

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Renate Blank, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/5766 –**

Perspektiven der deutschen Binnenschifffahrt – Zustand der deutschen Binnenwasserstraßeninfrastruktur

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Herausforderungen für die Verkehrspolitik zeigen sich in der Prognose zum Bundesverkehrswegeplan 2003. Demnach wird als Folge der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung Deutschlands und Europas, der Osterweiterung der EU sowie der Globalisierung der Märkte bis zum Jahr 2015 die Nach-

frage nach Verkehrsleistungen von 1997 bis 2015 im Güterverkehr insgesamt um 64 Prozent auf rund 600 Mrd. tkm und in der Binnenschifffahrt um 43 Prozent auf rund 90 Mrd. tkm steigen. Beim Transportaufkommen der Binnenschifffahrt wird eine Steigerung um 27 Prozent auf rund 300 Mio. t erwartet.

Nach Auffassung der Bundesregierung ist der Verkehrsträger Binnenschiff ein unverzichtbarer Bestandteil des deutschen und des europäischen Verkehrssystems und wird auch künftig bei der Bewältigung des Verkehrswachstums eine entscheidende Rolle spielen.

Die Bundesregierung vertritt ebenso die Auffassung, dass ein wettbewerbsfähiger Wasserstraßentransport eine intakte und leistungsfähige Infrastruktur voraussetzt. In Anbetracht der begrenzten finanziellen Ressourcen und der begrenzten Verfügbarkeit von Flächen bei allen Verkehrsträgern lassen sich die künftigen Verkehrsprobleme nicht allein durch Verkehrswegebau lösen. Ohne eine verkehrs- und investitionspolitische Steuerung im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik wird das Verkehrssystem im Ganzen an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit gelangen.

Die Umsetzung dieser zukunftsweisenden integrierten Verkehrspolitik bedeutet insbesondere für den Verkehrsträger Wasserstraßen/Binnenschifffahrt: Optimierung des Gesamtsystems durch effiziente Vernetzung, Nutzung neuer Logistikkonzepte, stärkere Integration der Binnenschifffahrt in die logistischen Transportketten, verkehrsträgerübergreifende Integration von investitions-, ordnungs- und innovationspolitischen Instrumenten und die Schaffung von Voraussetzungen für eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff.

1. Welche Stärken, Schwächen, Entwicklungspotenziale und Handlungsoptionen sieht die Bundesregierung bei der Binnenwasserstraßeninfrastruktur in Deutschland?

Die Netzstruktur der Binnenwasserstraßen bildet die wichtigsten Transportrelationen zwischen den großen Industriestandorten und den Seehäfen der Nordseeküste gut ab. Für die deutsche Volkswirtschaft steht damit ein grundsätzlich leistungsfähiger, kostengünstiger und umweltfreundlicher Verkehrsträger zur Verfügung. Die Binnenwasserstraßeninfrastruktur ist daher dafür prädestiniert, große Anteile der Güterverkehrsnachfrage gebündelt abzuwickeln und große Anteile des prognostizierten Güterverkehrszuwachses zu übernehmen. Für diejenigen Wasserstraßen, die bereits Abmessungen für eine Befahrung mit modernen Schiffen aufweisen, werden erhebliche Entwicklungspotenziale gesehen, insbesondere im Containertransport.

Um die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit der Binnenwasserstraßeninfrastruktur zu erhalten, sind jedoch weitere Investitionen – wie im Bundesverkehrswegeplan 2003 vorgesehen – erforderlich. Hinzu kommt, dass die Altersstruktur der Anlagen zu einem überproportionalen Anstieg der Risiken für die Betriebssicherheit und Standsicherheit führen wird, wenn es nicht gelingt, rechtzeitig Ersatzinvestitionen im erforderlichen Umfang durchzuführen. Angesichts dessen ist die Bundesregierung bestrebt, die Investitionsmittel für die Wasserstraßeninfrastruktur generell anzuheben, wie sie es bereits im Rahmen des 2-Milliarden-Euro-Programms zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur mit einer Anhebung der Wasserstraßeninfrastrukturmittel um 350 Mio. Euro verdeutlicht hat.

2. Welche Bedeutung für den Arbeitsmarkt und den Wirtschaftsstandort haben Binnenhäfen und Binnenschifffahrt in Deutschland?

Binnenhäfen und Binnenschifffahrt sind integrale und unverzichtbare Bestandteile der Logistikwirtschaft. Nach aktuellen Schätzungen des Forums „Binnen-

schifffahrt und Logistik“ sind in der deutschen Binnenschifffahrt und in den Binnenhäfen einschließlich der hafenabhängig Beschäftigten rund 400 000 Menschen beschäftigt. Die Binnenhäfen induzieren rund 12 Mrd. Euro Investitionsvolumen pro Jahr.

3. Welche Wasserstraßen-Projekte in Deutschland (Neubau, Unterhaltungs- und Ausbaurbeiten an Schleusen, Wehren, Brücken und Kanälen) sind – aufgeteilt nach Bundesländern – mit welchem finanziellen Volumen seit 1998 fertig gestellt worden?

Die für die Beantwortung einer Kleinen Anfrage gesetzte Frist erlaubt nicht, das vorhandene Datenmaterial fragekonform auszuwerten; dies gilt insbesondere für eine Aufteilung nach Bundesländern. In der nachstehenden Tabelle sind die Investitionen (ohne Unterhaltung) seit 1998 in die Bundeswasserstraßeninfrastruktur analog zur Gliederung des Bundesverkehrswegeplans aufgelistet. Von diesen Bundeswasserstraßenprojekten sind fertig gestellt die Maßnahmen an Unter- und Außenelbe und Außenweser (jeweils für das 4 000-T Euro-Containerschiff) sowie einzelne Teilmaßnahmen der anderen aufgeführten Projekte.

Investitionen in die Bundeswasserstraßeninfrastruktur [T Euro]

Wasserstraßenprojekte	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Summe
Maßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal	15.250	11.773	12.744	18.651	21.744	15.046	17.284	112.492
Maßnahmen an der Unter- und Außenelbe	26.925	32.303	15.150	8.791	6.495	3.018	1.071	93.753
Maßnahmen an der Ostsee	21.953	20.895	9.202	7.531	3.912	1.975	2.487	67.955
Maßnahmen an der Nordsee	5.657	5.246	4.667	6.312	9.322	5.635	4.107	40.946
Zuweisung Emssperrwerk (Projekt des Landes Niedersachsen)	0	5.113	10.226	13.294	13.294	0	0	41.927
Maßnahmen an der Außen- und Unterweser (einschl. Nebenflüsse)	18.210	16.812	16.396	18.126	12.055	11.803	2.309	95.711
Maßnahmen am Mittel- landkanal und am Elbe- Seitenkanal	53.611	69.912	53.352	38.090	42.655	43.228	59.787	360.635
Maßnahmen an der Mittel- und Oberweser (einschl. Quell- und Nebenflüsse)	2.361	482	2.316	2.884	1.135	1.562	2.031	12.771
Maßnahmen am West- deutschen Kanalnetz (einschl. Küstenkanal und Ruhwasserstraße)	56.073	71.301	83.517	75.525	73.653	59.419	93.165	512.653
Maßnahmen am Rhein	21.918	23.478	27.066	27.807	31.104	21.212	28.533	181.118
Maßnahmen an Mosel, Saar, Lahn	27.247	18.017	24.110	7.110	12.825	16.394	5.541	111.244
Maßnahmen am Neckar	9.910	9.378	9.962	7.945	9.848	11.202	6.975	65.220
Maßnahmen am Main	16.445	14.674	11.880	21.344	11.751	14.244	16.880	107.218
Maßnahmen an der Donau und am Main-Donau-Kanal	16.926	15.172	19.465	21.484	19.428	20.324	16.081	128.880
Projekt 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (Bundeswasserstraßenverbindung Rügen - Magdeburg - Berlin)	105.726	145.858	167.516	126.090	108.515	141.668	74.787	870.160
Maßnahmen an der Mittel- und Oberelbe an der Saale und an der Unteren Havel- Wasserstraße von Plaue bis zur Mündung	14.390	16.382	11.009	8.707	8.264	9.205	7.599	75.556
Maßnahmen am Elbe- Lübeck-Kanal und an der Müritz-Elde-Wasserstraße	8.419	2.418	11.766	11.028	11.125	15.459	14.841	75.056
Maßnahmen an der Havel- Oder-Wasserstraße, der Oberen Havel- Wasserstraße sowie am Havel-Kanal nördlich Wustermark	12.434	11.430	5.584	9.356	11.717	12.788	26.687	89.996
Maßnahmen an der Spree- Oder-Wasserstraße, einschl. Berliner Wasserstraße und Nebengewässer sowie an der Oder	21.643	17.872	13.475	8.518	13.510	15.015	16.195	106.228
Summe alle Wasserstraßen	455.098	508.516	509.403	438.593	422.352	419.197	396.360	3.149.519

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?

Die Fragen 4 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alle für die Binnenschifffahrt relevanten, in der nachfolgenden Liste als Laufende und fest disponierte Vorhaben gekennzeichneten Binnenwasserstraßenprojekte sind in Angriff genommen. Bei den Neuen Vorhaben sind die Ergebnisse der Rechtsverfahren abzuwarten. Soweit Wasserstraßen-Projekte oder Teile davon noch nicht in Angriff genommen wurden, liegen die Gründe darin, dass keine adäquaten Personal(Ingenieur)- und Haushaltsmittelressourcen vorhanden sind.

Projekte	Umfang	Im Bau	Baureife	Planfeststellung	Gründe für nicht Inangriffnahme bzw. Bemerkung
Laufende und fest disponierte Vorhaben					
Nord-Ostsee-Kanal	Substanzerhaltung	X	X		In Teilen zurückgestellt mangels ausreichender Ressourcen
Hunte	Ausbau	X			
Mittelweser	Vertiefung			X	Planfeststellungsbeschluss wird beklagt
Rhein-Herne-Kanal	Restausbau östlich Gelsenkirchen			X	Planfeststellungsverfahren in der Vorbereitung, in Teilen zurückgestellt mangels ausreichender Ressourcen
Dortmund-Ems-Kanal	Teilausbau Südstrecke	X	X	X	In Teilen zurückgestellt mangels ausreichender Ressourcen
Datteln-Hamm-Kanal	Ausbau Weststrecke	X		X	Planfeststellungsverfahren in der Vorbereitung
Niederrhein	Verbesserung der Sohlenstabilität	X			
Mittlerrhein	Nachregelung	X			
Mosel	zweite Schleusen Fankel, Zeltingen	X	X		Im Bau: Zeltingen Baureife: Fankel
Main	Fahrrinnenvertiefung Obermain	X		X	
Küstenkanal	Restausbau	X			
Elbe-Lübeck-Kanal	Substanzerhaltung	X		X	Im Bau: Schleuse Lauenburg u. a.; die weiteren Maßnahmen werden entsprechend der Sicherheitsrelevanz abgearbeitet

Projekte	Umfang	Im Bau	Baureife	Planfeststellung	Gründe für nicht Inangriffnahme bzw. Bemerkung
Laufende und fest disponierte Vorhaben					
Havel-Oder-Wasserstraße und Hohensaaten – Friedrichsthaler Wasserstraßen	Ausbau	X	X		Baureife: Schiffshebewerk in Niederfinow; Streckenausbau in Teilen zurückgestellt mangels ausreichender Ressourcen
VDE Nr. 17	Ausbau	X	X	X	In Teilen zurückgestellt mangels ausreichender Ressourcen
Neue Vorhaben					
Unterweser	Vertiefung				Planfeststellungsverfahren wird vorbereitet
Untermain	Vertiefung				Zurückgestellt mangels ausreichender Ressourcen
Donau Straubing–Vilshofen	Ausbau gemäß Variante A	X			Raumordnungsverfahren läuft; im Bau: vorgezogene Hochwasserschutzmaßnahmen
Saale unterhalb Calbe	Ausbau mit Schleusenkanal				Raumordnungsverfahren beantragt
Zweite Moselschleusen	Alle, außer Fankel und Zeltingen				Zurückgestellt mangels Ressourcen
Mittelweserschleusen	Dörverden und Minden				In der Planung

8. Wie ist der Stand der Umsetzung der Bundesratsentschließung aus dem Jahr 2004 „Schaffung von fairen Chancen für die Binnenschifffahrt“?

Aufgrund der Festlegungen im 5-Punkte-Programm der Bundesregierung, basierend auf der Flusskonferenz vom 15. September 2002, waren alle Ausbauplanungen und in ihren Auswirkungen vergleichbare Unterhaltungsmaßnahmen an Flüssen gestoppt und auf den Prüfstand gestellt worden, um ihre Wirkungen auf den Hochwasserschutz neu zu bewerten. Nachdem sich bestätigt hat, dass eine negative Beeinflussung des Hochwasserschutzniveaus ausgeschlossen werden kann, wurden die gestoppten Planungen und Maßnahmen an der Donau, der Weser und der Saale zwischenzeitig fortgeführt. Für den Donauausbau gemäß Variante A (flussregelnde Maßnahmen ohne Staustufen) zwischen Straubing und Vilshofen läuft das Raumordnungsverfahren. Mit den Planungen für die Schleusen Dörverden und Minden an der Weser wurde begonnen. Das Raumordnungsverfahren für den Saale-Seitenkanal unterhalb Calbe ist beantragt.

Mit dem Zwanzigsten Gesetz zur Änderung des Umsatzsteuergesetzes, das am 30. Juni 2005 in 2./3. Lesung vom Deutschen Bundestag angenommen wurde, soll § 6b des Einkommensteuergesetzes für die deutsche Binnenschifffahrt wieder eingeführt werden, wenn der Bundesrat am 8. Juli 2005 dem Gesetz zustimmt.

