

## **Antrag**

**der Abgeordneten Renate Blank, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Georg Brunnhuber, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Gitta Connemann, Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Peter Götz, Bernd Heynemann, Ernst Hinsken, Klaus Hofbauer, Volker Kauder, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Klaus Minkel, Marlene Mortler, Henry Nitzsche, Günter Nooke, Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter, Wolfgang Zöller und der Fraktion der CDU/CSU**

### **Das Verkehrssystem Wasserstraße in Deutschland nachhaltig stärken – Handlungskonzept für zukunftsfähige Binnenschifffahrt rasch umsetzen**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Sicherung und Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt ist ein zentrales Anliegen. Die deutsche Binnenschifffahrt, als unbestritten sicherer und umweltfreundlicher Verkehrsträger, muss in den kommenden Jahren im Gesamtverkehrssystem deutlich an Bedeutung gewinnen. Eine Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs in Deutschland ist ohne die Binnenschifffahrt nicht möglich. Das von der Bundesregierung in Auftrag gegebene „Planco“-Gutachten über „Potenziale und Zukunft der Deutschen Binnenschifffahrt“ ist 2003 zu dem Ergebnis gekommen, dass die Binnenschifffahrt eine gute Zukunft habe, sofern ihre strukturellen Probleme aufgegriffen und beseitigt werden und führt 21 Sofortmaßnahmen als Empfehlung auf. Der Mitte Januar 2005 vorgelegte Bericht des „Forum für Binnenschifffahrt und Logistik“ hat die Kernaussagen von Planco bestätigt. Wir brauchen dringend flankierende Maßnahmen des Staates zur Modernisierung der deutschen Flotte. Die Bundesregierung ist aufgefordert, jetzt zu handeln, will sie nicht auf die positiven Wertschöpfungs- und Beschäftigungswirkungen des Systems langfristig verzichten.

Das Handlungskonzept des „Forum Binnenschifffahrt und Logistik“ zeigt auf, dass ein Maßnahmenbündel erforderlich ist, um die Möglichkeiten des Systems Wasserstraße bei der Bewältigung des prognostizierten Verkehrswachstums nachhaltig zu stärken. Das Binnenschiff muss stärker in Transportketten des Kombinierten Verkehrs eingebunden werden, weil Binnenhäfen ideale Schnittstellen im Güterverkehr darstellen und beste Voraussetzungen für optimale Standorte von Güterverkehrszentren bieten. Multimodale Transportketten können die vorhandenen Infrastrukturketten stärker nutzen, den Verkehrsfluss verbessern und die Verkehrsträger optimal miteinander vernetzen, um eine Verlagerung von Güterverkehr auf das Binnenschiff zu erreichen. Um eine nachhaltige Stärkung des Systems Wasserstraße mit Binnenhäfen und Binnenschiff-

fahrtsgewerbe zu erreichen, ist eine Strategie notwendig, die sich an den Anforderungen aller an der Transportlogistik Beteiligten ausrichtet. Ein derart integrativer Ansatz ist ein wichtiger Baustein zur Stärkung des Logistikstandortes Deutschland und schafft neue Chancen für Wertschöpfung und Beschäftigung.

Die Zahlen des Statistisches Bundesamtes sind alarmierend: Mitte 2003 waren noch 1 191 in Deutschland ansässige Unternehmen in der Binnenschifffahrt tätig – 41 weniger als im Vorjahr. Zurückgegangen ist auch die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge: Sie sank um 95 Einheiten auf 2 773 Binnenschiffe zur Güter- und Personenbeförderung. Den größten Rückgang hat dabei die Güterschifffahrt mit 90 Einheiten zu verzeichnen. Eine rasche Umsetzung von Maßnahmen zum Erhalt der Binnenschifffahrt ist überfällig. Die im Vergleich zu den Niederlanden, Belgien und Frankreich wesentlich ungünstigeren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Deutschland sorgen für diesen anhaltend negativen Trend in der Binnenschifffahrt. Die Wasserstraßen bieten noch ausreichend Kapazitäten, um Güterverkehre auf den nassen Verkehrsträger zu verlagern.

Die deutsche Binnenschifffahrt wird hieran jedoch nur teilhaben können, wenn endlich entsprechende Rahmenbedingungen vorhanden sind, um im harten internationalen Wettbewerb bestehen zu können. Im vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Auftrag gegebenen Gutachten zum Thema „Technische und wirtschaftliche Konzepte für flussangepasste Binnenschiffe“ wird 2004 von wissenschaftlicher Seite festgehalten, dass ein bedarfsgerechter Ausbau der Binnenwasserstraßen für die Binnenschifffahrt nach wie vor unverzichtbar ist, wenn Güter auf den alternativen Verkehrsträger verlagert werden sollen. Die entscheidenden Faktoren der Wasserstraßeninfrastruktur sind für die Binnenschifffahrt die Fahrwassertiefe und die sich hieraus ergebende Abladetiefe sowie die Größe der einsetzbaren Schiffseinheiten, um sich im Wettbewerb mit den konkurrierenden Verkehrsträgern Straße und Schiene zu behaupten. Innovative Maßnahmen könnten zwar helfen, die gegebenen Randbedingungen optimal zu nutzen, sie sind jedoch nicht in der Lage, infrastrukturelle Beschränkungen zu kompensieren.

Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf,

das vorgelegte Handlungskonzept des vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, initiierten „Forums Binnenschifffahrt und Logistik“, in dem erstmals alle im Feld der Transportlogistik tätigen Akteure zusammengeführt wurden, umzusetzen. Der Deutsche Bundestag erwartet, dass die Bundesregierung insbesondere in folgenden Handlungsfeldern zur Stärkung des Verkehrssystems Wasserstraße mit Binnenhäfen und Binnenschifffahrtsgewerbe wie folgt tätig wird:

#### 1. Wasserstraßeninfrastruktur

- Bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur durch ein flexibleres Nutzungsmanagement und durch eine bessere Koordination des Schiffsverkehrs mittels Einsatz moderner Telematiklösungen;
- ökonomische Risikobewertung erkennbarer Unterhaltungsdefizite und sachgerechte Erfassung des Erhaltungsrahmens zur Sicherung des Wasserstraßennetzes;
- zeitliche Prioritätensetzung der Maßnahmen zur zielorientierten Weiterentwicklung des Wasserstraßennetzes. Erarbeitung und Umsetzung von Unterhaltungsplänen für die einzelnen Flüsse durch die Wasserstraßenverwaltung.

## 2. Investitionen

Seit Jahren sind die Mittel im Verkehrshaushalt für Kanäle und Flüsse zu knapp. Wichtige Instandhaltungs- und Ausbaumaßnahmen sind deshalb in der Vergangenheit durch die Bundesregierung vernachlässigt worden. Die Sicherheit von Schleusen und Bauwerken nimmt inzwischen gefährliche Ausmaße an, die dringend notwendige Instandsetzung maroder Wasserwege bleibt aus. Auch aus diesem Grund muss die Regelung gemäß § 11 des Gesetzes über die Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen umgesetzt werden. Danach sind die Nettoeinnahmen aus der Lkw-Maut zusätzlich zu den Haushaltsansätzen für Verkehrsinvestitionen zur Verfügung zu stellen.

## 3. Wasserstraßenbaugesetz

Vorlegen eines Wasserstraßenbaugesetzes durch die Bundesregierung, da eine verlässliche Investitionsplanung für Wirtschaft, Häfen und Schifffahrt nur gegeben ist, wenn zukünftige Investitionen – analog und abgestimmt mit den Bedarfsplänen für Straße und Schiene – in einem Gesetz festgeschrieben werden.

## 4. Flottenmodernisierung

- Steuerliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die auch für die Binnenschifffahrt attraktiv sind;
- um die Modernisierung der deutschen Flotte voranzutreiben, ist es notwendig, das bestehende Instrumentarium für Existenzgründer auch auf bereits am Markt agierende Binnenschifffahrtsunternehmer zu öffnen;
- Prüfung der Förderung energiesparender und umweltschonender Investitionen entsprechend den Regelungen in den EU-Nachbarstaaten;
- Schaffung von Anreizen für privates bzw. externes Kapital zur Investition in modernen neuen Schiffsraum;
- Einbeziehung der KfW in Finanzierungskonzepte zur Flottenmodernisierung.

## 5. Ausbildung

Fortschreibung des Ausbildungsförderungsprogramms.

## 6. Kooperation der Verkehrsträger

Alle verkehrspolitischen Maßnahmen auszuschöpfen, um die Kooperation und eine Stärkung der Transporte auf den Wasserstraßen zu fördern. Dem Beispiel der Niederländer zu folgen und nicht nur Terminals im Kombinierten Verkehr, sondern auch private Wasseranschlüsse und Umschlageinrichtungen zu fördern, wenn dadurch zusätzliche Beförderungen auf der Wasserstraße sichergestellt werden.

## 7. Schnittstellenförderung

- Flächenrecycling als zentraler Ansatz der Standortentwicklung in den Binnenhäfen. Ansatz ist die verbesserte Nutzung der Hafenstandorte und die Stärkung ihrer Konkurrenzsituation gegenüber neuen Gewerbe- und Industriegebieten als Teil einer Nachhaltigkeitsstrategie;
- Standortförderung, die die wirtschaftliche Entwicklung einzelner Standorte unterstützt, statt eine grundsätzliche Wirtschaftlichkeit zu initiieren.

8. Binnenschifffahrtsbericht

Dem Deutschen Bundestag jährlich einen Bericht zur Lage des Binnenschifffahrtsgewerbes inklusive eines Netzzustandsberichts vorzulegen.

Berlin, den 8. März 2005

**Renate Blank**  
**Dirk Fischer (Hamburg)**  
**Eduard Oswald**  
**Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)**  
**Georg Brunnhuber**  
**Wolfgang Börnsen (Bönstrup)**  
**Gitta Connemann**  
**Hubert Deittert**  
**Enak Ferlemann**  
**Peter Götz**  
**Bernd Heynemann**  
**Ernst Hinsken**  
**Klaus Hofbauer**  
**Volker Kauder**  
**Norbert Königshofen**  
**Werner Kuhn (Zingst)**  
**Eduard Lintner**  
**Klaus Minkel**  
**Marlene Mortler**  
**Henry Nitzsche**  
**Günter Nooke**  
**Wilhelm Josef Sebastian**  
**Gero Storjohann**  
**Lena Strothmann**  
**Volkmar Uwe Vogel**  
**Gerhard Wächter**  
**Wolfgang Zöllner**  
**Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion**