

Stellungnahme des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes

Der Bundesrat hat in seiner 948. Sitzung am 23. September 2016 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat begrüßt, dass der am 3. August 2016 vom Kabinett beschlossene Bundesverkehrswegeplan 2030, im Vergleich zu früheren Plänen, das Investitionsvolumen für die Erhaltung der Verkehrswege von Straße, Schiene und Wasserstraße mit 69 Prozent am Gesamtvolumen deutlich erhöht. Diese Erhöhung ist die notwendige Antwort auf die Herausforderungen einer dauerhaften Sicherung und Werterhaltung der Infrastrukturen in Deutschland und kann dazu führen, dass im Straßenbereich der Sanierungsstau deutlich sinkt. Der Bundesrat begrüßt das Bekenntnis der Bundesregierung zum Klimaschutz und die Unterzeichnung des Pariser Klimaschutzabkommens. Auch der Verkehrssektor muss einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Hierzu sind die Sanierung, Modernisierung und der Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur wesentliche Voraussetzungen. Hierzu gehört auch, dass das Netz der Bundeswasserstraßen unter Wahrung der Umwelt- und Gewässerverträglichkeit leistungsfähig ausgebaut wird.

- a) Der Bundesrat weist darauf hin, dass der Sanierungsstau bei den Bundeswasserstraßen erheblich größer als im Straßenbereich ist und hier erhebliche Anstrengungen erforderlich sind, um die Wasserwege - insbesondere die Kanäle - und die Schleusen so instandzusetzen beziehungsweise auszubauen, dass die Binnenschifffahrt insbesondere im Bereich des stark wachsenden Containerverkehrs wirtschaftlich betrieben werden kann. Transpa-

rente Informationen über den technischen Erhaltungszustand der Wasserstraßen sowie der dazugehörigen Infrastruktur sollten Teil dieser Anstrengungen sein. Um die klimapolitischen Ziele der Bundesregierung zu erreichen, ist es erforderlich, dass zielgerichtete Maßnahmen ergriffen werden, die den Anteil der Binnenschifffahrt am Verkehrsaufkommen erhöhen.

- b) Der Bundesrat stellt fest, dass die vielerorts niedrigen Durchfahrtshöhen der Kanalbrücken und zu gering dimensionierter Schleusenanlagen ein Hindernis für einen wirtschaftlichen Gütertransport mit dem Binnenschiff sind. Hohe - klimapolitisch erforderliche - Verlagerungspotenziale des Güterverkehrs auf das Binnenschiff werden nicht erschlossen, da die Transportmöglichkeiten des Binnenschiffs nicht ausgenutzt werden können. In Konkurrenz zu den Verkehrsträgern mit geringeren Umschlagskosten besteht hier für die Binnenschifffahrt ein struktureller Wettbewerbsnachteil.
- c) Nach Ansicht des Bundesrates erfordern die vereinbarten Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens eine Nachjustierung des Bundesverkehrswegeplanes mit wirksamer Stärkung der Bundeswasserstraßen für den Güterverkehr sowie der Anlagen des kombinierten Verkehrs. Hierbei sind deutlich mehr Anreize zur Verlagerung des Straßenverkehrs auf Schiene und Binnenschiff sowie eine stärkere Vernetzung der Verkehrsmittel erforderlich. Die Hinderungsgründe für durchgehende Transportketten sollten beseitigt werden. In diesem Zusammenhang plädiert der Bundesrat für ein Forschungsprogramm zur Verbesserung der durchgängigen Informationsbereitstellung für intermodale Transportketten, zur Verbesserung der Integration der Binnenschifffahrt in die Supply-Chain sowie zu dynamischen und flexiblen Transportnetzen. So können nach Ansicht des Bundesrates intermodale Logistikprozesse für die Herausforderungen des industriellen Wandels hin zu Industrie 4.0 durch Synchronmodalität vorbereitet werden.
- d) Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die Binnenschifffahrt als umweltfreundlicher und ressourcenschonender Verkehrsträger stärker als bisher Unterstützung erfahren muss. Hierzu ist es erforderlich, dass die Emissionen der Binnenschiffe in Relation zur Transportleistung deutlich gesenkt werden. Durch den Einsatz neuer, emissionsärmerer Motoren sowie eine attraktive Förderkulisse für die Nachrüstung mit Schadstoffminderungstechnik, die über das bisherige Angebot deutlich hinausgeht, kann dieses Ziel erreicht werden. Mit LNG-Antrieben und Landstromversorgungen stehen emissionsarme Antriebe beziehungsweise emissionsfreie Schiffsversorgun-

gen zur Verfügung. Die lange Nutzungsdauer der Schiffe, Überkapazitäten auf dem Markt sowie häufig unterkapitalisierte Marktakteure stellen ein deutliches Hemmnis für die erforderlichen kapitalintensiven Erneuerungsinvestitionen dar. Hier bedarf es dringend umfassender Ansätze, um den Markt mit Schiffen mit emissionsarmen Antrieben sowie entsprechenden Versorgungsinfrastrukturen auszustatten, da ansonsten der klimafreundliche Verkehrsträger Akzeptanz und Marktanteile verlieren wird.

- e) Der Bundesrat bittet den Deutschen Bundestag, sich bei den folgenden Beratungen der Ausbaugesetze zum Bundesverkehrswegeplan für entsprechende Verbesserungen des Gesetzes zum Ausbau der Bundeswasserstraßen im Sinne des Klimaschutzes und eines zukunftsfähigen Güterverkehrs sowie der entsprechenden Finanzierung einzusetzen.

2. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, im Gesetz über den Ausbau der Bundeswasserstraßen auch den im Bundesverkehrswegeplan ausgewiesenen Weiteren Bedarf abzubilden, wie das auch in den Ausbaugesetzen für Bundes-schienenwege und Bundesfernstraßen erfolgt.

Nur so wird das Ziel des Gesetzentwurfs vollständig erreicht, das Netz der Bundeswasserstraßen auszubauen und in die Lage zu versetzen, einen höheren Anteil am Transportvolumen zu übernehmen, zu dessen Förderung eine rechtliche Gleichstellung der Wasserstraße mit den Verkehrsträgern Schiene und Straße, die Verdeutlichung der staatlichen Verantwortung für das Wasserstraßennetz und die Schaffung einer verlässlichen Grundlage für eine vorausschauende Planung der Wasserstraßenbaumaßnahmen erheblich beitragen.

3. Zu Artikel 2 Nummer 2 (§ 35 Absatz 1 Satz 1 WaStrG)

In Artikel 2 Nummer 2 ist § 35 Absatz 1 Satz 1 wie folgt zu fassen:

"Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes unterhält neben der ihr nach § 8 obliegenden Unterhaltung, soweit möglich und zumutbar, im Benehmen mit den Ländern einen Wasserstands- und Hochwassermeldedienst sowie einen Eismeldedienst, um zu einer rechtzeitigen und zuverlässigen

Hochwasserwarnung und -vorhersage sowie einer Eisvorhersage für die Schifffahrt und die Hochwassermeldedienste der Länder beizutragen."

Begründung:

Durch die Hochwasserereignisse der vergangenen Jahre und insbesondere durch das seit 2013 zwischen Bund und Ländern gemeinsam entwickelte "Nationale Hochwasserschutzprogramm" ist deutlich geworden, dass die Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern im Bereich des Hochwasserschutzes notwendig und bei unterschiedlichen Kompetenzen an den Gewässern bzw. Bundeswasserstrassen unabdingbar ist.

Anstatt die gesetzliche Verankerung des Wasserstands- und Hochwassermeldedienstes der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (zu dem auch der Eiswarn- bzw. -meldedienst zuzuordnen ist) neben der Einschränkung auf "Möglichkeit" und "Zumutbarkeit" weiter zu verunklaren, ist es stattdessen sinnvoll, die Zwecke des Wasserstands- und Hochwassermeldedienstes im Gesetz klar aufzuführen. Es muss sichergestellt sein, dass die Länder für ihren Hochwassermeldedienst die Messwerte der relevanten Bundespegel kontinuierlich und auch oberhalb der Schwellenwerte für die Schifffahrt erhalten.