

15.05.03

Vk - U

Antrag
des Landes Sachsen-Anhalt

EntschlieÙung des Bundesrates zur Schaffung von fairen Chancen für die Binnenschifffahrt

Sachsen-Anhalt
Chef der Staatskanzlei
Staatsminister R. Robra

Magdeburg, den 15. Mai 2003

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Prof. Dr. Wolfgang Böhmer

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Landesregierung von Sachsen-Anhalt hat am 13. Mai 2003 beschlossen, dem Bundesrat den als Anlage beigefügten Antrag über eine

EntschlieÙung des Bundesrates zur Schaffung von fairen Chancen für die Binnenschifffahrt

zuzuleiten. Die Vorlage soll gemäß § 36 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Bundesrates den Ausschüssen zur Beratung zugewiesen werden.

Mit freundlichen Grüßen



Entschließung des Bundesrates zur Schaffung von fairen Chancen für die Binnenschifffahrt

Der Bundesrat möge beschließen:

I. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf:

- die geplanten oder bereits eingeleiteten Planungsverfahren für die verkehrswasserbaulichen Maßnahmen an den Bundeswasserstraßen Donau, Elbe und Saale zum Abschluss zu bringen und alle notwendigen Projekte zur Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit wieder aufzunehmen,
- die arteigenen Vorteile der Binnenschifffahrt, wie Mengenleistungsfähigkeit, Sicherheit und Umweltfreundlichkeit, bei der künftigen Aufgabenteilung der Verkehrsträger stärker zu berücksichtigen und die Investitionen des Bundes für die Unterhaltung und den Ausbau der Wasserstraßen beschäftigungswirksam fortzusetzen,
- sich im Rahmen des bevorstehenden Beitritts von mittel- und osteuropäischen Ländern zur Europäischen Union auf ein deutliches Anwachsen der Güterverkehrsströme weiter vorzubereiten und den notwendigen Beitrag für ein effizientes Transeuropäisches Binnenwasserstraßennetz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland zu leisten.

II. Der Bundesrat sieht Handlungsbedarf vor allem bei folgenden Schwerpunkten:

1. Ökologische Wirkungen der wasserbaulichen Maßnahmen

Die bisherigen fachwissenschaftlichen Bewertungen des Extremhochwassers im letzten Jahr zeigen, dass die zurückliegenden strombaulichen Projekte mit den sie begleitenden Ersatzmaßnahmen keine Verschärfung der Hochwassersituation bewirkt haben.

Durch das gezielte Zusammenwirken von Verkehrswasserbau und Hochwasserschutz können in Zukunft auch Entschärfungen derartiger Situationen bewirkt werden. Von daher sollten alle notwendigen Maßnahmen, die den ordnungsgemäßen Wasserabfluss im Mittelwasserbett sicherstellen und die Schiffbarkeit erhalten, wieder aufgenommen werden.

Die ökologisch behutsame Sicherung der Schifffahrtsverhältnisse und des Naturraumes muss erklärtes Ziel der Unterhaltungsmaßnahmen sein. Bühnen-, Deckwerks- und Fahrrinnenunterhaltungen haben im Einklang mit der Ökologie so zu erfolgen, dass hiervon keine nachteiligen Folgen ausgehen.

Nach diesen Grundsätzen sollte die Bundesregierung unverzüglich prüfen, wie künftige Unterhaltungsmaßnahmen zur Sicherstellung der Schiffbarkeit der Bundeswasserstraßen unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange durchzuführen sind.

Die Wasserstraßen brauchen für ihre Entwicklung vor allem im Niedrigwasserbereich verlässliche, bessere und durchgehend gleichwertige Fahrrinntiefen, um der Schifffahrt über einen möglichst langen Zeitraum im Jahr noch wirtschaftliche Abladetiefen zu sichern.

2. Einflussnahme auf das ungleiche Wachstum der Verkehrsträger

Für eine tragfähige Mobilität sind die Kapazitäten aller Verkehrsträger unabdingbar. Die weitere Konzentration des Verkehrswachstums auf der Straße allein wird bald nicht mehr zu bewältigen sein.

Die Stärkung der Alternativen zum nach wie vor schneller wachsenden Straßengüterverkehr kann nur erreicht werden, wenn ein ausgewogeneres Verhältnis der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße durch die Verkehrspolitik umgesetzt wird. Durch logistische Maßnahmen sollten alle Verkehrsträger weitgehend in integrierte Transportketten eingebunden werden, um so die arteigenen Vorteile jedes Einzelnen für die Leistungserbringung besser nutzen zu können.

Donau, Elbe und Saale sind Schifffahrtswege mit Jahrhunderte langer Tradition. Die Kapazitätsreserven des Verkehrssystems Wasserstraße-Binnenflotte-Häfen können bei der Bewältigung des Güterverkehrszuwachses der nächsten Jahre nur erfolgreich erschlossen werden, wenn sie für die verladende Wirtschaft weitgehend über das Jahr mit stabilen Schifffahrtsverhältnissen kalkulierbarer werden.

Die Bundesländer sind hierbei mit der finanziellen Förderung der Binnenhäfen in erheblichem Maße in Vorlage getreten und erwarten nun, dass der Bund bei den Investitionen für die Wasserstraßeninfrastruktur nachzieht.

Allein die Elbeanliegerländer Sachsen-Anhalt und Sachsen sowie private Investoren haben zuletzt über 300 Millionen Euro in Häfen und Umschlagsanlagen investiert. Dies erfolgte im Vertrauen auf eine angemessene Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse und der Standortbedingungen zur Schaffung von Arbeitsplätzen und nicht deren Gefährdung.

Das Leistungsspektrum der mehr als 100 öffentlichen Binnenhäfen in Deutschland hat sich in den letzten 10 Jahren zunehmend gewandelt. Die Entwicklung zu Transport-Logistik-Standorten stellt einen maßgeblichen Innovationsfaktor für die Belegung der Binnenschifffahrt dar. Im Rahmen der Förderung von Terminals des kombinierten Verkehrs durch die Bundesregierung entfalteten sich viele Binnenhäfen zu trimodalen Schnittstellen des Güterverkehrs.

Der Transport von Containern mit Binnenschiffen, insbesondere von den Seehäfen zu den bedeutenden Wirtschaftszentren des Hinterlandes und umgekehrt, hat sich als zukunftsreicher Wachstumsmarkt erwiesen. Bereits heute sind die Zuwachsraten überdurchschnittlich.

Deshalb müssen die Hinterlandanbindungen der Seehäfen über die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße nicht nur den bestehenden, sondern auch den Verkehrsbeziehungen der nächsten Jahre gerecht werden.

Die weitere Vernetzung der Wasserstraßen ermöglicht neben der Entlastung der Straßen einen effizienten und kostengünstigen Schifftransport bis weit in das Landesinnere und zum Teil über die Grenzen Deutschlands hinaus.

3. Einbindung in vorrangige Projekte der Transeuropäischen Verkehrsnetze

Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur - auch bei der Binnenschifffahrt - in Deutschland entspricht nur in Teilen den Anforderungen für ein erweitertes Europa. Deshalb ist die Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit der Bundesländer im Hinblick auf die Erweiterung der Europäischen Union als auch den Wettbewerb mit den Mitgliedstaaten unbedingt erforderlich.

Der Unionsvertrag verpflichtet die Gemeinschaft, zum Auf- und Ausbau von Trans-europäischen Netzen auch im Bereich Verkehr beizutragen.

Die Tätigkeit der Gemeinschaft zielt auf die Förderung des Verbunds und der Interoperabilität der einzelstaatlichen Netze sowie des Zugangs zu diesen Netzen ab.

Auch für das deutsche Wasserstraßennetz mit den Flüssen wie Rhein, Donau und Elbe sowie den Schifffahrtskanälen wird bezweckt, einen auf Dauer leistungsfähigen Güterverkehr unter möglichst umweltverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen zu gewährleisten sowie alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer komparativen Vorteile zu integrieren.

Von der Bundesregierung wird erwartet, dass sie der Ausgestaltung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes weiterhin große Bedeutung beimisst und sich bei der Prioritätensetzung an den TEN-Leitlinien orientiert und dies in dem neuen Bundesverkehrswegeplan im Interesse des Verkehrssystems Wasserstraße-Binnenflotte-Häfen entsprechend zum Ausdruck bringt.