

Große Anfrage

der Abgeordneten Annette Faße, Elke Ferner, Brigitte Adler, Wolfgang Behrendt, Dr. Ulrich Böhme (Unna), Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Jann-Peter Janssen, Horst Kubatschka, Konrad Kunick, Heide Mattischeck, Günter Oesinghaus, Karin Rehbock-Zureich, Siegfried Scheffler, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Dr. Angelica Schwall-Düren, Wieland Sorge, Dr. Peter Struck, Margitta Terborg, Reinhard Weis (Stendal), Berthold Wittich, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

Perspektiven der deutschen Binnenschifffahrt

Die wirtschaftliche Lage der deutschen Binnenschifffahrt steht in krassem Gegensatz zu den Zukunftschancen, die ihr als umweltfreundlichem und sicherem Verkehrsträger mit erheblichen freien Kapazitäten von der Bundesregierung eingeräumt werden. Trotz der hohen Wachstumsraten im Güterfernverkehr und sich immer deutlicher abzeichnenden Engpässen auf Schiene und Straße bietet die aktuelle Verkehrspolitik keine Perspektiven für eine verstärkte Integration der Binnenschifffahrt in die Transportkette.

Mangels eines eigenen, stabilen Wachstumshorizonts im Güterverkehr kann die Binnenschifffahrt den Wettbewerbsfaktor Preis gegenüber anderen Verkehrsträgern nicht ausspielen und verliert mehr und mehr ihre Konkurrenzfähigkeit. Lkw, Bahn und Binnenschiff liefern sich einen intensiven Preiswettbewerb, den der Lkw gewinnt. Auch im europäischen Rahmen fördert die rasche Liberalisierung der Verkehrsmärkte der EU mit dem Ziel des preiswerten und flexiblen Transports über die Grenzen hinweg vor allem den Lkw. Die dringend erforderliche Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und die Ziele einer ökologisch und sozial dauerhaften Entwicklung des Verkehrssektors im Sinne eines Sustainable Development werden nicht erreicht.

Der 1994 als Folge des Tarifaufhebungsgesetzes eingeleitete Verfall der Frachtraten um bis zu 60 Prozent hat entgegen den Erwartungen der Bundesregierung in keiner Weise zu einer Steigerung des Transportaufkommens der Binnenschifffahrt geführt. Die Erschließung von Verlagerungspotentialen im Güterverkehr zum Vorteil der Binnenschifffahrt und damit zur Verminderung von Umweltbelastungen ist nur zu erreichen, wenn die Verkehrspolitik mit den Instrumenten der Preis-, Ordnungs- und Investitionspolitik neue Rahmenbedingungen setzt.

Abwrackaktionen zur Vermeidung von Überkapazitäten beim Schiffsraum wären vermeidbar, wenn die Bundesregierung die Weichen für eine integrierte Verkehrspolitik stellt, die Systemvorteile der jeweiligen Verkehrsträger optimal zur Geltung bringt und konsequent die Ziele der Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger verfolgt und durchsetzt. Die bisher vorgenommenen Hilfen haben kaum mehr als den Charakter von Reparaturprogrammen zur Begrenzung des ärgsten Schadens; sie sind nicht geeignet, strukturelle Verbesserungen und die überfällige Modernisierung der deutschen Binnenschifffahrt einzuleiten.

Mit kritischer Distanz begegnet die Fachöffentlichkeit inzwischen den Planungen für den Aus- und Neubau der Wasserstraßen. Vor dem Hintergrund ungleicher Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger scheinen die Kostenvorteile größerer Schiffseinheiten und die dafür erforderlichen Ausbaustandards der Wasserstraßen der Preis eines liberalisierten Verkehrsmarktes zu sein. Gleichzeitig sind diese Ziele gegen die berechtigten Einwände des Umwelt- und Naturschutzes nicht mehr aufrechtzuerhalten und ökologisch verträglichere Varianten bei den Schiffen und Wasserstraßen zu suchen. Ausgehend von neueren Analysen und Prognosen zum Verkehrsaufkommen im Güterfernverkehr und zum Verlagerungspotential zwischen den Verkehrsträgern ist kritisch zu hinterfragen, ob der Neu- und Ausbau des Wasserstraßennetzes nach derzeitigem Planungsstand die wichtigsten Maßnahmen für die deutliche Verlagerung von Gütermengen auf das Binnenschiff sind.

Nach den extremen Hochwässern der Jahre 1993 und 1995 sind Konsequenzen auch für den Wasserstraßenbau unerläßlich. Auf der Grundlage einer intensiven Zusammenarbeit zwischen Wasserbau und Ökologie ist ein deutlich sensibleres Vorgehen beim Ausbau der Wasserstraßen einzufordern. Das betrifft insbesondere die Planungen des Projektes 17 Deutsche Einheit (Wasserstraßenverbindung Hannover–Magdeburg–Berlin), den Ausbau der Saale und der Donau. Mehr als bisher muß die Wasserstraßenbauplanung den Hochwasserschutz mit der Beibehaltung und Schaffung ausreichend bemessener Retentionsräume einbeziehen. Stauregelungen und Kanalisierungen von Flüssen zur Anpassung der Wasserstraßen an größtmögliche Schiffseinheiten sind aus Gründen des Umweltschutzes und der Hochwasservermeidung nicht mehr hinnehmbar.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Welche Entwicklung des Transportaufkommens und der Verkehrsleistungen erwartet die Bundesregierung bei den Hauptgütermärkten, aufgeschlüsselt nach den Verkehrsträgern Lkw, Bahn und Binnenschiff, bis zum Jahre 2010?
2. Welche Entwicklung des Transportaufkommens und der Verkehrsleistungen erwartet die Bundesregierung für die Binnenschifffahrt bei den Transporten von Massengütern, bei Containertransporten und bei RoRo-Transporten bis zum Jahre 2010?

3. Welche Entwicklung des Transportaufkommens im grenzüberschreitenden Verkehr erwartet die Bundesregierung für die Verkehrsträger Lkw, Bahn und Binnenschiff bis zum Jahre 2010?
4. Mit welchen verkehrspolitischen Maßnahmen – nachdem das Preisargument als Hauptgrund für das gutachtlich ermittelte Verlagerungspotential in Höhe von 50 bis 60 Mio. t jährlich hinfällig ist – will die Bundesregierung eine nennenswerte Verlagerung des Güterverkehrs auf das Binnenschiff erreichen?
5. Welche Erwartungen für die Entwicklung des deutschen Binnenschiffahrtsgewerbes hat die Bundesregierung an das Tarifaufhebungsgesetz geknüpft in bezug auf
 - die Möglichkeiten der Vertragsgestaltung der Binnenschiffahrt gegenüber der verladenden Wirtschaft,
 - die Entwicklung der Frachtraten,
 - die Entwicklung der Frachtmengen,
 - die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt,
 - das Verlagerungspotential zur Binnenschiffahrt hin?
6. Welche Erwartungen hat die Bundesregierung an das Tarifaufhebungsgesetz in bezug auf die Entwicklung des grenzüberschreitenden Gütertransports gesetzt?
7. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Standortqualität der Binnenhäfen im Sinne ihrer Multimodalität (Anschlüsse an Schiene, Straße und Binnenwasserstraße) weiter zu fördern und Verlagerungspotentiale für das Binnenschiff zu erschließen?
8. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Einführung einer einheitlichen europäischen Binnenschiffahrts-Marktordnung?
9. Was hat die Bundesregierung in bezug auf die Entschließung des Deutschen Bundestages vom 9. Dezember 1993 unternommen, in der sie aufgefordert wird, auf die Beseitigung des Tour-de-Rôle-Systems hinzuwirken, erforderlichenfalls im Wege einer Klage?
10. Spätestens bis zu welchem Zeitpunkt muß nach Ansicht der Bundesregierung ein Krisenmechanismus für die Binnenschiffahrt in der EU anwendungsbereit verfügbar sein, um dem deutschen Binnenschiffahrtsgewerbe eine Überlebenschance zu sichern?
11. Welche Vorstellungen hat die Bundesregierung bisher zu einem Krisenmechanismus entwickelt?
12. Wie ist die Beschäftigungs- und Altersstruktur auf deutschen Binnenschiffen, aufgeschlüsselt nach Arbeitnehmern und selbständigen Partikulieren?
13. Wie ist die Entwicklung bei der Zahl der Auszubildenden einzuschätzen im Hinblick auf die Attraktivität des Berufsbildes und die Erhöhung des Qualifikationsniveaus des Binnenschiffahrtswachstums?

