



Bundesverband der Selbständigen  
Abt. Binnenschifffahrt e.V. (BDS)  
August-Bier-Str. 18 · 53129 Bonn  
Tel. 0228-746377  
E-Mail: zentrale@bds-binnenschifffahrt.de



Bundesverband der Deutschen  
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)  
Dammstraße 26 · 47119 Duisburg  
Tel. 0203-80006-60 · Fax 0203-80006-65  
E-Mail: infobdb@binnenschiff.de

Per Mail an: ref-ws25@bmdv.bund.de  
Petra.Nethoevel-Kathstede@bmdv.bund.de

Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Frau Dr. Petra Nethövel-Kathstede  
Referat WS 25  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

30. Juni 2022

Sehr geehrte Frau Dr. Nethövel-Kathstede,

wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Entwurf der „ersten Verordnung zur Änderung der Binnenschiffspersonalverordnung und anderer Vorschriften des Binnenschiffrechts“ und haben folgende Anmerkungen:

Die Änderungen in den Vorschriften, die in Bezug auf die neuen dualen Ausbildungen notwendig wurden, sind aus unserer Sicht stimmig.

Verschiedene Änderungen, die den Bedürfnissen der Praxis entgegenkommen, möchten wir ausdrücklich begrüßen. Hierzu gehören insbesondere

- in § 28 Abs. 6 die Möglichkeit des Verzichts auf Eintragung der Fahrzeiten im Schifferdiensbuch für Steuerleute, die den Erwerb des Befähigungszeugnisses als Schiffsführer/Schiffsführerin nicht beabsichtigen,
- die Klarstellung in § 132 Abs. 3, wonach bei einem Umtausch eines Rheinpatents automatisch die Streckenkundenachweise mit umgetauscht werden oder
- die Sichtbarmachung des ersten Teils der Abschlussprüfung als Erwerb der Befähigung für die Betriebsebene. So wird klar, dass zum einen ein Auszubildender nach Bestehen des ersten Teils bereits die entsprechenden nautischen Qualifikationen erhalten kann, sofern die übrigen Voraussetzungen vorliegen und dass einem Kandidaten, der die gesamte Prüfung am Ende nicht besteht oder der möglicherweise vorher aufgibt, zumindest die entsprechende nautische Qualifikation auf der Betriebsebene als Rückfallposition bleibt.

### **Zu § 33 Nummer 2 a**

In diesem Zusammenhang möchten wir allerdings die Frage stellen, warum in § 31 Nummer 1 b und § 32 Nummer 2 a der gesamte Absatz 1 des § 55 einbezogen wird, nicht aber in § 33 Nr. 2 a.

Für den Erwerb der Qualifikation Steuermann wird also der mit dem ersten Teil der Abschlussprüfung endende Abschnitt einer Berufsausbildung nach Nummer 1 oder Absatz 2 nicht einbezogen.

Für den Steuermann gelten nach der Befähigungsrichtlinie die gleichen Anforderungen an die Kompetenzen für die Betriebsebene, wie für den Matrosen und den Bootsmann. Die erweiterten Inhalte, die im Rahmen der dreijährigen dualen Berufsausbildung enthalten sind, sind nur für den Berufsabschluss Binnenschiffer erforderlich, nicht aber für die nautische Qualifikation Steuermann.

Wer also z.B. im Rahmen der 3 ½ jährigen dualen Berufsausbildung den ersten Teil der Abschlussprüfung besteht und die für den Steuermann erforderliche Fahrzeit im Rahmen dieser Ausbildung nachweisen kann, müsste den Anspruch auf Eintragung der nautischen Qualifikation Steuermann haben.

Der Erwerb einer Fahrzeit von 360 Tagen ist bei einer 3 ½ jährigen Ausbildung durchaus möglich, zumindest dann, wenn der Kandidat die Abschlussprüfung nicht besteht und die Ausbildung noch verlängern muss. Das zugelassene Ausbildungsprogramm läuft doch nach dem ersten Teil der Abschlussprüfung weiter und wird nicht rückwirkend durch Nichtbestehen der Abschlussprüfung aufgehoben.

Aus unserer Sicht wäre es wichtig, bei Nichtbestehen der 3 ½ jährigen Ausbildung die „Rückfallmöglichkeit“ auf die nautische Qualifikation Steuermann zu haben.

Wir möchten daher vorschlagen, auch in § 33 Nummer 2 a den gesamten Absatz 1 des § 55 einzubeziehen.

### **Zu § 10 Abs. 3**

In § 10 Abs 3 soll als Nummer 2 angefügt werden, dass für die Fahrten auf Binnenschiffen ein Befähigungszeugnis als Maschinist in der Seeschifffahrt ausreichend ist. Der unbedarfte Leser könnte daraus schließen, dass man mit einer Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker in der Seeschifffahrt die Voraussetzungen für den Einsatz auf einem Binnenschiff nicht erfüllt.

In der Begründung zu § 34 Abs. 3 Nr.6 heißt es, dass für die abgeschlossene Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker bereits § 34 Abs. 3 Nr. 3 einschlägig ist. Das heißt, der Schiffsmechaniker ist unter den „Berufsbildungsabschluss im Kraftfahrzeug-, Maschinen-, oder Elektronikgewerbe“ zu subsumieren.

Da man mit „Maschinengewerbe“ von der sprachlichen Bedeutung her etwas anderes verbindet, als den Schiffsmechaniker in der Seeschifffahrt, möchten wir anregen, die neue Nummer 2 in § 10 Abs. 3 um eine Klarstellung zu ergänzen:

2. für Fahrten auf Binnenschiffen ein Befähigungszeugnis als Maschinist in der Seeschifffahrt oder einen Berufsbildungsabschluss als Schiffsmechaniker gemäß § 34 Abs. 3 Nr. 3.

## **Zu § 15 Abs.6**

Bisher ist gem. § 15 Abs. 6 für den Inhaber eines Fährschifferzeugnisses, der eine Fähre an einer Fährstelle führt, die sich an einer Wasserstraße der Zone 1 oder 2 befindet, zusätzlich die besondere Berechtigung für maritime Wasserstraßen vorgeschrieben.

Mit der Änderung soll diese Notwendigkeit entfallen, um den Widerspruch zu § 40 Abs. 2 Satz 2 aufzulösen.

Tatsächlich besteht dieser Widerspruch. Die Frage ist aber, ob es sinnvoll ist, ihn auf diese Weise aufzulösen. Aus unserer Sicht ist für eine in den Zonen 1 oder 2 betriebene Fähre der Erwerb der besonderen Berechtigung eine Möglichkeit, den besonderen Verhältnissen einer Fährstelle an einer maritimen Wasserstraße gerecht zu werden.

Im Gegensatz dazu ist die Voraussetzung, eine Fähre auf den in Absatz 7 aufgeführten Wasserstraßen nur mit einem Unionspatent führen zu dürfen, u.E. nicht erforderlich. Der Besitz der besonderen Berechtigung wäre auch auf diesen Wasserstraßen völlig ausreichend.

Unser Vorschlag ist daher, umgekehrt zu verfahren, und entweder den § 40 Abs. 2 Satz 2 zu streichen und stattdessen das Erfordernis der besonderen Berechtigung für alle Fahren auf maritimen Wasserstraßen einzuführen oder alternativ im Prüfungsprogramm einen eigenen, der besonderen Berechtigung entsprechenden Teil, für Fahren auf maritimen Wasserstraßen zu schaffen.

Mit der derzeitigen Regelung wird man den Fahren nicht gerecht.

Welche Kompetenzen vermittelt das Unionspatent, die mit einem Fährschifferzeugnis für die betreffende Fährstelle nach Anlage 12, Teil 1 nicht abgedeckt, aber für das Führen einer Fähre erforderlich sind?

Das Prüfungsprogramm enthält Kompetenzen zum Führen einer Fähre. Vergleicht man es mit den Befähigungsstandards für die Führungsebene, so ist ersichtlich, dass es keine weiteren Kompetenzen enthält, die einen Fährführer auf einer maritimen Wasserstraße weiterbringen würden.

Die praktische Teil der Prüfung zum Unionspatent, insbesondere die Simulatorprüfung, ist nicht auf Fährführer ausgelegt, da diese während ihrer praktischen Ausbildung nicht auf einem Schiff im Längsverkehr, sondern nur im Querverkehr auf einer Fähre fahren, was etwas völlig anderes ist. Sie müssen weder Kenntnisse in der Reiseplanung haben noch Schleusen durchfahren, Schiffe überholen oder an Ladestellen agieren.

An der praktischen Simulatorprüfung scheitern bereits heute die Prüflinge für ein Unionspatent, die von einer Fähre kommen. Nicht weil sie schlechter sind als andere, sondern weil sie etwas anderes gelernt haben. Dies wird Fahren auf maritimen Wasserstraßen Probleme beim Nachwuchs für Fährführer bringen.

Wir möchten daher vorschlagen, das Erfordernis der besonderen Berechtigung für maritime Wasserstraßen grundsätzlich für alle Fähren an maritimen Wasserstraßen beizubehalten, aber das Unionspatent aus § 16 Abs. 7 zu streichen.

### **Zu § 29 S.1**

Die geplante Änderung, nach der die grundlegende Sicherheitsausbildung für Decksleute nicht mehr durch Personen durchgeführt werden darf, die die persönliche und fachliche Eignung als Ausbilder oder Ausbilderin nach den berufsbildungsrechtlichen oder handwerksrechtlichen Vorschriften und die Voraussetzungen nach Abschnitt 2 Nummer 1.6 der Anlage 21 erfüllen, ist nach unserer Auffassung weder angemessen noch praxisgerecht.

Es ist für uns nicht verständlich, warum die Ausbildereignung und die Voraussetzungen des Abschnitts 2 Nummer 1.6 der Anlage 21 durch die WSÄ nicht nachprüfbar sein sollen. Sie können sich die entsprechenden Zeugnisse und Bescheinigungen vorlegen lassen. Falls nicht, könnte vielleicht die BG eine Liste der entsprechenden Ausbilder zur Verfügung stellen, so dass keine Prüfung durch die WSÄ erfolgen muss.

Man erschwert den Unternehmen die Einstellung von Decksleuten, vor allem wenn dies – wie oft – kurzfristig erfolgen muss und zeitnah keine externe Sicherheitsausbildung angeboten wird. Angesichts der immer größer werdenden Personalknappheit halten wir es nicht für vertretbar, nur mit dem Argument einer fehlenden Vollziehbarkeit den § 29 Satz 1 Nr. 2 einfach zu streichen und ausschließlich auf die Lehrgänge zu verweisen.

Wir möchten daher darum bitten, die Qualifikationen eines Ausbilders für die Durchführung der grundlegenden Sicherheitsausbildung für Decksleute auch weiterhin anzuerkennen und für die Probleme bei der Vollziehbarkeit eine pragmatische Lösung zu finden.

### **Zu § 47 Abs. 3 und § 49 Abs. 3**

Eine Bestehensquote bei den Prüfungsfragen von 80% halten wir sowohl für den Sachkundigen für Flüssiggas, als auch den Sachkundigen für die Fahrgastschiffahrt für überzogen. Dies ist auch durch die Befähigungsrichtlinie nicht vorgegeben.

Wir bitten daher zu prüfen, ob nicht zumindest eine Absenkung auf 70 bis 75 % in Frage kommt.