Mit der Wiedereinführung des § 6b des Einkommensteuergesetzes für die Binnenschifffahrt können bei Veräußerung eines Binnenschiffes und Reinvestition in ein neues Binnenschiff die Veräußerungsgewinne auf das neue Binnenschiff übertragen werden. Diese steuerliche Neuregelung hat positive Auswirkungen

auf die Wettbewerbsbedingungen der deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen und erleichtert die Modernisierung der deutschen Binnenflotte erheblich.

9. Wie ist der Stand der Umsetzung der Handlungsempfehlungen des Gutachtens „Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschiffahrt“ des Forums „Binnenschiffahrt und Logistik“?

Die Bundesregierung ist auf einem guten Weg, die Handlungsempfehlungen des Gutachtens „Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschiffahrt“ und des Forums „Binnenschiffahrt und Logistik“ umzusetzen. Wie bereits bei der Antwort zu Frage 8 ausgeführt, hat der Deutsche Bundestag bereits der Wiedereinführung des § 6b des Einkommensteuergesetzes für Binnenschiffe zugestimmt. Für die Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur stellt die Bundesregierung zusätzlich 350 Mio. Euro in den Jahren 2005 bis 2008 aus dem 2-Milliarden-Euro-Programm für Verkehrsinfrastruktur bereit. Zusätzlich wird die Bundesregierung ein auf die Belange der Binnenschiffahrt zugeschnittenes Förderprogramm entwerfen und die bereits bestehenden Möglichkeiten zur Förderung der Beschaffung von Binnenschiffen im Rahmen des ERP-Umwelt- und Energiesparprogramms (ERP: Europäisches Wiederaufbauprogramm) verstärkt nutzen. Außerdem werden gegenwärtig 3 innovative Schiffstypen mit besonders anspruchsvollen Umweltstandards als Demonstrationsvorhaben gefördert. Zusammen mit der bereits bestehenden Ausbildungsförderung für die Binnenschiffahrt, die unverändert weitergeführt wird, und weiteren Aktivitäten, die der Binnenschiffahrt zu Gute kommen (Förderung von Umschlaganlagen im Kombinierten Verkehr, Anschubfinanzierung von neuen Verkehren im Rahmen des nationalen PACT-Programms, Berücksichtigung der Binnenschiffahrt im ShortSeaShipping Promotion Center) hat die Bundesregierung damit ein umfassendes Paket von Maßnahmen für die Binnenschiffahrt geschnürt.

10. Sind Änderungen bei Anzahl oder Organisation der Wasser- und Schiffahrtstsektionen des Bundes geplant?

Sowohl Anzahl als auch die Standorte der Wasser- und Schiffahrtstsektionen bleiben erhalten.

Der Bericht der Arbeitsgruppe „Äußere Reform der WSV“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wurde am 26. Januar 2005 im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages behandelt. Der Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages enthält zur Anzahl und zu den Standorten der Wasser- und Schiffahrtstsektionen keine Festlegungen.

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 entgegensteht, und welche Konsequenzen zieht sie daraus?

Aktuelle Vergleichsberechnungen der zuständigen Wasser- und Schiffahrtstsektion West haben ergeben, dass die Hafenstandorte des mittleren und östlichen Ruhrgebietes durch die Kanalabgaben des Bundes nicht benachteiligt werden.

12. Welche Rolle spielt der zunehmende Wasserstraßentourismus?

Die Bundesregierung begrüßt die wachsende Bedeutung des in der Länderzuständigkeit liegenden Wasserstraßentourismus. Deutschland verfügt über ein rund 10 000 km langes Netz von Bundes- und Landeswasserstraßen, die für den Wasserstraßentourismus von Bedeutung sind. Ein relativ großes Potenzial liegt in den neuen Bundesländern mit ihrem dichten Netz von Wasserstraßen und Seen und deren Verbindung zur Ostsee.

Die Bundesregierung hat 2003 eine Grundlagenuntersuchung zum Wassertourismus in Deutschland vorgelegt und 2005 eine Studie über Kanutourismus, die die wirtschaftlichen Potenziale aufzeigen, die es zu entwickeln gilt. Sie engagiert sich außerdem durch die finanzielle Unterstützung der Einführung des einheitlichen Informationssystems „Gelbe Welle“ für wassertouristische Angebote in Deutschland, das zugleich mit einer Klassifizierung von Sportboothäfen kombiniert werden kann. Die Deutsche Zentrale für Tourismus vermarktet den Wassertourismus in Deutschland systematisch in ihrem Auslandsmarketing. 2001 geschah das durch die Broschüre „Deutschland im Zauber seiner Flusslandschaften“ und 2003 durch die Broschüre „Faszination Wasser“ mit einer angebotsorientierten Darstellung von Meeren, Flüssen und Seen in Deutschland.

