



## **Newsletter Nr. 113 - 24.10.2012**

Hier informieren wir Sie über aktuelle Informationen rund um den Wassersport



### **Themen:**

**Vereinsordnung,  
ein Teil der Satzung !**



**SeaHelp  
Wassersportstatistik 2012:**

Wieder mehr Tote und Verletzte an der kroatischen Adria



**Gemeinsame Stellungnahme  
der im Forum Wassersport des Deutschen Olympischen Sportbundes  
zusammengeschlossenen Wassersportspitzenverbände  
zum 5. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag  
zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)**



**Schifffahrtspolizeilicher Hinweis des WSA Regensburg:**

-Winterdienst auf den Schiffs- und Bootsschleusenplattformen

-Ankerverbot im Hafen Straubing-Sand



**Vereinsordnung,  
ein Teil der Satzung !**

Ein Beitrag des BLSV

# Vereinsordnungen

Um die Satzung zu entlasten, kann der Verein Vereinsordnungen erlassen. Bei Vereinsordnungen wird unterschieden zwischen Ordnungen, die Satzungsbestandteil sind und satzungsnachrangigen Vereinsordnungen, die kein Satzungsbestandteil sind.

## 1. Vereinsordnungen, die Satzungsbestandteil sind

Eine Ordnung wird nur dadurch zum Satzungsbestandteil, dass sie in der Satzung ausdrücklich als Satzungsbestandteil bezeichnet wird. Weiter ist notwendig, dass die Ordnung – wie die Satzung – im Vereinsregister eingetragen wird.

Nicht ausreichend ist es, dass die Mitgliederversammlung des Vereins Ordnungen beschließt und **nur in diesen** bestimmt, dass diese Satzungsqualität haben sollen. Diese Regelung muss in der Satzung selbst erfolgen.

Ordnungen, die Satzungsbestandteil sind, können nur wie die Satzung selbst abgeändert werden, d.h. es muss das zuständige Organ über die Änderung entscheiden und die Änderung muss im Vereinsregister eingetragen werden. Allerdings kann die Satzung bestimmen, dass zur Änderung der Ordnung nicht die Mitgliederversammlung, sondern ein beliebiges, anderes Vereinsorgan befugt ist.

Im Ergebnis ist also festzuhalten, dass in einer Vereinsordnung, die Satzungsbestandteil ist, satzungsergänzende Regelungen möglich sind.

## 2. Vereinsordnungen, die nicht Satzungsbestandteil sind

Vereinsordnungen, die in der Satzung nicht als Bestandteil der Satzung bezeichnet werden und/oder nicht im Vereinsregister eingetragen sind, sind satzungsnachrangige Vereinsordnungen, die grundsätzlich möglich sind. Derartige Vereinsordnungen müssen nicht im Vereinsregister eingetragen werden. Zu ihrer Wirksamkeit ist lediglich erforderlich, dass sie von dem nach der Satzung zuständigen Organ erlassen werden. Trifft die Satzung hierzu keine Aussage, ist die Mitgliederversammlung für den Erlass und die Änderung der betreffenden Ordnung zuständig.

Satzungsnachrangige Vereinsordnungen dürfen nicht gegen das gesetzlich geregelte Vereinsrecht verstoßen und müssen sich insbesondere auch im Rahmen der Satzung oder einer, zum Satzungsbestandteil erklärten Vereinsnebenordnung bewegen. Deshalb werden sie auch als satzungsnachrangige Vereinsordnungen bezeichnet. Soweit diese Ordnungen gegen das gesetzlich geregelte Vereinsrecht verstoßen oder im Widerspruch zur Satzung stehen, sind sie unwirksam. Da diese Ordnungen jederzeit geändert und aufgehoben werden können, ohne dass eine entsprechende Änderung im Vereinsregister durchzuführen ist, neigen die Vereine dazu in der Regel lediglich satzungsnachrangige Ordnungen zu erlassen. Immer wieder wird hierbei jedoch verkannt, dass diese Ordnungen keine Re-

gelungen enthalten dürfen, die die Leitprinzipien des Vereinslebens betreffen, die nur in der Satzung (oder einer Nebenordnung, die Satzungsbestandteil ist) geregelt werden können. Das heißt, die Nebenordnung darf lediglich Aus- bzw. Durchführungsbestimmungen enthalten; der der fraglichen Regelung zugrunde liegende Sachverhalt muss jedoch in der Satzung selbst geregelt sein.

