



Bundesverband der Deutschen  
Binnenschiffahrt e.V. (BDB)



Petra.Nethoevel-Kathstede@bmdv.bund.de  
Bundesministerium für Digitales und  
Verkehr  
Frau Dr. Petra Nethövel-Kathstede  
Referat WS 25  
Postfach 20 01 00  
**53170 Bonn**

26. Januar 2023

## **Stellungnahme zum Entwurf der ersten „Verordnung zur Änderung rheinschiffahrtsrechtlicher Vorschriften und weiterer Vorschriften des Binnenschiffahrtsrechts“**

Sehr geehrte Frau Dr. Nethövel-Kathstede,

wir bedanken uns für die Zusendung des Verordnungsentwurfs und die Gelegenheit zur  
Stellungnahme.

Nach erfolgter Durchsicht und Prüfung der Unterlagen möchten wir folgendes anmerken:

### **§ 8.1.2 RheinSchPersEV**

Nach dieser Vorschrift haben Eigentümer, Ausrüster und Schiffsführer dafür zu sorgen, dass  
das nach § 16.11 Nr.1 Satz 1 vorgeschriebene Sicherheitspersonal während der Fahrt und  
beim Stillliegen ständig an Bord ist.

Allerdings wird § 16.01 Nr. 1, wonach sich auf Fahrgastschiffen Sicherheitspersonal in  
ausreichender Zahl befinden muss, solange sich Fahrgäste an Bord aufhalten, nicht in  
Bezug genommen wird, könnte man auf die Idee kommen, dass sich das  
Sicherheitspersonal auch dann auf einem liegenden Fahrgastschiff befinden muss, wenn  
sich keine Fahrgäste an Bord aufhalten.

Da das sicher nicht gewollt ist, sollte eine entsprechende Klarstellung erfolgen.

### **§ 15 Absätze 6 und 7 BinSchPersV**

Wir begrüßen es sehr, dass künftig an allen Fährstellen auf maritimen Wasserstraßen das  
Fährschifferzeugnis genügt, zusammen mit den weiteren Anforderungen des Vorliegens der  
besonderen Berechtigung und zusätzlicher Fahrzeit. Das ist sachgerecht und wird den  
Erwerb dieser Qualifikation durch künftige neue Fährführer sicher fördern.

Wir verstehen die vorgeschlagene Regelung so:

Nach dem neuen Absatz 6 genügt grundsätzlich - so wie bisher auch - in den Zonen 1 und 2  
das Fährschifferzeugnis zusammen mit einer besondere Berechtigung für maritime  
Wasserstraßen.

Für die im neuen Absatz 7 aufgeführten Fährstellen

- 1.1.1. der Kieler Förde,
  - 1.1.2. der Trave unterhalb des Lübecker Hafens,
  - 1.1.3. der Elbe, soweit diese zur Zone 2-See gehört,
  - 1.1.4. der Weser unterhalb der Eisenbahnbrücke in Bremen und
  - 1.1.5. der Ems unterhalb des Emdener Hafens
- wird als zusätzliche Voraussetzung zum Fährschifferzeugnis eine bestimmte Anzahl von Fahrtagen verlangt.

Um dies in der Vorschrift sprachlich eindeutig zu machen, muss u.E. zunächst ein Schreibfehler beseitigt werden.

In Abs. 7 Satz 1 „Für das Führen von Fähren auf... „ muss der zweite Teil des Satzes nach der Aufzählung der Fährstellen klein weitergeführt werden: „ist ein Fährschifferzeugnis mit der besonderen Berechtigung für maritime Wasserstraßen erforderlich.“

Dann ist es deutlich, dass es sich um die Fortführung des Satzes 1 handelt.

Satz 2 könnte ergänzt werden:

„Zusätzlich müssen für das Erteilen des Fährschifferzeugnisses für die in Satz 1 genannten Fährstellen nachgewiesen worden sein...“

So würde besser deutlich, dass sich dieses Erfordernis nur auf diese Fährstellen bezieht.

Darüber hinaus erschließt sich uns nicht, weshalb in den zusätzlichen Voraussetzungen des § 15 Abs. 7 Satz 2 nur die Zone 2-See genannt wird. Unserer Ansicht nach müsste auch die Zone 2-Binnen berücksichtigt werden, denn auch sie gehört zu den maritimen Wasserstraßen.

§15 Absatz 7 Satz 1 listet betroffene Fährstellen auf, deren Fahrtgebiete sich bereits heute in der Zone 2-Binnen befinden.

Es ist daher unerlässlich die 540 Tage Fahrzeit, davon mindestens 180 Tage an der betreffenden Fährstelle, auch auf diesen Fährstellen erlangen zu können.

