

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Renate Blank, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Georg Brunnhuber, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Klaus Brähmig, Hubert Deittert, Vera Dominke, Enak Ferlemann, Peter Götz, Bernd Heynemann, Ernst Hinsken, Klaus Hofbauer, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Klaus Minkel, Henry Nitzsche, Günter Nooke, Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storjohann, Thomas Strobl (Heilbronn), Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU

Perspektiven der deutschen Binnenschifffahrt – Zustand der deutschen Binnenwasserstraßeninfrastruktur

Die Binnenschifffahrt ist unverzichtbarer Bestandteil eines integrierten Verkehrssystems. Der prognostizierte Anstieg des Güterverkehrsaufkommens ist ohne den wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff nicht realisierbar. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 geht bis 2015 von einer Steigerung der Verkehrsleistung beim Binnenschiff von 39 Prozent gegenüber 1997 aus. Allein im Vergleich zu 2003 erhöhte sich im Jahr 2004 die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes um 6,9 Prozent.

Im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern hat die Binnenschifffahrt mit Abstand die größten Kapazitätsreserven. Das Binnenschiff ist dabei das umweltfreundlichste und energiesparendste Transportmittel mit der verlässlichsten Termintreue. Hinsichtlich des spezifischen Energieverbrauchs wie auch der Schadstoffemission schneidet das Binnenschiff gegenüber Lkw und Bahn am günstigsten ab. Ein 1 350-Tonnen-Schiff kann 45 Lkw ersetzen, ein modernes 2 000-Tonnen-Binnenschiff sogar 67 Lkw. Das Binnenschiff eignet sich nicht nur für den Transport von Massengütern, sondern auch für die Beförderung von Stückgütern, Industrieanlagen und vor allem Containern. Mit einem Wert von 5,0 verfügt das Binnenschiff gegenüber dem Schienenverkehr mit 12,35 und dem Straßenverkehr mit 24,12 über den mit Abstand niedrigsten Wert bei den externen Kosten.

Ein wettbewerbsfähiger Wasserstraßentransport setzt eine intakte und leistungsfähige Infrastruktur voraus. Die Unterhaltung und Optimierung des 7 356 km langen Wasserstraßennetzes und damit auch der Abbau von Engpässen ist daher eine verkehrspolitisch äußerst vordringliche Aufgabe. Dies setzt die Instandsetzung und den Ausbau von Wasserstraßen voraus, mit dem die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen dauerhaft erhalten und verbessert wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Stärken, Schwächen, Entwicklungspotenziale und Handlungsoptionen sieht die Bundesregierung bei der Binnenwasserstraßeninfrastruktur in Deutschland?
2. Welche Bedeutung für den Arbeitsmarkt und den Wirtschaftsstandort haben Binnenhäfen und Binnenschifffahrt in Deutschland?
3. Welche Wasserstraßen-Projekte in Deutschland (Neubau, Unterhaltungs- und Ausbauarbeiten an Schleusen, Wehren, Brücken und Kanälen) sind – aufgeteilt nach Bundesländern – mit welchem finanziellen Volumen seit 1998 fertig gestellt worden?
4. Welche Wasserstraßen-Projekte sind derzeit im Bau?
5. Welche Wasserstraßen-Projekte haben Baureife erlangt?
6. Welche Wasserstraßen-Projekte befinden sich noch in der Planfeststellung?
7. Welche geplanten Wasserstraßen-Projekte wurden bis heute nicht in Angriff genommen und was sind die Gründe hierfür?
8. Wie ist der Stand der Umsetzung der Bundesratsentschließung aus dem Jahr 2004 „Schaffung von fairen Chancen für die Binnenschifffahrt“?
9. Wie ist der Stand der Umsetzung der Handlungsempfehlungen des Gutachtens „Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt“ der Forums „Binnenschifffahrt und Logistik“?
10. Sind Änderungen bei Anzahl oder Organisation der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen des Bundes geplant?
11. Ist der Bundesregierung bekannt, dass Hafenstandorte des mittleren und östlichen Ruhrgebietes durch die Kanalabgaben des Bundes benachteiligt sein können, da die ursprüngliche Begründung (Begünstigung deutscher Seehäfen gegenüber den Westhäfen in den Niederlanden und in Belgien) angesichts aktueller Verkehrsstrukturen nicht mehr zu rechtfertigen ist und die veraltete Regelung einer Verlagerung von Güterverkehr auf Wasserstraßen entgegen steht, und welche Konsequenzen zieht sie daraus?
12. Welche Rolle spielt der zunehmende Wasserstraßentourismus?
13. Wie kann die Zusammenarbeit von Seehäfen, Binnenhäfen, Verladern, Spediteuren, Distributeuren und Reedereien in Deutschland verbessert werden?
14. Welche Bedeutung wird nach Ansicht der Bundesregierung die Binnenschifffahrt hinsichtlich des prognostizierten Zuwachses im Güterverkehr im Jahr 2015 haben?
15. Verfolgt die Bundesregierung Strategien, den Anteil der Binnenschifffahrt im Güterverkehr zu erhöhen, und wenn ja, wie hoch soll dieser im Jahr 2015 sein?
16. Welche Bedeutung besitzt nach Ansicht der Bundesregierung die Erhaltung und Instandsetzung des bestehenden Binnenwasserstraßennetzes?
17. Geht die Bundesregierung davon aus, dass damit der Bestand und die Funktionstüchtigkeit der Binnenwasserstraßen dauerhaft gesichert sind?
18. Wie beurteilt die Bundesregierung den gegenwärtigen Zustand der trimodalen Anbindung deutscher Binnenhäfen unter besonderer Beachtung der prognostizierten Steigerung bei der Transportnachfrage?