13. Wie kann die Zusammenarbeit von Seehäfen, Binnenhäfen, Verladern, Spediteuren, Distributoren und Reedereien in Deutschland verbessert werden?

Die Zusammenarbeit zwischen den genannten Akteuren wird in erster Linie von unternehmerischen Entscheidungen geprägt und vom Markt reguliert. Die Bundesregierung unterstützt kooperative Ansätze, die dem Ziel der verstärkten Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf den Wasserweg dienen. Zu diesem Zweck wurde 2001 das ShortSeaShipping Promotion Center (SPC) gegründet. Das SPC ist ein PPP-Projekt (PPP: Public-Private Partnership), das sich durch neutrale Information und Beratung der Beteiligten der Transportkette für die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf alternative Verkehrsträger einsetzt. Schwerpunkt ist die Förderung des Küsten- und Binnenschiffsverkehrs. Zudem hat die Bundesregierung 2004 das Forum „Binnenschifffahrt und Logistik“ zur Intensivierung der Zusammenarbeit der Akteure initiiert. Erfahrungsgemäß führen auch nationale (und/oder europäische) Förderinstrumente (z. B. Förderung des Kombinierten Verkehrs oder Marco-Polo-Programm) zu einer engeren Zusammenarbeit zwischen den unterschiedlichen Beteiligten der Transportkette. Die Bundesregierung wird die Strategie für die see- und landseitigen Anbindungen der Häfen fortentwickeln und auf der Grundlage der „Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik“ mit den Ländern abstimmen (Seehafenkonzeption).

Des Weiteren ist es erforderlich, die Flächen im Seehafenhinterland zu entwickeln, um die Kapazitätsengpässe in den Seehäfen zu kompensieren. Dabei stellt speziell für den exponentiell wachsenden Containerumschlag in deutschen Nordseehäfen die Realisierung von möglichst trimodalen MegaHubs eine wirkungsvolle Maßnahme dar, um die Seehäfen in Hinblick auf die Sortierung der Container sowohl mengenmäßig als auch zeitlich zu entlasten und dort wieder Kapazitäten freizusetzen. Von derartigen MegaHubs aus könnten im Zusammenwirken von Seehafenwirtschaft, Verladern, Spediteuren, Distributoren, Kombiverkehrsgesellschaften, Eisenbahnverkehrs- und Binnenschifffahrtsunternehmen die in den Seehäfen eingehenden Containermengen effektiv und umweltfreundlich im Hinterland verteilt werden.

14. Welche Bedeutung wird nach Ansicht der Bundesregierung die Binnenschifffahrt hinsichtlich des prognostizierten Zuwachses im Güterverkehr im Jahr 2015 haben?

Die Verkehrswegeprognose zum Bundesverkehrswegeplan 2003 für das Jahr 2015 geht für die Binnenschifffahrt im Vergleich zu 1997 von einem Zuwachs um ca. 43 Prozent auf rund 90 Mrd. tkm aus. Dies bestätigt, dass der Verkehrsträger Wasserstraßen/Binnenschifffahrt für die deutsche Volkswirtschaft unverzichtbar ist, wie in der Vorbemerkung der Bundesregierung und der Antwort zu Frage 1 bereits ausgeführt.

15. Verfolgt die Bundesregierung Strategien, den Anteil der Binnenschifffahrt im Güterverkehr zu erhöhen, und wenn ja, wie hoch soll dieser im Jahr 2015 sein?

Die Verkehrswegeprognose zum Bundesverkehrswegeplan 2003 für das Jahr 2015 geht für die Binnenschifffahrt von einem Modal Split von rund 14 Prozent aus. Die Bundesregierung verfolgt die Strategie, die infrastrukturellen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die umweltfreundlichen Verkehrsträger weiter zu verbessern. Die eingeleiteten Maßnahmen zugunsten der Binnenschifffahrt werden dazu beitragen, dass der Verkehrsträger Binnenschifffahrt und die deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen ihre Marktpotenziale besser ausschöpfen können und damit gute Chancen für die Ausweitung des Marktanteils der Binnenschifffahrt bestehen.

16. Welche Bedeutung besitzt nach Ansicht der Bundesregierung die Erhaltung und Instandsetzung des bestehenden Binnenwasserstraßennetzes?

Die Alterstruktur der bestehenden Infrastruktur führt zwangsläufig dazu, dass Substanzerhaltungsmaßnahmen und Ersatzinvestitionen bereits heute im Vordergrund stehen und künftig verstärkt berücksichtigt werden müssen.

17. Geht die Bundesregierung davon aus, dass damit der Bestand und die Funktionstüchtigkeit der Binnenwasserstrassen dauerhaft gesichert sind?

Die Bundesregierung ist sich der Bedeutung von Substanzerhaltungsmaßnahmen und Ersatzinvestitionen für die Funktionstüchtigkeit und Sicherheit der Infrastruktur mit ihren Anlagen bewusst und hat dies auch im Bundesverkehrswegeplan 2003 dokumentiert. Demzufolge weist die künftige Investitionsstruktur für die Bundeswasserstraßen einen Anteil von nahezu 90 Prozent für Erhaltungsmaßnahmen aus. Die Bundesregierung sichert diesen Ersatzinvestitionsbedarf durch Mittel aus dem 2-Milliarden-Euro-Programm, die darüber hinaus auch Ausbaumaßnahmen des Vordringlichen Bedarfs zulassen.

18. Wie beurteilt die Bundesregierung den gegenwärtigen Zustand der trimodalen Anbindung deutscher Binnenhäfen unter besonderer Beachtung der prognostizierten Steigerung bei der Transportnachfrage?

Eine Vielzahl der öffentlichen Binnenhäfen ist trimodal angebunden und ist mit eigenen Eisenbahnunternehmen ausgestattet. Die durch die Bundesregierung aufgrund der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs erfolgende gezielte Förderung des Kombinierten Verkehrs hat zu einem funktionierenden trimodalen Güterverkehrsnetzwerk geführt. Im Übrigen lässt sich die Anbindung der Binnenhäfen nicht generell bewerten, da sie je nach

Gebiet variiert. So sind beispielsweise die Schienenanbindungen am Niederrhein stark belastet. Was die Wasserstraßenanbindung anbelangt, so erweisen sich im westdeutschen Kanalgebiet die Brückendurchfahrtshöhen und Schleusenabmessungen als wachstumshemmend.

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?

Die Fragen 19 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die für die Beantwortung einer Kleinen Anfrage gesetzte Frist erlaubt nicht, das vorhandene Datenmaterial der Güterverkehrsverflechtungsmatrizen für 2015 fragekonform auszuwerten.

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?

Hinsichtlich der quantitativen Leistungsfähigkeit verfügen die Binnenwasserstraßen bis auf wenige lokale Engpässe über erhebliche Kapazitätsreserven, sowohl für die Fracht- als auch für die Containerschifffahrt. Quantitative Engpässe sind insbesondere die Moselschleusen und das Schiffshebewerk Niederfinow, für die kapazitätserhöhende Maßnahmen bereits eingeleitet sind. Die zweite Moselschleuse Zeltlingen ist im Bau; die zweite Moselschleuse Fankel und das Schiffshebewerk Niederfinow sollen im Rahmen des 2-Milliarden-Euro-Programms begonnen werden. Die Kapazitäten der Binnenwasserstraßeninfrastruktur sind jedoch überwiegend durch die regional unterschiedliche wirtschaftliche Leistungsfähigkeit infolge des jeweiligen Ausbaustandes und der natürlichen Begebenheiten vor Ort bestimmt.

Die Schieneninfrastruktur ist gegenwärtig unterschiedlich stark ausgelastet, je nach Strecke ist das Netz mäßig ausgelastet bis überlastet. Im Hinblick auf den prognostizierten Güterverkehr des Jahres 2015 wurden die erwarteten Engpässe im Netz für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 identifiziert. Zur Beseitigung der Engpässe wurden geeignete Ausbaumaßnahmen entwickelt und in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege aufgenommen. Diese Maßnahmen werden zur erforderlichen Erhöhung der Netzkapazität nach und nach umgesetzt, damit der für die Schiene prognostizierte Güterverkehr abgefahren werden kann. Dies gilt auch für den Containerverkehr auf der Schiene.

Die Auslastung des Bundesfernstraßennetzes ist regional unterschiedlich stark ausgeprägt. Zur Beseitigung von Engpässen, die aus dem prognostizierten Güterverkehrszuwachs resultieren, wurden geeignete Ausbaumaßnahmen in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen aufgenommen. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit werden diese Maßnahmen nach

Maßgabe des Haushaltsgesetzgebers umgesetzt. Gleiches gilt in Bezug auf den Containerverkehr auf der Straße.

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?

Aufgrund der Einsparauflagen der Beschlüsse des Vermittlungsausschusses von Bundestag und Bundesrat zum Subventionsabbau vom Dezember 2003 ergab sich die Notwendigkeit zur Priorisierung sowohl der laufenden als auch der neu zu beginnenden Schienenvorhaben. Im Ergebnis der Priorisierung konnte der von der DB Netz AG geplante Neubau des Containerbahnhofs im Güterverkehrszentrum im Nürnberger Hafen nicht berücksichtigt werden. Zwischenzeitlich ist das Vorhaben in das 2-Milliarden-Euro-Programm zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur eingeordnet worden.

24. Was beabsichtigt die Bundesregierung im Zusammenhang mit dem prognostizierten Zuwachs beim Containerumschlag im Rahmen der Ausbau- und Ertüchtigungsmaßnahmen im deutschen Binnenwasserstraßennetz zu unternehmen?

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Rahmenbedingungen für die Containerschifffahrt im Rahmen von Ausbau- und Ersatzmaßnahmen zu verbessern. Als Beispiel sei die Vergrößerung von Lichtraumprofilen von Brücken genannt.

25. Welche Rolle beim Weitertransport von Containern kommt der Weser, welche dem Mittellandkanal zu?

Sowohl auf der Mittelweser als auch auf dem Mittellandkanal ist ein Transport von Containern in 2 Lagen möglich. Auf dem Mittellandkanal geschieht dies bereits mit Großmotorgüterschiffen und bis zu 185 m langen Schubverbänden. Auf der Mittelweser und den Stichkanälen Osnabrück, Linden und Hildesheim, wo gegenwärtig nur Europaschiffe mit Höhenrestriktionen fahren können, beabsichtigt die Bundesregierung, die Rahmenbedingungen für die Containerschifffahrt im Rahmen von Ausbau- und Ersatzmaßnahmen für den 2-lagigen Containerverkehr zu verbessern.

26. Welche Rolle beim Weitertransport von Containern kommt der Elbe, welche dem Elbe-Seiten-Kanal zu?

Auf dem Elbe-Seitenkanal ist der Transport von Containern in 2 Lagen, auf der Mittel-elbe in 3 Lagen möglich.

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?

Die quantitative Leistungsfähigkeit der Mittel- und Oberelbe liegt deutlich über dem prognostizierten Verkehrsaufkommen.

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?

Ja. Die Testate der Bundesanstalt für Wasserbau sagen aus, dass bei allen in der Durchführung zurückgestellten Projekten marginale, neutrale, z. T. entlastende Effekte zu verzeichnen sind. Negative Hochwasserschutzbeeinflussungen können ausgeschlossen werden. Lediglich beim Donauausbau Straubing–Vilshofen (Variante: Flussbau ohne Staustufen) tritt eine Beeinflussung des Hochwasserschutzniveaus auf, die aber mittels Kompensationsmaßnahmen vollständig ausgeglichen wird.

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?

Die Infrastrukturaufgaben an der Elbe zwischen Tschechien und Geesthacht beschränken sich auf Unterhaltungs- und Reparaturmaßnahmen, die den Status quo vor dem Hochwasser erhalten. Dieses Unterhaltungsziel für die Elbe und das daraus resultierende Handeln entspricht den Vorgaben der Vereinbarung zwischen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Die Unterhaltungsmaßnahmen wurden am 7. Juli 2004 wieder aufgenommen. Damit kann auch das prognostizierte Verkehrsaufkommen abgedeckt werden.

30. Wo, wenn nicht über die Elbe, wird nach Ansicht der Bundesregierung der prognostizierte Zuwachs beim Umschlag im Hamburger Hafen zur Hinterlanderschließung abgefahren?

Der Umschlag im Hamburger Hafen wird auch auf den Hinterlandanbindungen der Verkehrsträger Schiene und Straße abgefahren, soweit er nicht im Wege des „short sea shipping“ über See transportiert wird.

31. Wie gestaltet sich nach Einschätzung der Bundesregierung, bezogen auf die Elbe, die Zusammenarbeit mit der Tschechischen Republik im Allgemeinen sowie hinsichtlich der derzeit nur eingeschränkt erfolgenden Strombaumaßnahmen im Speziellen?

Es besteht eine gute Zusammenarbeit. Seit 2004 gibt es die deutsch-tschechische Arbeitsgruppe für die integrierte Nutzung der Elbe, um die infrastrukturelle Zusammenarbeit (z. B. hinsichtlich Nutzungsstandards, Unterhaltungsarbeiten und Schadensbeseitigungen, Forschungsergebnissen, Tätigkeiten in Kommissionen) zu verstärken. Diese Feststellung gilt auch für die Zusammenarbeit im Rahmen der Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe und bei der europäischen Wasserrahmenrichtlinie im Hinblick auf mit der Schifffahrt in Zusammenhang stehende ökologische Fragestellungen.

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?

Der Umfang der Ausbaumaßnahmen geht aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 hervor. Die Maßnahmen werden Schritt für Schritt entsprechend der jährlichen Dotierung umgesetzt. Ein Fertigstellungstermin aller Maßnahmen der genannten Relation wird den Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung übersteigen.

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?

Die Ausbauplanungen der Berliner Südtrasse als Bestandteil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 17 sind zurzeit ausgesetzt.

34. Wann geht die Bundesregierung von der Fertigstellung des als Ersatzinvestition geplanten neuen Schiffshebewerkes in Niederfinow aus?

Es ist beabsichtigt, mit dem Bau des Schiffshebewerks Niederfinow im Rahmen des 2-Milliarden-Euro-Programms zu beginnen. Es wird mit einer Bauzeit von 5 Jahren gerechnet.

35. Welche Bedeutung haben nach Ansicht der Bundesregierung hierbei die Häfen in Eisenhüttenstadt und in Königs Wusterhausen?

Zwischen dem Schiffshebewerk Niederfinow und den Häfen Eisenhüttenstadt und Königs Wusterhausen bestehen keine bedeutenden Verkehrsverflechtungen.

36. Welche Bedeutung hat nach Ansicht der Bundesregierung der Hafen von Schwedt sowie die Wasserstraßenverbindung von Schwedt nach Stettin für den industriellen Wachstumspol Schwedt?

Die Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße hat im strukturschwachen Raum Schwedt eine hohe Bedeutung für die Papier- und petrochemische Industrie. Mit dem Einsatz von Küstenmotorschiffen können die Transportkosten zusätzlich gesenkt und somit die Standortbedingungen verbessert sowie das Transportaufkommen auf der Wasserstraße zwischen Stettin und Schwedt gesteigert werden.

37. Welche Bedeutung hat die Wasserstraßenverbindung zwischen Stettin und Berlin für die ostdeutschen Wirtschaftsräume Berlin, Magdeburg sowie Halle/Leipzig?

Eine qualitativ leistungsfähige Wasserstraßenverbindung zwischen Berlin und Stettin würde die Standortbedingungen der Wirtschaftsräume Berlin, Magdeburg sowie Halle/Leipzig verbessern.

38. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit des Ausbaus der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße angesichts unterschiedlicher deutscher und polnischer Interessen?

Die Bundesregierung vertritt die Auffassung, dass der im Bundesverkehrswegeplan 2003 festgelegte Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße realisiert werden kann. Auch Polen hält die Vorteile des Ausbaus der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße gegenüber der Grenzoder für nachvollziehbar. Bestehende Vorbehalte infolge unterschiedlicher Interessenlagen können aus deutscher Sicht im Rahmen künftiger Besprechungen verhandelt werden.

39. Welche Bedeutung hat nach Ansicht der Bundesregierung die Donau als europäische Wasserstraße im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung?

Die Donau ist zusammen mit dem Main und dem Main-Donau-Kanal wichtiger Bestandteil des Korridors VII der transeuropäischen Netze und hat damit erhebliche Bedeutung für die EU-Osterweiterung.

40. Wann rechnet die Bundesregierung mit Abschluss des Raumordnungsverfahrens sowie Fertigstellung der Strombaumaßnahmen zwischen Straubing und Vilshofen?

Die Überprüfung der Raumverträglichkeit durch den Freistaat Bayern kann voraussichtlich im Herbst 2005 abgeschlossen werden. Danach wird zu entscheiden sein, welche Hinweise und Empfehlungen in die weitere Konkretisierung der Planungen einfließen. Daran wird sich das Planfeststellungsverfahren anschließen, so dass zurzeit noch keine verlässlichen Aussagen über Baubeginn und Fertigstellungstermin gemacht werden können.

41. Wie ist der Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur beim Neckar im Allgemeinen und hinsichtlich der Schleusen im Speziellen?

Der baulich schlechte Zustand der Schleusen sowie der Wehre und Schleusenkanäle am Neckar ist bedingt durch das hohe Alter der Anlagen. Deshalb sind die in die Wege geleiteten Ersatzinvestitionen unumgänglich und dringlich.

42. Wann rechnet die Bundesregierung mit Fertigstellung der übrigen im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthaltenen Binnenschifffahrtsprojekte, bezogen sowohl auf laufende als auch neue Vorhaben?

Die Fertigstellung der übrigen im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthaltenen Projekte hängt ab von der künftigen jährlichen Dotierung der Haushaltsmittel.