Dies ist nicht möglich, wenn auf Zone 2-Binnen geleistete Fahrtage nicht anerkannt werden. Daher müssen auch diese Fahrtage i.S. von Absatz 7 Satz 2 anerkannt werden.

### **§ 39 Abs. 1 BinSchPersV**

Nach der vorgeschlagenen Änderung des § 39 Abs. 1 erscheinen die Voraussetzungen für den Erwerb des Kleinschifferzeugnisses im Vergleich mit den übrigen Schifferzeugnissen nicht mehr stimmig.

Es spricht sicher nichts dagegen, das gewünschte Fahrzeiterfordernis durch den Sportbootführerschein nachweisen zu können – aber doch nicht ausschließlich! Das engt den Kreis der möglichen Kandidaten viel zu sehr ein.

Auf gewerblich betriebenen Schiffen, für die ein Kleinschifferzeugnis ausreicht, werden vermutlich weniger diejenigen einen Arbeitsplatz suchen, die für ihre Freizeitaktivitäten einen Sportbootführerschein erworben haben, sondern vermutlich eher diejenigen, die beruflich bereits in der Schifffahrt tätig waren.

Wir schlagen daher vor, dass die Fahrpraxis unter den gleichen Voraussetzungen nachgewiesen werden kann, unter denen gem. § 40 Abs. 3 bei den anderen Schifferzeugnissen auf die praktische Prüfung verzichtet werden kann.

**§ 39 Abs. 1 Nr. 5 könnte daher lauten:**

„ für das Kleinschifferzeugnis eine der Befähigungen des § 40 Abs. 4 nachweisen kann.“

**§ 65 Abs. 2 und § 35 Abs. 1 Satz 1 BinSchPersV**

Ist es wirklich sinnvoll, die Zuständigkeit für die behördliche Befähigungsprüfung vollständig auf die Kammern zu übertragen?

Bei allem Verständnis für eine Entlastung der WSV, sollte die letztendliche Verantwortung nach unserer Auffassung dort verbleiben.

Anders als in anderen Berufszweigen haben wir in der Binnenschifffahrt die Unterscheidung zwischen der dualen Berufsausbildung und dem Erwerb der nautischen Befähigungen. Wir befürchten, dass es hier zu einer Vermischung kommen könnte, die den nautischen Prüfungen vielleicht nicht gut tun und zu Lasten der Kandidaten gehen könnte, die die Qualifikation über Fahrzeit erwerben.

In diesen Zusammenhang passt, dass in § 35 Absatz 1 Satz 1 „und Fertigkeiten“ gestrichen werden soll, mit der Begründung, dass es sich hierbei um eine nur theoretische Prüfung handelt, in der Fertigkeiten, die praktisch unter Beweis gestellt werden müssen, nicht geprüft werden können.

Genau darum geht es aber doch beim Matrosen. Die Feststellung seiner praktischen Fähigkeiten ist wesentlich wichtiger, als die Fähigkeit zur Beantwortung vom Multiple-Choice-Fragen.

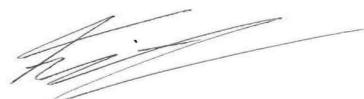
Die Binnenschifffahrt bietet auf der Betriebsebene Arbeitsplätze, die auch von Besatzungsmitgliedern, die keine guten schulischen Leistungen erbringen, sehr gut ausgefüllt werden können. Sie haben oft hervorragende praktische Fähigkeiten, wären aber nicht in der Lage, eine schriftliche Prüfung abzulegen.

Es darf nicht sein, dass Chancen auf einen Berufseinstieg und die Möglichkeiten der Unternehmen, geeignetes Personal zu finden, zugunsten von Verwaltungsvereinfachung eingeschränkt werden.

Wir möchten daher anregen, in § 35 Abs 1 Satz 1 auf die Streichung der „Fertigkeiten“ zu verzichten und im Anschluss zu überlegen, alternativ zur theoretischen Prüfung auch eine praktische Prüfung vorzusehen.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anmerkungen und stehen für ein persönliches Gespräch gerne zur Verfügung-

Mit freundlichen Grüßen



Gerrit Fietze  
Syndikusanwalt  
Bundesverband der  
Deutschen  
Binnenschifffahrt (BDB)  
Dammstr. 26  
47119 Duisburg



Andrea Beckschäfer  
Geschäftsführerin  
Bundesverband der  
Selbständigen Abteilung  
Binnenschifffahrt (BDS)  
August-Bier-Straße 18  
53129 Bonn



Michael Maul  
Vorsitzender  
Deutscher Fährverband  
Meerkatzstraße 12,  
53639 Königswinter