

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Reinhard Houben, Dr. Christoph Hoffmann, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

Kohletransport in der Binnenschifffahrt und die Folgen des Kohlekompromisses

Im Januar 2020 haben Bund und Länder einen Kompromiss über den Kohleausstieg getroffen. Bis spätestens 2038 soll Deutschland nun aus der Kohleverstromung aussteigen. Bis Ende 2022 werden laut Stilllegungsplan acht Blöcke im Rheinland abgeschaltet. Darüber hinaus will der Bund in Ausschreibungen festlegen, welche Steinkohleleimer vom Netz gehen. Wer die niedrigste Entschädigung akzeptiert, soll Vorrang bekommen. Um den Übergang bis zum endgültigen Ausstieg zu organisieren, werden schließlich insgesamt 40 Mrd. Euro an Hilfen für die betroffenen Regionen bereitgestellt (<https://www.sueddeutsche.de/politik/kohleausstieg-einigung-faq-1.4759545>).

Im Bericht der Kohlekommission sind Förderprogramme für alle Regionen vorgesehen. Im Fokus der Förderung soll dabei die Zulieferindustrie stehen, um auch diese bei der Entwicklung neuer Geschäftsfelder zu unterstützen und dem Fachkräftemangel etwa im Handwerk zu begegnen (https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/A/abschlussbericht-kommission-wachstum-strukturwandel-und-beschaeftigung.pdf?__blob=publicationFile). Zu den Zulieferern kann man auch die Binnenschifffahrt zählen, da sie die Kraftwerke v. a. mit Steinkohle versorgt. Gut 70 Prozent des Güterverkehrs sind Masegüter, worunter auch ein hoher Anteil an Kohle fällt (<https://www.binnenschiff.de/system-wasserstrasse/gueterschifffahrt/>).

Abgesehen vom Ausbau der Moselschleuse geht der Bericht der Kohlekommission nicht auf die Binnenschifffahrt ein. Der zu erwartende Einbruch des Kohletransportes wird die Branche allerdings nachhaltig negativ beeinflussen. Daher stellen sich Fragen hinsichtlich der Zukunft der Binnenschifffahrt, wenn Einnahmen aus der Kohle ausbleiben und welche Kompensationsmöglichkeiten es nach Ansicht der Bundesregierung für die Binnenschifffahrt gibt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Tonnen Kohle wurden nach Kenntnis der Bundesregierung letztes Jahr mit dem Binnenschiff auf deutschen Wasserstraßen transportiert (bitte nach Braun- und Steinkohle aufschlüsseln)?
2. Wie schätzt die Bundesregierung den zukünftigen Transport von Kohle in der Binnenschifffahrt ein (bitte nach Braun- und Steinkohle aufschlüsseln)?
3. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus ihrer Einschätzung?
4. Fällt die Binnenschifffahrt nach Auffassung der Bundesregierung unter die Zulieferer der Kohlewirtschaft?
5. Wenn nein, warum nicht?
6. Wird die Binnenschifffahrt bei den Förderprogrammen mit besonderem Fokus auf die Zulieferer der Kohlewirtschaft berücksichtigt?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, in welcher Höhe?
 - c) Wenn ja, müssen die Förderprogramme nach Ansicht der Bundesregierung auf europäischer Ebene zertifiziert werden?
7. Welche Alternativen gibt es nach Ansicht der Bundesregierung für die Binnenschifffahrt zum Transport von Kohle?

Berlin, den 7. Mai 2020

Christian Lindner und Fraktion