14. Wie begründet die Bundesregierung die Begrenzung der Ausbildungshilfe im angekündigten Soforthilfeprogramm auf Partikulierbetriebe, für die in normalen Zeiten nur 10 Prozent der Ausbildungsverträge registriert waren und die wegen der Personalkosten, fehlender Unterbringungskapazitäten und fehlender Ausbilderbefähigung nicht ausbilden wollen, können und dürfen?
15. Welche Maßnahmen zur Belebung der Erstausbildung – auf der Grundlage eines Berufsausbildungsvertrages – gedenkt die Bundesregierung angesichts der Tatsache zu ergreifen, daß selbst kleinere und mittlere Reedereien nicht aus dem 100-Millionen-DM-Hilfeprogramm der Bundesregierung gefördert werden sollen?
16. Was unternimmt die Bundesregierung, um dem aufgrund der anhaltenden Ertragsschwäche der Unternehmen fortschreitenden Zerfall der Tarif- bzw. Sozialordnung in der deutschen Binnenschifffahrt entgegenzuwirken, deren Ausdruck Sozialdumping (durch Billigpersonal aus MOE-Ländern), Billigbeschäftigung von sog. Scheinselbständigen und die Tarif- und Verbandsflucht sind?
17. Wie stellt sich die Bundesregierung mittel- und langfristig die Sicherung eines nach Zahl und Qualifikation ausreichenden Personalbestandes für einen verkehrssicheren Einsatz der noch vorhandenen Fahrzeuge der deutschen Binnenschiff-flotte vor?
18. Wird die Bundesregierung über das Soforthilfeprogramm für die Partikulierschifffahrt hinaus in Zukunft weitere Hilfen für die gesamte Binnenschifffahrt bereitstellen, wenn Harmonisierungsdefizite in sozialer, fiskalischer und tarifärer Hinsicht zu den europäischen Binnenschifffahrts-Nachbarländern bestehen?
19. Ist sichergestellt, daß die für 1995 bis 1997 in Höhe von 60 Mio. DM bereitgestellte Abwrackprämie für anderweitige Hilfsmaßnahmen zugunsten der deutschen Binnenschifffahrt erhalten bleibt, falls die Zustimmung und Beteiligung der europäischen Binnenschifffahrts-Nachbarländer an der Abwrackaktion ausbleibt?
20. Welche Vorstellungen hat die Bundesregierung entwickelt, die Entwicklung innovativer Binnenschiffskonzepte zu fördern, um kostenträchtige und umweltschädliche Ausbaumaßnahmen des Wasserstraßennetzes zu vermeiden?
21. Stützt die Bundesregierung die Aus- und Neubauplanungen der Wasserstraßen des Bundesverkehrswegeplans allein auf die Kosten-Nutzen-Analysen des Planco-Gutachtens aus dem Jahre 1992, oder welche aktualisierten Daten werden in die Planungen einbezogen?
22. Inwiefern ist sichergestellt, daß beim Ausbau der Wasserstraßen neue Erkenntnisse der Ökologie und des Wasserbaus berücksichtigt werden können, und welchen Einfluß haben diese Erkenntnisse auf die Bauausführung?

23. Inwiefern wird die Bundesregierung die Anregungen des Umweltbundesamtes aufnehmen und eine Neubewertung der Planungen für den Wasserstraßenausbau als Reaktion auf die Auswirkungen der katastrophalen Hochwässer 1993 und 1995 vornehmen?
24. Welche Schlüsse für den Ausbau der Wasserstraßen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen der Anhörung des Umweltausschusses des Deutschen Bundestages vom 15. Mai 1995 zum Thema „Hochwasserkatastrophe – Hilfen und Möglichkeiten vorbeugender Maßnahmen“?
25. Hält die Bundesregierung in Anbetracht der Entwicklung des Schiffsbestandes und der Transportgüterzusammensetzung den Ausbau der Wasserstraßen für die im Massengütertransport verwandten Viererschubverbände für sinnvoll, und wie begründet sie ihre Ansicht?

Bonn, den 22. Juni 1995

Annette Faße

Elke Ferner

Brigitte Adler

Wolfgang Behrendt

Dr. Ulrich Böhme (Unna)

Monika Ganseforth

Angelika Graf (Rosenheim)

Klaus Hasenfratz

Reinhold Hiller (Lübeck)

Lothar Ibrügger

Jann-Peter Janssen

Horst Kubatschka

Konrad Kunick

Heide Mattischeck

Günter Oesinghaus

Karin Rehbock-Zureich

Siegfried Scheffler

Wilhelm Schmidt (Salzgitter)

Dr. Angelica Schwall-Düren

Wieland Sorge

Dr. Peter Struck

Margitta Terborg

Reinhard Weis (Stendal)

Berthold Wittich

Rudolf Scharping und Fraktion

