

Antrag

der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Eberhard Otto (Godern), Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Rainer Funke, Dr. Christel Happach-Kasan, Ulrich Heinrich, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Hermann Otto Solms, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Dieter Thomae, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Wasserstraßenausbaugesetz vorlegen

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesregierung hat sich auch in dieser Legislaturperiode wiederholt zur wichtigen Bedeutung der Binnenschifffahrt als förderungswürdiges, ökologisches Verkehrsmittel bekannt. Mit den Aktivitäten der Bundesregierung im Rahmen des Forums für Logistik und Binnenschifffahrt sollte ein politisches Signal gesetzt werden, um zu zeigen, dass die Binnenschifffahrt in Deutschland in Zukunft eine noch wichtigere Rolle spielen soll. Auch im Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) hat die Bundesregierung unter Bezug auf den Verkehrsbericht 2000 und die „Mobilitätsinitiative“ des Bundeskanzlers aus dem Jahr 2002 die „Integrationsidee“ betont. Im Rahmen dieser integrierten Verkehrspolitik sollen auch die Bundeswasserstraßen und damit die Binnenschifffahrt eine wesentliche Rolle spielen. Das von der Bundesregierung in Auftrag gegebene „Planco“-Gutachten über die „Potentiale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt“ ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Binnenschifffahrt eine gute Zukunft habe, sofern ihre strukturellen Probleme aufgegriffen und beseitigt werden. Zu diesem Kernproblem zählen Wettbewerbsverzerrungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der Binnenschifffahrt in Europa, unzureichende Rahmenbedingungen und zu bürokratische Regelungen. Vor allem aber leidet die Binnenschifffahrt unter einem nicht bedarfsgerechten Ausbau- und Erhaltungszustand der deutschen Wasserstraßen. Die Ausschöpfung der Potentiale der Binnenschifffahrt setzt voraus, dass die Wasserstraßen dem Bedarf angepasst werden. Alle anderen Maßnahmen können nur begleitend und unterstützend sein.

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 wird der Planungs- und Finanzbedarf für die Erhaltung des Bundeswasserstraßennetzes ausdrücklich anerkannt. Der Ersatzinvestitionsbedarf zuzüglich des aufgestauten Nachholbedürfnis rechnet sich laut Bundesverkehrswegeplan bis 2015 auf etwa 6,6 Mrd. Euro. Lediglich 10,7 Prozent entfallen auf Projekte des Aus- und Neubaus. Ein nennenswerter

Aus- bzw. Neubau von Wasserstraßen lässt sich in diesem Rahmen nicht realisieren.

Abgesehen von der unzureichenden Mittelausstattung unterscheiden sich die Bedarfsplanungen für den Fernstraßen- und Schienenwegebau einerseits vom Wasserstraßenbau andererseits. Der Bundesverkehrswegeplan und die darin beschriebenen Priorisierungen sind lediglich ein unverbindlicher Rahmenplan und spiegeln die verkehrsinvestitionspolitischen Ziele der Bundesregierung wieder. Für die Schiene und die Straße ist der Bundesverkehrswegeplan mit seinen bewerteten Projekten gleichzeitig Grundlage für die vom Parlament zu verabschiedenden Bedarfspläne. Diese Bedarfspläne sind dem Bundesfernstraßenbaugesetz und dem Bundesschienenwegebauengesetz als Anlage beigefügt. Soweit Maßnahmen in diesen Bedarfsplänen in der Kategorie Vordringlicher Bedarf eingestuft sind, ist damit der Bedarf gesetzlich anerkannt. Für die Schiene wurde im November 1993 das Bundesschienenwegebauengesetz erlassen. Erklärtes Ziel war damals die rechtliche Gleichstellung der Schiene mit dem Verkehrsträger Straße und die Verdeutlichung der staatlichen Verantwortung für das Schienennetz. Dieselben Überlegungen treffen auch für den Wasserstraßenbau zu. Es ist höchste Zeit, mit einem Bundeswasserstraßenbaugesetz eine verlässliche Grundlage für eine vorausschauende Planung der Bundeswasserstraßen zu schaffen und die staatliche Verantwortung für das Bundeswasserstraßennetz zu verdeutlichen. Das Bundeswasserstraßenbaugesetz muss vorsehen, dass Bau und Ausbau der Bundeswasserstraßen nach einem vom Deutschen Bundestag beschlossenen und in Dringlichkeitsstufen gegliederten Bedarfsplan erfolgt. Analog der Entwicklung der Bedarfspläne für die Fernstraßen und die Schienenwege sollte regelmäßig nach Ablauf von 5 Jahren der Bedarfsplan durch Gesetz der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung angepasst werden. Damit würde erreicht, dass für Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs ein uneingeschränkter Planungsauftrag besteht.

Auch die Bundesregierung hat im „Investitionsprogramm 1999 bis 2002“, mit dem der neue BVWP vorbereitet wurde, angekündigt analog zu den Ausbaugesetzen für Straße und Schiene auch ein Wasserstraßenbaugesetz zu schaffen und dabei auch die Überprüfungszeitpunkte aller drei Gesetze zeitlich zu synchronisieren. Diese Ankündigung ist bis heute nicht realisiert.

Vor diesem Hintergrund fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

1. den Entwurf eines Wasserstraßenbaugesetzes vorzulegen, das nach folgenden Leitlinien gestaltet ist:
 - Ausbau des Bundeswasserstraßennetzes nach einem Bedarfsplan für Bundeswasserstraßen, das dem Gesetz als Anlage beigefügt ist,
 - verbindliche Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan,
 - Priorisierung der Ausbaumaßnahmen nach Stufen, die im Bedarfsplan vorgesehen sind,
 - Abstimmung des Bedarfsplans für die Bundeswasserstraßen mit den entsprechenden Plänen für andere Verkehrsträger,
 - Überprüfungsfrist für den Bedarfsplan von 5 Jahren,
 - Aufstellung von 5-Jahresplänen als Planungszeitraum zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan für Bundeswasserstraßen,
 - Festlegung einer Berichtspflicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gegenüber dem Deutschen Bundestag,

2. zeitgleich mit der Vorlage des Gesetzentwurfs einen Bedarfsplanentwurf vorzulegen, in dem der aus Sicht der Bundesregierung gegebene Bedarf für die Bundeswasserstraßen dargestellt ist in den Kategorien Vordringlicher Bedarf, Weiterer Bedarf und länderübergreifende Projekte.

Berlin, den 27. Oktober 2004

Hans-Michael Goldmann
Horst Friedrich (Bayreuth)
Joachim Günther (Plauen)
Eberhard Otto (Godern)
Daniel Bahr (Münster)
Rainer Brüderle
Angelika Brunkhorst
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Otto Fricke
Rainer Funke
Dr. Christel Happach-Kasan
Ulrich Heinrich
Michael Kauch
Hellmut Königshaus
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Sibylle Laurischk
Harald Leibrecht
Ina Lenke
Dirk Niebel
Günther Friedrich Nolting
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Cornelia Pieper
Gisela Piltz
Dr. Hermann Otto Solms
Carl-Ludwig Thiele
Dr. Dieter Thomae
Jürgen Türk
Dr. Claudia Winterstein
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