Beispiele für in der Satzung regelungsbedürftige Sachverhalte sind:

- Verpflichtung der Mitglieder zu in der Satzung nicht vorgesehenen Geldzahlungen oder sonstigen Leistungen (Arbeitsdienste),
- Grundlagen der Beitragspflicht,
- Tatbestände, die zu einer Vereinsstrafe führen und die konkrete Straftat (z.B. Geldstrafe oder Ausschluss),
- Zuständigkeit für die Wahl von Vereinsorganen (auch Delegierten),
- etc.

Enthält die satzungsnachrangige Ordnung Regelungen, die eigentlich in der Satzung hätten geregelt werden müssen, so sind die betreffenden Regelungen unwirksam. So kann beispielsweise eine lediglich in der nachrangigen Ordnung vorgesehene sonstige Leistung, wie z.B. ein Arbeitsdienst oder die Verhängung einer Vereinsstrafe nicht wirksam beschlossen werden.

Die Beratungspraxis zeigt, dass vielen Vereinen und auch Verbänden dieser Umstand nicht richtig bewusst ist, da es immer wieder vorkommt, dass eigentlich in der Satzung regelungsbedürftige Sachverhalte in eine satzungsnachrangige Ordnung ausgelagert werden. Den Vereinen/Verbänden ist daher dringend anzuraten ihre Satzungen/Ordnungen auf dieses Problem hin zu untersuchen und gegebenenfalls notwendige Änderungen vorzunehmen.

In der nächsten Ausgabe lesen Sie:  
Rücktritt des Schatzmeisters – und nun?



**BLSV**  
BAYERISCHER LANDES-SPORTVERBAND e.V.

**VereinsBeratung**

Tel. 0 89/1 57 02-400 · Fax 0 89/1 57 02-299 · E-Mail: vsb@blsv.de

**BLSVRechtsservice**

Rechtsanwalt Harald Richter  
Kanzlei Hartl-Manger & Kollegen  
Agnesstraße 1-5  
80801 München  
Telefon (089) 27 77 82 13  
Fax (089) 27 77 82 22  
E-Mail: info@hartl-manger.de



## SeaHelp

### Wassersportstatistik 2012:

#### Wieder mehr Tote und Verletzte an der kroatischen Adria

### SeaHelp-Wassersportstatistik 2012: Wieder mehr Tote und Verletzte an der kroatischen Adria

*Die Wassersportstatistik 2012 des seegestützten Pannendienstes SeaHelp weist für den Bereich Kroatien mehr Tote und verletzte Wassersportler auf als noch im Vorjahr.*



Dreizehn Tote und 37 Schwerverletzte, das ist die traurige Bilanz der Wassersportsaison 2012 in Kroatien. Im Vorjahr waren noch 11 Todesopfer und 29 Schwerverletzte zu beklagen. Die Zahlen, die die SAR-Einsatzzentrale kürzlich bekannt gab, sprechen eine deutliche Sprache, denn die Gesamtzahl der schweren Zwischenfälle in der kroatischen Adria hat im Vergleich zum Vorjahr wieder zugenommen. Das bestätigen auch die Einsatzberichte von [SeaHelp](#): 459 Mal mussten die Gelben Engel der Adria ausrücken, um in Not geratenen Skippern beizustehen.

Technische Mängel sowie medizinische Notfälle waren die Hauptgründe für das Auslaufen der gelben SeaHelp-Einsatzboote, die mittlerweile aus den Revieren zwischen Dubrovnik und Venedig nicht mehr wegzudenken sind. Laut der SAR-Dokumentation erforderten von den 568 Meldungen, die in der Search-and-Rescue-Zentrale in Rijeka eingingen, exakt 300 Hilfsersuchen weiterführende Maßnahmen, die jeweils von der Kapitanerie oder SeaHelp oder von beiden Institutionen gemeinsam durchgeführt wurden. Auch umgekehrt arbeitet man Hand in Hand: 106 Mal leitete SeaHelp Hilfsersuchen von in Seenot geratenen Skippern an SAR weiter, da auf Grund der Schwere der Zwischenfälle die originäre Zuständigkeit bei SAR begründet ist.

Aus dem gesamten Zahlenwerk, das SAR und SeaHelp fast zeitgleich veröffentlichten, lässt sich jedoch ein Trend erkennen: Aufgrund der stark gestiegenen Treibstoffpreise bleiben immer mehr Boote in den Marinas liegen, große Touren, wie noch vor Jahren üblich, unternimmt kaum noch ein Skipper im Adriabereich. Und viele sparen auch bei der Bootspflege und am Service: Die Zahl der Boote, die wegen vermeidbarer technischer Mängel im Bereich der kroatischen Adria havarierten, stieg um circa 40 Prozent an. SeaHelp-Chef Wolfgang Dauser: "Die Wirtschaftskrise hat die Adriaskipper wohl endgültig erreicht."

