

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jörg Cezanne, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/18423 –**

Umsetzungsstand des Masterplans Binnenschifffahrt

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 14. Mai 2019 wurde der Masterplan Binnenschifffahrt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgestellt. Dieser bildet „die Grundlage, um die Binnenschifffahrt zukunftsfähig und attraktiver zu machen“ (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/masterplanbinnenschifffahrt.html>). Das BMVI prognostiziert auf Grundlage des Handbuchs „Verkehr in Zahlen“, dass die Verkehrsleistung des Binnenschiffs im Vergleich zum Referenzjahr 2010 (rund 62 Mrd. Tonnenkilometern) „bis zum Jahr 2030 voraussichtlich um ca. 23 Prozent wachsen“ wird. Ihr Anteil am Modal Split soll sich auf 12 Prozent steigern (Masterplan Binnenschifffahrt 2019).

Neben der Nutzung bestehender Kapazitätsreserven identifizierte das BMVI eine Vielzahl von Maßnahmen, die dazu beitragen sollen, diese Ziele zu erreichen. Diese Vorhaben werden innerhalb des Masterplans Binnenschifffahrt nach fünf thematischen Handlungsfeldern (I. Infrastruktur, II. umweltfreundliche und wettbewerbsfähige Flotte, III. digitale Herausforderung, IV. Stärkung der Binnenschifffahrt in der multimodalen Transportkette und V. Sicherung des Fachkräftebedarfs) sowie einem zeitlichen Horizont (kurzfristige und mittelfristige sowie bereits eingeleitete und bereits umgesetzte Maßnahmen) gegliedert aufgeführt.

Die Fragestellerinnen und Fragesteller gehen davon aus, dass als kurzfristige Maßnahmen gekennzeichnete Vorhaben zwischenzeitlich abgearbeitet sind bzw. im Prozess weit vorangeschritten sein sollten und fragen nach den jeweiligen Sachständen.

1. Welche Infrastrukturmaßnahmen wurden auf der Regionalkonferenz Wasserstraßen im Ruhrgebiet am 28. Mai 2019 als prioritär identifiziert, und für welche dieser Maßnahmen sagte das BMVI zu, Unterstützung zu organisieren?

2. Wie stellt sich der Verfahrensstand der in Frage 1 erfragten Infrastrukturmaßnahmen aktuell dar, und was hat das BMVI in den jeweiligen Fällen unternommen, um die Vorhaben voranzubringen?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf der Regionalkonferenz „Wasserstraßen im Ruhrgebiet“ vom 28. Mai 2019 wurden die Maßnahmen für die Gewährleistung der Verlässlichkeit der Wasserstraßeninfrastruktur („Schleusen, Wehre, Tore und Poller“) als prioritär bewertet. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) prüft in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Möglichkeiten einer beschleunigten Umsetzung dieser Maßnahmen. Einzelheiten können auf der Webseite des BMVI nachgelesen werden (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2019/045-ferlemann-regionalkonferenz-wasser-ruhrgebiet.html).

3. Mit welchen Ländern und Kommunen hat das BMVI wann, und in welcher Form zu welchen Raumordnungsplanungen, Flächennutzungsplanungen und Bauleitplanungen kommuniziert (bitte für die letzten zwölf Monate angeben)?
4. Welche Argumente führte das BMVI in der in Frage 3 erfragten Kommunikation an, um das Verständnis und die Akzeptanz für die Bedeutung der Belange von Häfen und Werften zu steigern?
5. In welchen der in Frage 3 erfragten Fälle gab es in den vergangenen zwölf Monaten deutliche Verfahrensfortschritte?
21. Mit welchen Ländern und Kommunen hat das BMVI wann, und in welcher Form den Dialog über eine differenzierte Gestaltung der Hafengebühren für besonders umweltfreundliche Binnenschiffe geführt (bitte für die letzten zwölf Monate angeben)?
22. Welche Ergebnisse bzw. Vereinbarungen wurden bei den in Frage 21 erfragten Dialogen erzielt (bitte nach Kommunen auflisten)?
48. Mit welchen Ländern hat das BMVI wann, und in welcher Form die Verständigung über die prüfungsrelevante Aufnahme der Ausbildungsinhalte zum Verkehrsträger Binnenschifffahrt in die Lehrpläne der Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistungen geführt (bitte für die letzten zwölf Monate angeben)?
49. Welche Ergebnisse bzw. Vereinbarungen wurden bei den in Frage 48 erfragten Verständigungen erzielt (bitte nach Ländern auflisten)?

Die Fragen 3 bis 5, 21 und 22 sowie 48 und 49 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine gemeinsame Veranstaltung des BMVI mit den Ländern zu dem Themenkomplex war im Mai 2020 geplant und musste coronabedingt abgesagt werden. Den Ländern wurde die Möglichkeit schriftlich Eingaben angeboten.

6. Mit welchen Ländern und Kommunen hat das BMVI wann, und in welcher Form zum Erhalt und der Zurverfügungstellung einer ausreichenden Anzahl von Liegeplätzen für Binnenschiffe in stadtnahen Bereichen kommuniziert (bitte für die letzten zwölf Monate angeben)?

7. Wie viele Binnenschiffsliegeplätze gab es in stadtnahen Bereichen deutschlandweit in den Jahren 1990, 2000, 2010 und 2019?
8. Von welchen der in Frage 6 erfragten Ländern und Kommunen hat das BMVI eine Zusage für den Erhalt oder die Steigerung der Binnenschiffsliegeplätze erhalten (bitte nach Kommunen mit Anzahl der Plätze 2019 sowie der perspektivischen Anzahl auflisten)?
9. Welche der in Frage 6 erfragten Länder und Kommunen haben zugesagt, ein Liegestellenkataster für Binnenschiffe zu erstellen, und bis wann?

Die Fragen 6 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für das Errichten und Betreiben von Liegestellen ist im Bereich der Bundeswasserstraßen der Bund und in den Häfen das jeweilige Land bzw. die Kommune zuständig. Der Bund spricht sich für den Erhalt und die Schaffung von Liegeplätzen für Binnenschiffe in stadtnahen Bereichen aus. Im Rahmen von Genehmigungsverfahren bei dem Neubau von Liegestellen im Bereich der Bundeswasserstraßen findet zur Vermeidung von Interessenkollisionen seitens der WSV die Einbindung von Beteiligten (u. a. Kommunen und Verbände) und von Betroffenen (u. a. Anwohner) projektbezogen statt. Die WSV wird wiederum durch die Länder und Kommunen bezüglich der Aufstellung und Abstimmung von Raumordnungs-, Flächennutzungs- und Bauleitplanungen regelmäßig eingebunden, sodass hierdurch die Zurverfügungstellung neuer Liegestellen auch in stadtnahen Bereichen verbindlich zwischen den Behörden vereinbart werden kann.

Eine Übersicht der Liegestellen in den Häfen liegt der Bundesregierung mangels Zuständigkeit nicht vor. Eine Übersicht der Liegestellen für die Berufsschifffahrt im Bereich der Bundeswasserstraßen befindet sich online im Elektronischen Wasserstraßen-Informationssystem (ELWIS) der WSV (vgl. www.elwis.de/DE/Service/Daten-und-Fakten/Liegestellen/Liegestellen-node.html). Vergleichsdaten für die gefragten Jahre liegen der Bundesregierung nicht vor.

10. Mit welchen Ländern und Kommunen hat das BMVI wann, und in welcher Form den Dialog zum Entgasen von Binnenschiffen geführt (bitte für die letzten zwölf Monate angeben)?
11. Welche Ergebnisse bzw. Vereinbarungen wurden bei den in Frage 10 erfragten Dialogen erzielt (bitte nach Kommunen auflisten)?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI organisiert regelmäßig Bund-Länder-Gespräche zum Austausch mit den für das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) zuständigen Landesbehörden. Das letzte Bund-Länder-Gespräch fand am 8. Oktober 2019 in Duisburg statt. Hier wurde über den Stand der Umsetzung des einschlägigen Beschlusses CDNI 2017-I-4 über Dämpfe und die Genehmigung von Entgasungsanlagen in Deutschland gesprochen. Die Länder wurden weiter im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zur Umsetzung des Beschlusses beteiligt.

12. Mit welchen Ländern und Kommunen hat das BMVI wann, und in welcher Form die Verständigung zur bedarfsgerechten Verfügbarkeit von Landstromanlagen geführt (bitte für die letzten zwölf Monate angeben)?

13. Welche Ergebnisse bzw. Vereinbarungen wurden bei den in Frage 12 erfragten Verständigungen erzielt (bitte nach Kommunen auflisten)?
16. Was, und mit welchen konkreten Ergebnissen hat das BMVI in den vergangenen zwölf Monaten unternommen, um die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit von Landstrom zu erreichen und somit dessen Nutzung zu forcieren?

Die Fragen 12, 13 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Landstrom soll für die deutschen Häfen flächendeckend zur Verfügung gestellt werden. Nach dem Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung ist die umweltfreundliche Alternative zur konventionellen Bordstromerzeugung mit entsprechenden Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit verankert.

Damit die Schifffahrt auf Landstrom und emissions- sowie luftschadstoffarme Kraftstoffe umsteigen kann, werden einzelne Strompreisbestandteile für Landstrom gesenkt und emissions- und luftschadstoffärmere Kraftstoffe vorübergehend gefördert. Das BMVI fördert mit Mitteln der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung Vorhaben zur umweltfreundlichen Bordstrom- und mobilen Landstromversorgung von See- und Binnenschiffen. Eine Förderrichtlinie über entsprechende Investitionszuschüsse wird vorbereitet.

Das BMVI beteiligt sich an der vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) koordinierten, von Bundesminister Altmaier eingesetzten Landstrom Arbeitsgruppe. Zur Landstrom-AG-Sitzung am 12. Dezember 2019 wurden erstmalig alle Binnenländer eingeladen. Zur Ausgestaltung des Förderprogramms des Energie- und Klimafonds (EKF) sind weiterhin alle Binnenländer zur Landstrom-AG eingeladen und wurden auch in die Bedarfs- und Potenzialanalyse einbezogen. Die Verwaltungsvereinbarung für die EKF-Mittel zur Kofinanzierung der Maßnahmen der Länder für Landstrominfrastruktur befindet sich in der Abstimmung und soll im Sommer 2020 unterzeichnet werden. Die Verwaltungsvereinbarung zum Förderprogramm des Energie- und Klimafonds (EKF) befindet sich in der Abstimmung.

14. Welche der in Frage 12 erfragten Länder und Kommunen haben zugesagt, ein Landstromkataster zu erstellen, und bis wann?
15. In welchen deutschen Binnenhäfen gibt es bereits die Möglichkeit, Landstrom zu beziehen (Häfen bitte nach Bundesländern und unter Angabe der Anzahl der Landstromanschlüsse pro Hafen auflisten)?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Erfahrungen und Rückmeldungen aus der Bedarfs- und Potenzialanalyse des BMWi zeigen, dass die Informationslage bei den Ländern noch nicht vollständig ist. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

17. Wie viele Förderungen mit welchem Gesamtvolumen wurden bislang über die Förderrichtlinie für die nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen realisiert?

Jahr	Fördersumme in 1 000 Euro	Anzahl der Begünstigten
2019	2.128	55
2018	5.449	136
2017	3.023	80
2016	2.730	74
2015	2.731	64

Stand: 16.04.2020

18. Welche Ergebnisse folgten aus der Prüfung des BMVI, bestehende Förderprogramme auf die Binnenschifffahrt anzuwenden und die Förderprogramme verschiedener Bundesressorts besser miteinander zu verzahnen?

Das BMVI befindet sich dazu im Austausch mit dem BMWi.

19. Inwiefern hat sich das BMVI für eine engere Zusammenarbeit der zuständigen Stellen bei der Entwicklung der Regularien für alternative Antriebe und Treibstoffe sowie für die automatisierte und autonome Schifffahrt eingesetzt, und welche Ergebnisse konnten dabei erreicht werden?

Am 1. Januar 2020 sind Bestimmungen für elektrische Schiffsantriebe im europäischen Standard für technische Vorschriften für Binnenschiffe ES-TRIN 2019 in Kraft getreten. Diese Bestimmungen wurden auf Initiative des BMVI im CESNI-Ausschuss erarbeitet. Zurzeit arbeitet das BMVI im Rahmen des CESNI-Ausschusses zusammen mit anderen Mitgliedstaaten, Vertretern des Gewerbes und Sachverständigen an Vorschriften für den Einsatz von Brennstoffzellen.

20. Mit welchen Initiativen hat sich das BMVI im Europäischen Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) für eine internationale Regelung für marinisierte Motoren eingesetzt, und welche Ergebnisse konnten dabei erreicht werden?

Das BMVI hat in Europa konkrete Vorgaben entwickelt, nach denen marinisierte Motoren aus anderen Bereichen (u. a. Lkw) in Binnenschiffen eingesetzt werden können. Auf Basis der deutschen Regelung wurden unter Mitarbeit des BMVI vergleichbare Vorgaben für Europa durch den europäischen Ausschuss CESNI erarbeitet. In seiner Sitzung vom 15. Oktober 2019 beschloss der Ausschuss CESNI-Leitlinien zur Verdeutlichung des administrativen Verfahrens für die Anerkennung und den Einbau von marinisierten Motoren an Bord von Binnenschiffen im Rahmen der Verordnung (EU) 2016/1628 und von ES-TRIN (vgl. www.cesni.eu/wp-content/uploads/2019/10/Guide_marinisation_de.pdf).

23. Wann, und bei welcher Einrichtung hat das BMVI die wissenschaftliche Untersuchung zur Prüfung der Bedarfs, der technischen Möglichkeiten und wirtschaftlichen Machbarkeit sowie des nötigen Umfangs einer Förderung für kleinere und für konstruktiv optimierte Binnenschiffe („flachgehende Schiffe“) in Auftrag gegeben, und wann kann mit der Veröffentlichung der Studie gerechnet werden?

Die Ausschreibung der wirtschaftlichen Untersuchung wurde am 31. März 2020 auf der Vergabepattform (vgl. www.evergabe-online.de/tenderdetails.html?id=321122) veröffentlicht.

24. Mit welchen Banken hat das BMVI wann, und in welcher Form Gespräche zur Schiffsfinanzierung geführt (bitte für die letzten zwölf Monate angeben)?
25. Welche Ergebnisse konnten bei den in Frage 24 erfragten Gesprächen erzielt werden (bitte nach Bankhäusern auflisten)?
26. Welcher Art Zusagen oder Verpflichtungen ist das BMVI gegenüber welchen Bankhäusern eingegangen?

Die Fragen 24 bis 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI hat Gespräche mit der KfW-IPEX Bank geführt. Es wurden keine Verpflichtungen eingegangen.

27. Welche Erkenntnisse hat das BMVI über die seitens der Binnenhafenwirtschaft geprüfte Reduktion von Hafentengelten?
Wie bewertet das BMVI diese?

Dem BMVI liegen keine eigenen Erkenntnisse hierzu vor.

28. Welche Erkenntnisse hat das BMVI über das seitens der Verbände initiierte Projekt „Teilnahme des Systems Wasserstraße an der digitalen Transportwelt“?
Wie bewertet das BMVI diese?

Dem BMVI liegen keine eigenen Erkenntnisse hierzu vor.

29. Wie viele Leitzentralen für Schleusen gab es deutschlandweit in den Jahren 1990, 2000, 2010 und 2019?

Im Jahr 1990 waren deutschlandweit null Leitzentralen im Betrieb.

Im Jahr 2000 war deutschlandweit eine Leitzentrale im Betrieb.

Im Jahr 2010 waren deutschlandweit 27 Leitzentralen im Betrieb.

Im Jahr 2019 waren deutschlandweit 28 Leitzentralen im Betrieb.

30. Welche Maßnahmen hat das BMVI in den vergangenen zwölf Monaten ergriffen, um die Anzahl der Leitzentralen für Schleusen zu erhöhen?

Es befinden sich derzeit zehn Leitzentralen in der WSV in Bearbeitung.

31. Zu welchen Ergebnissen kam das BMVI nach seiner Prüfung, die Schleusenzeiten und das Schleusenmanagement zu verbessern?
32. Bis wann werden welche der in Frage 31 erfragten Maßnahmen realisiert?

Die Fragen 31 und 32 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Optimierung des Schleusenmanagements wird eine „intelligente Schleusenzulauflsteuerung“ entwickelt, die 2021 zur Verfügung stehen soll.

33. Seit wann steht die AIS-Abdeckung für die Wasserstraßen der Kategorien A, B und C zur Verfügung?

Die AIS (Automatic Identification System)-Abdeckung steht seit Sommer 2018 (Neckar und DEK-Nordstrecke sind in Planung) zur Verfügung.

34. Seit wann steht die Erweiterung der elektronischen Wasserkarten in ELWIS zur Verfügung?

In 2019 ist die neue Kartenansicht in ELWIS in den Wirkbetrieb gegangen. Schifffahrtsrelevante Informationen sind online im regionalen Kontext anzeigbar (vgl. www.elwis.de/DE/Karte/).

35. Zu welchem Prüfergebnis kam das BMVI wann und anhand welcher Kriterien bezüglich der Optionen längerfristige Prognosen beispielsweise des Wasserstandes in ELWIS zur Verfügung zu stellen?
36. Seit wann, in welcher Form, und auf welche Inhalte bezogen bietet das BMVI im Informationssystem ELWIS optimierte Gewässerinformationen an?

Die Fragen 35 und 36 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI hat am 4. Dezember 2019 die probabilistischen 10-Tages-Vorhersagen zusätzlich zu den 4-Tages-Vorhersagen der Wasserstände für schifffahrtsrelevante Rheinpegel in ELWIS eingeführt. Kriterien dafür waren die abgeschlossene Operationalisierung des Produktes durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), der erfolgreich abgeschlossene Testbetrieb sowie Nutzeranalysen, die den Informations- und Beratungsbedarf hinsichtlich verlängerter Vorhersagehorizonte des Wasserstandes an Bundeswasserstraßen nachfragten.

37. Wie viele digitale Testfelder werden durch das BMVI mit jeweils welchen Förderhöhen an welchen Standorten bzw. Streckenabschnitten (bitte nach Bundesländern aufstellen) und welchen Förderzeiträumen unterstützt?
38. Welche Ziele verfolgen die in Frage 37 erfragten Fördervorhaben der Digitalisierung der Binnenschifffahrt?
39. Wie viele Vorhaben zur Verbesserung der Ablaufplanung für Binnenschiffe in Seehäfen werden durch das BMVI mit jeweils welchen Förder-

höhen an welchen Häfen, welchen Förderzeiträumen und aus welchen Förderprogrammen unterstützt?

Die Fragen 37 bis 39 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI hat im Hamburger Hafen ein Pilotprojekt für ein digitales Testfeld mit 1,5 Mio. Euro gefördert. Derzeit erarbeitet das BMVI Förderprogramme für digitale Testfelder an Wasserstraßen als auch in Häfen. Die Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt im Hamburger Hafen fließen in die Einarbeitung des Förderprogramms für digitale Testfelder in Häfen ein.

40. Wann, und an wen wurde die wissenschaftliche Untersuchung zu den Auswirkungen einer Ausweitung der 44-Tonnen-Regelung auf Massengüter im Vor- und Nachlauf zu bzw. von Binnenhäfen unter Berücksichtigung der Vernetzung der Verkehrsträger in Auftrag gegeben?
41. Wann wird das BMVI die Ergebnisse der in Frage 40 erfragten Untersuchung vorstellen und veröffentlichen?
42. Von welchen Kriterien wird das BMVI seine Prüfung eines etwaigen positiven Ergebnisses der in Frage 40 erfragten wissenschaftlichen Untersuchung abhängig machen, um einen Feldversuch einer erweiterten 44-Tonnen-Regelung für Massengüter zu zulassen?

Die Fragen 40 bis 42 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI beabsichtigt, die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zu beauftragen. Die Leistungsbeschreibung befindet sich in der Abstimmung. Diese verzögert sich auf Grund der Auswirkungen der Covid 19-Pandemie.

43. Mit welchen Ländern hat das BMVI wann und in welcher Form den Dialog über eine Optimierung des Genehmigungsverfahrens zur stärkeren Integration der Binnenschifffahrt in die Transportkette geführt (bitte für die letzten zwölf Monate angeben)?
44. Welche Ergebnisse bzw. Vereinbarungen wurden bei den in Frage 43 erfragten Dialogen erzielt (bitte nach Ländern auflisten)?

Die Fragen 43 und 44 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im September 2019 hat das BMVI eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Experten (Polizei, Genehmigungsbehörde), von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie einem Binnenschifffahrtsunternehmen zur Erarbeitung von konkreten Umsetzungsvorschlägen zur Verlagerung von Großraum- und Schwertransporten von der Straße auf die Wasserstraße eingerichtet. Die Arbeitsgruppe erarbeitet Vorschläge zur Optimierung des Genehmigungsverfahrens.

45. Seit wann steht das digitale Verkehrsnetz der Bundeswasserstraßen für eine Verwendung im VEMGAS-System zur Verfügung?

Das digitale Verkehrsnetz der Wasserstraßen wurde VEMAGS im März 2019 zur Verfügung gestellt.

46. Welche Erkenntnisse hat das BMVI über die seitens der Binnenhafenwirtschaft geplante Datenbank mit aktuellen Angaben zu ihren Kapazitäten im Bereich Schwergutverladung und Schwergutliniendiensten sowie deren Integration in das VEMGAS-System?

Wie bewertet das BMVI diese?

Dem BMVI liegen keine Angaben über die von der Binnenhafenwirtschaft geplante Datenbank mit Angaben zu den Kapazitäten im Bereich Schwergutverladung und Schwergutliniendiensten vor.

47. Welche Erkenntnisse hat das BMVI über die seitens der Verbände beabsichtigte Initiative zur stärkeren Ausrichtung der Ausbildungsordnung für Kaufleute für Spedition und Logistik auf die Binnenschifffahrt?

Wie bewertet das BMVI diese?

Das Binnenschifffahrtsgewerbe arbeitet zu diesem Thema u. a. mit dem Verein „Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort e.V.“ zusammen. Nach Auffassung des BMVI sind diese Initiativen zu begrüßen.

50. Welche Erkenntnisse hat das BMVI über die seitens der Verbände geplante Weiterbildungsoffensive bei Kaufleuten für Spedition und Logistik?

Wie bewertet das BMVI diese?

51. Welche Erkenntnisse hat das BMVI über die seitens der Verbände geplante Initiative zur Entwicklung von entsprechenden Lehrmaterialien für die spezifischen Berufsschulen?

Wie bewertet das BMVI diese?

