

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Guttmacher, Hildebrecht Braun (Augsburg), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Paul K. Friedhoff, Rainer Funke, Joachim Günther (Plauen), Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Walter Hirche, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Ulrich Irmer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt am Main), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Dr. Edzard Schmidt-Jortzig, Marita Sehn, Dr. Hermann Otto Solms, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der F.D.P.

Wasserstraßen ausbauen und Nachteile der deutschen Flagge im EU-weiten Wettbewerb der Binnenschifffahrt beseitigen

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, in ihrer Verkehrspolitik den Verkehrsträger Binnenschiff stärker zu berücksichtigen. Die Bundesregierung muss einen nationalen Aktionsplan für die Binnenwasserstraßen aufstellen, der die Wettbewerbsnachteile der deutschen Binnenschiffer im europäischen Wettbewerb gegenüber ausländischen Unternehmen abbaut und den Anteil des umweltfreundlichen Binnenschiffs am Transportaufkommen erhöht:

- Die zusätzlichen Investitionen des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur aus UMTS-Zinsersparnissen dürfen nicht nur der Bahn und der Straße zugute kommen, sondern müssen auch in die Binnenwasserstraße fließen. Der Ausbau des Binnenwasserstraßennetzes ist mittels eines integrierten Investitionsprogramms „EU-Integration und EU-Osterweiterung“ voranzutreiben.
- Kostenträchtige bürokratische Regeln und Vorschriften wie z. B. die Pflicht zum Führen eines Schifffahrtsdienstbuches sind abzuschaffen bzw. zu straffen.
- Da sich die Deutsche Binnenschifffahrt in ähnlichem Wettbewerbsdruck wie die Deutsche Seeschifffahrt befindet, ist zu prüfen, ob der dort eingeführte Lohnsteuerselbstbehalt auch auf die Binnenschiffer übertragen werden kann.
- Bei der bevorstehenden EU-Osterweiterung und der Ablösung bilateraler Verträge muss strikt auf den Gleichschritt von Liberalisierungs- und Harmonisierungsschritten geachtet werden, um zusätzliche Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

- Die Verkehrsverlagerung auf das Binnenschiff muss in Abstimmung mit den Binnenschiffverkehrsverbänden durch Investitionen in Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern unterstützt werden.

Berlin, den 14. November 2000

Horst Friedrich (Bayreuth)
Hans-Michael Goldmann
Dr. Karlheinz Guttmacher
Hildebrecht Braun (Augsburg)
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Paul K. Friedhoff
Rainer Funke
Joachim Günther (Plauen)
Klaus Haupt
Ulrich Heinrich
Walter Hirche
Birgit Homburger

Dr. Werner Hoyer
Ulrich Irmer
Dr. Heinrich L. Kolb
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Dirk Niebel
Hans-Joachim Otto (Frankfurt am Main)
Detlef Parr
Cornelia Pieper
Dr. Edzard Schmidt-Jortzig
Marita Sehn
Dr. Hermann Otto Solms
Carl-Ludwig Thiele
Jürgen Türk
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Begründung

Der Verkehrsträger Binnenschiff muss angesichts der zu erwartenden Verkehrszuwächse in Deutschland und in Europa sein volles Potenzial ausschöpfen, um seinen Anteil am Verkehrsaufkommen nicht nur zu erhalten, sondern dauerhaft zu erhöhen und so die Straße zu entlasten. Gleichzeitig muss die deutsche Flagge im EU-weiten Wettbewerb erhalten und gesichert werden, damit das leistungsfähige deutsche Gewerbe seinen Anteil an den Transportleistungen im Rahmen eines fairen Wettbewerbs sichern kann.

Von zentraler Bedeutung für eine leistungsfähige Binnenschiffahrt ist der Infrastrukturausbau und die Möglichkeiten zur Vernetzung mit den anderen Verkehrsträgern. Investitionen des Bundes in diesem Bereich sind wirkliche Zukunftsinvestitionen, die marktgerechte und attraktive Transporte auf den Binnenwasserstraßen ermöglichen und die Verlagerungspotenziale zu Gunsten der Binnenschiffahrt freisetzen.

Die Binnenschiffahrt ist als Verkehrsträger das Stiefkind der Bundesregierung, die sich aus ideologischen Gründen vor allem der Eisenbahn zuwendet. Dieser Zustand wird der Bedeutung und dem Leistungspotenzial dieses Verkehrsträgers nicht gerecht. Der Bund kann auch in einem weitgehend liberalisierten EU-Binnenmarkt für Transportleistungen durch gezielte Investitionen dazu beitragen, dass sich der Anteil des Binnenschiffs am Modal Split erhöht. Die Erhaltung der Binnenwasserstraßen mit dem Ziel der Verbesserung der ganzjährigen, wirtschaftlichen Befahrbarkeit und Investitionen in die Vernetzung zu den anderen Verkehrsträgern Seeschiff, Schiene und Straße sind gut angelegte Investitionen, die vor allem den Straßenverkehr entlasten.