

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

Binnenschifffahrt stärken

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Wasserstraße ist eine wichtige Säule der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Im vergangenen Jahr sind über 182 Mio. Tonnen Güter auf deutschen Wasserstraßen bei einer Verkehrsleistung von 44,1 Mrd. Kilometern befördert worden. Ca. 682 Unternehmen in der Binnenschifffahrt haben Umsatzerlöse in Höhe von 1,25 Mrd. Euro erzielt und mit einer Flotte von über 1.800 Frachtschiffen ca. 6.000 Menschen Beschäftigung geboten. Ein Motorgüterschiff kann bei einer Tragfähigkeit von 3.000 Tonnen bis zu 150 Lkw ersetzen. Damit besteht enormes Potenzial zur Einsparung von Treibhausgasemissionen und zur Entlastung von Straße und Schiene. Die Binnenschifffahrt fungiert zudem als Zubringer und Bindeglied in der Logistikkette für den Seeverkehr und ist für die Exportnation Deutschland von großer Bedeutung.

Die Haushaltsmittel, die die Ampelkoalition für die Wasserstraße vorsieht, sind zu gering, um den strukturellen Mittelbedarf rund um die Bundeswasserstraßen, der weit über Investitionen in Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen hinaus geht, abzubilden und steigende Kosten ausgleichen zu können. Der Etat für Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen von nur 724,7 Mio. Euro ist allein angesichts eines Ersatzinvestitionsbedarfs in Höhe von mindestens 900 Mio. Euro pro Jahr nicht ausreichend.

Für die Zukunft des Wirtschaftsstandorts Deutschland, für resiliente Lieferketten, die Entlastung von Straßen und Schienen sowie nachhaltige Einsparungen von Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich ist es entscheidend, die Bedeutung der Binnenwasserstraßen, der Binnenhäfen und der Binnenschifffahrt als nationale Aufgabe zu begreifen. Häfen haben als Hubs für Produktion, Lagerung und Verteilung von Energie eine wesentliche Rolle bei der Energiewende und sind damit von besonderer Bedeutung. Großprojekte wie die Abladeoptimierung am Mittelrhein als dringendstes Projekt müssen viel schneller umgesetzt werden, um Standortnachteile zu vermeiden. Neben der Beschleunigung von Planung und Umsetzung bei Bauvorhaben ist ein deutlich umfangreicherer Haushaltsansatz erforderlich. Der unter der CDU/CSU-geführten Bundesregierung eingeleitete Investitionshochlauf im Bereich der Binnenwasserstraßen muss daher fortgesetzt und ausgebaut werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

1. die Binnenschifffahrt als nationale Aufgabe zu begreifen und entsprechend zu finanzieren und zu stärken;
2. die verkehrliche Bedeutung der See- und Binnenhäfen als Drehkreuze anzuerkennen;
3. die Umsetzung des von der uniongeführten Vorgängerregierung aufgelegten Masterplans Binnenschifffahrt fortzuführen sowie Prozesse zur Evaluierung und Aktualisierung des Masterplans Binnenschifffahrt fortzusetzen;
4. Maßnahmen zur deutlichen Erhöhung des Anteils der Binnenschifffahrt am Modal Split zu treffen;
5. den Ausbau der Binnenhäfen als Knotenpunkt zur Straße und zur Schiene stärker zu fördern;
6. mit Blick auf die zentrale Rolle der See- und Binnenhäfen für nationale Aufgaben wie die Energiewende Förderprogramme für Kai- und Uferanlagen einzurichten;
7. den Hafenlastenausgleich von derzeit jährlich 38 Mio. Euro auf mindestens 400 Mio. Euro pro Jahr anzuheben und dabei einen Fokus auch auf die Finanzierung der Infrastruktur im Binnenland zu legen;
8. von nationalen Alleingängen zur Abschaffung der Befreiung der Binnenschifffahrt von Steuern auf Gasöl als Kraftstoff für die Binnenschifffahrt abzusehen und entsprechende internationale Abkommen nicht in Frage zu stellen;
9. auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken, das EU-Emissionshandelssystem nicht erst für Schiffe ab 5000 Bruttoregistertonnen anzuwenden, sondern für die gesamte Schifffahrt und mindestens 75 Prozent der daraus entstehenden Einnahmen in die Schifffahrt zurückzugeben;
10. eine Stichtagsregelung für Großprojekte im Bereich Binnenwasserstraßen einzuführen, die Planungssicherheit gewährt und Klagen ab einem bestimmten Stichtag nicht mehr möglich macht;
11. ein Bürokratieabbauprogramm bei Genehmigungsverfahren für Planung, Errichtung und Betrieb von Lager- und Umschlagseinrichtungen in Binnenhäfen zu starten;
12. die von der uniongeführten Vorgängerregierung zusätzlich geschaffenen 160 Stellen in der WSV zu besetzen und die Stellenbesetzungsverfahren sowie notwendige Qualifizierungsmaßnahmen in der WSV zu beschleunigen;
13. Strategien gegen den Fachkräftemangel zu entwickeln und Maßnahmen zu ergreifen, um die Ausbildung und die Qualifizierung von Arbeitskräften und das Image der Wasserbauberufe und -studiengänge zu verbessern;
14. die Abladeoptimierung Mittelrhein zur Verbesserung für die Schifffahrt auf dem Rhein auf der Strecke zwischen Budenheim und St. Goar als Ausbauprojekt mit hoher Priorität zu realisieren, um vor dem Jahr 2030 auch bei Niedrigwasser eine durchgängige und verlässliche Tiefe der Fahrrinne von 210 cm anstelle von 190 cm zu gewährleisten
15. Maßnahmen zur Umsetzung der Zielvereinbarungen des Gesamtkonzepts Elbe zu treffen und insbesondere auf der Strecke zwischen der tschechischen Grenze und Magdeburg Verbesserungen für die Schifffahrt zu erreichen;
16. das 2021 mit Tschechien vereinbarte und bisher nur einseitig ratifizierte Abkommen zur Ertüchtigung des Elbflusslaufes zu begleiten und die Ratifizierung durch Tschechien zu bestärken sowie eine mögliche internationale Umweltverträglichkeitsprüfung der Stau-Stufe Děčín positiv zu begleiten und die Fahrrinntiefe von 140 Zentimetern zu gewährleisten;

17. die Verhältnisse für die Schifffahrt bei häufig auftretenden, wirtschaftlich relevanten mittleren Abflüssen zu verbessern und zu diesem Zweck:
 - a. die Abladeoptimierung Niederrhein zu beschleunigen;
 - b. Sanierung und Ausbau der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen weiterzuentwickeln und das Ziel von Erhalt und Ausbau nicht zugunsten einer bloßen Sanierung der Schleusen aufzugeben;
 - c. Planung und Umsetzung der Vertiefung des Untermains bis Aschaffenburg zu beschleunigen;
 - d. den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals zu beschleunigen;
 - e. Ausbaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen insgesamt umzusetzen;
18. die Vorgaben und Anforderungen für Wasserbauprojekte auf ihre technische und wirtschaftliche Notwendigkeit zu überprüfen und ggf. anzupassen;
19. für eine verbesserte Resilienz bei Niedrigwasserereignissen zu sorgen, indem die von der Bundesanstalt für Wasserbau erarbeiteten modernen und smarten wasserbaulichen Maßnahmen genutzt werden, um an den für die Binnenschifffahrt bekannten Engstellen Verbesserungen schaffen;
20. das von der uniongeführten Vorgängerregierung aufgelegte Förderprogramm zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen im Umfang von 50 Mio. Euro fortzuführen und Unterstützung für die Anpassung bestehenden Schiffsraums an Niedrigwasserereignisse zu gewähren;
21. darauf hinzuwirken, Großraum- und Schwerlasttransporte z.B. von Komponenten für Windkraftanlagen überall dort wo es möglich ist, auf das Binnenschiff zu verlagern;
22. im Rahmen der RED-III-Umsetzung Forschung, Entwicklung und Markthochlauf von klimafreundlichen Kraftstoffen wie E-Fuels und Biokraftstoffen für die Schifffahrt weiter zu unterstützen, um klimafreundliche Kraftstoffe für die Schifffahrt bereitzustellen;
23. Austausch und Nachrüstung des Antriebs von Schiffen in der Bestandsflotte zugunsten von emissionsarmen Antrieben zu fördern;
24. Forschung, Entwicklung und Produktion an nachhaltigen Technologien wie Wasserstoff und Power-to-X (PtX) verstärkt auch in Binnenhäfen anzusiedeln und die Binnenhäfen entsprechend auszustatten;
25. die Nutzung von Landstrom und den Aufbau der dazugehörigen Infrastruktur zu beschleunigen und zu fördern;
26. die Einrichtung eines flächendeckenden 5G-Netzes entlang aller Bundeswasserstraßen und in den Häfen als Grundlage für weitere Entwicklungen einer autonomen Binnenschifffahrt zügig umzusetzen;
27. die Fortführung des Förderprogramms „Digitale Testfelder in Häfen“ zu gewährleisten und weiterzuentwickeln;
28. Investitionen in die digitale Infrastruktur an Wasserstraßen zur Vernetzung der Häfen, Schleusen und Schiffe zu priorisieren.

Berlin, den [...]

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion