

Stellungnahme

des Deutschen Olympischen Sportbundes e.V. (DOSB) zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr für eine

Verordnung zur Neuregelung von Vorschriften in der Sportschifffahrt und zur Änderung von Vorschriften im Schifffahrtsrecht (Sportschifffahrtsverordnung – SportSchV)

13. November 2025

I. Zusammenfassung

Am 16. Oktober 2025 hat das Bundesministerium für Verkehr die Länder- und Verbändeanhörung zum Referentenentwurf der Verordnung zur Neuregelung von Vorschriften in der Sportschifffahrt sowie zur Änderung weiterer Vorschriften im Schifffahrtsrecht (Sportschifffahrtsverordnung – SportSchV) eingeleitet. Ziel der Verordnung sei es, nach Angaben des Ministeriums „mehrere Verordnungen im Bereich der Sport- und Freizeitschifffahrt in einem einzigen, übersichtlichen Regelwerk zusammenzufassen.“

Der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Mit fast 30 Millionen Mitgliedschaften in rund 86.000 Sportvereinen ist der DOSB die größte Bürgerbewegung Deutschlands. Unter seinem Dach haben sich die gemeinnützigen und gemeinwohlorientierten Wassersportspitzenverbände im DOSB-Forum Wassersport zusammengeschlossen. Die Wassersportverbände vertreten rund zwei Millionen organisierte Wassersportler*innen in Deutschland.

Der DOSB lehnt die im Referentenentwurf vorgesehene Neuregelung im Befähigungswesen entschieden ab. Die zentralen Gründe sind:

- 1. Gefährdung der Sicherheit:** Die geplante Neuregelung gefährdet nach unserer Auffassung die Sicherheit aller Nutzer*innen von Wasserstraßen und -flächen, insbesondere die der gemeinnützigen Wassersportler*innen.
- 2. Rechtskonformität:** Die Neuregelung wirft erhebliche Fragen hinsichtlich der Rechtskonformität auf und führt zu Unsicherheiten in Bezug auf die Geltung der sogenannten „Verbandsscheine“ für Prüflinge und Prüfer*innen.
- 3. Bürokratieaufwand:** Entgegen dem erklärten Ziel, Bürokratie abzubauen, führt der Entwurf zu zusätzlichen Verwaltungslasten und bürgerunfreundlichen Regelungen.
- 4. Ökologische Aspekte:** Die vorgeschlagenen Änderungen gefährden die ökologische Integrität der betroffenen Wassersportreviere.

Der DOSB fordert das Bundesministerium für Verkehr auf, im weiteren Gesetzgebungsverfahren das bestehende System der staatlichen Beleihung beizubehalten. Statt einer Abschaffung sollte die Beleihung ausgeschrieben, gezielt modifiziert, digitalisiert und vereinfacht werden, um eine Entlastung der Bürger*innen zu erreichen.

II. Bewertung des Referentenentwurfs und seiner Folgen

Deutschland ist ein Land des Wassersports. Mit seinen Küsten an Nord- und Ostsee sowie zahlreichen Flüssen, Kanälen, Bächen und Seen bietet Deutschland hervorragende Voraussetzungen für Wassersportaktivitäten. Diese Gewässer stellen die zentrale Sportstätte für alle Wassersportler*innen dar. Jährlich betreiben rund sechs Millionen Menschen Wassersport – sie segeln, tauchen, fahren Motorboot, betreiben Wasserski oder Wakeboard, rudern, paddeln im Kanu oder surfen.

Der gemeinnützig organisierte Wassersport in Deutschland ist **ein tragender Pfeiler unserer Zivilgesellschaft**. Die ehrenamtlich Engagierten leisten einen wertvollen Beitrag für die Gemeinschaft und schaffen täglich Möglichkeiten für menschliche Begegnungen, gemeinsame Erlebnisse und Lebensfreude am und auf dem Wasser.

Die steigende Zahl von Wassersportler*innen ist ein positives Zeichen, stellt jedoch zugleich eine wachsende Herausforderung für Sicherheit und Schutz auf dem Wasser dar. Die Vereine übernehmen hierbei eine zentrale Verantwortung, insbesondere durch die Ausbildung ihrer Mitglieder und fördern so Rücksichtnahme und Verantwortungsbewusstsein.

Die Sicherheit auf den Wasserwegen setzt voraus, dass alle Nutzer*innen über die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen. Wir befürchten, dass die im Entwurf vorgesehene Neuregelung diese **zentrale Voraussetzung für ein sicheres und verlässliches Miteinander auf dem Wasser erheblich beeinträchtigen** könnte. Aus diesen und weiteren Gründen lehnt der DOSB die vorgesehene Neuregelung ab:

1. Gefährdung der Sicherheit der Wassersportler*innen

Die Wasserstraßen in Deutschland sind hochfrequentiert. Die gemeinsame Nutzung bedingt ein Mindestmaß an verkehrlichen, rechtlichen, seemännischen und umweltbezogenen Kenntnissen.

Das geringe Unfallniveau auf dem Wasser ist maßgeblich das Ergebnis der bisherigen Verkehrspolitik des Bundes. Das amtliche Befähigungswesen in der Sportschiffahrt erhöht und gewährleistet die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem Wasser.

Der amtliche Sportbootführerschein vermittelt nicht nur technische Kenntnisse, sondern auch ein Bewusstsein für die Verantwortung, die mit dem Führen eines Bootes einhergeht. Bootsführer lernen, wie wichtig ein umsichtiges Verhalten ist, und werden darauf vorbereitet, in Notfällen angemessen zu reagieren.

Der amtliche Sportbootführerschein ist ein etabliertes Modell: Er ist bei den Nutzer*innen, Vermieter*innen oder auch der Wasserschutzpolizeien hinlänglich bekannt und anerkannt.

Die geplanten Verbandsscheine hingegen sind in keinem Fall ein gleichwertiges Äquivalent zum amtlichen Sportbootführerschein, da

- die geplante Privatisierung und Markunterwerfung der Prüfung die ausreichende Qualität der Prüfungsabnahme infrage stellt. Es steht insbesondere zu befürchten, dass die Führerscheinprüfung in Zukunft vor allem bei Anbietern nachgefragt werden, bei denen eine erfolgreiche Prüfung erleichtert und niedrige Kosten angeboten werden – auf Kosten der Qualität und Integrität der Prüfung.

- wir keine ausreichende Sanktionsmöglichkeit bei Verstößen sehen und damit das fehlende Abschreckungspotential bspw. durch amtlichen Entzug des Führerscheins fahrlässiges Verhalten auf dem Wasser begünstigt

Sowohl die fehlende Sanktionsmöglichkeit als auch die zu befürchtenden Abnahme der Qualität der Prüfungen hätte zur Folge, dass auf den ohnehin hochfrequentierten Wasserstraßen mehr Personen ohne ausreichende Kenntnisse oder ohne die nötige Gewissenhaftigkeit unterwegs sind, um andere Verkehrsteilnehmer*innen nicht zu gefährden. Dies hätte aus Sicht des organisierten Wassersports verheerende Folgen.

- Auf den Gewässern teilen sich zahlreiche Nutzergruppen den Raum: motorisierte Boote, Segel- und Ruderboote, Kanus, Stand-up-Paddler, Schwimmer und viele mehr. Jede dieser Gruppen hat unterschiedliche Geschwindigkeiten und Bewegungsmuster, was von Bootsführern ein hohes Maß an Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme verlangt.
- Ungeübte Bootsführer könnten durch mangelnde Erfahrung oder fehlerhafte Einschätzungen andere Nutzer erheblich gefährden. Zum Beispiel können starke Wellenschläge durch schnelle Motorboote Kanus und Stand-up-Paddler umkippen lassen. Ebenso könnten unkontrollierte Fahrmanöver Schwimmer oder Kanus in lebensgefährliche Situationen bringen.
- Eine steigende Unfallgefahr würde einerseits zu höheren Personen- und Sachschäden führen und hätte andererseits einen Rückzug Wassersportler*innen von den Wasserstraßen zur Folge.
- Gerade mit Blick auf die wichtige Ausbildung von Kinder- und Jugendgruppen in Sportvereinen ist eine steigende Unfallzahl oder der Rückzug von den Gewässern eine nicht hinnehmbare Folge der Neuregelung.

