Zehntelsekunden. Ein tagesaktueller Eintrag im Schifferdienstbuch dürfte durchaus weniger zeitaufwändig sein, als die Rekonstruktion von Fahrten, die bis zu vier Jahre zurück liegen. Soweit der Verordnungsgeber weiterhin von einem vereinfachten Nachweis ausgeht, wäre die Frage zu beantworten, wieso dies dann im neuen Entwurf dem Wortlaut nach verschärfend geändert wurde.

Die Aufwandsschätzung zur Erlangung eines Berufspatents stellt für uns eine derartige Beleidigung für alle qualifizierten Binnenschiffer dar, dass wir davon Abstand nehmen, an dieser Stelle eine eigene Kostenschätzung entgegenzuhalten. Der Aufwand zur Erlangung eines Berufspatents liegt jedenfalls um ein Vielfaches höher als im Entwurf beschönigend dargestellt.

Zusammengefasst sind die Schätzungen der Kosten für die Wirtschaft in jedem Fall um mehrere 100TEUR zu niedrig angesetzt.

F . Konkrete Einzelfallstudie über die Wirkung der Verordnung

Eine Beispielrechnung soll die Wirkung der Verordnung am praktischen Beispiel verdeutlichen

Ein kleines Sportboot (z.B. ein „ElbeTaxi“) stand zum Stichtag 31.12.2012 mit einem Alter von zehn Jahren unmittelbar vor der Ausmusterung. Technisch zwar auf lange Frist noch absolut einsatzfähig, ist es eigentlich für den Vermietungsbereich, in dem der Unternehmer einen sehr hohen Anspruch an sein Image und die Qualität seiner Dienstleistung hat, moralisch verschlissen. Zu diesem Stichtag wurde völlig unerwartet der Markt durch immer wieder verlängerte Übergangsregelungen eingefroren. Da Ersatzinvestitionen seitdem untersagt waren, musste es alternativlos weiterhin eingesetzt werden. Es hat also derzeit ein Alter von über 13 Jahren. Dies ist für ein Fahrzeug im Vermietungsbereich überdurchschnittlich alt. Dass es überhaupt noch im Einsatz ist, ist nur dem Umstand geschuldet, dass es nicht ersetzt werden darf.

Nach Inkrafttreten der neuen Verordnung hat der Unternehmer zwei Möglichkeiten:

Neuanschaffung nach den neuen Bauvorschriften der BinSchUO oder Weiterbetrieb des Altfahrzeugs.

Gegen den Weiterbetrieb des Altfahrzeugs sprechen zunächst lediglich höhere Instandhaltungskosten sowie die Beeinträchtigung des Firmenimages durch die Verwendung sichtbar älteren Materials.

Fahrzeuge, die den neuen Regeln entsprechen würden, sind weltweit aber nirgendwo erhältlich, da nur hierzulande derartige Regelungen erlassen und dann sogar umgesetzt werden. Sie müssten also erst konstruiert werden. Fahrzeuge bis 12 Fahrgäste scheiden in der Praxis von vornherein aus, da Bauvorschriften wie z.B. ein maximaler Krängungswinkel von höchstens 7 Grad unter ungünstigsten Bedingungen mit kleinen Grundrissen nicht umsetzbar sind und daher genau wie bisher die Taxiboote und die „Kleinen Fahrgastsschiffe“ in der Praxis nicht anzutreffen sein werden.

Setzt man einmal den Fall voraus, dass es gelingt, technisch und wirtschaftlich ein Fahrzeug für mehr als 12 Fahrgäste zu konstruieren und anzuschaffen, wäre eine solche Einzelanfertigung vielleicht innerhalb eines Jahres einsatzbereit, ausgeliefert und abgenommen.

Allerdings hätte der Unternehmer keine Möglichkeit, dieses Fahrzeug auch zu verwenden. Denn um das hierfür notwendige Patent zu erwerben, muss er vier Jahre Fahrerfahrung nachweisen. Diesbezügliche Dokumentationspflichten entstehen aber erst mit Inkrafttreten der neuen Verordnung, weshalb ein Nachweis für vergangene Jahre fast ausgeschlossen sein dürfte. Soweit dieser Nachweis also nicht völlig vereinfacht wird, dürfte er für viele Unternehmer nicht zu erbringen sein.

Es scheint also darauf hinauszulaufen, dass er sich dafür entscheidet, das Altfahrzeug auf Gedeih und Verderb einsatzfähig zu halten, schon weil er nach der neuen Regelung ausschließlich auf diesem Altfahrzeug überhaupt anrechenbare Fahrzeiten ansammeln kann, um zu einem späteren Zeitpunkt dann ein weitaus größeres Fahrzeug anzuschaffen und das hierfür erforderliche Patent zu erwerben.

Um ein Neufahrzeug direkt einsetzen zu können, wäre er gezwungen, einem anderen Fahrgastreeder einen Kapitän abzuwerben.

An diesem Beispiel dürfte deutlich geworden sein, wie zielführend die Neuregelung in der vorliegenden Form ist.