Ein anderes Problem wiegt noch schwerer: Die Anzahl der Transporte von verletzten, beziehungsweise erkrankten Skippern oder Besatzungsmitgliedern hat 2012 drastisch zugenommen. Für viele war SeaHelp der letzte Notnagel, an den sie sich klammern konnten, denn das kroatische Gesundheitswesen ist für den Transport und die medizinische Versorgung verletzter Personen auf dem Meer nur bedingt ausgerüstet. Da bei bestimmten Herz- bzw. Kreislauferkrankungen jede Minute über Leben und Tod entscheiden kann, hat man bei SeaHelp inzwischen reagiert. Wolfgang Dauser: "Wir verhandeln gerade mit Ärzten in Stützpunktnähe über die Möglichkeit, die SeaHelp-Einsatzboote bei Bedarf mit einer Notfallausrüstung zu begleiten, um sofort lebensrettende Maßnahmen einzuleiten." Ein Notarzt an Bord der 350 PS starken, schnellen und äußerst seetüchtigen Einsatzboote könnte dem SeaHelp-Service eine neue Qualität verleihen.

Insgesamt legten die sechs Einsatzboote in Kroatien 4.510 Seemeilen im Rahmen ihrer Einsätze zurück. In den 1253 Betriebsstunden wurden 23.159 Liter Benzin verbraucht. In durchschnittlich 41 Minuten erreichten die Boote ihren Einsatzort. Die vollständige Statistik von SeaHelp und SAR kann man im Internet auf der [SeaHelp-Homepage](#) nachlesen.

Partner von **SeaHelp**.



DEUTSCHER  
MOTORBOOTVERBAND e.V.

**DMYV - Mitglieder erhalten 10% Rabatt auf die SeaHelp Mitgliedschaften**



## **Gemeinsame Stellungnahme** **der im Forum Wassersport des Deutschen Olympischen Sportbundes** **zusammengeschlossenen Wassersportspitzenverbände** **zum 5. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag** **zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)**



24.09.2012

### **Gemeinsame Stellungnahme der im Forum Wassersport des** **Deutschen Olympischen Sportbundes zusammenschlossenen** **Wassersportspitzenverbände zum 5. Bericht des BMVBS an den** **Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und** **Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)**

#### **Einleitung**

Die WSV soll in einer grundlegenden Verwaltungsreform neu strukturiert werden. Die Reformüberlegungen sehen eine "Priorisierung auf das Hauptnetz und die gewerbliche Schifffahrt", eine Netzkategorisierung sowie "Konzentration der Ressourcen auf Wasserstraßen mit hoher Verkehrsfunktion" nach Maßgabe der darauf transportierten Gütermengen vor.

Der 5. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag lässt nicht klar erkennen, welche konkreten Auswirkungen die WSV-Reform, die Priorisierung und die Ressourcenkonzentration auf die verkehrsbehördliche Betreuung der Kleinschifffahrt, insbesondere die Sportschifffahrt und die Freizeitschifffahrt und den Betrieb, die Unterhaltung und die bedarfsgerechte Entwicklung der von dieser Verkehrsgruppe genutzten Bundeswasserstraßen, Verkehrsanlagen und Verkehrseinrichtungen haben werden.

Wassersport und Wassertourismus sind auf den Erhalt und die Modernisierung eines leistungsfähigen Wasserstraßennetzes elementar angewiesen. Die Belange der mindestens sieben Millionen Wassersportler in Deutschland, (manche Analysen sprechen sogar von bis zu 17 Millionen Wassersportlern, Quelle: Deutscher Tourismusverband) müssen angemessen gewahrt bleiben.

Die Erreichung der Ziele der Bundestagsinitiativen zur Verbesserung des Wassersports und des Wassertourismus in Deutschland hängt entscheidend davon ab, dass die deutschen Bundeswasserstraßen auch weiterhin für die Sportschifffahrt zur Verfügung stehen. Bevor das noch ausstehende Konzept der Bundesregierung zur Förderung des Wassersports und des Wassertourismus vorgelegt und beraten wurde, sollten keine Tatsachen geschaffen werden, die eine Umsetzung des Konzeptes unmöglich machen.

#### **Forderungen**

##### **1. Erhaltung der Bundeswasserstraßen auch für Kleinschifffahrt, Sport- und Freizeitverkehr**

Das Ziel der Reform ist dahingehend zu konkretisieren, dass die Verkehrsverwaltung auch weiterhin allen Verkehrsteilnehmern zu dienen hat.