19. Welche Anteile am Containerumschlag der Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven wird nach Einschätzung der Bundesregierung die Binnenschifffahrt zur Hinterlanderschließung im Jahr 2015 weitertransportieren?
20. Welche Rolle spielen dabei die Binnenwasserstraßen und Häfen in Nordrhein-Westfalen und Bayern?
21. Wie hoch wird der Anteil der Bahn und des Lkws beim Weitertransport der in Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven umgeschlagenen Container sein?
22. Welche Kapazitätsreserven bestehen derzeit bei Schiene, Straße und Binnenwasserstraße hinsichtlich des prognostizierten Güterverkehrszuwachses generell und beim Containerverkehr im Speziellen und wie werden diese bis 2015 genutzt?
23. Wie ist der Stand der Umsetzung der für die Metropolregion Nürnberg extrem wichtigen für 2006/2007 geplanten Verlagerung des Containerbahnhofs der Deutsche Bahn AG vom jetzigen Standort Nürnberg-Austraße in das Güterverkehrszentrum im Hafen Nürnberg?
24. Was beabsichtigt die Bundesregierung im Zusammenhang mit dem prognostizierten Zuwachs beim Containerumschlag im Rahmen der Ausbau- und Ertüchtigungsmaßnahmen im deutschen Binnenwasserstraßennetz zu unternehmen?
25. Welche Rolle beim Weitertransport von Containern kommt der Weser, welche dem Mittelland-Kanal zu?
26. Welche Rolle beim Weitertransport von Containern kommt der Elbe, welche dem Elbe-Seiten-Kanal zu?
27. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Elbe in ihrem derzeitigen Zustand dem prognostizierten Zuwachs bis 2015 bei der Transportnachfrage gewachsen ist, und wenn ja, wie begründet sie das?
28. Sind der Bundesregierung Gutachten bekannt, die feststellen, dass es keinen Zusammenhang gibt zwischen den mit Kabinettsentscheidung vom 16. Oktober 2002 ausgesetzten Strombaumaßnahmen und einer Hochwassergefährdung, und wie bewertet die Bundesregierung diese Gutachten?
29. Geht die Bundesregierung bei der Elbe trotz der vorliegenden Prognosen im Güter- und Containerverkehr auch weiterhin davon aus, dass gemäß der Koalitionsvereinbarung vom 16. Oktober 2002 die Aussetzung von „Ausbaumaßnahmen und in ihren Auswirkungen vergleichbare Unterhaltungsmaßnahmen“ gerechtfertigt ist?
30. Wo, wenn nicht über die Elbe, wird nach Ansicht der Bundesregierung der prognostizierte Zuwachs beim Umschlag im Hamburger Hafen zur Hinterlanderschließung abgefahren?
31. Wie gestaltet sich nach Einschätzung der Bundesregierung, bezogen auf die Elbe, die Zusammenarbeit mit der Tschechischen Republik im Allgemeinen sowie hinsichtlich der derzeitig nur eingeschränkt erfolgenden Strombaumaßnahmen im Speziellen?
32. Bis wann und in welchem Umfang rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung der Ausbauvorhaben der Binnenwasserstraßen in Fortführung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 17 über Berlin bis nach Stettin?

33. Welche Ziele verfolgt die Bundesregierung mit dem Ausbau der Berliner Südumfahrung im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 17, und wann ist mit der Fertigstellung der geplanten Ausbaumaßnahmen zu rechnen?
34. Wann geht die Bundesregierung von der Fertigstellung des als Ersatzinvestition geplanten neuen Schiffshebewerkes in Niederfinow aus?
35. Welche Bedeutung haben nach Ansicht der Bundesregierung hierbei die Häfen in Eisenhüttenstadt und in Königs Wusterhausen?
36. Welche Bedeutung hat nach Ansicht der Bundesregierung der Hafen von Schwedt sowie die Wasserstraßenverbindung von Schwedt nach Stettin für den industriellen Wachstumspol Schwedt?
37. Welche Bedeutung hat die Wasserstraßenverbindung zwischen Stettin und Berlin für die ostdeutschen Wirtschaftsräume Berlin, Magdeburg sowie Halle/Leipzig?
38. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit des Ausbaus der Hohenstaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße angesichts unterschiedlicher deutscher und polnischer Interessen?
39. Welche Bedeutung hat nach Ansicht der Bundesregierung die Donau als europäische Wasserstraße im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung?
40. Wann rechnet die Bundesregierung mit Abschluss des Raumordnungsverfahrens sowie Fertigstellung der Strombaumaßnahmen zwischen Straubing und Vilshofen?
41. Wie ist der Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur beim Neckar im Allgemeinen und hinsichtlich der Schleusen im Speziellen?
42. Wann rechnet die Bundesregierung mit Fertigstellung der übrigen im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthaltenen Binnenschifffahrtsprojekte, bezogen sowohl auf laufende als auch neue Vorhaben?

Berlin, den 14. Juni 2005

Renate Blank
Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Georg Brunnhuber
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Klaus Brähmig
Hubert Deittert
Vera Dominke
Enak Ferlemann
Peter Götz
Bernd Heynemann
Ernst Hinsken
Klaus Hofbauer

Norbert Königshofen
Werner Kuhn (Zingst)
Eduard Lintner
Klaus Minkel
Henry Nitzsche
Günter Nooke
Wilhelm Josef Sebastian
Gero Storjohann
Thomas Strobl (Heilbronn)
Lena Strothmann
Volkmar Uwe Vogel
Gerhard Wächter
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion