

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta,  
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/17823 –**

### **Verlagerung von Gütern vom Binnenschiff auf die Bahn**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bahn wird zusehends subventioniert. Bis 2030 werden Bund und Bahn 86 Mrd. Euro ins Schienennetz investieren und die Bahn wird eine Kapitalerhöhung bis 2030 in Höhe von weiteren 11 Mrd. Euro erhalten. Laut „Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050“ transportiert die Bahn 19 Prozent der Güterverkehrsleistung und 8 Prozent das Binnenschiff (<https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/1679914/e01d6bd855f09bf05cf7498e06d0a3ff/2019-10-09-klima-massnahmen-data.pdf?download=1>).

Obwohl das Binnenschiff weniger CO<sub>2</sub> emittiert als alle anderen Verkehrsträger, gibt es keine Milliardeninvestitionen. Darüber hinaus hat der Verkehrsträger mit einer maroden Infrastruktur zu kämpfen, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit zusätzlich verringert wird. Im Masterplan Binnenschifffahrt wird angeführt, dass der Anteil am Modal-Split im Güterverkehr auf 12 Prozent ansteigen soll ([https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?__blob=publicationFile)). Angesichts der hohen Subventionen für die Bahn stellt sich die Frage, wie das geschehen kann, ohne die Güterverkehrsleistung in der Binnenschifffahrt zu kanibalisieren. Die Milliardensummen für die CO<sub>2</sub>-Reduktion im Güterverkehr der Bahn wären nutzlos (sogar schädlich), wenn die Verkehrsleistung vom Binnenschiff auf die Schiene verlagert werden wird.

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Güterverkehr auf der Wasserstraße, der Schiene und der Straße in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte Tonnage angeben)?

Die Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens (Tonnage) der genannten Verkehrsträger lässt sich der nachstehenden Tabelle entnehmen. Werte für das Gesamtjahr 2019 liegen zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht vor.

Verkehrsträger	Güterverkehrsaufkommen in Mio. Tonnen			
	2015	2016	2017	2018
Binnenschifffahrt	221,4	221,3	222,7	197,9
Eisenbahn	390,0	399,0	401,1	405,0
Straße	3.494,9	3.599,8	3.684,5	3.754,1

Quelle: Verkehr in Zahlen 2019/2020.

2. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil an Massengut, Stückgut und Containern auf der Wasserstraße, der Schiene und der Straße in den letzten fünf Jahren (bitte Tonnage angeben)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Angaben vor.

3. Welcher Verkehrsträger ist nach Kenntnis der Bundesregierung der größte Konkurrent für das Binnenschiff?
4. Besteht nach Ansicht der Bundesregierung die Gefahr, dass die Bahn Güterverkehrsleistungen vom Binnenschiff übernimmt?
5. Wenn nein, warum nicht?
6. Wie gewährleistet die Bundesregierung, dass es keine Güterverkehrsverlagerung vom Binnenschiff auf die Bahn gibt?
7. Welche Auswirkungen auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz hat nach Ansicht der Bundesregierung eine Verlagerung des Güterverkehrs vom Binnenschiff auf die Schiene?

Die Fragen 3 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verkehrsträgerwahl der Verlagerer für die Güterbeförderung ist von mehreren Faktoren (z. B. Güterart, Gütermenge, Transportweg, Transportkosten und Transportzeit) abhängig. Ziel der Bundesregierung ist es, Gütertransporte von der Straße auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern. Hierfür hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Masterplan Schienengüterverkehr und den Masterplan Binnenschifffahrt erarbeitet.

Bis zum Jahr 2030 wird verglichen mit 2010 eine Zunahme der Transportleistung um rund 38 Prozent erwartet (Quelle: Intraplan Consult GmbH und BVU Beratungsgruppe Verkehr + Umwelt GmbH: Verkehrsverflechtungsprognose 2030, München und Freiburg, 2014). Um dieses Wachstum zu bewältigen und gleichzeitig den Modal Split der umweltfreundlichen Verkehrsträger zu erhöhen, bedarf es, neben weiteren Maßnahmen zur Verlagerung, sowohl einer Kapazitätserhöhung bei der Schiene als auch der Binnenschifffahrt.

Das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 enthält ein umfangreiches Paket aus Förderung und Anreizen, um Bahn und Binnenschiff zu stärken und mehr Güter auf klimafreundliche Verkehrsmittel zu verlagern. Hierzu zählen die Stärkung der Kapazitäten in der Binnenschifffahrt, die Förderung alternativer Antriebe für Binnenschiffe und die Steigerung der Attraktivität der Binnenschifffahrt für Industrie und Logistik.

8. Plant die Bundesregierung höhere Investitionen im anwachsenden Haushalt 2021 für die Binnenschifffahrt, damit der Verkehrsträger angesichts der Milliardeninvestitionen für die Bahn konkurrenzfähig bleibt?

Im Finanzplanungszeitraum 2021 ff. ist eine Hebung der Investitionslinie für die Bundeswasserstraßen um insgesamt 100 Mio. Euro vorgesehen. Die Bundesregierung arbeitet zurzeit außerdem an einer substanziellen Weiterentwicklung der Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung der Binnenschifffahrt. Ziel der neuen Förderrichtlinie ist es, die Wettbewerbsfähigkeit, Effizienz und Sicherheit des Verkehrsträgers Binnenschiff dauerhaft zu erhöhen und zugleich die negativen Wirkungen von Binnenschiffen auf Klima und Umwelt zu reduzieren. Die Förderrichtlinie ist in der Ressortabstimmung und muss bei der Europäischen Kommission notifiziert werden.

9. Welche Auswirkungen haben die Milliardeninvestitionen für die Bahn nach Ansicht der Bundesregierung für den Güterverkehrsmarkt?

Mit den Investitionen in das System Schiene werden zusätzliche Kapazitäten in der Schieneninfrastruktur geschaffen. Dies trägt dazu bei, zukünftig mehr Güter auf die Schiene zu verlagern und andere Verkehrsträger, insbesondere die Straße, zu entlasten. Flankiert werden diese Investitionen zur Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene durch weitere Entlastungsmaßnahmen für den Gütertransport in Form der Absenkung der Trassenpreise, des Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“ zur Förderung von Innovationen sowie der im Rahmen des Klimaschutzpakets beschlossenen Förderung der Anlagenpreise zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs.

10. Wie soll ein Modal-Split-Anteil von 12 Prozent in der Binnenschifffahrt nach Ansicht der Bundesregierung erreicht werden, wenn die Bahn massiv subventioniert wird?

Eine Anhebung des Modal Split der Binnenschifffahrt auf 12 Prozent wird durch Umsetzung der Maßnahmen aus dem Masterplan Binnenschifffahrt des BMVI, vor allem im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur, durch Verlagerung von geeignetem Güterverkehr auf die Wasserstraße sowie die verstärkte Verlagerung von Großraum- und Schwerverkehr (Sondertransporte) auf das Binnenschiff, angestrebt. Durch die neue Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung der Binnenschifffahrt soll ab dem Jahr 2021 eine bessere Schiffbarkeit bei niedrigen Wasserständen erreicht werden.

11. Welche Ideen aus dem Masterplan Binnenschifffahrt will die Bundesregierung während ihrer Ratspräsidentschaft umsetzen?

Der im Mai 2019 vom BMVI vorgestellte Masterplan Binnenschifffahrt enthält ein nationales Maßnahmenpaket, um die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt dauerhaft und nachhaltig zu verbessern. Von den 78 Einzelmaßnahmen, die durch den Bund umzusetzen sind, wurden 13 Maßnahmen realisiert; 51 Maßnahmen befinden sich in der Realisierung, die übrigen in Planung. Es handelt sich dabei um einen Prozess, der über den Zeitraum der deutschen Ratspräsidentschaft hinausgeht.