Gem. Art 74 Abs. 1 Nr. 21 i.V.m. Art 89 Abs. 2 des Grundgesetzes erstreckt sich die hoheitliche Verwaltungsaufgabe des Bundes auf die Seewasserstraßen und die dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen des Bundes. Die zum Zweck der Priorisierung des künftigen Personal- und Ressourceneinsatzes vorgenommene Netzkategorisierung nach Maßgabe der transportierten Gütermenge darf nicht dazu führen, dass sich die WSV der Nicht-Güterschifffahrt nicht mehr widmet oder deren Belange vernachlässigt. Eine derartige Reduzierung der Aufgabenwahrnehmung würde dem umfassenden Verfassungsauftrag des Bundes widersprechen. Sportschifffahrt und Freizeitschifffahrt sind Teil der Schifffahrt. Ihre verkehrlichen Belange sind

gleichberechtigt zu wahren.

Der verfassungsrechtliche Verwaltungsauftrag des Bundes umfasst sowohl den fließenden als auch den ruhenden Verkehr. Er verlangt die Gewährleistung der durchgängigen Befahrbarkeit und der Verbindungen zum regionalen und internationalen Netzwerk der Wasserstraßen, wie auch die sichere Erreichbarkeit der Häfen und Liegeplätze sowie die sichere Nutzbarkeit von Schifffahrtsanlagen und -einrichtungen.

## **2. Erhaltung der Infrastruktur auch für den Sport- und Freizeitverkehr**

Tausende gemeinnützige Wassersportvereine sind mit ihren Sportaktivitäten existenziell auf die Nutzung von Wasserstraßen und Seen, d.h. des öffentlichen Raums, angewiesen. Die Sportler sind dabei zugleich Verkehrsteilnehmer und Nutzer von Verkehrsanlagen und -einrichtungen zu Wasser.

Die Sportschifffahrt ist - wie alle anderen Verkehrsgruppen - auf fahrzeuggerechte Einrichtungen und Anlagen im Netzwerk der Bundeswasserstraßen angewiesen. Schleusen, Anlegestellen, Umtrageeinrichtungen, Warteanlagen und öffentliche Häfen des Bundes müssen so gestaltet und ausgestattet sein, dass in ihnen entweder ein sicherer Verkehr für alle Fahrzeuggrößen möglich ist oder es müssen spezielle Einrichtungen für die einzelnen Fahrzeuggruppen vorhanden sein. Die Gewährleistung dieser Mindestvoraussetzungen des sicheren Schiffsverkehrs auf Bundeswasserstraßen ist Teil des verfassungsrechtlichen Verwaltungsauftrages. Die sichere Nutzbarkeit der Bundeswasserstraßen für die Kleinschifffahrt dient zugleich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmergruppen.

Der insoweit umfassende Auftrag der zuständigen Verkehrsverwaltung darf nicht auf dem Wege einer internen Verwaltungsreform unterlaufen werden, in dem die Aufgabenbeschreibung der WSV auf die Belange der Güterschifffahrt reduziert wird. Er muss vielmehr explizit als Aufgabe der künftigen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung verankert bleiben.

Die Verwaltungsreform darf nicht dazu führen, dass Teile der Infrastruktur dem schleichenden Verfall preisgegeben werden.

## **3. Nationaler Sportbootverkehrsplan**

Zur sachgerechten Integration der Belange der Sport- und Freizeitschifffahrt in die weitere Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wird ein Nationaler Sportbootverkehrsplan (nach dem Vorbild des "Nationalen Radverkehrsplans 2020") dringend empfohlen. In ihm sind die Entwicklungsziele und Maßnahmen im Sinne der Bundestagsinitiativen zur Förderung des Wassersports und des Wassertourismus mit entsprechender Investiv- und Personalausstattung darzustellen, regelmäßig - z.B. alle fünf Jahre - zu aktualisieren und mit entsprechender Aufgabenzuordnung in der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu berücksichtigen.

## **4. Keine Reduzierung der Verkehrsverwaltung auf Eigentumsverwaltung**

Eine bloße Eigentümerverwaltung von Bundeswasserstraßen, wie sie für die Nebenwasserstraßen ins Auge gefasst ist, würde dem verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes nicht entsprechen. Die ordnungsgemäße Verkehrsverwaltung von Bundeswasserstraßen geht über die bloße zivilrechtliche Verkehrssicherungspflicht hinaus. Sie kann beispielsweise nicht etwa darin bestehen, dass der Bund Gefahrenstellen möglicherweise lediglich noch markiert oder mit Warnschildern oder Sperrungen versieht, damit dort niemand zu Schaden kommt. Der Bund bleibt vielmehr verpflichtet, für den ordnungs- und widmungsgemäßen Verkehrsablauf zu sorgen, d.h. z.B. auch Störungen zügig zu beseitigen oder zu beheben. Dazu bedarf es fachkundiger und mit diesen Aufgaben betrauter Verkehrsverwaltung.



## Schiffahrtspolizeilicher Hinweis des WSA Regensburg:

-Winterdienst auf den Schiffs- und Bootsschleusenplattformen

-Ankerverbot im Hafen Straubing-Sand

Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg  
www.wsa-regensburg.wsv.de  
3-312.3/1 |

Regensburg, den 08.10.2012  
Rufnummer: 0941/8109-363  
Bearbeiter: Ewald Petzenhauser

### Schiffahrtspolizeilicher Hinweis Nr. 98/2012

über – den Winterdienst auf den Schiffs- und Bootsschleusenplattformen  
– die hafenspolizeiliche Anordnung über das Ankern im Hafen Straubing

#### **1. Winterdienst auf den Schiffs- und Bootsschleusenplattformen**

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Würzburg hat in den amtlichen Schifffahrtswarnungen für das Rheinstromgebiet einen strom- und schiffahrtspolizeilichen Hinweis über den Winterdienst auf den Schiffs- und Bootsschleusenplattformen veröffentlicht. Der Wortlaut dieses Hinweises wird nachstehend nochmals bekannt gegeben:

**„Main, Main-Donau-Kanal, Donau**

**Strom- und schiffahrtspolizeilicher Hinweis der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd**

Der Winterdienst auf den Schiffs- und Bootsschleusenplattformen sowie den Wegen und den Böschungs- und Ufermauertreppen an den Schleusenvorhäfen, Liegestellen und in den bundeseigenen Häfen kann, insbesondere zur Nachtzeit, nicht uneingeschränkt gewährleistet werden. Es kann daher auch während des Schifffahrtsbetriebes dazu kommen, dass die Anlagen zeitweise nicht geräumt und gestreut sind. Die Bereiche sind in diesem Fall mit der gebotenen Vorsicht zu benutzen.

Würzburg, den 15.12.2006  
S – 312.4/5

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd  
Im Auftrag  
Solger

#### **2. Hafenspolizeiliche Anordnung über das Ankern im Hafen Straubing**

Die Hafen Straubing-Sand GmbH, Straubing hat am 22.09.2009 die hafenspolizeiliche Anordnung über das Ankern im Hafen Straubing veröffentlicht. Der Wortlaut dieser Veröffentlichung wird nachstehend nochmals bekannt gegeben:

**„Ankern im Hafen Straubing**

Wegen bestehender Rohrleitungen unterhalb der Hafensohle im Hafenbecken Straubing ist das Ankern, das Setzen von Stelzen oder ähnlicher Eingriffe in die Hafensohle im Hafen Straubing-Sand verboten.

Die vorstehend genannte Anordnung ersetzt den § 24 der Hafenordnung der Hafen Straubing-Sand GmbH mit sofortiger Wirkung.

Andreas Löffert  
Geschäftsführer“

Im Auftrag

Petzenhauser



## **Impressum**

Der BMYV bemüht sich im Rahmen des Möglichen,  
in diesem Newsletter richtige und vollständige Informationen zur Verfügung zu stellen.

Der BMYV übernimmt jedoch keine Haftung  
oder Garantie für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit  
der in diesem Newsletter bereitgestellten Informationen.

Bayerischer Motoryachtverband e.V.  
Bierbrauerweg 32  
63071 Offenbach

Präsident:  
Klaus-Michael Weber

Vereinsregister-Nr.: VR 13 251  
Gerichtsstand: Amtsgericht München

### **Noch ein wichtiger Hinweis:**

Das Landgericht Hamburg hat mit dem Urteil vom 12.05.98  
entschieden, daß man durch die Ausbringung eines Links  
die Inhalte der gelinkten Seite ggf. mit zu verantworten hat.  
Dies kann man laut Landgericht nur dadurch verhindern,  
daß man sich ausdrücklich von diesen Inhalten distanziert.  
Also: Für alle Links dieses Webangebots und seiner Unterseiten gilt:  
"Wir haben keinerlei Einfluß auf die Gestaltung und die Inhalte  
der gelinkten Seiten. Deshalb distanzieren wir uns  
hiermit ausdrücklich von allen Inhalten  
aller gelinkter (Text, Banner...) Seiten."

