

## Antrag

**der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), Rainer Brüderle, Dr. Hermann-Otto Solms, Daniel Bahr (Münster), Ernst Burgbacher, Helga Daub, Dr. Christian Eberl, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Rainer Funke, Joachim Günther (Plauen), Dr. Karlheinz Guttmacher, Dr. Christel Happach-Kasan, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Eberhard Otto (Godern), Detlef Parr, Gisela Piltz, Marita Sehn, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP**

### Neue Chancen für die Binnenschifffahrt

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Deutsche Bundestag sieht die Binnenschifffahrt als förderungswürdiges, ökologisches Verkehrsmittel an. Umso mehr bedauert der Deutsche Bundestag, dass seit Jahren der Marktanteil der Binnenschifffahrt und insbesondere der Anteil der deutschen Binnenschiffer rückläufig ist.

Die Binnenschifffahrt ist als Verkehrsträger von zentraler Bedeutung bei der politischen Aufgabe das wachsende Verkehrsaufkommen effizient und ökologisch zu steuern.

Die Vorlage des Berichts des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Dezember 2001 über die Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt wurde vom Deutschen Bundestag begrüßt. Der Bericht schildert anschaulich eine Reihe von Problemen, die ein Wachstum der Binnenschifffahrt in Deutschland behindern. Der Deutsche Bundestag bedauert aber, dass der Bericht meist dort unkonkret bleibt, wo es um die Lösung der beschriebenen Probleme geht.

Der im Bericht festgestellte Rückgang des Marktanteils der Binnenschifffahrt auf 12,8 % auf der einen Seite und der Rückgang des deutschen Anteils der deutschen Binnenflotte bei den in Deutschland erbrachten Transportleistungen auf 35,2 % auf der anderen Seite sind alarmierend.

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 müssen unter deutscher Flagge fahrende Binnenschiffe im EU-weiten Wettbewerb eine faire Chance erhalten.

All diese Punkte können aber nur erreicht werden, wenn die Wasserstraßen dem Bedarf angepasst werden. Das ist eine unabdingbare Voraussetzung zur Förderung der Binnenschifffahrt. Alle anderen Maßnahmen können nur begleitend und unterstützend sein.

Beim Ausbau der Wasserstraßen ist insbesondere den Anforderungen des Hochwasserschutzes Rechnung zu tragen. Dabei sind auch bisherige Ausbaumaßnahmen auf ökologische und ökonomische Gesichtspunkte hin zu untersuchen, damit es zu einem vernünftigen Interessenausgleich kommen kann. Deshalb ist eine Überprüfung bisheriger und geplanter Baumaßnahmen sinnvoll, wenn den Belangen der Binnenschifffahrt ausreichend Rechnung getragen wird.

Bei den Diskussionen um Ursachen und Folgen des Hochwassers darf nicht übersehen werden, dass auch die Binnenschifffahrt ein Opfer des Hochwassers ist. Viele Schiffe liegen wochenlang still und die Flut hat auch viele potenzielle Frachten, wie z.B. landwirtschaftliche Güter, vernichtet, die durch die Binnenschifffahrt transportiert werden sollten.

Der Deutsche Bundestag sieht vier Kernprobleme:

- nicht bedarfsgerechter Ausbau- und Erhaltungszustand der deutschen Wasserstraßen,
- Wettbewerbsverzerrungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern,
- Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der Binnenschifffahrt in Europa,
- unzureichende Rahmenbedingungen und zu bürokratische Regelungen.

Die Binnenschifffahrt ist als Verkehrsträger das Stiefkind der Bundesregierung, die sich aus ideologischen Gründen einem vernünftigen, ökologisch und ökonomisch ausgewogenen Ausbau der Wasserstraßen verschließt. Dieser Zustand wird der Bedeutung und dem Leistungspotenzial dieses Verkehrsträgers nicht gerecht.

Die Binnenschifffahrt erbringt zwar 90 % der Transportleistungen der Eisenbahn, erhält aber nur 10 % der Investitionsmittel, die der Bahn vom Bund zufließen.

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 Ertüchtigung 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.

Ein weiterer wichtiger Faktor zur Förderung der Binnenschifffahrt ist, den vielen Worten und Versprechungen nach Abbau der Wettbewerbsverzerrungen im europäischen Markt endlich Taten folgen zu lassen. Die Bundesregierung muss endlich eine härtere Gangart bei den europäischen Partnern einschlagen und deutlich machen, wie wichtig die Harmonisierung in diesem Bereich ist, insbesondere im Hinblick auf die Osterweiterung.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die Gesamtsumme der investierten Mittel in den Ausbau und Erhalt der Wasserstraßen innerhalb der nächsten 4 Jahre zu verdoppeln;
- die Leistungsfähigkeit unserer Wasserstraßen zu verbessern. Dies erfordert z. T. vergrößerte Schleusen bzw. Ausbaumaßnahmen (die ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten Rechnung tragen und hochwasserneutral sein müssen) und die Anhebung von Brücken im Kanalnetz für 2-lagigen Containerverkehr;

- ein Gesetz vorzulegen, das die Änderung des § 6b Einkommenssteuergesetz enthält, mit dem Ziel, den Verkaufserlös alter Schiffe bei Reinvestition komplett steuerfrei zu stellen;
- Defizite im modernen Technologieeinsatz abzubauen. Dabei muss geprüft werden wie weit der § 7g Einkommenssteuergesetz erweitert werden kann, dass auch für nahezu neue Schiffe Rücklagen in einem Zeitraum von 5 Jahren gebildet werden können;
- Maßnahmen zu ergreifen, damit die Leistungsfähigkeit der deutschen Binnenschiffahrtsflotte nachhaltig gestärkt werden kann, z. B. durch Ausweitung der ERP-Programme;
- einen Übersichtskatalog bestehender staatlicher Fördermaßnahmen für die Binnenschiffahrt nach niederländischem Vorbild zu erstellen, zur Schaffung von Transparenz;
- in Verbindung mit den Verbänden ein nationales Kompetenzzentrum für Binnenschiffahrt nach niederländischem Vorbild aufzubauen;
- in der Binnenschiffahrt überflüssige Bürokratie abzubauen. Dazu legen der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit bis zum 30. September 2003 einen Bericht darüber vor, welche bürokratischen Verfahren abgeschafft oder vereinfacht werden können;
- sich stärker für die Beseitigung europäischer Wettbewerbsverzerrungen einzusetzen und nach angemessener Verhandlungsdauer zu überprüfen, welche in anderen EU-Staaten gewährten Begünstigungen in deutsches Recht übernommen werden können;
- verstärkt darauf zu drängen, dass die bilateralen Verträge mit den mittel- und osteuropäischen Staaten einzuhalten sind, und bei weiteren Verstößen Sanktionen einzuführen oder das Frachttabelleau direkt frei zu geben;
- bei der bevorstehenden EU-Osterweiterung und der Ablösung bilateraler Verträge strikt darauf zu achten, zusätzliche Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Berlin, den 15. Januar 2003

**Hans-Michael Goldman**  
**Horst Friedrich (Bayreuth)**  
**Rainer Brüderle**  
**Dr. Hermann-Otto Solms**  
**Daniel Bahr (Münster)**  
**Ernst Burgbacher**  
**Helga Daub**  
**Dr. Christian Eberl**  
**Jörg van Essen**  
**Ulrike Flach**  
**Otto Fricke**  
**Rainer Funke**  
**Joachim Günther (Plauen)**  
**Dr. Karlheinz Gutmacher**  
**Dr. Christel Happach-Kasan**  
**Klaus Haupt**  
**Ulrich Heinrich**  
**Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion**

**Birgit Homburger**  
**Dr. Werner Hoyer**  
**Dr. Heinrich L. Kolb**  
**Gudrun Kopp**  
**Jürgen Koppelin**  
**Sibylle Laurischk**  
**Harald Leibrecht**  
**Dirk Niebel**  
**Günther Friedrich Nolting**  
**Hans-Joachim Otto (Frankfurt)**  
**Eberhard Otto (Godern)**  
**Detlef Parr**  
**Gisela Piltz**  
**Marita Sehn**  
**Carl-Ludwig Thiele**  
**Jürgen Türk**  
**Dr. Claudia Winterstein**

