

Kennzeichnungspflicht für den Binnenbereich soll abgeschafft werden

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) plant *auf der Grundlage des Beschlusses des Deutschen Bundestages „Attraktivität des Wassertourismus und Wassersports stärken“ die Vorschriften für die Kennzeichnung von Sportbooten, Wassermotorrädern und sonstigen Kleinfahrzeugen im Bereich der See- und Binnenschifffahrtsstraßen zu vereinfachen. Dazu hat das BMVBS in einem Eckpunktepapier seine Überlegungen zusammengefasst und 24 Verbänden und Institutionen zur Diskussion vorgelegt.*

Die wichtigsten Aussagen im Eckpunktepapier sind:

- Abgeschafft werden soll die heute im Binnenbereich für Kleinfahrzeuge bestehende amtliche Kennzeichenvergabe und Registrierung, mit gleichzeitiger Streichung der "Verordnung über die Kennzeichnung von auf Binnenschifffahrtsstraßen verkehrenden Kleinfahrzeugen".
- Im Seebereich soll die bestehende amtliche Kennzeichenvergabe und die Registrierung für Wassermotorräder sowie die gesonderte Kennzeichnung von vermieteten Sportbooten abgeschafft werden.
- Für den See- und Binnenbereich soll eine einheitliche Regelung zur Kennzeichnung von Sportbooten eingeführt werden, die den schifffahrtspolizeilichen Vollzugsbedürfnissen genügt.

Gekennzeichnet werden sollen hier die privat genutzten Sportboote, Wassermotorräder oder sonstigen Kleinfahrzeuge mit dem Schiffsnamen und - wenn vorhanden - dem Heimathafen.

Gewerblich vermietete Sportboote sollen mit dem Schiffsnamen, Heimathafen sowie Name und Anschrift des Eigentümers bzw. Vercharterers gekennzeichnet werden.

Wichtig in diesem Zusammenhang ist der Hinweis im Eckpunktepapier, dass es keine zentrale Registrierung für den Binnen- und Seebereich geben wird, wie von verschiedenen Verbänden und Institutionen vor Jahren gefordert.

Der Bundesverband Wassersportwirtschaft vergaß allerdings nicht darauf hinzuweisen, dass durch die Abschaffung der Kennzeichnungspflicht für den Binnenbereich auch die Kontrolle der Konformitätserklärungen (CE-Zertifizierung) bei der Vergabe der Kennzeichen durch die ausstellenden Organisationen entfallen würde. Grauiporte würden hierdurch erleichtert.

Das BMVBS hat zugesagt, sich gemeinsam mit dem Verband und dem Bundesministerium für Wirtschaft dafür einzusetzen, dass dieses Problem gelöst wird.

Soweit die offizielle Statement des Bundesverbandes. Doch woher kommt nur dieser Sinneswandel oder ist hinter dem Einwand ein zartes aufflackern des alten Positionspapiers zu hören, welches am 26.07.2006 vorgelegt wurde?

Positionspapier (Auszug)

Deregulierung im Bereich der Sportschifffahrt und des Wassertourismus

vorgelegt von den folgenden Verbänden:

Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V. (ADAC) Bereich Sportschifffahrt Am Westpark 8, 81373 München

**Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. (BWVS)
Gunther Plüschow Straße 8, 50829 Köln**

Informationsschreiben der Sportbootschule Hot Water Juni 2009 (Seite 2 von 3)

**Deutscher Boots- und Schiffbauer-Verband (DBSV)
St. Petersburger Straße 1, 20355 Hamburg**

Hierin hieß es unter Punkt

3.7. Kennzeichnungsverordnung

Kennzeichen werden derzeit im Wesentlichen von den Wasser- und Schifffahrtsämtern, die den amtlichen Ausweis für Kleinfahrzeuge ausstellen, und von den Verbänden (ADAC, DMYV, DSV) im Rahmen des amtlich anerkannten Internationalen Bootscheines (IBS) erteilt. Für den Seebereich ist eine Kennzeichnung nicht vorgeschrieben.

Die derzeitige Situation ist aufgrund der Zersplitterung unbefriedigend und stellt gerade die Wasserschutzpolizei vor permanente Probleme, da eine Zuordnung eines Sportbootes zu einem Halter schwierig ist. Entweder das Fahrzeug verfügt überhaupt nicht über ein Kennzeichen (Seebereich) oder verschiedene Register müssen parallel abgefragt werden, da eine Zusammenführung der Daten an einer Stelle nicht stattfindet.

Wenn schon Kennzeichen erteilt werden, gibt es aus unserer Sicht keinen erkennbaren Grund, den Seebereich von dieser Verpflichtung zu befreien. Die Vorteile dieser Ausdehnung auf den Seebereich liegen klar auf der Hand. Es bieten sich bessere Kontrollmöglichkeiten in den Bereichen des Grenzverkehrs an. Aber auch bei Unfällen, Diebstahl, Schmuggel, Umwelt- und Verkehrsvergehen wird den ausführenden Organen die Arbeit erheblich erleichtert.

Eine einheitliche Regelung im Binnen- und Seebereich ist sachgerecht und führt wie eine einheitliche Regelung im Führerscheinwesen zu Klarheit.

Bei einem geschätzten Bestand von ca. 500.000 Sportbooten in Deutschland halten wir den momentanen Zustand für anachronistisch.