### **Zu § 55 Abs. 3 Nr. 3**

In Nummer 3 heißt es, dass die Prüfung von „befähigten Prüfenden“ durchgeführt wird. Damit wird u.E. nicht ganz klar, wer das sein soll.

Wir vermuten, dass damit Prüfer im Rahmen des Weiterbildungsprogramms gemeint sind, die von der Weiterbildungseinrichtung gestellt werden sollen. Da es aber sicher auch bei der IHK „befähigte Prüfende“ gibt, könnte damit ergänzend auch die Teilnahme an der Verwaltungsprüfung gemeint sein.

Falls dies so ist, würden wir das begrüßen. Falls nicht, bitten wir die Regelung so zu fassen, dass sowohl eine Prüfung innerhalb des Weiterbildungsprogramms als auch eine Prüfung durch die Verwaltungsbehörde möglich ist.

Im Rahmen der Durchführung einer Multiple Choice Prüfung halten wir es für machbar, die Kandidaten aus einem Weiterbildungsprogramm mit zu prüfen oder auch eine eigene Verwaltungsprüfung abzuhalten.

Hinzu kommt, dass es für die Weiterbildungseinrichtungen sehr schwierig ist, festzustellen, ob ein von ihnen ausgewählter Prüfer „von Interessenskonflikten betroffen“ ist. Um die Weiterbildungseinrichtungen nicht der Gefahr der Beanstandung auszusetzen, sollten zumindest ein paar Beispiele für das Vorliegen eines Interessenskonfliktes aufgezählt werden.

### **Ergänzende Anmerkungen:**

Auch wenn die nachfolgenden Anliegen betreffend zwei Anlagen der BinSchPersV nicht die vorgeschlagenen Änderungen betreffen, möchten wir die Gelegenheit nutzen, von unserer Seite ebenfalls Klarstellungs- und Änderungsbedarf anzumelden.

### **Zu Anlage 4**

Gemäß Anlage 4 Diagnosecode E 65-68 muss eine Person zumindest temporär für untauglich erklärt werden, wenn sicherheitsrelevante Aufgaben nicht wahrgenommen werden können, wenn das Ergebnis der Überprüfung der körperlichen Leistungsfähigkeit oder das Ergebnis des Belastungstests schlecht ausfällt, der Body-Mass-Index (BMI)  $\geq 40$  ist.

In diesem Fall müsste das Besatzungsmitglied für untauglich erklärt werden, unabhängig von weiteren Faktoren.

So kann es zwar vorkommen, dass Besatzungsmitglieder einen BMI von über 40 aufweisen, dies muss jedoch nicht notgedrungen zu einem Sicherheitsrisiko führen. Unserer Ansicht nach müsste jeder einzelne Patient bei seiner Tauglichkeitsuntersuchung individuell beurteilt werden. So kann nicht ausschließlich auf eine Messgröße wie den BMI abgestellt werden, vielmehr müssen weitere sicherheitsrelevante Einschränkungen gegeben sein, um tatsächlich von einer Untauglichkeit auszugehen.

Ansonsten würde ein BMI von über 40 zu einem faktischen, wenn im besten Fall auch nur vorübergehenden Berufsverbot führen, was wir so aus keiner anderen Branche kennen. Für die Binnenschifffahrt gibt es jedenfalls keine Erkenntnisse, dass es irgendeinen Zusammenhang zwischen Unfallhäufigkeit und einem erhöhten BMI gibt.

Unserer Auffassung nach ergibt sich aus der Formulierung in Spalte 4 des Diagnosecodes 65 – 68, dass bei der ärztlichen Untersuchung geprüft werden muss, ob das betreffende Besatzungsmitglied die Anforderungen der Routine- und Notfalltätigkeiten für die zugewiesenen sicherheitsrelevanten Dienstpflichten erfüllen kann oder nicht. Falls sie nicht erfüllt werden können, besteht die Möglichkeit, die Beschränkungen 07 und 09 auszusprechen. Diese würden überhaupt keinen Sinn machen, wenn ein BMI von über 40 automatisch zur Untauglichkeit führen würde.

Falls die Anforderungen erfüllt werden können, besteht kein Grund, dem Besatzungsmitglied die Tauglichkeit allein aufgrund eines zu hohen BMI abzusprechen. Dies wäre eine durch nichts gerechtfertigte Diskriminierung allein aufgrund des Körpergewichts.

Wir möchten daher darum bitten, die Rechtslage in geeigneter Form klarzustellen.

### **Zu Anlage 21**

Gemäß Anlage 21 Abschnitt 2 Nr. 1.5 c wird als persönliche Voraussetzung für den jeweiligen Dozenten gefordert, dass dieser eine „Berufserfahrung in der Binnenschifffahrt von mindestens 3 Jahren als Schiffsführer/Schiffsführerin oder Fährführer/Fährführerin oder Berufserfahrung in der Seeschifffahrt von mindestens drei Jahren als Kapitän/Kapitänin“ vorweisen kann.

In vielen Bereichen kann das entsprechende Erfordernis unsererseits sehr gut nachvollzogen werden, insbesondere wenn es um binnenschiffsspezifische Lehrinhalte geht.

Problematisch sehen wir die Angelegenheit in dem Fall, in welchem kein spezifisches, auf die Binnenschifffahrt bezogenes Wissen vermittelt werden soll.

So kann einem aktuellen Beispiel folgend nicht nachvollzogen werden, weshalb ein ausgebildeter Rettungsassistent mit fortlaufend besuchten Fortbildungen nicht geeignet sein sollte, die Inhalte des „Erste-Hilfe-Kurses“ zu vermitteln, nur weil dieser keine Berufserfahrung in der Binnenschifffahrt aufweisen kann.

Die gleiche Person ist von der Stadt Düsseldorf zum Oberbrandmeister der Feuerwehr ernannt worden, darf aber keine brandspezifischen Inhalte im Rahmen der grundlegenden Sicherheitsausbildung vermitteln.

Beide Sachgebiete sind unserer Ansicht nach nicht schwerpunktmäßig binnenschiffsspezifisch und eine einschlägige Berufserfahrung ist nicht notwendig, zumal eine Berufserfahrung von 3 Jahren weder die Kenntnisse im Bereich der „erste-Hilfe-Maßnahmen“ noch in der Brandbekämpfung erhöht.

Es ist kaum vorstellbar, dass erfahrene Fachleute wie Rettungsassistenten oder Oberbrandmeister diese beiden Sachgebiete weniger kompetent vermitteln werden, als ein Dozent, der eine 3-tägige Schulung bei der BG Verkehr absolviert hat und eine Berufserfahrung von 3 Jahren in der Binnenschifffahrt aufweisen kann.

Im Interesse bestmöglicher Eignung der jeweiligen Dozenten, müssen die Anforderungen Sinn ergeben. Hohe Fachkompetenz und Erfahrung sind in Erster Hilfe und Brandbekämpfung aus unserer Sicht weit wichtiger als eine Berufserfahrung in der Binnenschifffahrt.

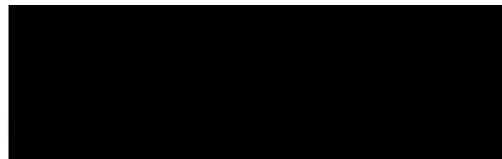
Damit kein gut geeigneter Dozent für die Sicherheitsausbildungen verloren geht, regen wir an, diese Anforderung einer kritischen Prüfung zu unterziehen und flexibler zu gestalten.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Ausführungen und stehen für eine persönliche Erörterung – angesichts des bei Ihnen vermutlich bestehenden Zeitdrucks - gerne auch kurzfristig jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Geschäftsführerin



Syndicusanwalt