

## **Unterrichtung** durch die Bundesregierung

---

### **Stellungnahme der Bundesregierung zu der EntschlieÙung des Bundesrates zur Schaffung von fairen Chancen für die Binnenschiffahrt**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat mit Schreiben vom 30. Juni 2004 zu der oben genannten EntschlieÙung des Bundesrates (siehe Drs. 333/03 (Beschluss)) wie folgt Stellung genommen:

#### **Zur EntschlieÙung allgemein**

Die Bundesregierung tritt weiterhin dafür ein, dass Rahmenbedingungen und Struktur der Binnenschiffahrt so gestaltet werden, dass die Binnenschiffahrt in Deutschland zusätzlichen Güterverkehr durchführen kann und die deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen im Wettbewerb bestehen können.

Das Ende 2003 abgeschlossene Gutachten „Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschiffahrt“ hat die Lage der Binnenschiffahrt in Deutschland und der deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen analysiert und Handlungsvorschläge zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Binnenschiffahrt aufgezeigt. Zur Förderung der Binnenschiffahrt wurde auf Vorschlag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ein „Forum Binnenschiffahrt und Logistik“ eingerichtet. In diesem Forum werden mehrere Verbände und das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zusammenarbeiten. Vordringlichste Aufgabe des Forums ist es, ein Handlungskonzept für eine zukunftsorientierte Binnenschiffahrt zu entwickeln.

## **Zu I. Forderungen des Bundesrates:**

### **1. Anstrich**

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 der Elbe sämtliche Unterhaltungsmaßnahmen - gestoppt und auf den Prüfstand gestellt worden, um ihre Wirkungen auf den Hochwasserschutz neu zu bewerten. Diese Bewertung hat bestätigt, dass bei allen untersuchten Maßnahmen eine negative Beeinflussung des Hochwasserschutzniveaus ausgeschlossen werden kann. Beim Donauausbau nach Variante A ist dies mit entsprechenden Ausgleichmaßnahmen möglich. Dementsprechend werden alle gestoppten Planungen und Maßnahmen, auch die an der Donau, der Weser und der Saale, inzwischen fortgeführt. Die Ausbauplanungen an der Elbe zwischen der Grenze zur Tschechischen Republik und Hamburg werden aufgrund der Koalitionsvereinbarung zur 15. Legislaturperiode nicht umgesetzt. Mit den künftigen Unterhaltungs- und Reparaturmaßnahmen wird die Schiffbarkeit der Elbe entsprechend ihrem Status quo vor dem Hochwasser erhalten, das vorhandene Hochwasserschutzniveau nicht verschlechtert und die Funktion als Transportweg grundsätzlich gesichert.

### **2. Anstrich**

Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) hat die Bundesregierung aktuelle und belastbare Informationen über die Perspektiven der deutschen Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt. Die Bundesregierung setzt dabei auf eine integrierte Verkehrspolitik, die auf ein verbessertes Gesamtverkehrssystem ausgerichtet ist und bei der jeder Verkehrsträger seine spezifischen Stärken dort ausspielen kann, wo sie gebraucht werden. Es ist ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel, möglichst hohe Anteile der Zuwächse des Straßen- und Luftverkehrs auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern und die Investitionen in Straße, Schiene und Wasserstraße auf möglichst hohem Niveau beschäftigungswirksam fortzusetzen. Dabei werden die naturschutzfachlichen und im Falle der Wasserstraße auch die gewässerökologischen Belange nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften berücksichtigt.

### **3. Anstrich**

Der Bundesregierung ist bewusst, dass eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für Deutschland angesichts der dynamischen Entwicklung der Wirtschafts- und Handelsbeziehungen innerhalb der EU unverzichtbar ist. Ein wichtiger Gesichtspunkt ist dabei der Ausbau der europäischen Verkehrswege zu einem grenzüberschreitenden Netzwerk. Mit den Leitlinien für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V-Leitlinien) wurde ein Orientierungsrahmen für den Auf- und Ausbau der international bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur geschaffen. Mit dem Bewertungsverfahren TINA wurde der aus der EU-Osterweiterung resultierende Bedarf für den Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur in den Beitrittsländern ermittelt. Der BVWP 2003 ist eng mit den TEN-V-Leitlinien verzahnt und greift die Ausbau- und Modernisierungserfordernisse aus der EU-Osterweiterung mit auf. Die Bundesregierung hat dem zu erwartenden Verkehrszuwachs als Folge der bevorstehenden Erweiterung der Europäischen Union und der adäquaten Entwicklung der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur bei der Ausarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2003 einen hohen Stellenwert eingeräumt. In den der Bedarfsplanung zugrunde gelegten Prognosen wurde neben der Binnenverkehrsnachfrage auch die Nachfrage im grenzüberschreitenden Verkehr zu allen Nachbarstaaten dargestellt. Als Grundlage für deren Ermittlung waren zuvor u. a. für die unmittelbar an Deutschland angrenzenden östlichen Nachbarstaaten die verkehrsrelevanten Strukturdaten für das Jahr 2015 prognostiziert worden. Damit wird die grenzüberschreitende Verkehrsnachfrage gleichgewichtig und dem fachlichen Standard entsprechend im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigt. Mit der Realisierung der in den Vordringlichen Bedarf eingestellten Vorhaben bis 2015 wird auch in den grenznahen Räumen eine ausreichend leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung stehen.

### **4. Anstrich**

Das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Auftrag gegebene Gutachten „Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt“ sieht die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt gegenüber ausländischen Unternehmen eingeschränkt und deshalb Handlungsbedarf.

## **Zu II. Handlungsbedarf mit folgenden Schwerpunkten**

### **II. Nr. 1:**

Wie bereits zu I. Absatz 1, 2 und 3 beschrieben, werden alle gestoppten Planungen und Maßnahmen inzwischen fortgeführt. Die Unterhaltungsmaßnahmen umfassen dabei im Rahmen der dem Bund durch die Verfassung zugewiesenen Kompetenz, die ausschließlich auf Verkehrsbelange beschränkt ist, gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 WaStrG die Erhaltung eines ordnungsgemäßen Zustandes für den Wasserabfluss und die Erhaltung der Schiffbarkeit. Um bei künftigen Unterhaltungsmaßnahmen naturschutzfachliche und gewässerökologische Belange stärker zu berücksichtigen, wird derzeit von den Fachdienststellen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Abstimmung mit Fachdienststellen des Bundesministeriums für Umwelt ein Fachkonzept für die Unterhaltung erarbeitet.

Die Bundesregierung identifiziert sich mit der in der Koalitionsvereinbarung für die 15. Legislaturperiode ausdrücklich festgeschriebenen, ökologisch behutsamen Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Wasserstraßen. Diese Festlegung geht konform mit der bereits bestehenden Rechtslage nach dem Bundeswasserstraßengesetz und dem Bundesnaturschutzgesetz sowie nach den Bewirtschaftungszielen des Wasserhaushaltsgesetzes. Danach hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die Pflicht, bei der verkehrsbezogenen Unterhaltung der Bundeswasserstraßen den Belangen des Naturhaushalts Rechnung zu tragen bzw. die Verwirklichung der Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu unterstützen und die Bewirtschaftungsziele der §§ 25a bis 25d des Wasserhaushaltsgesetzes zu berücksichtigen (§ 8 Abs. 1 Satz 2 ff. WaStrG und § 6 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG). Darüber hinaus ist die Wahrung der Bedürfnisse der Wasserwirtschaft und Landeskultur bei der Unterhaltung der Bundeswasserstraßen durch das verfassungsrechtlich vorgeschriebene Einvernehmen mit den Ländern sichergestellt.

### **II. Nr. 2:**

Die Straße ist und bleibt der meistgenutzte Verkehrsträger im Personen- wie im Güterverkehr. Der Erhalt und Ausbau des Straßennetzes allein wird allerdings nicht ausrei-

chen, um das zu erwartende Verkehrswachstum aufzufangen. Ziel der Politik der Bundesregierung ist, dass die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße einen möglichst großen Anteil am prognostizierten Zuwachs vor allem des Güterverkehrs aufnehmen. Im Bereich der Bundeswasserstraßen wurde im BVWP 2003 dem Investitionsbedarf mit der Einbeziehung einer Planungsreserve Rechnung getragen. Mit der Planungsreserve wird den erfahrungsgemäß langen Planungs- und Realisierungszeiträumen solcher Projekte Rechnung getragen und zugleich die Möglichkeit geschaffen, bei Verzögerungen einzelner Vorhaben mit einem Vorziehen anderer prioritärer Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs reagieren zu können. Da die Wasserstraßenprojekte vergleichsweise lange Planungs- und Realisierungszeiträume benötigen, ist es sachgerecht, hier weit über das Jahr 2015 hinaus zu planen.

Die Bundesregierung wird ihrer Verantwortung für die Bereitstellung leistungsfähiger seewärtiger Zufahrten sowie einer guten Hinterlandanbindung der Seehäfen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel weiterhin nachkommen. Insbesondere der Ausbau der Hinterlandanbindungen ist auch ein Schwerpunkt der Investitionen des Bundes und integraler Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2003. Die wichtigen Verkehrsinfrastrukturprojekte zur Verbesserung der see- und landseitigen Anbindung deutscher Seehäfen sind im BVWP 2003 enthalten. Damit werden die Projekte des „Prioritäten-Konzept Seehafenanbindungen“, die entsprechend ihrer Baureife und Finanzierung auf der Zeitschiene 2004-2010 möglichst weit nach vorne gezogen werden können, konkretisiert.

Neben dem infrastrukturellen Ausbau von Seehafenhinterlandverbindungen liefert die Bundesregierung einen weiteren Beitrag zur Förderung der Binnenschifffahrt und Entwicklung der Binnenhäfen zu trimodalen Logistikzentren, indem sie den Aus- und Neubau leistungsfähiger Umschlagterminals (Wasserstraße/Schiene/Straße) finanziell auf der Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs unterstützt. Mit der Einrichtung des ShortSeaShipping Promotion Centers (SPC) im Rahmen der Güterverkehrsverlagerung "From Road to Sea / Waterway" ist für die Wirtschaft eine Plattform geschaffen worden, mit der mit Blick auf einen effizienten und ökologisch gewünschten bi- und trimodalen Güterverkehr die Binnenschifffahrt verstärkt in die Logistikkette als Verkehrsträger integriert wird. Die Bundesregierung hat das ShortSeaShipping Promotion Center, in dem die Küsten- und Binnen-

schifffahrt gleichberechtigte Partner sind, initiiert und finanziert es als PPP-Projekt gemeinsam mit den Küstenländern, Nordrhein-Westfalen sowie Firmen und Verbänden der maritimen Wirtschaft und der Binnenschifffahrt.

## **II. Nr. 3:**

Der überwiegende Teil der von der Güterschifffahrt genutzten Bundeswasserstraßen ist Bestandteil des Binnenwasserstraßennetzes der Transeuropäischen Verkehrsnetze. Insofern dokumentieren die im Bundesverkehrswegeplan 2003 in der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ ausgewiesenen Bundeswasserstraßenprojekte gleichzeitig auch die große Bedeutung, die die Bundesregierung der Ausgestaltung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beimisst. Die geplanten Maßnahmen stehen im Einklang mit den durch die TEN-Leitlinien verfolgten Zielen. Für einige der laufenden Projekte, wie die Dortmund-Ems-Kanal-Südstrecke und Projekt 17 Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, konnte daher in der Vergangenheit eine Kofinanzierung durch die EU realisiert werden.

In die Liste der prioritären Projekte der Transeuropäischen Verkehrsnetze gehört als Projekt im Bereich der Bundeswasserstraßen der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen. Dieser Wasserstraßenabschnitt stellt auf der Verbindung zwischen dem Rheingebiet und dem Schwarzen Meer einen der gravierendsten Engpässe für die Schifffahrt dar. Die Beseitigung dieses Engpasses wird auch von der Bundesregierung als vordringlich angesehen. Der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ist daher im Vordringlichen Bedarf für Bundeswasserstraßenprojekte des Bundesverkehrswegeplans 2003 enthalten.

In ihrer Koalitionsvereinbarung haben sich die Regierungsparteien darauf festgelegt, die Schiffbarkeit auf der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ohne den Bau weiterer Staustufen zu verbessern. Aus diesem Grund wird der Ausbau der Donau von der Bundesregierung ausschließlich in der mit der Koalitionsvereinbarung in Einklang stehenden Variante A (Strombaumaßnahmen ohne Staustufen) verfolgt, die geeignet ist, die Schifffahrtsverhältnisse im vorgenannten Streckenabschnitt in relativ kurzer Zeit zu verbessern. Das Raumordnungsverfahren für den Donausbau in der Variante A wurde beim Land Bayern beantragt.

**II. Nr. 4:**

Die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern und für die Binnenschifffahrt (national und international) bleibt weiterhin wichtige Langfristaufgabe der Bundesregierung.

Sie wirkt auf eine weitergehende Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, insbesondere hinsichtlich fiskalischer, technischer, sicherheits- und haftungsrechtlicher Vorschriften auch auf internationaler Ebene hin. Die Bundesregierung setzt auch zukünftig ihre Harmonisierungsbemühungen fort. Das o.a. Gutachten kann dabei hilfreiche Basis für weitere Initiativen sein.