Wir schlagen daher die folgende Regelung vor:

Die Kennzeichnungspflicht wird auf den Seebereich ausgedehnt. Die Anforderungen und Vorgaben entsprechen der gleichen Regelung wie im Binnenbereich. Kennzeichnungspflicht also für Boote von mehr als 3PS (2,21 kW) und 5,50m Rumpflänge.

Mit der Vergabe der Kennzeichen werden ausschließlich die Verbände (ADAC, DMYV, DSV) beliehen.

Die Verbände werden verpflichtet, die Daten nach einer einheitlichen Programmstruktur zu erheben, zu speichern und an einer zentralen Stelle zusammenzufassen. Die Programmstruktur ist so auszulegen, dass Auswertungen nach allen gespeicherten Details möglich sind.

Staatliche Stellen oder Register, die ggf. Kennzeichen erteilen, erfassen die Daten nach der gleichen Programmstruktur und leiten sie an die zentrale Stelle weiter.

Sämtliche Kennzeichen- vergebenden Stellen werden verpflichtet, bei bereits in Dienst gestellten Fahrzeugen nur Kennzeichen zu erteilen, wenn eine Austragungsbescheinigung der bisherigen Stelle vorgelegt werden kann.

Das Zentralregister wird im Rahmen des Datenschutzgesetzes verpflichtet, entpersonalisierte Daten und Auswertungen interessierten Stellen, wie Wirtschafts- oder Tourismusverbände, auf Antrag und gegen Entgelt zugänglich zu machen.

Damals hieß es: Wir brauchen diese Daten! Unsere Mitgliedsfirmen verlangen „verlässliche Planzahlen“ über den Bootsbestand. Zudem müssen wir dem Umweltbundesamt alle zwei Jahre aufs

Neue erklären, wie sich die Emissionen in der motorisierten Sportschiffahrt entwickeln werden. Die Zahlen seien unter anderem deshalb wichtig, um gegen eine Stufe II der Abgasnorm anzugehen, die derzeit in Brüssel diskutiert werde. Dort fahndeten Beamte allerorten nach dem Minderungspotenzial von Emissionen, für Yachten drohe aktuell eine Nachrüstungspflicht mit Katalysator, Partikelfilter und dergleichen. Woher kommt also nun dieser Sinneswandel?

Doch zurück zur Registrierpflicht. Derzeit besteht lediglich im Binnenbereich eine Kennzeichnungs- und Registrierpflicht für Kleinfahrzeuge bis zu einer Länge von 20 m nach der „Verordnung über die Kennzeichnung von auf Binnenschiffahrtsstraßen verkehrende Kleinfahrzeugen“. Für den Seebereich existiert keine dementsprechende Kennzeichnungspflicht für privat genutzte Sportboote. Nur Wassermotorräder unterliegen analog zu den Regelungen im Binnenbereich der Kennzeichnungspflicht. Charterboote dürfen im See- und Binnenbereich momentan nur eingesetzt werden, wenn sie über ein amtliches Kennzeichen verfügen.

Auch die ADAC-Sportschiffahrt begrüßt diese angestrebte Erleichterung für Skipper, schlug jedoch vor, den Bestandschutz für die bereits ausgestellten Registrierungen – z. B. der Internationalen Bootsschein vom ADAC – beizubehalten, um dem Bootsbesitzer aufwändige Änderungen am Boot zu ersparen.

Zudem wurde seitens des ADAC auf zwei Probleme hingewiesen, die im Zuge einer Abschaffung der Kennzeichnungspflicht entstehen könnten.

1. Entfällt die Kennzeichnungspflicht, ist dem Bootsdiebstahl noch mehr Tür und Tor geöffnet, da ohne Registrierung die Eigentumsverhältnisse in vielen Fällen nicht mehr eindeutig nachgewiesen werden können.

2. Grauiporte lassen sich nicht mehr über die Ausstellung eines amtlichen oder amtlich anerkannten Kennzeichens kontrollieren, da nur bei der Vergabe von Kennzeichen eine Konformitätserklärung vorgelegt werden muss.

Das BMVBS sagte zu, dazu noch eine entsprechende Lösung in Abstimmung mit den anderen zuständigen Ministerien zu finden. Es bleibt abzuwarten, ob der Vorschlag des BMVBS so umgesetzt werden kann. Falls dieses gelingt, ist mit der Umsetzung jedoch frühestens 2011 zu rechnen, da noch zahlreiche Hürden z. B. in der Abstimmung mit den anderen zuständigen Ministerien zu überspringen sind.

Nach einer Untersuchung des Bundesverbands Wassersportwirtschaft (BWVS) – Dachorganisation für etwa 450 Firmen aus der Branche, von der Werft über Ausrüster und Vercharterer bis zur Versicherung steht fest, dass 46 Prozent der Eigner hierzulande 55 oder älter sind. Das heißt im Klartext: Üblicherweise geben Bootsbesitzer etwa mit 70 Jahren ihr Hobby auf. Somit muss sich spätestens in 15 Jahren etwa die Hälfte der Seglerschaft erneuern, nur um auf dem heutigen Level zu bleiben. Das wird zwar „niemals“ in Gänze gelingen, aber um die absehbare Entwicklung zumindest zu entschärfen, ist ein leichter Zugang zum Wassersport unabdingbar. Ein guter Denkansatz wie wir meinen, bleibt abzuwarten, wie er umgesetzt wird.

Große Dinge werfen ihre Schatten also voraus....

Siehe hierzu auch:

[Unsere Meinung zur Führerscheinreform](#)

[Verkaufen die Dachverbände ihre Mitglieder?](#)

[Die Diskussion ist wieder eröffnet](#)