

Antrag

der Abgeordneten Renate Blank, Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Eduard Oswald, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, Wolfgang Dehnel, Hubert Deittert, Peter Götz, Manfred Heise, Hans Jochen Henke, Norbert Königshofen, Dr. Hermann Kues, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Dr. Michael Meister, Günter Nooke, Norbert Otto (Erfurt), Hans-Peter Repnik, Wilhelm Josef Sebastian, Wolfgang Zöller und der Fraktion der CDU/CSU

Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt erhalten und sichern

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 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. Allerdings scheitert die gewünschte nachhaltige Verlagerung von Verkehren auf die Binnenschifffahrt trotz der Verbesserung des Angebots und dem Bemühen um eine stärkere Kooperation der Verkehrsträger oftmals an den hohen Kosten für den Umschlag sowie Schiffsabgaben, die den Frachtpreis insgesamt im Vergleich zu Straße und Schiene unattraktiv machen.

Wichtig ist auch der Ausbau der Wasserstraßen, um eine möglichst ganzjährige Befahrbarkeit zu gewährleisten, damit die Binnenschifffahrt mittels moderner Systeme der Datenerfassung neue Frachtpotentiale erschließen kann. Ohne ein gut ausgebautes leistungsfähiges Wasserstraßennetz, das die großen Seehäfen mit ihrem Hinterland und die bedeutendsten Industriezentren miteinander verbindet, werden die Verkehrszuwächse der vor uns liegenden Jahre im Rahmen eines Gesamtverkehrssystems nicht zu bewältigen sein. Es muss daher alles ge-

tan werden, um in einer ökologisch vertretbaren Weise die Binnenwasserstraßen auszubauen, um damit den Standort Deutschland zu stärken.

Die Situation der wichtigen mittelständisch geprägten Binnenschifffahrtsbranche ist gegenwärtig durch eine unzureichende Ertragslage aufgrund der Umstellung auf den liberalisierten Binnenmarkt und ein erhebliches Überangebot an Ladungsraum gekennzeichnet. Hinzu kommt die rückläufige Verkehrsentwicklung insbesondere durch die Strukturkrise bei den für die Binnenschifffahrt wichtigen Massengütern wie Kohle und Stahl. Die Partikulierunternehmen, die den wesentlichen Bestand der deutschen Binnenschifffahrtsflotte bilden, sind aufgrund schlechter Eigenkapitalausstattung und unzureichender Erträge momentan nicht in der Lage, die dringend benötigten Investitionen in Erneuerung und Modernisierung vorzunehmen. Aufgrund ihrer schwachen Marktposition haben sie zudem kaum die Möglichkeit, Einfluss auf die Konditionen des Frachtvertrages und damit vor allem auf den Frachtpreis zu nehmen.

Um dem EU-Binnenmarkt und der zunehmenden Verflechtung zwischen nationalen und internationalen Märkten gerecht zu werden, muss auch für die Binnenschifffahrt eine europäische Marktordnung mit harmonisierten Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden. Dies muss eine Kernaufgabe der europäischen Verkehrspolitik sein. Neben den ungleichen Wettbewerbsbedingungen auf EU-Ebene erschweren Unternehmen aus den mittel- und osteuropäischen Staaten mit nicht vergleichbaren Lohnniveaus, die seitens der Reedereien und Speditionen anstelle von deutschem oder EU-Schiffsraum eingesetzt werden, die Situation zusätzlich in immer stärkerem Maß.

Es ist daher dringend geboten, für die deutsche Binnenschifffahrt ein zukunftsorientiertes Gesamtkonzept zu entwickeln, das den Aus- und Weiterbau der Infrastruktur, die Modernisierung der Flotte, die wirtschaftliche Stabilisierung der mittelständischen Unternehmen, die Berührungsängste zwischen den Verkehrsträgern Wasser, Schiene und Straße abbaut und die Verlagerung von Transporten auf die Wasserstraße zum Ziel hat.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

möglichst umgehend ein entsprechendes Konzept vorzulegen. Er erwartet, dass die Bundesregierung insbesondere in folgenden Handlungsfeldern tätig wird:

1. Wasserstraßeninfrastruktur

- Eine nachhaltige Aufstockung der Mittel im Investitionsprogramm 1999 bis 2002 und im „Anti-Stau-Programm“ für Investitionen in die Wasserstraßen, um so der Bedeutung des Verkehrsträgers Binnenschiff im Vergleich zu Straße und Schiene und einer notwendigen Verlagerung von Gütern auf die Wasserstraße gerecht zu werden und Infrastrukturengpässe auf den Wasserstraßen entsprechend dem im Bundesverkehrswegeplan 1992 ausgewiesenen Bedarf zu beseitigen. Beispielhaft sind die nachfolgenden prioritären Projekten aufgeführt, bei denen keine Abstriche erfolgen dürfen:
 - Main-Donau-Kanal
Zügige Beseitigung des Engpasses der 69 km langen Donaustrecke Straubing-Vilshofen mit dem Ziel einer ganzjährigen Befahrbarkeit.
 - Weser
Ausbau für den Verkehr von Großmotorschiffen und Schubverbänden für Massengut-/Containertransporte zwischen Minden und Bremen.
 - Elbe
Ausbaumaßnahmen, um der Schifffahrt eine Fahrrinntiefe von mind. 1,60 m ganzjährig zu gewährleisten.

- Saale
Die letzte Baumaßnahme zur Anpassung der Schifffahrtsverhältnisse der Saale an die Elbe zu vollenden.
- Elbe-Lübeck-Kanal
Über die laufenden Ausbesserungsmaßnahmen hinaus den Vollausbau des Kanals für Groß-Motorschiffe voranzutreiben, um dem Seehafen Lübeck und den Ostseeanrainern eine leistungsfähige Verbindung mit dem europäischen Wasserstraßensystem zu ermöglichen.
- VDE Projekt Nr. 17 Wasserstraße Hannover-Berlin
Das Projekt plan- und fristgerecht zu verwirklichen, um die Standortqualität für Neuinvestitionen in Ostdeutschland zu ermöglichen und die Existenz des Güterschiffahrtsgewerbes zu gewährleisten.

2. Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen

- Maßnahmen zum Abbau des Harmonisierungsdefizits auf EU-Ebene im fiskalischen und sozialen Bereich unter besonderer Berücksichtigung der in den Niederlanden bestehenden Staatsgarantien bei der Kreditfinanzierung für die Binnenschifffahrt.

3. Wirtschaftliche Situation der deutschen Binnenschifffahrt

- Initiativen zu ergreifen, um dem anhaltenden Ausscheiden deutscher Partikulierunternehmen aus dem Markt entgegenzuwirken.
- Bei allen Überlegungen zur Verbesserung der Ertragssituation deutscher Binnenschifffahrt-Unternehmen stets den Zusammenhang zwischen Größe und Struktur der Unternehmen, ihren Vertragsbeziehungen untereinander mit der schlechten Frachtsituation zu bedenken.

4. Modernisierungsbedarf

- Die vorhandenen Programme der Bundesregierung zur Finanzierung eines Schiffsneubaus oder einer Modernisierung für die Binnenschifffahrt aufzustocken und zu novellieren bzw. neue Programme – aufgrund mangelnden Eigenkapitals und schlechter Ertragslage – zu schaffen.
- Die Konzipierung eines speziell für die Binnenschifffahrt erstellten Programms zur Verjüngung und Modernisierung der deutschen Flotte.

5. Kooperation der Verkehrsträger

- Alle verkehrspolitische Maßnahmen auszuschöpfen, um die Kooperation und eine Stärkung der Transporte auf den Wasserstraßen zu fördern.
- Dem Beispiel der Niederländer zu folgen und eine Förderung von Terminals nicht nur im Kombinierten Verkehr vorzusehen, sondern auch Zuschüsse zu den Investitionskosten für private Wasseranschlüsse und von Umschlageneinrichtungen zu gewähren, wenn dadurch zusätzliche Beförderungen auf der Wasserstraße sichergestellt werden.
- Als Signal gegen den Rückgang der Beförderungsmenge und Beförderungsleistung eine Abschaffung bzw. deutliche Senkung der Schifffahrtsabgaben zu ermöglichen, um so den Transport auf der Wasserstraße attraktiver zu machen.

6. Europäische Binnenschifffahrtspolitik

- Ein Konzept für eine gesamteuropäische Binnenschifffahrtspolitik zu erarbeiten.
- In den Verhandlungen um eine Reform der Besatzungsordnung bei der ZKR auf einen raschen erfolgreichen Abschluss zu drängen.

- Die einzige paneuropäische Wasserstraße, die Donau, ist durch Beräumung der Brückentrümmer im jugoslawischen Teil für den Transitverkehr schnellstens wieder schiffbar zu machen. Dieser Korridor hat besondere Bedeutung für einen Zugang zum russischen Binnenwassersystem mit Hilfe des Fluss-Seeverkehrs.
 - Überlegungen über die Verwendung der Mittel aus dem Reservefonds vorzulegen.
7. Kabotage, bilaterale Verträge, Wettbewerbssituation zu den MOE-Staaten – Anpassung an Gemeinschaftsrecht
- Die Einhaltung der Kabotagebestimmungen und der Tarife in den bilateralen Binnenschiffahrt-Abkommen einer verstärkten Kontrolle zu unterziehen und Verstöße stärker zu ahnden.
 - Alle Maßnahmen zu ergreifen, um eine Einhaltung der Quote im Polenverkehr annähernd zu gewährleisten und die Wettbewerbssituation der deutschen Binnenschiffahrt bei einem EU-Beitritt von Polen, Tschechien und Ungarn zu erhalten und zu sichern.
8. Binnenschiffahrtsbericht
- Dem Deutschen Bundestag jährlich einen Bericht zur Lage des Binnenschiffahrtsgewerbes in Deutschland im Deutschen Bundestag vorzulegen.

Berlin, den 24. Oktober 2000

Renate Blank
Dirk Fischer (Hamburg)
Dr.-Ing. Dietmar Kansy
Eduard Oswald
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Georg Brunnhuber
Wolfgang Dehnel
Hubert Deittert
Peter Götz
Manfred Heise
Hans Jochen Henke
Norbert Königshofen
Dr. Hermann Kues
Peter Letzgus
Eduard Lintner
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Dr. Michael Meister
Günter Nooke
Norbert Otto (Erfurt)
Hans-Peter Repnik
Wilhelm Josef Sebastian
Wolfgang Zöller
Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion