

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Steffi Lemke, Rainer Steenblock,
Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Finanzhilfen für die deutsche Binnenschifffahrt und Ausbaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen

Angesichts des deutlichen Verfalls der Frachten u. a. infolge der gesetzlichen Tariffreigabe hat die Bundesregierung im vergangenen Jahr ein 100-Millionen-DM-Hilfsprogramm für die deutsche Partikulierschifffahrt „zur Vorbereitung auf den liberalisierten europäischen Markt“ aufgelegt. Gleichzeitig betreibt die Bundesregierung den weiteren Ausbau der Bundeswasserstraßen mit dem Effekt, daß neben den ökologischen Problemen die schon bestehenden Überkapazitäten weiter vergrößert werden, indem mit ihm der Zugang von größeren Schiffen auch aus den europäischen Nachbarländern ermöglicht wird.

In diesem Zusammenhang fragen wir die Bundesregierung:

1. Trifft es zu, daß bisher erst in geringem Umfang Gelder aus dem 100-Millionen-DM-Hilfsprogramm an die Partikuliere ausbezahlt wurden?

Wie hoch sind die Auszahlungen bisher?

2. Sieht die Bundesregierung die Gründe für die geringe Inanspruchnahme des Hilfsprogramms durch die Partikuliere in Mängeln in der Programmkonzeption?

Wenn nein, welche dann?

3. Beabsichtigt die Bundesregierung, das Hilfsprogramm auch für Reedereien zu öffnen?

Wenn ja, in welchem Rahmen soll dies geschehen?

Wenn nein, warum nicht?

4. Trifft es zu, daß in den neuen Bundesländern neugegründete Partikulierunternehmen de facto, nicht de jure, das Hilfsprogramm nicht in Anspruch nehmen können?

Falls ja, welchen Grund sieht die Bundesregierung für diese Tatsache, und wie will sie diese Ungleichbehandlung beenden?

Falls nein, wie kann es zu dieser Einschätzung der Partikuliäre kommen?

5. Beabsichtigt die Bundesregierung, die in diesem Jahr nicht verausgabten Mittel des 100-Millionen-DM-Hilfsprogramms in den Haushalt 1997 zu übertragen bzw. erneut einzustellen?

Wenn nein, warum nicht?

6. Beabsichtigt die Bundesregierung, den Binnenschiffern Finanzmittel zum Ausgleich der Einnahmeausfälle durch den starken Frost in den letzten Wochen zur Verfügung zu stellen?

Wenn ja, in welcher Form soll dies geschehen?

Wenn nein, warum nicht?

7. Ist die Bundesregierung der Meinung, daß Steuererleichterungen oder -stundungen für die durch den Frost betroffenen Binnenschiffer eine wirksame wirtschaftliche Hilfe darstellen?

Wenn ja, unter welchen Bedingungen?

Wenn nein, warum nicht?

8. Welche Auswirkungen hat die Bereitstellung der Infrastruktur auf die Ökobilanz der Binnenschifffahrt als des umweltverträglichsten Verkehrsträgers?

9. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Präsidenten des Umweltbundesamtes, daß der „positive Umweltstatus des Binnenschiffs verloren gehen kann, weil weitreichende Eingriffe in den Naturhaushalt zur Schiffbarmachung der Fließgewässer die positiven Effekte des Betriebs im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern überkompensieren“ (Der Selbständige in der Binnenschifffahrt 3/95, S. 30)?

Wenn ja, welche Konsequenzen zieht daraus die Bundesregierung?

Wenn nein, warum nicht?

10. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen den Flußausbaumaßnahmen, die die Bundeswasserstraßen für größere Schiffe befahrbar machen, und der Erhöhung des Marktanteils der Reedereien und der ausländischen Partikuliäre zu Lasten des Marktanteils der deutschen Partikuliäre mit kleineren Schiffen?

Wenn ja, welchen?

Wenn nein, warum nicht?

11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Präsidenten des Umweltbundesamtes, „daß eine optimale umweltschonende Nutzung der vorhandenen Wasserwege erst durch den Einsatz von Schiffstypen möglich wird, die den Wasserwegen angepaßt sind“ (Der Selbständige in der Binnenschifffahrt 3/95, S. 31)?

Wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus?

Wenn nein, warum nicht?

12. Wie hat sich in den letzten zehn Jahren der Marktanteil deutscher Binnenschiffer auf bundesdeutschen Wasserstraßen und auf den Wasserstraßen der EU-Länder entwickelt?

Auf welche Gründe führt die Bundesregierung die Veränderungen zurück?

13. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen Flußausbaumaßnahmen und dem vermehrten Auftreten von Hochwasserkatastrophen?

Wenn ja, welchen?

Wenn nein, warum nicht?

Bonn, den 6. März 1996

Gila Altmann (Aurich)

Steffi Lemke

Rainer Steenblock

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