2. Unsicherheit aufgrund fraglicher Rechtskonformität

Darüber hinaus bestehen erhebliche Zweifel an der Rechtskonformität der vorgesehenen Neuregelung des Befähigungswesens. Die Erteilung von Sportbootführerscheinen ist eine staatliche Aufgabe, die der Bund im Rahmen seiner Verantwortung für die Sicherheit auf Binnen- und Seewasserstraßen wahrnimmt. Dieses System stellt sicher, dass die Fahrerlaubnis einheitlichen Standards folgt, überprüfbar ist und im Bedarfsfall rechtssicher durchgesetzt werden kann.

Zur näheren Erläuterung der fraglichen Rechtskonformität der Neuregelung verweisen wir auf die Stellungnahme des Deutschen Motoryachtverbandes (DMYV).

Bei einer Umsetzung der Verordnung entstünde eine erhebliche Unsicherheit für Wassersportler*innen: Es wäre nicht gewährleistet, dass ein ausgestellter Verbandsschein dauerhaft anerkannt wird oder rechtlich Bestand hat. Im Falle einer späteren gerichtlichen Überprüfung könnte es sein, dass Betroffene ihre Fahrerlaubnis erneut erwerben müssten.

Dieses Risiko steht im klaren Widerspruch zu dem Ziel der Neuregelung, das Verfahren für Bürger*innen einfacher und verlässlicher zu gestalten. Statt Klarheit und Transparenz würden Unsicherheiten, Rechtsrisiken und Vertrauensverlust entstehen.

Der DOSB sieht daher keinen nachvollziehbaren Anlass, die etablierte Praxis der amtlichen Erteilung von Befähigungsnachweisen aufzugeben. Wir empfehlen ausdrücklich, am System der Beleihung festzuhalten und dieses zu modernisieren. Auf diese Weise lassen sich sowohl Rechtssicherheit als auch Bürgerfreundlichkeit erhalten und sinnvoll weiterentwickeln.

3. Neue Bürokratie und bürgerunfreundliche Regelungen

Die geplante Abschaffung des amtlichen Sportbootführerscheins wird unter dem Vorwand einer Entbürokratisierung präsentiert. Bei genauer Betrachtung zeigt sich jedoch, dass die Neuregelung nicht zu einer Vereinfachung der Abläufe führt, sondern im Gegenteil neue Hürden für die Bürger*innen schafft.

So müssen künftig viele Prüflinge deutlich weitere Wege zurücklegen, da ein Großteil der praktischen Prüfungen nur noch an der Küste angeboten wird. Bewährte Prüfungsorte an Binnengewässern wie dem Bodensee oder dem Chiemsee würden entfallen, was die Zugänglichkeit für zahlreiche Wassersportler*innen erheblich einschränkt. Wiederholungsprüfungen können erst nach vier Wochen abgelegt werden, während sie derzeit noch am Folgetag möglich sind, was zusätzliche organisatorische und zeitliche Belastungen für die Betroffenen bedeutet.

Darüber hinaus müssen Personen, die bereits eine Fahrerlaubnis besitzen, künftig bei einer Umschreibung neue medizinische Nachweise vorlegen. Die geforderten Tauglichkeitskriterien liegen nach wie vor über denen des Kraftfahrzeugführerscheins, was die Barrieren weiter erhöht.

Insgesamt bleibt die angestrebte „Entbürokratisierung“ für die Bürger*innen bestenfalls ein Nullsummenspiel. Im schlechtesten Fall verschlechtert die Neuregelung den aktuellen Status quo erheblich. Der Nutzen der geplanten Änderungen ist begrenzt, während die negativen Auswirkungen, wie unter 1. beschrieben, gravierend und gefährlich sind.

4. Gefährdung der ökologischen Integrität der Wassersportreviere

Gewässer sind nicht nur Verkehrswege, sondern auch empfindliche Ökosysteme, die durch unüberlegtes Verhalten erheblich geschädigt werden können. Das Ignorieren von Umweltzonen oder das Befahren flacher Uferbereiche führt beispielsweise zur Zerstörung von Laichgebieten und aquatischer Pflanzenbestände. Unerfahrene Bootsführer*innen könnten unabsichtlich Anker an verbotenen Stellen auswerfen oder durch unangemessenes Fahrverhalten Tiere wie Vögel und Fische stören. Darüber hinaus kann unsachgemäßer Umgang mit Kraftstoffen und Motoren zu Ölverschmutzungen führen, die die Ökosysteme langfristig belasten.

Der gemeinnützige Wassersport trägt durch seine Basisausbildung sowie durch spezielle Schulungen und Fortbildungen aktiv dazu bei, seine Mitglieder für Umweltbelange und die besonderen Anforderungen der fragilen Gewässerökosysteme zu sensibilisieren. Trotz dieser Maßnahmen leidet der gemeinnützige Wassersport bereits heute unter den Folgen rücksichtslosen oder unzureichend informierten Verhaltens anderer Wasserstraßennutzer. Pauschale Nutzungseinschränkungen, die aufgrund von Umweltschäden verhängt werden, treffen häufig auch die verantwortungsbewussten Wassersportler*innen.

Wir befürchten daher, dass die im Referentenentwurf vorgesehene Neuregelung, die zu einer Zunahme unzureichend ausgebildeter und geprüfter Nutzer*innen führen könnte, die bestehende Problematik verschärfen und die Belastung der Gewässerökosysteme weiter erhöhen wird.

III. Ergänzende Änderungsbedarfe in Teil I und Teil II

1. Klarstellung zur Vermietung bei gemeinnützigen Vereinen

Der Referentenentwurf berücksichtigt in den Begriffsbestimmungen nach § 2 nicht ausreichend die Spezifika von gemeinnützigen Vereinen als nicht-gewerbliche Anbieter. Ein Verleih von Booten an Mitglieder anderer Vereine findet in der Praxis regelmäßig statt und ist je nach Ausgestaltung auch mit einem Entgelt verbunden. Dies macht Vereine jedoch noch nicht zu gewerblichen Verleih-Anbietern. Der vorliegende Entwurf ist in seiner Differenzierung hier jedoch uneindeutig und schafft Unsicherheit. Wir schlagen daher folgende Ergänzungen vor:

In § 2 Nummer 2 und Nummer 10 jeweils den Zusatz: *Als gemeinnützig anerkannte Einrichtungen sind hiervon ausgenommen.*

2. Vereine nicht mit Nachweisbürokratie überlasten

Gemäß der Formulierung des Referentenentwurfs darf ein kennzeichnungspflichtiges Sportboot nur in Betrieb genommen werden, wenn es mit der nach produktsicherheitsrechtlichen Vorschriften über Sportboote oder Wassermotorräder vorgeschriebenen CE-Kennzeichnung versehen ist und die EU-Konformitätserklärung vorliegt (§ 6).

Dies trifft auch für Kajaks aller Art und Canadier zu, die auf Binnen- und Seewasserstraßen verkehren. In Kanu- und Ruder-Vereinen gibt es allerdings zahlreiche Boote, bei denen die Unterlagen des Herstellers nicht vorhanden sind, da sie z.B. bei Hochwasserereignissen vernichtet wurden oder der Hersteller in Konkurs gegangen ist. Manche Boote wurden durch die Mitglieder selbst gebaut. In diesen Fällen fehlen CE-Kennzeichnung und EU-Konformitätserklärung. Wir befürchten, dass diese Boote nicht außer Betrieb genommen werden müssen.

Wir halten daher eine Ergänzung in § 6 für notwendig, damit Sportboote auch bei fehlender CE-Kennzeichnung eingesetzt werden dürfen.

IV. Forderung und Handlungsempfehlungen

Zusammenfassend lehnt der DOSB die geplante Neuregelung des Befähigungswesens, die die etablierten amtlichen Sportbootführerscheine durch sogenannte Verbandsscheine ersetzen würde, nachdrücklich ab. Wir sehen hierin eine erhebliche Gefährdung der Sicherheit aller Wassersportler*innen, insbesondere von Kinder- und Jugendgruppen.

Das Führen von Fahrzeugen im Straßenverkehr ist aus gutem Grund ausschließlich mit amtlichem Führerschein und nicht durch Bescheinigungen privater Anbieter zulässig. Eine vergleichbare Logik sollte nach unserer Auffassung auch auf Wasserstraßen gelten, die ebenso stark frequentiert und darüber hinaus ökologisch sensibel sind.

Darüber hinaus bestehen nach unserer Einschätzung keine zwingenden Gründe für die vorgeschlagene Änderung. Der vom Bundesministerium für Verkehr herangezogene Bericht des Bundesrechnungshofs lässt dem Gesetz- bzw. Ordnungsgeber ausreichende Handlungsmöglichkeiten, um den staatlichen Sportbootführerschein rechtskonform fortzuführen – etwa durch die konsequente Durchführung einer Fachaufsicht oder durch die Ausschreibung der Beleihung.

Wir fordern das Bundesministerium für Verkehr daher auf, das bestehende System der staatlichen Beleihung beizubehalten. Gleichzeitig sollte die Beleihung gezielt ausgeschrieben, modernisiert, digitalisiert und vereinfacht werden, um die Bürger*innen zu entlasten. Für einen konstruktiven Austausch darüber, wie diese Vereinfachung und Modernisierung praktikabel umgesetzt werden kann, stehen wir jederzeit zur Verfügung.

Über den DOSB

Der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB), die regierungsunabhängige Dachorganisation des deutschen Sports, wurde am 20. Mai 2006 gegründet durch Zusammenschluss des Deutschen Sportbundes und des Nationalen Olympischen Komitees für Deutschland. Der DOSB steht für Leistung, Gesundheit, Lebensfreude und Wertevermittlung.

Der DOSB zählt fast 30 Millionen Mitgliedschaften in rund 86.000 Sportvereinen. Er ist die größte Bürgerbewegung Deutschlands. Zum DOSB gehören 102 Mitgliedsorganisationen, darunter 16 Landessportbünde, 69 Spitzenverbände sowie 17 Verbände mit besonderen Aufgaben.

Die gemeinnützigen Wassersportspitzenverbände unter dem Dach des DOSB haben sich mit dem Ziel der Bündelung ihrer Interessen sowie der gemeinsamen Interessenvertretung im DOSB-Forum Wassersport zusammengeschlossen.

Dem DOSB-Forum Wassersport gehören die folgenden gemeinnützigen Wassersportspitzenverbände an: Deutscher Segler-Verband (DSV), Deutscher Motoryachtverband (DMYV), Deutscher Kanu-Verband (DKV), Deutscher Ruderverband (DRV), Verband Deutscher Sporttaucher (VDST), Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft (DLRG), Deutscher Wasserski- und Wakeboardverband (DWWV) und Deutscher Wellenreitverband e. V. (DWV).

Ansprechpartner

Stefan Lachenmayr

Beauftragter für den Wassersport
lachenmayr@dosb.de

Deutscher Olympischer Sportbund
Hauptstadtbüro des Deutschen Sports
Behrenstraße 24
10117 Berlin