Die Fragen 50 und 51 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Verein „Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort e.V.“ hat ein Lernmittelpaket Rheinschifffahrt entwickelt. Dieses geht auf das österreichische Forschungsprojekt „rewway“ zurück. Sämtliche Lehrmaterialien rund um die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen sind kostenfrei unter www.rewway.at/de/lehrmittel/pakete/ abrufbar. Das Lernmittelpaket Rheinschifffahrt soll gemäß Ankündigung des Vereins ebenfalls kostenfrei über das Internet angeboten werden. Ob das Lernmittelpaket sämtlichen Ansprüchen an Lehrmaterial genügt, ist zu prüfen.

52. Welche Erkenntnisse hat das BMVI über die seitens des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center geplante verstärkte Darstellung der Vorteile des Systems Wasserstraße im Bereich der Ausbildung und Weiterbildung?

Wie bewertet das BMVI diese?

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) führt unter anderem regelmäßige Gastvorlesungen an Bildungseinrichtungen mit logistischem Bezug durch. Derzeit wird an der stärkeren Einbindung digitaler Werkzeuge gearbeitet, um die Frequenz der Präsenz an den Bildungseinrichtungen zu erhöhen. Aktuell befindet sich das SPC im Austausch mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, um weitere gemeinsame Aktivitäten im Bereich Aus- und Weiterbildung zu entwickeln und durchzuführen.

53. Welche Erkenntnisse hat das BMVI über die seitens der Verbände geplante Werbekampagne für die Ausbildung zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer bzw. zur Hafenschifferin bzw. zum Hafenschiffer?

Wie bewertet das BMVI diese?

54. Welche Erkenntnisse hat das BMVI über die seitens der Verbände geplante Offensive für eine intensive Präsenz auf Ausbildungsmessen und Jobmessen?

Wie bewertet das BMVI diese?

Die Fragen 53 und 54 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Branche sind Unternehmen, die ausbilden in großem Umfang auf Ausbildungs- und Jobmessen vertreten.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

55. Wie bringt sich die Wasserstraßenverwaltung und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in die Werbekampagne für die Ausbildung zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer bzw. zur Hafenschifferin bzw. zum Hafenschiffer ein?

Die WSV bildet den Beruf „Binnenschiffer/in“ an den Bundeswasserstraßen im gesamten Bundesgebiet aus. Für die Nachwuchsgewinnung der Auszubildenden nehmen die Ausbilder/Auszubildenden an regionalen Ausbildungsmessen teil. Es werden auf regionaler Basis Schulen kontaktiert und Ausbildungstage vereinbart, an denen der Ausbildungsberuf Binnenschiffer/in vorgestellt wird. Die WSV nimmt an den bundesweiten Berufsorientierungstagen für Mädchen „Girls Day“ und Jungen „Boys Day“ oder Zukunftstagen teil. An Tagen der offenen Tür der Ämter, Außenbezirke und Bauhöfe wird der Ausbildungsberuf vorgestellt. Hier bekommen die Schüler/-innen die unterschiedlichen Schiffe, deren Einsatzmöglichkeiten und Aufgaben vorgestellt. Am Tag der offenen Tür der Bundesregierung waren die Binnenschiffer ebenfalls beim BMVI vertreten. Es gibt verschiedene Informationsflyer z. B. „Ausbildungsberuf Binnenschiffer“, „Binnenschiffermeister/-in“ und zum dualen Studium „Binnenschiffahrt und Hafenlogistik“. Diese werden in öffentlichen Veranstaltungen und an Schulen verteilt. Die WSV arbeitet eng mit den Berufsschulen „Schiffer-Berufskolleg Rhein“ in Duisburg, der Berufsbildenden Schule Schönebeck sowie den Industrie- und Handelskammern zusammen.

Die Ausbildung der Binnenschiffer/-innen in der WSV beruht auf einem großen Anteil überbetrieblicher Ausbildung bei Reedereien als Ausbildungspartner. Es besteht ein Netzwerk mit der Wirtschaft, wodurch es für die Auszubildenden leichter wird, einen Arbeitsplatz außerhalb der WSV zu bekommen. Die Erfahrung der letzten Jahre haben gezeigt, dass die regionalen Aktivitäten an den Schulen für die Vorstellung des Ausbildungsberufes zielführend waren und gerne angenommen wurden.

56. In welcher Höhe, und mit welchem Realisierungszeitraum unterstützt das BMVI welche Modernisierungsmaßnahmen des Schulschiffs Rhein?

Im Jahr 2017 erfolgte eine Förderung über 600.000 Euro zweckgebunden für die Sanierung des Hauptdecks (Messe und Kombüse), Modernisierung der Küche, neuer Aufenthaltsräume für Lehrgangsteilnehmer und energetischer Sanierung der Fenster im Messe-/Kombüse Bereich. Im Jahr 2019 erfolgte eine För-

derung über 300.000 Euro zweckgebunden für die Modernisierung des Schulschiffs „RHEIN“ durch eine energetische Sanierung und Schadstoffsanierung (Werkstatt, Takelraum/Freizeitraum, Flur, Steueremannsbüro, Decken- und Wandverkleidungen, Fenster im Oberdeck), eine Verlegung des Steueremannsbüros, die Nachrüstung der Klimaanlage, einer Vernetzung der EDV, einer Kameraüberwachung im Eingangsbereich und der Neugestaltung des Foyers.

57. In welcher Höhe unterstützt das BMVI den Betreiber des Flachwassersimulators SANDRA in welchem Zeitraum und bei der Anschaffung welcher neuer Hardware und Software?

Das BMVI hat der Stadt Duisburg für die Anschaffung eines neuen Flachwasserfahrersimulators bis zu 1,6 Mio. Euro für den Zeitraum 2019/2020 bewilligt. Die Hard- und Software muss den Europäischen Standard für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QIN) erfüllen.

58. Wann hat das BMVI eine Task Force in der Wasserstraßenverwaltung und Schifffahrtsverwaltung eingerichtet, um Reparaturarbeiten an systemkritischen Infrastrukturen sowie die Vertragsabwicklung und Nachtragsbearbeitung zu beschleunigen?

Das BMVI hat im Jahr 2016 ein Programm für den beschleunigten Ersatz systemkritischer Bauwerke, insbesondere Wehre, initiiert. Unter anderem mit der genannten Task Force hat die WSV weiterhin zur Beschleunigung aller Investitionsmaßnahmen beigetragen, die die Vermeidung und Lösung von Konfliktsituationen zwischen Auftragnehmern und Auftraggebern unterstützen soll.

59. In welcher Höhe stellt das BMVI Haushaltsmittel zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem Masterplan Binnenschifffahrt zur Verfügung (bitte nach Haushaltstitel, exklusive BVWP 2030, auflisten)?
60. In welcher Höhe und für welche Maßnahmen sind in Frage 58 erfragte Haushaltsmittel bereits gebunden oder verausgabt (bitte nach Haushaltstiteln mit Angaben zur Bindung oder Verausgabung der Höhe nach sowie in Prozent zum Haushaltstitel auflisten)?

Die Fragen 59 und 60 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Masterplan Binnenschifffahrt ist eine Strategie des BMVI, die zusammen mit dem Gewerbe erarbeitet wurde. Die haushaltsrechtliche Verbindlichkeit entsteht bei Umsetzung einzelner Maßnahmen.

61. Wann, wie oft, und mit welchen Ergebnissen hat das BMVI Verständigungen mit den am Masterplan beteiligten Akteuren durchgeführt?

Das BMVI hat sich mit allen für die Binnenschifffahrt relevanten Akteuren im Rahmen der Beiratssitzungen Masterplan Binnenschifffahrt am 8. Oktober 2019 und 30. Januar 2020 ausgetauscht. Die nächste Beiratssitzung ist im Herbst 2020 geplant.

