

Antrag

der Abgeordneten Renate Blank, Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Klaus W. Lippold, Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof), Georg Brunnhuber, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Klaus Brähmig, Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Hartwig Fischer (Göttingen), Ralf Göbel, Peter Götz, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Jürgen Klimke, Norbert Königshofen, Hartmut Koschyk, Dr. Norbert Röttgen, Dr. Andreas Scheuer, Ingo Schmitt (Berlin), Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storjohann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter, Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und der Fraktion der CDU/CSU

sowie der Abgeordneten Annette Faße, Hans-Joachim Hacker, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Christian Carstensen, Rainer Fornahl, Renate Gradistanac, Reinhold Hemker, Gabriele Hiller-Ohm, Stephan Hilsberg, Lothar Ibrügger, Brunhilde Irber, Ernst Kranz, Heinz Paula, Bernd Scheelen, Olaf Scholz, Rita Schwarzelühr-Sutter, Jörg Vogelsänger, Petra Weis, Dr. Margrit Wetzel, Engelbert Wistuba, Heidi Wright, Dr. Peter Struck und der Fraktion der SPD

Attraktivität des Wassertourismus und des Wassersports stärken

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Deutschland hat ein rund 10 000 km langes zusammenhängendes Wasserwegnetz, zahlreiche Seen sowie rund 23 000 Quadratkilometer Seewasserstraßen. In diesen Wassergebieten betreiben über 6 Millionen Menschen Wassersport: Sie surfen, tauchen, segeln, angeln, fahren Kanu, Motorboot oder Wasserski. Die Nachfrage nach Kreuzfahrten wächst. Die Donau gehört mit 67 000 Passagieren jährlich zu den beliebtesten Kreuzfahrtrouten, die Tendenz ist steigend. Aktivitäten wie Freizeitschiffahrt, Kanufahrten, Bootscharter und Traditionsschiffahrt klettern ebenfalls stetig in der Beliebtheitskala der Sportler und Touristen.

Es gibt somit zusätzlich zur Berufsschiffahrt einen regen Wassertourismus und zahlreiche Wassersportler auf unseren Flüssen und Seen und auf Nord- und Ostsee. Allerdings fehlen Basisdaten zur Anzahl, Ausstattung und Größe der Wasserfahrzeuge im Seebereich, die aus wirtschafts-, umwelt- und sicherheitspolitischen Gründen notwendig sind und in Zukunft erhoben werden sollen.

Die Potentiale für den Tourismus und den Wassersport sind bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Zielgerichtete Marketingmaßnahmen der Deutschen Zentrale für Tourismus, die von der Bundesregierung mitfinanziert wird, sorgen dafür, dass mehr und mehr Menschen auf diese Möglichkeiten aufmerksam werden und diese nutzen. Auf das Potential des Wassertourismus hat die Studie „Grundlagenuntersuchung Wassertourismus in Deutschland“ aufmerksam ge-

macht, die das damalige Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit im Jahr 2003 mitfinanzierte.

Aufgrund des hohen Nutzungsgrades der Wassersportgebiete sind verbindliche Regeln erforderlich, insbesondere damit bei der Ausübung des Wassersports Risiken für Mensch und Umwelt minimiert werden. Gleichzeitig ist es angesichts des boomenden Wassertourismus und der Attraktivität der Angebote ausländischer Wettbewerber notwendig, geltendes Recht kontinuierlich zu aktualisieren und zu modernisieren. Es werden Vereinfachungen angestrebt, die den Sicherheitsaspekten nicht widersprechen.

Die Voraussetzungen für das Führen von Sportbooten auf See- bzw. auf Binnenwasserstraßen sind beispielsweise so unterschiedlich, dass sie verschiedene Ausbildungs- und Prüfungsgänge erfordern. Das Angebot freiwilliger Weiterbildungsmaßnahmen soll dazu beitragen, das praktische und theoretische Wissen der Bootsführer auf einem aktuellen Stand zu halten.

Auf geeigneten Gewässern ist verstärkt die führerscheinfreie Führung von Hausbooten zugelassen worden. Diese Ausweitung der Charterscheinregelung wurde nach dem erfolgreichen Abschluss der Pilotprojekte auf der Müritz und anderen Gewässern in den neuen Bundesländern sowie auf der Lahn und im Saarland zügig umgesetzt. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung prüft regelmäßig Anträge, die zu einer weiteren Freigabe von Binnengewässern zur Nutzung mit führerscheinfreien Hausbooten gestellt werden.

Die Empfehlungen des Verkehrsgerichtstags in Goslar gilt es in die Entscheidungsfindung zur Aktualisierung und Modernisierung der Gesetze und Verordnungen einzubeziehen. Dies betrifft insbesondere die Verbesserung der Befähigung der Bootsführer durch eine reformierte Ausbildung, die Zusammenführung der Rechtsvorschriften und die Stärkung der Eigenverantwortung durch verbesserte Informationen. Die zielgerichtete Aktualisierung von Gesetzen bedarf einer klaren Datengrundlage in Form einer Unfallstatistik, in der Unfälle mit Sportbooten gesondert aufgeführt werden. Diese Datengrundlage gibt es bisher nicht.

Weiter besteht Handlungsbedarf bei der derzeitigen Erarbeitung einer Trinkwasserverordnung aus Kleinanlagen und nicht ortsfesten Anlagen (DIN 2001) um zu vermeiden, dass Vercharterer von Booten für die gesamte Dauer einer Bootsvermietung für die Qualität des Trinkwassers an Bord verantwortlich sind. Der Vermieter des Bootes kann während der Zeit der Vercharterung nur bedingt Einfluss auf die Qualität des Trinkwassers an Bord nehmen.

Durch die Auslastung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist nicht immer gesichert, dass Bootszeugnisse rasch (beispielsweise zu Saisonbeginn) ausgestellt werden können. Durch die Zulassung zertifizierter privater Besichtiger kann eine zügige Bearbeitung der Anträge gewährleistet werden.

Die Versorgung der Sportschifffahrt mit Treibstoff erfolgt über Wassertankstellen in den Yachthäfen und über Bunkerschiffe, die vorwiegend die gewerbliche Schifffahrt betanken. Nach dem Energiesteuergesetz (EnergieStG) vom 5. Juli 2006 ist die gewerbliche Schifffahrt mit steuerbegünstigtem (rot eingefärbtem) Diesel zu betanken. Aus Kostengründen verzichten viele Bunkerschiffe darauf, weiterhin zusätzlich versteuerten Dieseldieselkraftstoff für die Sportschifffahrt bereitzustellen. Dadurch wird das notwendige, flächendeckende Netz an Betankungsstationen in einigen Regionen reduziert. Übergeordnetes Ziel ist es, den Wassertourismus und den Wassersport unter Beachtung der Sicherheitserfordernisse attraktiver zu machen, indem nicht mehr zeitgemäße Regeln angepasst oder aufgehoben werden. Bei der Erarbeitung neuer Vorschriften soll die Orientierung an der Praxis im Vordergrund stehen. Alle

Fragen der notwendigen Infrastruktur und des gemeinsamen Marketings müssen zwischen Bund und Ländern koordiniert werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. gemeinsam mit Vereinen, Sport-, Wirtschafts- und Ausbildungsverbänden eine öffentlichkeitswirksame Kampagne zur Erhöhung des Sicherheitsbewusstseins in der Sportschifffahrt zu initiieren. Dazu ist das vorhandene Informationsmaterial zu überarbeiten und zusammenzufassen;
2. alle die Sportschifffahrt betreffenden Gesetze und Verordnungen jeweils frühzeitig auf den Internetseiten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter der Rubrik Wassersport zu veröffentlichen;
3. der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen den Auftrag zu erteilen, gemeinsam und in Abstimmung mit den Ländern eine zentrale Unfalldatenbank zu erstellen, in der die Unfälle mit Sportbooten gesondert erfasst werden;
4. bei der Erarbeitung der Trinkwasserverordnung DIN 2001 die besonderen Bedingungen bei der Vercharterung von Booten zu berücksichtigen;
5. durch die Zulassung privater Besichtiger die Wasser- und Schifffahrtsämter bei der Erteilung von Bootszeugnissen zu entlasten;
6. die Rechtsvorschriften über die Sport- und Freizeitschifffahrt im Seebereich zusammenzuführen;
7. Zulassungskriterien und Prüfungsinhalte für den Erwerb eines Sportbootführerscheins grundsätzlich zu überprüfen, um veränderten Anforderungen im Wassertourismusbereich gerecht zu werden. Dabei ist der Praxisanteil zu erhöhen, der theoretische Teil zu reduzieren. Die Prüfungsinhalte der unterschiedlichen Führerscheine sind besser aufeinander abzustimmen, damit gleichartige Prüfungsgegenstände gegeneinander anerkannt werden können. Die Fragenkataloge sind – wie bei den Fahrerlaubnisprüfungen im Straßenverkehr – im Multiple-Choice-Verfahren durchzuführen. Die Sport-, Wirtschafts- und Ausbildungsverbände sind entsprechend anzuhören;
8. die Einbeziehung des Sachkundenachweises für pyrotechnische Signalmittel in Form einer Einweisung in die Prüfungsinhalte für die amtlichen Sportbootführerscheine zu prüfen;
9. ein freiwilliges Weiterbildungsangebot der Ausbildungsstätten weiterhin zu unterstützen;
10. die Einführung einer Kennzeichnungspflicht im Seebereich analog zum Binnenbereich zu prüfen, wobei dem bürokratischen und finanziellen Aspekt große Bedeutung zuzumessen ist. Parallel ist die Flaggenzertifizierung durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie im Sinne einer Deregulierungsmöglichkeit in die Prüfung einzubeziehen;
11. eine Überprüfung der Fragenkataloge zum Erhalt der Funkzeugnisse vorzunehmen mit dem Ziel, den Inhalt auf für die Handhabung des Funkverkehrs notwendige Fragen zu begrenzen;

12. die bestehenden verbindlichen Ausrüstungsstandards zu überarbeiten, um klare und übersichtliche Vorgaben zu erzielen. Zusätzlich soll eine Informationskampagne, die gemeinsam mit den Verbänden vorbereitet und durchgeführt wird, die Einhaltung der freiwilligen Sicherheitsstandards fördern;
13. vor dem Hintergrund der durch das Energiesteuergesetz vom 5. Juli 2006 eingetretenen Änderungen zu überprüfen, wie eine Versorgung der Sportboote mit Dieseltreibstoff in solchen Regionen erleichtert werden kann, in denen es zu unzumutbaren Versorgungsengpässen gekommen ist.

Die für die vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlichen Haushaltsmittel sind durch Umschichtung innerhalb der betroffenen Einzelpläne bereitzustellen.

Berlin, den 23. Mai 2007

Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und Fraktion
Dr. Peter Struck und Fraktion